



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8-1.054.41.2026
Warszawa, 31 lipca 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie nr 3584 Posła na Sejm RP Pana Łukasza Kmity, przedstawiam poniższe stanowisko.

Spółka „PKP Intercity” zobowiązana jest do przekazywania pasażerom informacji zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, w szczególności:

- Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782, dotyczącym praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, które określa minimalny zakres informacji przekazywanych podróżnym w trakcie przejazdu. Obejmuje on w szczególności informacje dotyczące:

- ✓ usług i udogodnień dostępnych w pociągu, w tym Wi-Fi,
- ✓ następnej stacji,
- ✓ zakłóceń i opóźnień (planowanych i w czasie rzeczywistym),
- ✓ głównych możliwości przesiadek,
- ✓ kwestii bezpieczeństwa i ochrony.

- Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. (TSI PRM) w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności dotyczących dostępności systemu kolei dla osób z niepełnosprawnościami oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się, które nakłada obowiązek zapewnienia dostępnego systemu informacji dla wszystkich pasażerów, w tym osób z ograniczeniami słuchu lub poruszania się.

Nałożenie na Przewoźnika obowiązku informowania na pokładzie pociągu przez obsługę o możliwości ubiegania się przez Podróżnych o zwrot części kosztów biletu z tytułu opóźnienia pociągu wymagałoby więc wprowadzenia zmian w ww. rozporządzeniu dotyczącym praw i pasażerów w ruchu kolejowym. Obecnie trwają prace nad nowelizacją przedmiotowego rozporządzenia przez Komisję Europejską w ramach których Ministerstwo Infrastruktury wystąpiło z postulatem wprowadzenia stosownego zapisu w tym rozporządzeniu.

Należy jednocześnie podkreślić, że komunikaty głosowe stanowią jedynie jeden z elementów systemu informacji pasażerskiej, który funkcjonuje w Spółce PKP Intercity. Informacje przekazywane są również za pośrednictwem innych kanałów, m.in. plakatów informacyjnych na stacjach, plakatów umieszczonych w pociągach, regulaminów przewozu oraz strony internetowej Spółki PKP Intercity. Dzięki wykorzystaniu wielu kanałów komunikacji pasażerowie mają dostęp do niezbędnych informacji zarówno przed rozpoczęciem podróży, jak i w jej trakcie.

Dodatkowo, w sytuacjach nadzwyczajnych, takich jak konieczność wyłączenia z eksploatacji wagonu gastronomicznego z przyczyn technicznych lub organizacyjnych, pracownicy drużyny konduktorskiej przekazują pasażerom stosowną informację w formie komunikatu głosowego, wyjaśniają przyczynę braku wagonu gastronomicznego oraz przepraszają za powstałe niedogodności, na co w swojej interwencji zwrócił uwagę Pan Poseł.

Odnosząc się do sytuacji dotyczącej braku wagonu gastronomicznego WARS w pociągu EIC nr 3850/1 „Posejdon” w dniu 27 czerwca 2026 r. Spółka PKP Intercity wyjaśniła, że w tym dniu pociąg ten został uruchomiony bez wagonu gastronomicznego WARS z powodu braku sprawnych wagonów tego typu. Do obsługi tego połączenia planowano wykorzystanie wagonu pochodzącego z puli wagonów wynajmowanych od SKPL Cargo Sp. z o.o. Z zakontraktowanych 10 wagonów Spółka PKP Intercity otrzymała dotychczas jedynie 3 egzemplarze, z których 1 został zwrócony właścicielowi z uwagi na stwierdzone usterki techniczne.

Informacje dotyczące kolejnych przypadków uruchomienia pociągu bez wagonu WARS zawarto w **załączniku nr 1**, który zawiera również wykaz pociągów kategorii EIC oraz IC uruchomionych bez wagonu gastronomicznego WARS. Główną przyczyną braku wagonów gastronomicznych była ograniczona dostępność wagonów wynajmowanych od SKPL Cargo Sp. z o.o.

Niemniej jednak dostępność wagonów gastronomicznych i barowych zadeklarowana na potrzeby obowiązującego Zastępczego Rozkładu Jazdy jest zasadniczo zapewniona. Planowanie ich wykorzystania odbywa się z uwzględnieniem odpowiedniej rezerwy, adekwatnej do wielkości danej grupy rozkładowej.

