



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8-1.054.26.2026
Warszawa, 16 lipca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 16937 Posła na Sejm RP, Pana Michała Moskala z 8 maja br., przekazuję poniższe informacje.

Odwołując się do odpowiedzi na interpelację nr 9462, podtrzymuję przekazane tam informacje w zakresie planowanego harmonogramu i aktualne plany, które zakładają ogłoszenie przetargów w III kwartale 2027 r. Publikacja wstępnego ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej planowana jest na III-IV kwartał 2026 r.

Na obecnym etapie procedowana ustawa o KZT została przekształcona w ustawę o CUPT. Wniosek o wpisanie do wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów został przekazany do ZPPR i planowane jest jego rozpatrzenie na posiedzeniu Zespołu ds. Programowania Prac Rządu. Dalsze kroki, związane z procesowaniem wskazanej ustawy będą podejmowane tak szybko, jak to możliwe. Na obecnym etapie nie jest jasne, ile może potrwać cała procedura, przez co nie jest możliwe wskazanie dokładnych dat, kiedy kolejne kroki w zakresie prac nad wskazaną ustawą zostaną podjęte. Do czasu uchwalenia ustawy wykorzystywane są aktualnie inne instrumenty prawne, dzięki którym CUPT już teraz wykonuje część z zadań objętych wskazaną ustawą, które zostały powierzone przez Ministra Infrastruktury.

Odnosnie Nowego Planu Transportowego Ministra Infrastruktury, pragnę poinformować, iż konsultacje publiczne projektu zostały zakończone 21 maja br. W następnym kroku resort odniesie się do przekazanych w ramach konsultacji uwag. W dokumencie tym odniesiono się także do założeń dotyczących zwalczania wykluczenia komunikacyjnego, uwzględniając potrzeby regionów.

W zakresie pakietów przetargowych w ramach planowanych przetargów, resort na obecnym etapie prowadzi badania oferty przewozowej, jak i dostępności taboru kolejowego do jej realizacji. Ponadto analizowana jest aktualnie zdolność rynku kolejowego do realizacji przewozów w ramach przedmiotowych przetargów w ramach trwających wstępnych konsultacji rynkowych. W ramach prowadzonych prac, brane są pod uwagę wszystkie wskazane w treści interpelacji kryteria. Dlatego też, na obecnym etapie nie jest możliwe wskazanie wiążących informacji dotyczących kształtu oraz formy przedmiotowych pakietów. Na tak wczesnym etapie prac, wstępne szacunki wskazują na wartość całości planowanego PSC na poziomie około 26 mld zł. Finansowanie kolejowych przewozów dalekobieżnych po 2030 r. ma być zabezpieczone na podstawie Uchwały Rady Ministrów, podobnie jak miało to miejsce dla obecnej umowy z PKP Intercity SA.

Pragnę także poinformować, iż przytoczony w interpelacji art. 5 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 dotyczący bezpośredniego powierzenia, przestał mieć zastosowanie z dniem 25 grudnia 2023 r. zgodnie z art. 8 ust. 2. wskazanego rozporządzenia. Dlatego nie może on być już stosowany.

W zakresie tarczy antykorupcyjnej, stosowny wniosek został skierowany gdy przedmiotowy projekt był wystarczająco dojrzały do objęcia go wskazanym rozwiązaniem. Resort poinformowano, że przedsięwzięcie zostało objęte osłoną antykorupcyjną. Ministerstwo Infrastruktury nie posiada aktualnie wiedzy, ani uprawnień do pozyskania informacji w zakresie podjętych działań w tej sprawie.

Podczas prac związanych z przygotowaniem przetargów prowadzonych we współpracy z CUPT oraz CPK, analizowane są różne typy umów oraz zapisów tychże umów, w celu wypracowania rozwiązań, które pozwolą na zabezpieczenie interesów skarbu państwa, przy jednoczesnym zapewnieniu przejrzystości relacji z przewoźnikami, uwzględniając także możliwości zainteresowanych przewoźników. Warto zaznaczyć, iż wymagane jest, aby podejmowane działania były zgodne z literą prawa, a wybrany sposób realizacji przedmiotowych przetargów był otwarty i przejrzysty, zgodnie z wymogami prawa krajowego i unijnego.

W kwestii przeprowadzonych konsultacji można wymienić:

- 25 czerwca 2025 r. - Zarządzanie transportem bez tajemnic – jak podejmować trafne decyzje organizując publiczny transport zbiorowy?,
- 8 września 2025 r. - Tabor, PSC i puzzle UE – jak się nie wykołocić?,
- 4 grudnia 2025 r. - Kolej na jakość – Kontrakt, Obsługa, Kompetencje,
- 29 stycznia 2026 r. - Transport kolejowy skrojony na miarę: Jak plan wpływa na ofertę i rozkład?,
- 24 lutego 2026 - Kolej 2030: Twoja firma na „nowych” torach, udział: producentów taboru i ROSCO o liberalizacji i szansach rynkowych,
- 20 kwietnia 2026 r. – temat: Przejęcie taboru przez Organizatora (samorząd województwa) i udostępnienie go przewoźnikowi, który wygrałby przetarg,
- 24 kwietnia 2026 - Ekspercka Wizja: Otwarcie Kolejowego Rynku Pasażerskiego – Przyszłość w Rękach Badaczy, udział: eksperci i badacze, z czołowych uczelni Polski,
- 2 marca 2026 r. – temat: Standardy komunikacji zastępczej,
- 26 marca 2026 r. - OGŁOSZENIE WSTĘPNE - jak dobrze wystartować z konkurencyjną procedurą?

Odbyły się także spotkania konsultacyjne z przedstawicielami wszystkich urzędów marszałkowskich w Polsce, pełniącymi ustawową rolę organizatorów wojewódzkich przewozów kolejowych. Konsultacje te realizowano w II półroczu 2025 r. poprzez cykl zamkniętych śniadań eksperckich:

- 20.08.2025 r. – Województwo Podkarpackie,
- 21.08.2025 r. – Województwa: Kujawsko-Pomorskie oraz Warmińsko-Mazurskie,
- 09.09.2025 r. – Województwa: Łódzkie oraz Podlaskie,
- 07.10.2025 r. - Województwo Dolnośląskie,
- 08.10.2025 r. – Województwo Wielkopolskie,
- 17.10.2025 r. – Województwo Śląskie,
- 14.11.2025 r. – Województwa: Lubelskie, Małopolskie oraz Świętokrzyskie,

- 18.11.2025 r. – Województwo Pomorskie,
- 28.11.2025 r. – Województwo Opolskie,
- 05.12.2025r.– Województwa – Lubuskie, Zachodniopomorskie oraz Mazowieckie.

W spotkaniach uczestniczyli dyrektorzy i kierownicy departamentów transportu wszystkich urzędów marszałkowskich. Dokładniejsze informacje dotyczące spotkań sugeruję pozyskać u ich organizatora, czyli CUPT.

W kwestii liberalizacji rynku, pragnę zauważyć, iż połączenia komercyjne działają i funkcjonują w kraju już od wielu lat. Nie dotyczy to wyłącznie przewoźników krajowych wykonujących przewozy PSO oraz wybrane także połączenia komercyjne (jak PKP Intercity, Polregio, KM – Koleje Mazowieckie itd.), ale także przewoźników zagranicznych. Arriva funkcjonuje na polskim rynku już od prawie 20 lat. Od wielu lat także swoje połączenia realizują czescy przewoźnicy tacy jak Leo Express, czy wspomniany Regiojet (od 2022 r.)

Wskazany przypadek z Regiojet dotyczył przewozów komercyjnych, wykonywanych we własnym zakresie i na własne ryzyko przewoźnika. Nie były to połączenia PSC. W opinii Ministerstwa, właściwe określenie warunków w dokumentach przetargowych oraz gwarancje w umowie na przewozy PSO zawartej z przewoźnikami są w stanie zabezpieczyć istotne interesy pasażerów oraz skarbu państwa w zakresie publicznego transportu zbiorowego, którego organizatorem jest Minister.

Pragnę także zauważyć, iż informacje na wskazane w interpelacji tematy są właśnie przedstawiane Sejmowi Rzeczypospolitej Polskiej w niniejszej odpowiedzi.

Łączę wyrazy szacunku

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

Dokument podpisany elektronicznie.