



Minister Aktywów Państwowych

BM.I.053.350.2025

IK: 1152638

Warszawa, 06 października 2025 r.

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

poniżej udzielam odpowiedzi na interpelację K10INT11862, Pana Pawła Sałka, Pana Macieja Małeckiego i Pani Katarzyny Sójki, Postów na Sejm RP z dnia 25 sierpnia 2025 r. w sprawie obecnej i przyszłej sytuacji spółki Polregio.

Informuję, że odpowiedź na interpelację została przygotowana w porozumieniu z Ministerstwem Infrastruktury. Ponadto z uwagi na to, że Skarb Państwa nie jest akcjonariuszem POLREGIO S.A. z siedzibą w Warszawie (dalej także jako: Spółka, Polregio), Ministerstwo Aktywów Państwowych zwróciło się do Zarządu Agencji Rozwoju Przemysłu S.A. (dalej: ARP), która posiada większościowy udział w kapitale zakładowym Polregio, z prośbą o udzielenie dodatkowych informacji dotyczących kwestii poruszanych w pytaniu 2, 3 i 4 interpelacji.

W zakresie pytania pierwszego dotyczącego wysokości wsparcia finansowego ze środków publicznych do zakupu taboru kolejowego w przeliczeniu na przewiezionego pasażera dla poszczególnych polskich kolejowych przewoźników pasażerskich w ostatnich ośmiu latach, Ministerstwo Infrastruktury przekazało, że nie dysponuje takimi informacjami. Ministerstwo posiada jedynie informację o środkach Funduszu Kolejowego przekazanych województwom na zakup, modernizację oraz naprawę pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Inwestycje taborowe przewoźników kolejowych nie są rozliczane bezpośrednio przez resort infrastruktury.

W odpowiedzi na pytanie dotyczące braku możliwości uzyskania przez Polregio dofinansowania ze środków zewnętrznych, uprzejmie informuję, że według posiadanych informacji, Polregio ma możliwość ubiegania się o takie dofinansowanie i podejmuje w tym zakresie stałe działania.

W 2023 r. Spółka złożyła 10 wniosków w konkursie na zakup taboru kolejowego w ramach Krajowego Programu Odbudowy. Przedsięwzięcia zostały ocenione pozytywnie i zostały wybrane do dofinansowania przy obniżonym wsparciu (z pierwotnie planowanego poziomu 84% do 41%). Po ogłoszeniu wyników konkursu w marcu 2024 r. rozpoczęły się rozmowy z Urzędami Marszałkowskimi, w wyniku których zgodę na realizację projektów wyraziły trzy Urzędy. Zgodnie z regulaminem naboru okres kwalifikowalności wydatków określony został pomiędzy 1 lutego 2020 a 30 czerwca 2026 r., co oznacza, że aby uzyskać dofinansowanie tabor powinien zostać dostarczony przed upływem tego okresu. Uwzględniając możliwości produkcyjne dostawców taboru, kwestie związane z łańcuchami dostaw oraz czas niezbędny na wyprodukowanie pojazdów w ramach zamówienia może wynieść nawet 36 miesięcy. Zatem dostarczenie taboru mogło wykraczać poza ww. termin, co wiązało się z ryzykiem utraty całości unijnego dofinansowania. Szereg zaniechań i błędnych decyzji podjętych w latach 2022-2023 przez ówczesny Zarząd Polregio przekreślił jednak szanse Spółki na unijne dofinansowanie planowanego zakupu nowego taboru, jeszcze zanim Spółka rozpoczęła starania o ich uzyskanie. Rada UE w lipcu 2024 r. zaakceptowała drugą rewizję

KPO, w której m.in. wydłużono termin realizacji przedsięwzięć związanych z zakupem taboru kolejowego do końca sierpnia 2026 r. przy jednoczesnym rozliczeniu inwestycji do końca września 2026 r. Zmiana ta, zaledwie dwumiesięczna, nie miała już wpływu na ocenę sytuacji i ryzyk związanych z realizacją projektów, w szczególności biorąc pod uwagę fakt, że zgodnie z regulaminem konkursu wymagano od wybranego wnioskodawcy potwierdzenia ukończenia projektu w pierwotnym czasie, co warunkowało możliwość podpisania umów o dofinansowanie. Powołany w czerwcu 2024 r. Zarząd Spółki – pomimo podjętych starań – nie miał możliwości uratowania projektu. W związku z tym zdecydowano o nie podpisaniu umów o dofinansowanie dla projektów z KPO.