Problemy z zestawianiem pociągów kategorii IC/EIC według założonego planu dotyczą przede wszystkim wagonów wynajmowanych od SKPL Cargo Sp. z o.o. Ich planowana dostępność została odpowiednio skorygowana jeszcze przed wejściem w życie obowiązującego Zastępczego Rozkładu Jazdy. Niemniej nieterminowe przekazywanie wagonów przez wykonawcę może powodować okresowe utrudnienia w zapewnieniu obsługi gastronomicznej zgodnie z założeniami.

Na dzień 15 lipca 2026 roku ilościan roboczych wagonów gastronomicznych użytkowanych przez Spółkę PKP Intercity S.A. wynosił 69 sztuk. Na dzień 15 lipca 2026 roku 9 wagonów gastronomicznych znajdowało się w planowych przeglądach poziomu P3 oraz naprawach poziomu P4. Prace te realizowane są zgodnie z obowiązującym cyklem utrzymania, a terminy zakończenia napraw wynikają z harmonogramów uwzględniających zapotrzebowanie na wagony w okresie obowiązywania Zastępczego Rozkładu Jazdy.

Ponadto Spółka PKP Intercity posiada 8 wagonów trwale wyłączonych z eksploatacji, z czego 3 wagony przeznaczone do likwidacji z uwagi na znaczny stopień ich zużycia technicznego.

Odnosząc się do kwestii liczby wagonów COMBO bez automatów z przekąskami informuję, że wykaz pociągów uruchomionych bez usługi gastronomicznej za pomocą maszyny wendingowej realizowanej z wykorzystaniem wagonów COMBO przedstawiono w **załączniku nr 2**. Przyczyną braku wagonów COMBO były awarie taboru.

Odnosząc się do kwestii liczby sprawnych wagonów 1 klasy pozyskanych przez Spółkę PKP Intercity od ostatniej korekty rozkładu jazdy i ich problemów technicznych informuję, że do dnia 15 lipca 2026 roku SKPL Cargo Sp. z o.o. przekazała „PKP Intercity” S.A. 11 wagonów pasażerskich 1. klasy. Najczęściej występujące usterki dotyczą przetwornic oraz układów klimatyzacji. W pojedynczych przypadkach ich wystąpienie powoduje konieczność czasowego wyłączenia wagonów z eksploatacji do czasu usunięcia usterek.

Na dzień 15 lipca 2026 roku Spółka PKP Intercity nie zawarła ze SKPL Cargo Sp. z o.o. umowy dotyczącej wynajmu wagonów pasażerskich 2. klasy.

SKPL Cargo Sp. z o.o. nie dostarczyła pełnej liczby wagonów wynikającej z zawartych umów z uwagi na nieprzywrócenie części pojazdów do sprawności technicznej w zakładanych terminach. Spółka PKP Intercity prowadzi obecnie procedurę naliczania wykonawcy kar umownych z tytułu niewykonania zobowiązań wynikających z umowy. Na dzień sporządzenia odpowiedzi proces ten nie został zakończony. Analogiczna procedura prowadzona jest również w związku z opóźnieniem w realizacji dostaw Spalinowych Zespołów Trakcyjnych DM90/SD85, które wystąpiło od dnia 1 czerwca 2026 roku - spółka SKPL – nie dostarczyła na czas deklarowanej Spółce PKP Intercity ilości jednostek. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez wykonawcę opóźnienie wynikało z nieterminowych dostaw komponentów oraz opóźnień w montażu układów klimatyzacji i stopni wejściowych realizowanych przez podwykonawców SKPL Cargo Sp. z o.o.

Na dzień 15 lipca 2026 roku, w ramach umowy zawartej w 2022 r., SKPL Cargo Sp. z o.o. przekazała Spółce PKP Intercity 8 spalinowych zespołów trakcyjnych SD85, natomiast w ramach umowy zawartej w 2025 r. przekazano 6 kolejnych pojazdów tego typu.

Odnosząc się do kwestii trudności i problemów we współpracy pomiędzy Spółką PKP Intercity a Spółką SKPL, Spółka PKP Intercity poinformowała, że w zakresie wynajmu wagonów pasażerskich od SKPL Cargo Sp. z o.o. zasadniczym problemem pozostaje niedostarczanie wagonów w liczbie i terminach określonych w zawartych umowach.

Natomiast w obszarze eksploatacji wynajmowanych spalinowych zespołów trakcyjnych SD85 trudności dotyczą przede wszystkim nieterminowego przekazywania pojazdów do eksploatacji, co wpływa na możliwości realizacji założonego rozkładu jazdy. Stwierdzono również występowanie nieprawidłowości w obrębie funkcjonowania systemów klimatyzacji oraz drzwi wejściowych.

Z wyrazami szacunku,

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz stanu