



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8-1.054.12.2026
Warszawa, 01 kwietnia 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 15015 Poseł na Sejm RP Pani Wioletty Marii Kulpy z dnia 3 lutego br., przedstawiam poniższe stanowisko.

Wagony pochodzące od niemieckiego przewoźnika Deutsche Bahn (DB) są to pojazdy pasażerskie 1. i 2. klasy, które zostały zakupione na początku stycznia 2026 r. Średni rok produkcji taboru to 1984 r. Pojazdy te są przystosowane do eksploatacji z prędkością do 200 km/h. Zgodnie z przyjętym harmonogramem planowane jest włączenie pierwszych wagonów do ruchu do końca marca 2026 r.

Spółka PKP Intercity wielokrotnie w poprzednich latach korzystała i nadal korzysta z taboru pochodzącego od innych Spółek takich jak SKPL Cargo (tabor holenderski), Deutsche Bahn czy České dráhy. Dla Ministerstwa Infrastruktury istotną kwestią jest możliwość zapewnienia godnych warunków przewozu i spełnienie potrzeb transportowych obywateli Polski. Dlatego też, z uwagi na tak znacznie rosnącą ilość pasażerów i związanymi z tym, rosnącymi potrzebami transportowymi, istotnym kryterium w zakresie inwestycji Spółki PKP Intercity jest zapewnienie dostępności taboru dla pasażerów. Produkcja i odbiór nowego taboru trwa kilkadziesiąt miesięcy, w ostatnich kontraktach dla PKP Intercity czas dostawy ostatniego zamówionego pojazdu to 94 miesiące od momentu rozpoczęcia procedur zakupowych. Natomiast używany tabor z innych państw może być pozyskany i dostosowany do eksploatacji w Polsce na przestrzeni zaledwie kilku miesięcy. Pozwala to zatem szybko reagować na rosnące potrzeby pasażerów, które są tu i teraz.

Przed zakupem taboru Spółka PKP Intercity przeprowadziła porównanie różnych opcji pozyskania taboru, obejmujące wszystkie wskazane w interpelacji warianty, a przy prowadzonych analizach korzystano z danych rynkowych dostępnych w tamtym czasie. Należy także zaznaczyć, że ceny mogą się różnić w zależności od konfiguracji wagonów, zakresu wyposażenia i warunków ofert. Jednakże, warto podkreślić, iż cena pozyskania pojedynczego używanego wagonu stanowi około 13% ceny kupna całościowo nowego taboru.

Wagony pozyskano w celu bieżącego zapewnienia dostępności taboru w związku ze stale rosnącą liczbą pasażerów. Zakup używanego taboru jest rozwiązaniem stosowanym powszechnie na rynku przewozów pasażerskich przez wielu przewoźników w Polsce i innych krajach UE. Jak wskazano powyżej, zapewnia to dostępność taboru zdecydowanie szybciej niż pozyskanie taboru fabrycznie nowego. Ponadto pragnę zaznaczyć, iż

pozyskanie taboru używanego nie wyklucza zamawiania nowego taboru. Wartość zamówień PKP Intercity na nowoczesny tabor pasażerski wynosi obecnie ponad 29 mld zł, a w samym 2025 roku rozstrzygnięto przetargi na kwotę ok. 8,5 mld zł. Realizowane są również odbiory nowych zakupionych pojazdów, również od firmy FPS Cegielski.

Zakup taboru używanego traktowany jest jako rozwiązanie uzupełniające i krótkoterminowe, wspierające działania o charakterze długofalowym.

Przeгляд pojazdów, czy potencjalne naprawy używanych wagonów będą realizowane przez PKP Intercity REMTRAK Sp. z o.o. Na ten moment nie jest znany pełen koszt przeglądów, dostosowania taboru i homologacji. PKP Intercity planuje eksploatację przedmiotowych wagonów przez okres co najmniej 15 lat.

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.