Spółka podejmuje działania w celu pozyskania dotacji z innych źródeł, wszędzie tam gdzie jest szansa wsparcia działań rozwojowych, w tym działań związanych z zakupem nowoczesnego taboru. Polregio w lipcu 2025 r. podpisała umowę o dofinansowanie na zakup 4 elektrycznych zespołów trakcyjnych (EZT) w ramach Funduszy Europejskich dla Świętokrzyskiego 2021-2027. Pozytywnie został oceniony również wniosek złożony na zakup 1 EZT w ramach Funduszy Europejskich dla Warmii i Mazur 2021-2027. Aktualnie Spółka aktywnie przygotowuje się do konkursu w ramach programu FEnIKS, jak i aktywnie uczestniczy w kreowaniu nowych źródeł finansowania zakupu taboru kolejowego takich jak Fundusz Bezpieczeństwa i Obronności oraz Społeczny Fundusz Klimatyczny. Dodatkowo, Spółka na bieżąco identyfikuje możliwości pozyskania środków ze źródeł komercyjnych. Ponadto Spółka podkreśliła, że w ramach wskazanych programów uczestniczy w konkursach na równych zasadach z innymi przewoźnikami kolejowymi. Należy jednak zwrócić uwagę na szereg czynników ograniczających swobodne uzyskanie środków zewnętrznych przez Polregio:

- strukturę właścicielską, w której skład wchodzi samorządy województw, będące jednocześnie potencjalnym konkurentem w procesie pozyskania środków w konkursach i nierówną dystrybucję środków przez województwa na działalność kolejowych spółek samorządowych a Polregio w danym regionie. Pomimo posiadanych udziałów w Polregio samorządy preferują własne spółki, dla których przeznaczają m.in. środki unijne z programów regionalnych, a Polregio (mimo starań) dostało możliwość skorzystania ze wsparcia w dwóch takich programach na lata 2021-2027,
- konieczność pozyskania zgód Urzędów Marszałkowskich na realizację inwestycji taborowych, które to finansują taki zakup w ramach umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego (dalej: PSC) przy znaczących ograniczeniach budżetowych,
- dofinansowanie zewnętrzne przyznane na zakup taboru jest traktowane jako pomoc publiczna i jest udzielana zgodnie z rozporządzeniem 1370/2007, co oznacza, że zakupione pojazdy muszą być przeznaczone do obsługi przewozów ujętych w umowach PSC oraz należy rozliczyć w pełni korzyść wynikającą z dofinansowania inwestycji taborowej,
- wejście w życie tzw. IV pakietu kolejowego i konkurencyjne przetargi na zawarcie umów PSC, które będą ogłaszane przez Urzędy Marszałkowskie w najbliższych latach na kolejne okresy, a za tym idzie kwestia rozliczenia nadrekompensaty w przypadku inwestycji taborowych. Sytuacja ta powoduje, że Urzędy Marszałkowskie stosują podejście ostrożnościowe i z uwagi na zbliżające się przetargi wskazują na brak możliwości wspólnej realizacji projektów taborowych.

W odpowiedzi na pytanie czwarte dotyczące konsekwencji wejścia w życie tzw. IV pakietu kolejowego, ze szczególnym uwzględnieniem skutków dla Polregio Ministerstwo Infrastruktury przedstawiło informację, że implementacja tzw. rynkowego filaru IV Pakietu Kolejowego została dokonana ustawą z dnia 13 lutego 2020 r. *o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw* (Dz.U. 2020 poz. 400), która weszła w życie w dniu 12 maja 2020 r. Nowelizacja ta dostosowała krajowe normy prawne w zakresie transportu kolejowego do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającej dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz.Urz. UE L 352 z 23 grudnia 2016, str. 1), której termin wdrożenia upłynął w dniu 25 grudnia 2018 r.

Dyrektywa ta kończy proces stopniowego otwierania rynku kolejowych przewozów pasażerskich w UE na konkurencję i przyznaje przedsiębiorstwom kolejowym uprawnienie do sprawiedliwego oraz niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury kolejowej we wszystkich państwach członkowskich w celu prowadzenia kolejowych przewozów pasażerskich, kładąc szczególną uwagę na przejrzystość działań zarządcy infrastruktury w procesie zarządzania i alokacji infrastruktury kolejowej.

