



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-4.054.12.2026
Warszawa, 20 lipca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację poselską nr 16939 Posła na Sejm RP Michała Moskala, poniżej przedstawiam stosowne informacje.

Z informacji przekazanych przez Spółkę Polskie Koleje Państwowe S.A. (dalej „PKP S.A.” lub „Spółka”) wynika, że ze względu na brak perspektywy szybkiego wdrożenia rozwiązania POLSUW i możliwości pozyskania w tym celu partnera technologicznego, który wzięłby na siebie rolę przyszłego producenta zestawów kołowych oraz taboru w dniu 1 grudnia 2025 r., Zarząd Spółki PKP S.A. podjął decyzję o nierozwijaniu tej technologii. Decyzja ta wynikała także ze stanowiska przewoźników pasażerskich i przewoźnika towarowego z Grupy PKP, którzy wykazali, że w obecnej sytuacji geopolitycznej, dalsze angażowanie się tych podmiotów we wsparcie dla rozwoju systemu POLSUW jest obciążone dużym ryzykiem, a wykorzystanie wagonów z tym systemem może nie przynieść zwrotu z inwestycji ze względu na wyższą cenę oraz większe koszty serwisu i utrzymania taboru z systemem POLSUW.

Ponadto Spółka otrzymała informację z Ministerstwa Obrony Narodowej, które przedstawiło stanowisko Sztabu Generalnego Wojska Polska, zgodnie z którą rozwój odrębnej zdolności w zakresie automatycznej zmiany rozstawu kół nie wpisuje się w bieżące potrzeby operacyjne Sił Zbrojnych RP, wobec czego nie są rekomendowane działania w kierunku wdrożenia systemu POLSUW dla celów militarnych.

W związku z przedstawionymi powyżej stanowiskiem dotyczącym zaniechania dalszego zaangażowania w realizację projektu POLSUW, nie były kontynuowane rozmowy ani z potencjalnym dostawcą stanowiska przestawczego – firmą TRACK TEC S.A., ani z żadnym z producentów taboru w kontekście współpracy badawczo-rozwojowej nad dalszym rozwojem systemu POLSUW. Ponadto w związku z planowaną sprzedażą dokumentacji systemów SUW 2000 i POLSUW, angażowanie którejkolwiek z firm w uzgodnienia dotyczące prac badawczo-rozwojowych mogłoby zostać poczytane jako niezachowanie równych warunków traktowania potencjalnych oferentów, którzy będą w przyszłości zainteresowani kupnem tej technologii.

Podobnie w odniesieniu do pytań dotyczących składania wniosków o finansowanie oraz rozmów z Ukazalnicą, działania takie nie były podejmowane z racji braku woli dalszego zaangażowania zasobów PKP S.A. w prace związane z przygotowaniem rozwiązania POLSUW do produkcji. Inicjatywa w tym zakresie musi należeć do podmiotu, który zakupi

dokumentację i przeprowadzi proces przygotowania prototypów i dopuszczenia ich do eksploatacji.

Również Instytut Kolejnictwa stwierdził, że wszystkie działania podejmowane przez znane Instytutowi podmioty dotyczą obecnie prób znalezienia odpowiednich środków finansowych.

Instytut Kolejnictwa z uwagi na swoje historyczne zaangażowanie we wdrażanie do eksploatacji systemu SUW 2000 posiada bogatą wiedzę dotyczącą zagadnień związanych z programem badań zestawów kołowych o zmiennym rozstawie oraz procesem dopuszczeń tego typu konstrukcji na terenie krajów w których obowiązują wymagania Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności. Wielokrotnie na spotkaniach i rozmowach w sprawie systemu POLSUW oferował możliwość wykorzystania swojego doświadczenia badawczego w ewentualnym projekcie, którego zadaniem byłoby wdrożenie do eksploatacji tej konstrukcji.

Przykładem mogłyby tu być rozmowy z przedstawicielem PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa Sp. z o.o. i firmy Kensus. Rolą Instytutu miało być przygotowanie programu/metodyki badań oraz wykonanie samych badań. Należy nadmienić, że program takich badań powinien obejmować zarówno badania na torze o szerokości 1435 mm jak i 1520 mm, dla którego to toru metodyki badawcze znacznie różnią się od tych stosowanych na terenie Polski. W tym celu dla właściwego opracowania metodyk badawczych Instytut Kolejnictwa nawiązał współpracę zarówno z ekspertami ukraińskimi jak i litewskimi znającymi obowiązujące na terenie tych państw regulacje prawne. O działaniach tych i gotowości do dalszej pracy został powiadomiony przedstawiciel firmy Kensus, biorący udział w spotkaniu, jednakże do tej pory Instytut nie otrzymał żadnej odpowiedzi zlecającej opracowanie przedmiotowego programu badań. Należy podkreślić, że Instytut Kolejnictwa posiada możliwości do wykonania badań oraz procesu certyfikacji dla rozstawu 1435 mm w oparciu o przepisy obowiązujące w krajach Unii Europejskiej. Wykonanie badań w Polsce na torach o szerokości 1520 mm oraz uzyskanie dopuszczeń na Ukrainie wymagałoby zaangażowania ze strony ukraińskiej.

W nawiązaniu do pytania dotyczącego pozyskania finansowania ze środków UE, takich jak CEF Transport, należy zaznaczyć, że konkurs ogłoszony przez Komisję Europejską w 2025 r. nie przewidywał priorytetu, w ramach którego możliwe byłoby kwalifikowanie projektów dotyczących rozwoju technologii systemu POLSUW. Analogicznie sytuacja przedstawia się w odniesieniu do konkursu CEF Transport Reflow 2026, którego ogłoszenie naboru wniosków miało miejsce w czerwcu br. Program CEF stanowi instrument wspierający rozwój infrastruktury sieci TEN-T, której podstawowym parametrem w zakresie infrastruktury kolejowej jest standardowa europejska szerokość toru wynosząca 1435 mm, w tym również na terytorium Ukrainy (gdzie sieć TEN-T została rozszerzona na terytorium Ukrainy w ramach rewizji sieci TEN-T przyjętej Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2024/1679 z dnia 13 czerwca 2024 r.), zatem technologie oparte na zmiennym rozstawie toru mogą mieć ograniczone możliwości uzyskania wsparcia ze środków UE również w przyszłości.

Jednocześnie należy podkreślić, że część Krajowego Planu Odbudowy (dalej „KPO”), pozostająca we właściwości Ministerstwa Infrastruktury nie obejmowała wsparcia dla działań badawczo-rozwojowych, a sama realizacja programu zakończy się w sierpniu br.

W odniesieniu do programu SAFE należy wskazać, że wsparcie w jego ramach przewidziane jest dla projektów obejmujących wzmocnienie infrastruktury transportowej sieci TEN-T o wymiarze transgranicznym. Inicjatywa będąca przedmiotem interpelacji poselskiej nie wpisuje się w te założenia.

Odnosząc się do pytania w kwestii powołania ciała koordynującego udział polskich firm w odbudowie Ukrainy pragnę poinformować, że Zarządzeniem nr 41 Prezesa Rady Ministrów z dnia 5 kwietnia 2024 r. powołana została Rada do spraw Współpracy z Ukrainą, której Przewodniczącym został Pan Paweł Kowal. Przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury uczestniczyli w posiedzeniach Rady, podczas których były dyskutowane najistotniejsze zagadnienia z zakresu zaangażowania polskiego biznesu w odbudowę Ukrainy, w tym zorganizowana została misja polskich firm na Ukrainę.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu