



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8.054.67.2025

Warszawa, 07 września 2025

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 10790 Poseł na Sejm RP pani Sylwii Bielawskiej oraz grupy posłów *w sprawie regulacji ogólnych odnośnie do transportu kolejowego*, przedstawiam poniższe stanowisko.

Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2025 r. poz. 285.) w art. 4. 1 pkt 25) określa znaczenie pojęcia „wojewódzkie przewozy pasażerskie” jako przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego, który w przypadku linii komunikacyjnych w transporcie kolejowym obejmuje „także przewóz do najbliższej stacji w województwie sąsiednim, umożliwiający przesiadki w celu odbycia dalszej podróży lub techniczne odwrócenie biegu pociągu, oraz przewóz powrotny lub przewóz do stacji w województwie sąsiednim, położonej nie dalej niż 30 km od granicy województwa; inne niż przewozy gminne, powiatowe, powiatowo-gminne, metropolitalne i międzywojewódzkie”. Ministerstwo Infrastruktury nie planuje obecnie zmiany obowiązujących przepisów ograniczających wjazd pociągów wojewódzkich na obszar sąsiedniego województwa do 30 kilometrów.

Ponadto, warto zauważyć, że dostępna jest opcja wspólnego kształtowania siatki połączeń na obszarze sąsiadujących województw. Władze samorządowe szczebla wojewódzkiego dysponują rozwiązaniem polegającym na możliwości zawarcia wzajemnych porozumień, w tym dotyczących obsługi połączeń na trasach uzgodnionych przez współpracujące ze sobą samorządy. W tym kontekście można zacytować art. 7 ust. 1 punkt 5c) przywołanej wyżej ustawy, w którym wskazano, iż „organizatorem publicznego transportu zbiorowego (...) właściwym ze względu na obszar działania lub zasięg przewozów, jest województwo, któremu powierzono zadanie organizacji publicznego transportu zbiorowego na mocy porozumienia między województwami właściwymi ze względu na planowany przebieg linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej – na linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w wojewódzkich przewozach pasażerskich, na obszarze województw, które zawarły porozumienie”. Jest zrozumiałe, iż na podstawie tego typu porozumień pociągi mogą wjeżdżać dalej niż 30 kilometrów poza granicę sąsiedniego województwa.

W Ministerstwie Infrastruktury trwają prace, których celem jest stworzenie systemu dofinansowania działalności przewoźników wąskotorowych. W założeniu dofinansowaniem ma zostać objęta działalność przewozowa podmiotów, które w czasie

ostatnich pięciu lat, przez przynajmniej trzy lata prowadziły przewozy, a zatem posiadają odpowiednie doświadczenie oraz rozeznanie rynku, i których dofinansowanie pozytywnie wpłynie na rozwój oferty, jak również podniesie efektywność już prowadzonej działalności. Prace nad regulacjami umożliwiającymi dofinansowanie kolei wąskotorowych stanowią część większej zmiany przepisów, zawartej w projekcie Ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw. Wskazany projekt ustawy znajduje się obecnie na etapie uzgodnień pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury, a Ministerstwem Finansów. Ostateczna pula środków przeznaczonych na dofinansowanie przewozów na kolejach wąskotorowych w 2026 roku zależna będzie od skali zainteresowania wśród przewoźników spełniających kryteria kwalifikujące do dofinansowania, w tym wielkości zakładanej na 2026 rok pracy eksploatacyjnej. Przedstawienie ostatecznego limitu wydatków nie jest możliwe na obecnym etapie. Szacuje się, że dofinansowanie nie przekroczy kwoty 50 mln złotych w 2026 roku (przy założeniu, że wnioski złożą wszyscy spełniający warunki przewoźnicy).

Zarządca sieci kolejowej, Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., realizuje inwestycje infrastrukturalne ujęte w *Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)* oraz w ramach innych programów inwestycyjnych, kierując się nadrzędnymi celami, którymi są: poprawa dostępności transportowej, rozwój rynku przewozów pasażerskich i towarowych, w tym intermodalnych, jak również zwiększenie konkurencyjności kolei jako środka transportu. W ocenie Zarządcy, bezpośrednie skomunikowanie koleją parków narodowych nie stanowi celu samego w sobie. Niemniej, w przypadku, gdy dane linie kolejowe przebiegają w pobliżu lub przez obszary parków narodowych, a ich modernizacja została ujęta w odnośnych programach, inwestycje przyczyniają się do zwiększenia dostępności kolejowej tych obszarów, w tym również terenów chronionych. Przykładowo, wśród tego typu projektów można wskazać:

- linię kolejową nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk przebiegającą w rejonie Słowińskiego Parku Narodowego (zakres rzeczowy inwestycji obejmuje m.in. budowę dodatkowego toru i pełną elektryfikację, modernizację 15 stacji oraz 7 istniejących przystanków osobowych, a także budowę 8 nowych przystanków);
- projekt „Podłęże – Piekiełko”, który poprawi m.in. dostępność do Tatrzańskiego Parku Narodowego. Nowa trasa umożliwi dojazd z centrum Krakowa do Zakopanego w czasie około 90 – 100 minut,
- Centralną Magistralę Kolejową (CMK), przebiegającą w pobliżu Świętokrzyskiego Parku Narodowego i umożliwiającą szybką i wygodną podróż do Kielc;
- rewitalizację linii kolejowej nr 108 na odcinku Jasło – Nowy Zagórz wraz z budową łącznicy kolejowej Jedlicze – Szebnie w rejonie Bieszczadzkiego Parku Narodowego, obejmującą m.in. przygotowanie linii do późniejszej elektryfikacji;
- linię kolejową E75 Rail Baltica, zwiększającą dostępność do Biebrzańskiego oraz Wigierskiego Parku Narodowego (w ramach projektu zmodernizowanych zostanie łącznie 16 stacji i 21 przystanków kolejowych oraz dobudowany zostanie drugi tor, co zdecydowanie zwiększy możliwości prowadzenia ruchu pociągów).

