



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8-1.054.6.2025
Warszawa, 22 stycznia 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 14119 Posła na Sejm RP Pana Michała Moskala w sprawie zakupu przez PKP Intercity używanego taboru od DB Fernverkehr poniżej przekazuję stanowisko.

Łączny koszt nabycia 50 wagonów wyniósł 21 979 098,26 EUR netto/brutto. Średnia cena jednostkowa za wagon to 439 581,97 EUR. Transakcja została rozliczona w walucie EURO i sfinansowana ze środków własnych Spółki.

Zakupione wagony wymagają wykonania standardowych prac utrzymaniowych, oznakowania oraz prac lakierniczych, które wykona PKP Intercity REMTRAK. Informacje o łącznym i jednostkowym koszcie tych prac stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa i nie podlegają upublicznieniu.

Wagony będą eksploatowane zgodnie z ich potencjałem technicznym. Okres eksploatacji zakupionych wagonów jest szacowany na 15 lat. Prognozowane koszty utrzymania na poziomach będących odpowiednikami definiowanych w Polsce poziomów P1-P4 są niższe niż w przypadku nowych wagonów. Szczegółowe dane, w tym analizy kosztów i korzyści porównujące różne warianty pozyskania taboru, mają charakter wewnętrzny i są objęte tajemnicą przedsiębiorstwa. Obecnie wszystkie polskie przedsiębiorstwa zajmujące się produkcją taboru kolejowego posiadają portfele zamówień wypełnione na kilka najbliższych lat. Należy jednak zaznaczyć, że w istotnej części są to zamówienia na produkcję lub modernizację taboru realizowane na zlecenie PKP Intercity S.A. Obecnie zlecenia na tego typu prace u polskich producentów taboru zakontraktowane przez Spółkę opiewają na wartość ok. 16,5 mld zł. PKP Intercity monitoruje realizację tych projektów, także pod kątem terminowości realizacji. W zakresie wynajmu wagonów pasażerskich Spółka przeprowadziła rozeznanie rynku i ogłosiła postępowanie na wynajem wagonów. W postępowaniu zostały złożone oferty na 2 z 3 zadań, przez jeden podmiot. Mimo powtórzenia postępowania na trzecie zadanie, w oczekiwanym terminie nie została złożona żadna dodatkowa oferta. W dwóch zadaniach, w których Spółka otrzymała oferty wynajmu, zostały zawarte umowy i obecnie trwa przygotowanie dzierżawionego taboru do wprowadzenia do eksploatacji.

Wagony będą eksploatowane zgodnie z ich potencjałem technicznym i obowiązującymi normami. Będą pełniły rolę rozwiązania uzupełniającego do czasu wprowadzenia do eksploatacji nowego taboru, szczególnie z projektów zakontraktowanych w latach 2024-2025 sfinalizowanych z opóźnieniem względem wcześniejszych założeń i faktycznego zapotrzebowania Spółki. Ewentualne dalsze modernizacje będą każdorazowo oceniane pod kątem zasadności ekonomicznej. W wagonach nie jest zamontowany system wi-fi i

wzmacniacze sygnału telefonu komórkowego. PKP Intercity będzie rozważać możliwości doposażenia wagonów w takie urządzenia.

Jak wskazano powyżej portfele zamówień polskich producentów taboru kolejowego są obecnie zapełnione na kilka lat. Zakup używanych wagonów nie zastępuje realizowanych i planowanych zamówień nowego taboru u polskich producentów ani programów modernizacji krajowego taboru. Działanie ma charakter uzupełniający i pozwala na szybkie zwiększenie podaży miejsc w stosunku do wzrostowych trendów liczby pasażerów rok do roku. W tym aspekcie należy podkreślić, że PKP Intercity w 2025 roku przewiozło więcej pasażerów (89,2 mln) niż 4 lata temu zakładała uzyskać Spółka w 2030 roku (88 mln).

Przed podjęciem decyzji o zakupie wagonów przedstawiciele PKP Intercity oraz PKP Intercity REMTRAK, zapoznali się ze stanem każdego z wagonów podczas inspekcji przeprowadzonych na torach postojowych w Berlinie i Lipsku. Uczestnikami delegacji byli wysoko wykwalifikowani i doświadczeni eksperci oraz inżynierowie. Zakupione wagony spełniają wymagania techniczne i wymagania bezpieczeństwa. Przed wprowadzeniem wagonów do eksploatacji na terenie Polski, każdy wagon podlegał będzie procedurom przeglądowym i dopuszczeniowym zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz pod nadzorem właściwych instytucji.

"PKP Intercity" S.A. do realizacji Rozkładu Jazdy na dzień 8.01.2026 roku wynajmuje od podmiotów zewnętrznych 19 nowoczesnych lokomotyw wielosystemowych: 17 lokomotyw wynajmowanych jest od Cargounit Sp. z o.o. w ramach umów zawartych na okres 36 miesięcy z możliwością wydłużenia o kolejne 12 miesięcy; 2 lokomotywy wynajmowane są od Loko Train s.r.o. w ramach umowy zawartej na okres 24 miesięcy z możliwością wydłużenia o kolejne 12 miesięcy. Zaoferowane przez ww. parki taborowe lokomotywy są typu VECTRON.

Maksymalny koszt wynajmu lokomotyw wielosystemowych wraz z prawami opcji zawartymi w umowach wynosi 68 556 000,00 EUR

- Średniomiesięczny koszt najmu wynosi 55 333,33 EUR;
- Umowy rozliczane są w walucie EUR;
- Koszt najmu pokrywany jest ze środków własnych Spółki;
- Rozwiązanie umów przed ich upływem możliwe jest w przypadku niewywiązywania się Wynajmującego z postanowień umowy.

Rozwiązanie w postaci najmu lokomotyw szybkich jest rozwiązaniem pomostowym niezbędnym do rozwinięcia oferty przewozowej przed sfinalizowaniem dostaw nowych lokomotyw zakontraktowanych w polskim przemyśle. Dostarczane nowe lokomotywy serii EU200 są w trakcie przeprowadzania badań homologacyjnych na rynki zagraniczne i obecnie nie mogą być eksploatowane poza granicami Polski. Według obecnych szacunków, PKP Intercity S.A. dysponować będzie wystarczającą flotą własnych lokomotyw wielosystemowych po zakończeniu dostaw wszystkich zamówionych lokomotyw wielosystemowych od nowosądeckiej Spółki NEWAG S.A., co powinno nastąpić w pierwszym kwartale 2029 roku. Wynajmowane lokomotywy wielosystemowe stanowią rozwiązanie tymczasowe do czasu finalizacji dostaw oraz uzyskania pełnej homologacji dostarczanych lokomotyw serii EU200.

Wynajmowane lokomotywy VECTRON są lokomotywami nowoczesnymi, które cechuje wysoki poziom niezawodności oraz dostępności. W Spółce analizowane są współczynniki związane z usterkami i defektami pojazdów trakcyjnych w czasie prowadzenia pociągów, które potwierdzają niski poziom występowania usterek i defektów wynajmowanych lokomotyw. PKP Intercity S.A. posiada dokumenty analizujące awaryjność pojazdów trakcyjnych w trakcie prowadzenia pociągów, w tym lokomotyw wynajmowanych od podmiotów zewnętrznych. Zawarte umowy nie zawierają wprost postanowień dotyczących gwarancji dostępności pojazdów. Umowy określają, iż w przypadku braku dostępności pojazdu z winy Wynajmującego czynsz za dni takiego wyłączenia nie jest naliczany.

Ministerstwo Infrastruktury w pełni podziela wskazane priorytety. Kwestie bezpieczeństwa i komfortu pasażerów, stabilności ekonomicznej PKP Intercity, interesu Skarbu Państwa oraz wsparcia krajowego przemysłu kolejowego pozostają kluczowym elementem prowadzonych działań i analiz. Równocześnie istotne jest zapewnienie odpowiedniej podaży miejsc i taboru dla dalszego rozwoju oferty połączeń kolejowych. Konieczne podkreślenia jest, że w latach 2024-2025 praca eksploatacyjna (pockm) zrealizowana przez Spółkę wzrosła o 31,2% i wzrost ten jest wyższy niż zrealizowany w latach 2015-2023.

Łączę wyrazy szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu