



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8-1.054.17.2026
Warszawa, 03 kwietnia 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 15745 Pana Michała Moskala Posła na Sejm RP, przedstawiam poniższe stanowisko odnosząc się do poszczególnych pytań zawartych w interpelacji.

1. Jaką łączną kwotę kar umownych naliczyło Ministerstwo Infrastruktury spółce PKP Intercity S.A. z tytułu niedotrzymania jakości świadczonych usług w ramach umowy PSC za miesiąc styczeń 2026 r.? Proszę o podanie kwoty brutto oraz wskazanie, czy wszystkie kary zostały już przez przewoźnika zapłacone, a jeśli nie – na jakim etapie jest ich dochodzenie.

Kary z tytułu niedotrzymania jakości świadczonych usług w ramach umowy PSC za miesiąc styczeń 2026 rok zostaną naliczone zgodnie z warunkami Umowy PSC. Mając na uwadze skalę nieprawidłowości w zakresie jakości ww. usług, według wstępnych szacunków łączna kwota kar za styczeń 2026 rok będzie znacznie wyższa niż za styczeń 2025 r., czyli analogiczny okres w roku poprzednim.

2. Jakie dokładnie pozycje z katalogu kar przewidzianych w umowie PSC zostały wykorzystane przy naliczaniu kar za styczeń 2026 r.? Proszę o zestawienie tabelaryczne, z wyszczególnieniem: rodzaju naruszenia (np. punktualność poniżej progu na wyjeździe, punktualność poniżej progu na przybyciu, odwołanie pociągu bez komunikacji zastępczej, odwołanie z komunikacją zastępczą, przepełnienie, brak spełnienia wymogów komfortu, brak udzielonej asysty osobie z niepełnosprawnością itd.), liczby stwierdzonych przypadków oraz jednostkowej i łącznej kwoty kary dla każdej pozycji.

Kwoty kar za poszczególne miesiące naliczane są na podstawie miesięcznych i kwartalnych sprawozdań przekazywanych przez Spółkę PKP Intercity S.A. do Ministerstwa Infrastruktury. Treść sprawozdań objęta jest Tajemnicą Przedsiębiorstwa „PKP Intercity” S.A., w związku z powyższym kwoty kar również objęte są powyższą klauzulą i nie zostaną upublicznione ponieważ ujawnienie takich danych stanowiłoby naruszenie przepisów Ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji.

W zakresie danych będących przedmiotem pytań: 3,4,5,6,7 informuję, że treść sprawozdań zawierająca powyższe informacje objęta jest Tajemnicą Przedsiębiorstwa „PKP Intercity” S.A., w związku z powyższym dane te nie zostaną upublicznione ponieważ

ujawnienie takich danych stanowiłoby naruszenie przepisów Ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji.

8. Czy w ocenie Pana Ministra parametry jakości usług PKP Intercity w styczniu 2026 r. (przede wszystkim punktualność na poziomie około 50% oraz skala odwołań pociągów) uzasadniają podjęcie wobec przewoźnika dodatkowych działań nadzorczych lub sankcji przewidzianych w umowie PSC, wykraczających poza standardowe naliczenie kar miesięcznych (np. w postaci ograniczenia rekompensaty, aneksowania umowy PSC w kierunku zaostreżenia progów jakościowych lub innych środków dyscyplinujących)?

W ocenie Ministra Infrastruktury sankcje w postaci kar umownych są wystarczające zważywszy na fakt, o którym wspomniano w odpowiedzi na pytanie 1, iż według wstępnych szacunków kary umowne za styczeń 2026 r. będą wielokrotnie wyższe niż za styczeń 2025 r., czyli analogiczny miesiąc w roku ubiegłym. Dotyczy to m.in. kar umownych za brak punktualności z winy PKP Intercity S.A. Należy jednak podkreślić, że wspomniany wskaźnik punktualności na poziomie około 50% dotyczy całkowitej punktualności, na którą wpływ miały przyczyny leżące po stronie różnych podmiotów, nie tylko PKP Intercity S.A. Karaniu zgodnie z umową podlega tzw. punktualność kwalifikowana, czyli z winy przewoźnika.

Niemniej w ramach działalności monitorującej nad Spółką PKP Intercity S.A. Ministerstwo Infrastruktury m.in. analizuje przekazywane przez tą Spółkę informacje dotyczące opóźnień pociągów PKP Intercity S.A. oraz podjętych przez tą Spółkę działań zaradczych w celu sformułowania odpowiednich wniosków i oceny działalności ww. Przewoźnika w tym zakresie. Należy podkreślić, że przy stabilnych warunkach eksploatacyjnych Spółka PKP Intercity S.A. utrzymuje wyższy poziom punktualności, co potwierdzają wyniki z ostatnich okresów.