Zarządcę sieci kolejowej obowiązuje *Regulamin przekazywania w drodze darowizny mienia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.* Dokument ten jest zgodny z ustawą z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (t.j. Dz.U.2024.56) oraz ustawą z dnia 28 marca 2003 r.

o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U.2024.697). *Regulamin* wraz z załącznikami dostępny jest na stronie internetowej Zarządcy sieci.

Należy zauważyć, że spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wspiera stowarzyszenia oraz przekazuje zainteresowanym organizacjom w formie darowizny różnego rodzaju mienie w postaci urządzeń czy pojazdów historycznych. Spółka aktualnie nie udostępnia informacji o materiałach czy urządzeniach, jakie są możliwe do pozyskania w formie darowizny. Prowadzone są również prace mające na celu zabezpieczenie materiałów i urządzeń o wartości historycznej w sposób systemowy.

W świetle obowiązujących przepisów prawa, zgodnie z § 13 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 151, poz. 987, z późn. zm.) linie kolejowe można podzielić na następujące kategorie:

Lp.	Kategoria linii kolejowej	Prędkość maksymalna pociągów pasażerskich V_{\max} [km/h]	Prędkość maksymalna pociągów towarowych V_{\max} [km/h]
1.	Magistralne	$120 < V_{\max} \leq 350$	$80 < V_{\max} \leq 160$
2.	Pierwszorzędne	$80 < V_{\max} \leq 120$	$60 < V_{\max} \leq 80$
3.	Drugorzędne	$60 < V_{\max} \leq 80$	$50 < V_{\max} \leq 60$
4.	Znaczenia miejscowego	$V_{\max} \leq 60$	$V_{\max} \leq 50$

Inną kwestią wymagającą wyjaśnienia jest to, że zgodnie z obowiązującym stanem prawnym pojazdy kolejowe nie są przedmiotem procesu homologacji. Podlegają one natomiast:

1) dopuszczeniu do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, jak również stwierdzenia zgodności z typem, które prowadzone są przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: „Prezes UTK”). Dotyczy to pojazdów użytkowanych na bocznicach kolejowych, infrastrukturze prywatnej oraz sieciach kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei UE i przeznaczone tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych, a także przewoźników kolejowych prowadzących działalność wyłącznie w obrębie tych sieci kolejowych;

2) zezwoleniu na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu, a także zezwoleniu dla typu pojazdu, które są wydawane przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej (dalej: „Agencję”) w przypadku, gdy obszar użytkowania pojazdu kolejowego obejmuje jedno lub kilka państw członkowskich Unii Europejskiej oraz przez Agencję albo Prezesa UTK w przypadku, gdy obszar użytkowania pojazdu kolejowego obejmuje wyłącznie terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

Wymienione wyżej procedury są uregulowane w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2024 r. poz. 697, z późn. zm.) - w odniesieniu do punktów 1) i 2) powyżej, rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1923) - w odniesieniu do punktu 1) powyżej, a także w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2018/545 z dnia 4 kwietnia 2018 r. ustanawiającym uzgodnienia praktyczne na potrzeby procesu udzielania zezwoleń dla pojazdów kolejowych i zezwoleń dla typu pojazdu kolejowego zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 (Dz. Urz. UE. L Nr 90, poz. 66, z późn. zm.) - w odniesieniu do punktu 2) powyżej.

Mając na względzie treść przedostatniego pytania można założyć, że autorzy interpelacji mieli na myśli sieć kolejową, która jest funkcjonalnie wyodrębniona z systemu kolei UE i przeznaczona tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych. W takim przypadku, pojazdy będą podlegały procedurom dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego lub stwierdzenia zgodności z typem, zgodnie z punktem 1) powyżej. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych (Dz. U. z 2020 r. poz. 1923) określa zakres badań technicznych dla określonych pojazdów trakcyjnych. Badania te mają na celu zapewnienie bezpieczeństwa ich użytkowania, zarówno innym uczestnikom ruchu kolejowego, jak i pasażerom, a także niezawodności i dostępności dla osób ze szczególnymi potrzebami, itp.

Z powyższego wynika, że pojazdy kolejowe, w tym takie, które będą poruszać się po liniach kolejowych tylko znaczenia miejscowego, muszą bezwzględnie spełniać szereg wymagań, aby zapewnić możliwie najwyższy poziom bezpieczeństwa.

Jednocześnie informuję, że obecnie resort infrastruktury planuje zmiany w zakresie procedur dopuszczania do eksploatacji typów pojazdów kolejowych użytkowanych na bocznicach kolejowych, infrastrukturze prywatnej oraz sieciach kolejowych, które są funkcjonalnie wyodrębnione z systemu kolei UE i przeznaczone tylko do prowadzenia przewozów wojewódzkich lub lokalnych, niemniej jednak nie planuje się specjalnych, uproszczonych procedur w zakresie dopuszczania pojazdów lekkich.

Z uwagi na to, że inwestycje liniowe ujęte w obowiązującym *Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032)* prowadzone są często na terenie kilku województw, nie ma możliwości podziału wydatków na poszczególne województwa. Informacje dotyczące programów inwestycyjnych publikowane są na stronie internetowej Ministerstwa Infrastruktury (link <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/programy-rozwoju-kolei1>).

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.