



Ministerstwo Infrastruktury

Kierownictwo Ministerstwa

Znak pisma: DTK-8.054.12.2025

Warszawa, 25 lutego 2025

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie nr 2171 Posła na Sejm RP, Pana Łukasza Kmity z dnia 1 stycznia 2025 roku, w sprawie zakupu używanych pojazdów przez spółkę Polregio i rozwoju spółki, przedstawiam poniższe informacje.

W 2024 r. przewoźnik POLREGIO rozpoczął działania związane z rozeznaniem rynku wtórnego pojazdów kolejowych m.in. na rynku niemieckim. W ramach rozeznania dokonano oględzin wybranych pojazdów kolejowych trakcji spalinowej. Obecnie nie jest znany dokładny koszt homologacji pojazdów kolejowych, przy czym w dużej mierze będzie on uzależniony od liczby pojazdów oraz ich typu.

Aktualnie Spółka rozpatruje możliwość zakupu z rynku wtórnego do 14 szt. pojazdów spalinowych i 4 6 szt. elektrycznych zespołów trakcyjnych, wyposażonych m.in. w klimatyzację pokładu pasażerskiego, urządzenia oraz wyposażenie dostosowane do przewozu OzN oraz inne udogodnienia dla pasażerów.

POLREGIO w dotychczasowych działaniach dokonało roboczych kontaktów z innymi europejskimi przewoźnikami kolejowymi oraz poolami taborowymi. Niemniej z uwagi na uwarunkowania związane z ochroną tajemnic przedsiębiorstwa w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji¹, szczegółowe informacje w tym zakresie nie mogą zostać przekazane w odpowiedzi na przedmiotową interpelację.

W kwestii ilostanu taboru typu EN57 i EN71 oraz ED72, o którym mowa w interpelacji, POLREGIO posiada obecnie sprawne 53 pojazdy serii EN57 (w wersji klasycznej, niezmodernizowanej) i 2 pojazdy serii EN71 (w wersji klasycznej, niezmodernizowanej). Spółka nie posiada obecnie sprawnych pojazdów serii ED72 w wersji klasycznej, niezmodernizowanej. Pojazdy te nie są wyposażone w system klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej. Ilostan pojazdów serii EN57, EN71 i ED72 w posiadaniu POLREGIO, które zostały wyłączone z eksploatacji na skutek osiągnięcia ресурсu kwalifikującego do naprawy poziomu P5 przedstawia poniższa tabela:

¹ U. z 2022 r. poz. 1233.

Lp.	Seria	Nr boczny	Data z wyłączenia z eksploatacji
1	ED72	008	2024-09-16
2	ED72	009	2022-01-14
3	ED72	010	2024-07-17
4	ED72	011	2022-03-22
5	ED72	012	2024-10-21
6	ED72	013	2024-10-01
7	ED72	014	2021-03-24
8	ED72	019	2020-07-17
9	EN57	001	2010-08-31
10	EN57	1953	2023-09-11
11	EN71	017	2024-10-29

W styczniu br. przewoźnik zawarł z PESA Mińsk Mazowiecki S.A. umowę na wykonanie naprawy poziomu P5 wraz z gruntowną modernizacją 7 szt. pojazdów ED72 (pojazdy o nr bocznych 008, 009, 010, 011, 012, 013, 014). Modernizacja ww. taboru będzie obejmowała m.in. zabudowę asynchronicznych zespołów napędowych pozwalających na eksploatację jednostek z prędkością do 120 km/h, modernizację układu biegowego oraz wyposażenie pokładu pasażerskiego m.in. w klimatyzację, urządzenia oraz wyposażenie dostosowane dla OzN, ładowarki i gniazdka elektryczne, system dynamicznej informacji pasażerskiej, miejsca na rowery, defibrylatory oraz inne udogodnienia dla pasażerów. Dostarczenie zmodernizowanych pojazdów odbędzie się w dwóch etapach – pierwsze cztery trafią do POLREGIO do końca czerwca 2026 r., kolejne trzy do końca września 2026 r.

Aktualnie plany dotyczące fizycznej likwidacji pojazdów serii EN57 (niezmodernizowanych), EN71 i ED72 prezentują się następująco:

Lp.	Seria taboru	2025	2026	2027
1	ED72	0	0	0
2	EN57	49*	6	6
3	EN71	3*	1	0

*umowy na sprzedaż pojazdów zostały już zawarte w 2024 r – umowy w trakcie realizacji.