Zdaniem Polregio daleko idąca liberalizacja rynku przewozów pasażerskich, wynikająca z implementacji IV pakietu oznacza dla Spółki wprost rosnącą konkurencję na rynku przewozów pasażerskich ze strony nowych podmiotów, zarówno krajowych jak też i zagranicznych. Najistotniejszą zmianą z punktu widzenia operatora realizującego znaczną część przewozów na podstawie umów o świadczenie usług publicznych jest zakończenie możliwości zawierania tych umów w trybie bezprzetargowym, poprzez bezpośrednie powierzenie usług przez organizatora przewoźnikowi. Ww. pakiet kolejowy wprowadza domyślną zasadę organizowania konkurencyjnych przetargów w przypadku zawierania umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu pasażerskiego. Polregio w najbliższych latach stoi przed wieloma wyzwaniami, które wynikają z takich czynników jak obowiązywanie IV pakietu kolejowego, wieku posiadanego taboru kolejowego oraz okresu obowiązywania umów PSC.

Obecna struktura taborowa Spółki może prowadzić do braku możliwości uczestnictwa w postępowaniach przetargowych w przypadku, gdy organizator wprowadzi ograniczenia w zakresie wieku taboru posiadanego przez oferenta. Może doprowadzić do utraty przez Polregio części (a w wypadku skrajnym nawet całości) rynku regionalnych przewozów pasażerskich w Polsce.

Aspekt taborowy, a w szczególności sytuacje, w których potencjalni konkurenci dysponować będą nowym taborem, w większości przypadków zakupionym ze znaczącym, unijnym wsparciem finansowym w sposób bezpośredni wpływać będzie również na obniżenie konkurencyjności cenowej Polregio w nadchodzących otwartych przetargach. Podsumowując, Spółka zapewnia, że pozostaje w pełni świadoma rosnącej konkurencyjności na rynku przewozów pasażerskich, wynikającej z implementacji prawa unijnego. Jako przewoźnik uczestniczący w postępowaniach dotyczących świadczenia usług publicznych w transporcie kolejowym, Polregio w miarę swoich możliwości dąży do zachowania i umacniania swojej konkurencyjności.

Zdaniem Spółki brak wystarczającego wsparcia finansowego w zakresie zakupu nowego taboru pozostaje istotnym wyzwaniem, prowadzącym do postępującego starzenia się posiadanego parku taborowego. Mimo tego, jak wskazano powyżej, Polregio podejmuje konsekwentne działania w kierunku zakupu nowego taboru kolejowego, w tym ze środków unijnych, a także modernizacji istniejącego parku taborowego.

W przedmiocie pytania dotyczącego działań w zakresie wzmocnienia i poprawy warunków rozwoju przewoźników kolejowych, Ministerstwo Infrastruktury poinformowało, że w celu wsparcia samorządowych organizatorów publicznego transportu zbiorowego oraz realizujących na ich zlecenie regionalnych przewoźników kolejowych, podejmuje działania w zakresie poniższych inicjatyw:

- Fundusz Kolejowy. Zainicjowane przez Ministra Infrastruktury zmiany prawne objęły swoim zakresem ustawę z dnia 16 grudnia 2005 r. o Funduszu Kolejowym (Dz.U. z 2024 r. poz. 1133). W art. 3 tejże ustawy dodany został ust. 9 o treści: „Środki Funduszu mogą być przeznaczone na finansowanie lub współfinansowanie przez województwa zadań w zakresie zakupu, modernizacji oraz napraw pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych.” Wysokość przyznawanych środków z Funduszu Kolejowego dla poszczególnych województw na finansowanie lub współfinansowanie zakupu, modernizacji oraz naprawy pojazdów kolejowych przeznaczonych do przewozów pasażerskich wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych uzależniona została przez ministra właściwego do spraw transportu od poziomu realizacji kryteriów przez poszczególne województwa związanych z przeciwdziałaniem wykluczeniu komunikacyjnemu.
- SFK – Społeczny Fundusz Klimatyczny. Resort Infrastruktury we współpracy z Ministerstwem Funduszy i Polityki Regionalnej, podejmuje działania, w celu

pozyskania dodatkowych środków w ramach Społecznego Funduszu Klimatycznego (SFK) na finansowanie kolejowego transportu pasażerskiego w regionach.

Nowe źródło wsparcia finansowego zostało ustanowione na mocy Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 2023/955 z dnia 10 maja 2023 r. w sprawie ustanowienia Społecznego Funduszu Klimatycznego. Łączny budżet funduszu, którego okres kwalifikowalności przypada na lata 2026-2032, wynosi 65 mld EUR i będzie w całości pochodził ze sprzedaży praw do emisji w ramach systemu ETS2. Transformacja energetyczna (zmniejszenie zależności od paliw kopalnianych) w perspektywie krótkoterminowej spowoduje wzrost kosztów m. in. na poziomie użytkowników transportu, którzy wydają większą część swoich dochodów na transport prywatny. Użytkownicy ci znajdują się w trudnej sytuacji ponieważ mają ograniczony dostęp lub jego brak do przystępnego cenowo transportu publicznego w celu dojazdu do pracy, szkoły, przychodni lekarskiej, itp. Dlatego też, w celu zmniejszenia tzw. ubóstwa transportowego, w ramach SFK wspierane mogą być inwestycje zachęcające do korzystania z transportu publicznego, który powinien być dostępny i przystępny cenowo.

Inwestycje te polegają m.in. na budowie lub przebudowie przystanków i stacji kolejowych na obszarach objętych ryzykiem wystąpienia ubóstwa transportowego. Dodatkowo przy stacjach lub przystankach kolejowych budowane będą parkingi. Ponadto, wsparciem SFK objęte będą inwestycje polegające na zakupie taboru kolejowego. Inwestycja ta stanowić będzie niejako kontynuację inwestycji E2.1.2 Pasażerski tabor kolejowy, realizowanej w ramach Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO).

Ponadto, resort infrastruktury proponuje, aby ze środków SFK wesprzeć samorządy w celu rozwoju oferty publicznego transportu zbiorowego. Celem jest wsparcie oferty transportu publicznego na obszarach objętych znacznym ryzykiem wystąpienia zjawiska ubóstwa transportowego, poprzez rozwój kolejowych przewozów/połączeń pasażerskich w ramach umów o świadczenie usług publicznych zawieranych przez marszałków danych województw, jako organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Dostęp do nowoczesnego transportu kolejowego umożliwi mieszkańcom takich obszarów sprawne przemieszczanie się celem realizacji własnych potrzeb życiowych. Dodatkowo środek ten może zachęcić mieszkańców, dotychczas niekorzystających z transportu publicznego, do skorzystania z oferty transportu kolejowego. Lepszy dostęp do transportu publicznego oraz ograniczenie emisji z transportu indywidualnego pozytywnie wpływają na realizację celów SFK, wskazanych w art. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/955.

- Fundusz Modernizacyjny. Ministerstwo Infrastruktury podjęło także prace nad przygotowaniem propozycji programu priorytetowego w pasażerski tabor kolejowy finansowanego z Funduszu Modernizacyjnego. Propozycja projektu przekazana do Ministerstwa Klimatu i Środowiska Programu Priorytetowego Funduszu Modernizacyjnego zakłada wymianę elektrycznych i spalinowych zespołów trakcyjnych wyprodukowanych przed końcem 2006 roku poprzez ich wycofanie oraz zakup na ich miejsce nowych elektrycznych lub hybrydowych zespołów trakcyjnych. Ma to na celu poprawę efektywności energetycznej, zmniejszenia emisji CO₂ oraz poprawę jakości powietrza.

W zakresie pytania dotyczącego planowanych działań zmierzających do prywatyzacji Polregio, ARP wskazała, że jako podmiot posiadający 50% + 1 akcję w kapitale zakładowym Spółki nie prowadzi żadnych czynności zmierzających do przeniesienia własności akcji Spółki na rzecz podmiotu z sektora prywatnego.

Z poważaniem
Z upoważnienia Ministra Aktywów Państwowych
Robert Kropiwnicki
sekretarz stanu

dokument podpisany elektronicznie
1152638.4269256.3432233

Do wiadomości:
Kancelaria Prezesa Rady Ministrów