



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8.054.61.2024  
Warszawa, 28 sierpnia 2024

Pan  
**Szymon Hołownia**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w odpowiedzi na interpelację nr 3829 Posłanki na Sejm RP, Pani Pauliny Matysiak, w sprawie przewozu koleją przesyłek Poczty Polskiej, poniżej przedstawiam stanowisko.

**Ad 1. Dlaczego PKP Intercity twierdzi, że nie ma prawnej możliwości przewozu poczty? Jakie działania zostaną zrealizowane, aby poczta mogła być transportowana koleją?**

Informuję, że poza brakiem formalnej (spisanej) umowy z Kolejami ukraińskimi (UZ) na przeprowadzenie pociągu, do którego miałby być włączony wagon pocztowy, z punktu widzenia polskiego prawa nie ma przeszkód prawnych do realizacji przewozu przez PKP IC przesyłek pocztowych na terenie RP na zlecenie operatora pocztowego, co zostało już przeanalizowane w roku 2022, kiedy zostały podjęte wielostronne i wielomiesięczne rozmowy zmierzające do uruchomienia tego typu przewozu.

Na podstawie art. 61 ustawy *Prawo pocztowe*<sup>1</sup>, PKP IC jako przewoźnik prowadzący na co dzień działalność w zakresie przewozów pasażerskich, jako wykonujący regularną komunikację lądową, może wykonać usługę przewozu przesyłek pocztowych. Zgodnie z art. 61 ust. 3 ww. ustawy szczegółowe warunki wykonywania przez podmioty obowiązków ustala się w umowie, która powinna być zawarta w terminie 30 dni od dnia wystąpienia przez operatora wyznaczonego o jej zawarcie.

W drugiej połowie 2022 roku PKP Intercity S.A. negocjowało na bazie projektu przesłanego przez Poczta Polską warunki współpracy, które to negocjacje zostały zakończone. Podczas negocjacji, głównym przedmiotem rozbieżności były zidentyfikowane ryzyka dotyczące odpowiedzialności za przesyłki wjeżdżające z Ukrainy i zabezpieczenia włączonego do składu wagonu przed dostępem osób nieupoważnionych na terenie Polski w obie strony. PKP Intercity zgodnie z oczekiwaniami Poczty miałyby odpowiadać za przewóz ładunku pocztowego na odcinku polskim, w tym za zabezpieczenie wagonu przed dostępem nieupoważnionych osób, na co nie było zgody Spółki. PKP IC nie może odpowiadać za szkody powstałe w wyniku utraty, kradzieży, uszkodzenia, ubytku zawartości przesyłki przyjętej do przewozu, z uwagi na fakt, iż pociąg jest prowadzony i obsługiwany w całości przez załogę Kolei Ukraińskich. PKP IC nie jest w stanie zweryfikować w jakim stanie wagon przekracza granicę z Polską, wjeżdżając z Ukrainy, ponieważ formalnie cały przewóz prowadzony i nadzorowany jest przez UZ. PKP IC nie ma umowy z UZ, która reguluje przeprowadzenie pociągu, trudno więc jest przenieść odpowiedzialność na stronę ukraińską.

---

<sup>1</sup> Dz.U. z 2024 r. poz. 467

Reasumując i odpowiadając na drugą część pytania, PKP IC może prowadzić przewóz przesyłek pocztowych na terenie kraju na podstawie umowy z Poczta Polska, której zawarcie, zgodnie z ustawą powinno zostać zainicjowane przez nią jako operatora wyznaczonego. W tej umowie powinny zostać określone obowiązki PKP Intercity S.A. jako przewoźnika – czyli ustalenie rozkładu jazdy, czasu postoju i załadunku/rozładunku i Poczty Polskiej S.A. jako operatora pocztowego – czyli odpowiedzialności za zabezpieczenie i ubezpieczenie przesyłek pocztowych. W tym przypadku należałoby się liczyć z tym, że w tego typu umowie PKP IC będzie musiała też wziąć odpowiedzialność za przewóz ładunku pocztowego na odcinku polskim, w tym za zabezpieczenie wagonu przed dostępem nieupoważnionych osób w pociągu, jak wcześniej wspomniano, prowadzonym i nadzorowanym przez UZ. Takie rozwiązanie nie jest rekomendowane.

Kolejnym aspektem prawnym jest fakt, że wagon pocztowy miałby być włączony do pociągu międzynarodowego, prowadzonego zgodnie z umową SMPS, na podstawie której przewóz przesyłek pocztowych jest dozwolony, jednak ich zakres dla przewoźników polskiego i ukraińskiego znacząco się różni (w Polsce tylko kartki i listy, na Ukrainie również przesyłki pocztowe), a oczekiwania poczty ukraińskiej dotyczą również przesyłek pocztowych.

Należy również podkreślić, że realizacja jakichkolwiek dodatkowych usług nie powinna wpływać negatywnie na punktualność pociągów.

**Ad 2. Dlaczego wystawiono obiekt Poczty Polskiej na sprzedaż przy ul. Zygmunta Augusta w Bydgoszczy przy dworcu Bydgoszcz Główna? Jak to się ma do przeładunków poczty z wagonów do furgonetek w tej lokalizacji?**

**Ad 3. Czy są w Polsce inne obiekty Poczty Polskiej zlokalizowane bezpośrednio przy stacjach kolejowych, które są przeznaczone do sprzedaży? Jeśli tak, to jakie i dlaczego?**

**Ad 4. W jaki sposób Poczta Polska przygotowana jest do spełnienia unijnych wymogów transportu towarów innym niż drogowym środkiem transportu dla w przypadku przewozów o odległości powyżej 300 km?**

W odniesieniu do pytań nr 2, 3 i 4 informuję, że pytania te znajdują się we właściwości Ministra Aktywów Państwowych, który sprawuje nadzór właścicielski nad Spółką Poczta Polska S.A.

**Ad 5. Jaka jest obecnie propozycja rozwiązania problemu z transportem poczty z Polski do Ukrainy?**

Informuję, że rozwiązanie problemu z transportem poczty z Polski powinno zostać uzgodnione z podmiotami zaangażowanymi w realizację tego rodzaju transportu, m.in. z operatorem pocztowym i przewoźnikiem, który byłby odpowiedzialny za przewóz przesyłek pocztowych na terenie kraju. Resort wyraża gotowość do wzajemnej współpracy w celu rozwiązania problemu.

**Ad 6. Czy jest szansa trójstronnego porozumienia pomiędzy PKP PLK, Poczta Polska a Ministerstwem Infrastruktury, aby przy modernizacji dużych węzłów kolejowych uwzględnić punkty nadania i odbioru poczty?**

Ministerstwo Infrastruktury oraz Spółka PKP PLK S.A. pozostają otwarte na dialog w tej kwestii, jeżeli Poczta Polska identyfikuje konieczność ustanowienia takich punktów.

**Ad 7. Czy są podejmowane działania, aby zwiększyć udział kolei w transporcie towarów i przesyłek pocztowych?**

Informuję, że podejmowanych jest szereg działań mających na celu zapewnienie najwyższej jakości usług, zarówno w przewozach pasażerskich, jak i towarowych. Wśród takich działań można wymienić ulgę intermodalną czy program likwidacji wąskich gardeł, który przyczyni się istotnie do upłynnienia ruchu pociągów towarowych zwiększając również ich maksymalną długość.

*Łączę wyrazy szacunku*

z upoważnienia Ministra Infrastruktury  
Stanisław Bukowiec  
Sekretarz Stanu  
/dokument podpisany elektronicznie/