Pośród czynnych pojazdów serii EN57, EN71 i ED72, w latach 2025-2027 naprawy poziomu P5 będzie wymagał tylko jeden pojazd – EN71-001 (w roku 2026 r.). Natomiast ze względu na historyczną wartość niniejszego pojazdu, Spółka rozważa działania mające na celu zmianę cyklu przeglądowo-naprawczego umożliwiającego dłuższą eksploatację

ww. EZT w charakterze wyłącznie pojazdu zabytkowego / historycznego do okazjonalnej obsługi pociągów.

W kwestii EN57, EN71, ED72 z silnikami asynchronicznymi i klimatyzacją mogącymi osiągać prędkość 120 km/h, aktualnie POLREGIO dysponuje łącznie 134 jednostkami taborowymi gruntownie zmodernizowanymi na bazie pojazdów serii EN57 i ED72 (pojazdy stanowią własność Spółki oraz poszczególnych Województw), w tym 109 pojazdów jest czynnie wykorzystywanych w eksploatacji. 22 pojazdy oczekują lub są w trakcie wykonywania poziomów P3-P4, a 3 pojazdy są wyłączone na dłuższe naprawy powypadkowe lub awaryjne.

Pośród pojazdów serii ED72 Aa i Ac (zmodernizowanych do V max 120 km/h) 1 pojazd kursuje na trasie Warszawa - Łódź - Poznań, 5 pojazdów kursuje na trasie Wrocław - Opole - Wrocław (linie 132 i 277), a 2 pojazdy kursują na trasie Kielce - Ostrowiec - Skarżysko Kamienna - Kraków. EN57 zmodernizowane do prędkości V max 120 km/h kursują po większości linii, gdzie prędkość ta jest wymagana rozkładem jazdy.

Ponadto Spółka poinformowała, że docelowo zamierza utrzymywać obsługę linii Poznań - Szklarska Poręba składami klasycznymi, utrzymując jednocześnie minimum rezerwy taborowej niezbędnej do wykonania przewozu zarówno dla lokomotywy, jak i wagonów.

Odnosząc się do reszty szczegółowych informacji dotyczących ilostanów taboru POLREGIO S.A. zgodnie ze stanowiskiem przekazanym przez Spółkę, informuję, że stanowią one tajemnicę przedsiębiorstwa w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji². W związku z powyższym, szczegółowe informacje w tym zakresie nie mogą zostać przekazane w odpowiedzi na przedmiotową interpelację.

W kwestii możliwości skierowania na linie nr 62 i 156 (trasa Kielce/Kozłów-Olkusz-Sosnowiec /Katowice i Wolbrom-Kraków) Spółka nie widzi przeciwwskazań eksploatacyjnych do wykorzystania pojazdów nowych i zmodernizowanych na wymienionych liniach, jednakże z powodu braków taborowych obsługa pociągów takimi pojazdami odbywa się sporadycznie.

Należy wspomnieć, że w 2024 r. POLREGIO podjęło próbę nabycia 6 szt. zmodernizowanych jednostek serii EN57AL, które były przedmiotem sprzedaży w przetargu ogłoszonym przez Województwo Zachodniopomorskie. Niniejsze pojazdy docelowo miały zasilić ilostan Małopolskiego Zakładu w Krakowie, celem wykonywania obsługi pociągów m.in. na liniach kolejowych nr 62 i 156. Niestety, ostatecznie za najkorzystniejszą ofertę w przedmiotowym przetargu uznano ofertę Spółki „Koleje Małopolskie” sp. z o.o., która zaoferowała wyższą cenę zakupu pojazdów.

Natomiast tematem kontroli doraźnej w Małopolskim Zakładzie Spółki w Krakowie i w Zakładzie Napraw Taboru w Kruszewcu było zapewnienie przez POLREGIO S.A. kontynuacji umowy CRU/DH/146/2023 obowiązującej w okresie od 1.08.2023 r. do 31.07.2026 r. na wzajemne honorowanie biletów metropolitalnych w województwie małopolskim z Kolejami Małopolskimi oraz użytkowanie i naprawa pojazdu EN61-001. Jednakże uzyskane wyniki audytu oraz powstała dokumentacja odnosi się do kwestii stanowiących także tajemnicę przedsiębiorstwa. W związku z powyższym, szczegółowe

² U. z 2022 r. poz. 1233.

informacje w tym zakresie nie mogą zostać przekazane w odpowiedzi na przedmiotową interpelację.

Łączę wyrazy szacunku,
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu
Dokument podpisany elektronicznie.