Poziom rekompensaty na dany rok określony jest w Ustawie budżetowej. Rekompensata stanowi dofinansowanie zadań Przewoźnika, do których organizacji i finansowania zobowiązany jest minister właściwy do spraw transportu w świetle zapisów ustawy o publicznym transporcie zbiorowym. Ograniczenie rekompensaty oznaczałoby ryzyko braku możliwości realizacji oferty przewozowej w zakresie przewidzianym w Planie Transportowym Ministra oraz Umowach PSC. Ograniczenie oferty przewozowej spotkałoby się z negatywnym odbiorem społecznym.

Wymogi jakościowe, w tym progi warunkujące naliczanie kar umownych określone zostały w aktualnie obowiązującej Umowie Ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich (dalej: „Umowa Ramowa”). Umowa Ramowa obowiązuje od 1 stycznia 2021 r. do końca rocznego rozkładu jazdy (RRJ) 2029/2030, tj. ok. 10 lat. W związku ze zmianą przepisów rozporządzenia (WE) nr 1370/2007¹ w ramach tzw. IV Pakietu Kolejowego, organizatorzy publicznego transportu zbiorowego w transporcie zbiorowym mogli zawierać umowy o świadczenie usług publicznych (umowy PSC – Public Service Contract) w trybie bezprzetargowym do 24 grudnia 2023 r. (art. 8 ust.2). W konsekwencji oznacza

¹ Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 w brzmieniu nadanym rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego (tekst mający znaczenie dla EOG).

to konieczność przeprowadzania przez ministra właściwego ds. transportu przetargu/przetargów na podstawie ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych w celu zawarcia nowej/nowych umów PSC od grudnia 2030 roku. W związku z powyższym nie przewiduje się wprowadzania zmian do aktualnie obowiązującej Umowy Ramowej. W Ministerstwie Infrastruktury trwają intensywne prace przygotowawcze pod kątem przyszłej organizacji i nadzoru nad transportem zbiorowym w międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozach pasażerskich na nowych zasadach.

Skutkiem realizacji tzw. IV Pakietu Kolejowego ma być otwarcie rynku kolejowych przewozów pasażerskich na konkurencję. Liberalizacja po 2030 r. oznacza przede wszystkim kontraktowanie usług publicznych w ramach konkurencyjnej procedury przetargowej (reguła), z nielicznymi wyjątkami zastosowania bezpośredniego powierzenia (wyjątki od reguły).

9. Czy Ministerstwo planuje opublikowanie – w formie cyklicznego raportu – pełnych danych dotyczących punktualności PKP Intercity, liczby odwołanych pociągów, wyników kontroli jakości oraz naliczonych kar umownych z tytułu umowy PSC (np. w ujęciu kwartalnym lub rocznym), tak aby opinia publiczna i pasażerowie mogli w przejrzysty sposób ocenić, czy mechanizmy kontraktowe rzeczywiście wymuszają poprawę jakości usług?

Treść sprawozdań zawierająca powyższe informacje objęta jest Tajemnicą Przedsiębiorstwa „PKP Intercity” S.A., w związku z powyższym nie planuje się upubliczniania tego rodzaju danych ponieważ ich ujawnienie takich danych stanowiłoby naruszenie przepisów Ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji.

W kwestii dostępności powyższych informacji dla opinii publicznej należy również dodać, że przepisy ustawy o dostępie do informacji publicznej regulują zasady i tryb dostępu do informacji publicznej, definiują zakres pojęcia informacji publicznej oraz wskazują sytuacje, w których informacje pomimo, że mają charakter informacji publicznej udostępnieniu nie podlegają.

10. Czy w świetle doświadczeń stycznia 2026 r. i powtarzających się w ostatnich latach paraliżów na kolei (m.in. zimowych awarii sieci, przeciążeń informatycznych, problemów z informacją pasażerską) Ministerstwo Infrastruktury planuje przegląd i ewentualną rewizję zapisów umowy PSC z PKP Intercity tak, aby:

- *lepiej rozróżniały odpowiedzialność poszczególnych podmiotów (PKP Intercity, PKP PLK, inni zarządcy infrastruktury) przy naliczaniu kar,*
- *wprowadzały bardziej dotkliwe, progresywne kary za długotrwałe i powtarzalne naruszenia (np. kilkudniowe serie odwołań i opóźnień przekraczających 120–180 minut),*
- *więzały poziom rekompensaty z faktycznie osiąganymi parametrami punktualności i niezawodności w sposób bardziej odczuwalny ekonomicznie dla przewoźnika?*

Kary naliczane są wyłącznie z tytułu niedotrzymania jakości świadczonych usług w ramach umowy PSC z winy Przewoźnika. Kwestia wprowadzenia bardziej dotkliwych, progresywnych kar za długotrwałe i powtarzalne naruszenia (np. kilkudniowe serie odwołań i opóźnień przekraczających 120–180 minut), będzie przedmiotem analiz pod kątem ewentualnego wprowadzenia ich w Umowach z nowo wyłonionymi w ramach

przetargów operatorami, które będą obowiązywały od rozkładu jazdy 2030/2031. W kwestii poziomu rekompensaty oraz rewizji zapisów obecnie obowiązującej Umowy Ramowej stanowisko przedstawiono w ramach odpowiedzi na pytanie nr 8.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu