



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8-1.054.58.2026
Warszawa, 25 września 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 19305 Pana Michała Moskala Pośła na Sejm RP, przedstawiam poniższe stanowisko.

Ocena punktualności za jeden kwartał w kontekście jednego, wyodrębnionego przewoźnika kolejowego, bez odniesienia się do faktycznych przyczyn nie jest działaniem miarodajnym. Opóźnienia na sieci kolejowej wynikają z wielu nakładających się często przyczyn a pociągi dalekobieżne są najbardziej narażone na obniżenie punktualności, szczególnie na przybyciu. Taka systematyka jest powszechnie obserwowana we wszystkich systemach kolejowych w Europie.

Odnosząc się do wartości wskaźnika punktualności kwalifikowanej PKP Intercity S.A., czyli liczonego z przyczyn leżących po stronie przewoźnika, w poszczególnych miesiącach I i II kwartału 2026 r. informuję, że zgodnie z postanowieniami umowy o świadczenie usług publicznych (Umowa PSC) odpowiedzialność Spółki PKP Intercity za osiągnięte wyniki punktualności ograniczona jest do opóźnień wynikających z przyczyn leżących po stronie przewoźnika. Wskaźnik ten określany jest jako Punktualność Kwalifikowana. Podstawą ustalania Punktualności Kwalifikowanej są dane rejestrowane w Systemie Ewidencjonowania Pracy Eksploatacyjnej (SEPE), prowadzonym przez Zarządcę Infrastruktury. Za pociąg kursujący punktualnie rozumie się taki, którego opóźnienie na pierwszej lub na ostatniej stacji handlowej w kraju wynosi mniej niż 6 minut.

Klasyfikacja przyczyn opóźnień dokonywana jest zgodnie z zasadami określonymi w Instrukcji PKP PLK Ir-14 „Instrukcja o kontroli biegu pociągów pasażerskich i towarowych”, w szczególności na podstawie katalogu kodów przyczyn opóźnień określonych w załącznikach nr 1 i 1a do tej instrukcji. Instrukcja ta określa jednolite zasady przypisywania odpowiedzialności za opóźnienia poszczególnym uczestnikom procesu przewozowego, w tym przewoźnikom kolejowym, zarządcy infrastruktury oraz czynnikom zewnętrznym.

Poniżej przedstawiono wartości Punktualności Kwalifikowanej osiągnięte przez Spółkę PKP Intercity w okresie od stycznia do czerwca 2026 r.:

miesiąc	Punktualność Kwalifikowana na odejściu		Punktualność Kwalifikowana na przybyciu	
styczeń 2026	90,43%	93,15%	71,48%	78,53%
luty 2026	93,25%		78,27%	
marzec 2026	95,76%		85,84%	
kwiecień 2026	97,06%	96,21%	88,15%	79,91%
maj 2026	96,71%		78,81%	
czerwiec 2026	94,86%		72,77%	

W związku z powyższym, punktualność kwalifikowana pociągów Spółki PKP Intercity objętych umową PSC na 2026 r. wynosiła w okresie od stycznia do czerwca 2026 r. ponad 90% na odejściu i co najmniej prawie 80% na przybyciu.

Natomiast poniżej przedstawiono udział poszczególnych grup przyczyn opóźnień w łącznym czasie opóźnień pociągów objętych umową PSC w okresie od stycznia do czerwca 2026 r.

miesiąc	OGÓŁEM		PKP IC		PKP PLK		INNE	
	przyp. ^{1*}	min.	przyp.	min.	przyp.	min.	przyp.	min
I	11 256	258 885	3 778	101 324	1 739	16 394	5 739	141 167
% do Ogółem			33,6%	39,1%	15,4%	6,3%	51,0%	54,5%
II	7 755	138 901	2 599	60 186	1 445	12 106	3 711	66 609
% do Ogółem			33,5%	43,3%	18,6%	8,7%	47,9%	48,0%
III	5 541	84 359	1 890	36 567	1 276	11 596	2 375	36 196
% do Ogółem			34,1%	43,3%	23,0%	13,7%	42,9%	42,9%
IV	4 727	73 851	1 538	26 461	1 105	11 524	2 084	35 866
% do Ogółem			32,5%	35,8%	23,4%	15,6%	44,1%	48,6%
V	7 842	120 475	2 851	43 878	1 615	13 316	3 376	63 281
% do Ogółem			36,4%	36,4%	20,6%	11,1%	43,1%	52,5%
VI	11 523	209 988	3 612	61 828	2 278	22 052	5 633	126 108
% do Ogółem			31,3%	29,4%	19,8%	10,5%	48,9%	60,1%
RAZEM	48 644	886 459	16 268	330 244	9 458	86 988	22 918	469 227
% do Ogółem			33,4%	37,3%	19,4%	9,8%	47,1%	52,9%

1) przypadek oznacza 1 kurs pociągu

W związku z powyższym, Spółka PKP Intercity odpowiadała we wskazanym okresie za ok. 33% przypadków opóźnień pociągów, Spółka PKP PLK za ok. 20% przypadków opóźnień a inne przyczyny to ok. 47% przypadków opóźnień. Poprzez zwrot inne przyczyny należy rozumieć przyczyny niezależne od zarządcy infrastruktury i przewoźnika kolejowego. Należą do nich: przyczyny zewnętrzne i przyczyny wtórne. Do przyczyn zewnętrznych zaliczamy:

- strajk,
- formalności administracyjne (np. formalności celne lub graniczne),
- czynniki zewnętrzne np. interwencja policji, SOK w pociągu, interwencja służb medycznych w przypadku nagłego wypadku lub usługi medycznej, kolizje z pojazdami drogowymi,
- warunki atmosferyczne (wyłącznie w przypadku ekstremalnych warunków atmosferycznych i dotyczy sytuacji, których nie dało się przewidzieć i uniknąć prowadząc właściwe utrzymanie, obsługę i eksploatację infrastruktury kolejowej,
- opóźnienia spowodowane przez przyczyny zewnętrzne występującej na sąsiedniej sieci,
- inne przyczyny zewnętrzne np. szkody górnicze.

Do przyczyn wtórnych zaliczamy m.in.:

- poważne wypadki, wypadki, incydenty, sytuacje potencjalnie niebezpieczne i inne wydarzenia kolejowe (w tym kradzieże i dewastacje, w tym elementów infrastruktury),
- zajętość toru spowodowana opóźnieniem pociągu (klasyfikuje się jako przyczyna wtórna tylko w przypadku trudności w ustaleniu przyczyny pierwotnej),
- opóźnienia pochodne (wtórne) – przeniesienie opóźnienia z przybycia jednego pociągu na odjazd innego pociągu z powodu ponownego wykorzystania: załogi pociągu (drużyna konduktorska, obsługa WARSu itp.), maszynisty, zaopatrzenia (catering), wagonów - (klasyfikuje się jako przyczyna wtórna tylko w przypadku trudności w ustaleniu przyczyny pierwotnej),
- skomunikowania – np. oczekiwanie na opóźnione pociągi, którymi podróżni zmierzają na przesiadkę (klasyfikuje się jako przyczyna wtórna tylko w przypadku trudności w ustaleniu przyczyny pierwotnej).

Poniżej pełen taryfikator kar umownych za niedotrzymanie parametru punktualności kwalifikowanej w Umowie PSC na 2026 r. Jednocześnie informuję, że wysokość kar jest ustalana corocznie w oparciu o postanowienia Umowy Ramowej PSC. Poziom punktualności kwalifikowanej (z winy PKP IC) został od 2024 roku podwyższony i wynosi odpowiednio 92% i 80%, a kary finansowe za niedotrzymanie wskaźników punktualności kwalifikowanej są najwyższe w ramach całego katalogu kar umownych, co ma motywować przewoźnika do dbania o punktualność pociągów służby publicznej.

Lp.	opis/wskaźnik	wysokość kary [PLN]	podstawa naliczania kary	sposób naliczania kary
1.	Punktualność Kwalifikowana na odejściu dla wszystkich pociągów na poziomie: < 92%	199 836	sprawozdanie	za każdy miesiąc
2.	Punktualność Kwalifikowana na przybyciu dla wszystkich pociągów na poziomie < 92%	199 836	sprawozdanie	za każdy miesiąc
3.	Punktualność Kwalifikowana na odejściu liczona oddzielnie dla każdego pociągu na poziomie: <80%	22 204 ¹⁾	sprawozdanie	za każdy pociąg
4.	Punktualność Kwalifikowana na przybyciu liczona oddzielnie dla każdego pociągu na poziomie: <80%	33 306 ¹⁾	sprawozdanie	za każdy pociąg

¹⁾ w przypadku kursowania pociągu w innych terminach kwotę kary wylicza się proporcjonalnie do liczby dni kursowania pociągu w okresie sprawozdawczym

Poniżej przedstawiam punktualność ogólną (nie kwalifikowaną) na przybyciu dla pociągów objętych umową PSC oraz dla wszystkich pociągów pasażerskich Spółki PKP Intercity, czyli również tych uruchamianych przez Spółkę na zasadach komercyjnych.

Okres	Punktualność na przybyciu pociągów PKP IC uruchamianych w ramach PSC	Punktualność na przybyciu wszystkich pociągów PKP IC
kwiecień 2026	78,99%	77,5%
maj 2026	69,56%	69,1%
czerwiec 2026	58,18%	58,0%
lipiec 2026	60,83%	59,0%

Należy podkreślić, że punktualność na uruchomieniu pozostaje wskaźnikiem, na który przewoźnik ma znacznie większy wpływ organizacyjny i eksploatacyjny. Natomiast punktualność na przybyciu jest w dużo większym stopniu uzależniona od czynników występujących w trakcie realizacji przejazdu, w tym w szczególności od zdarzeń na infrastrukturze kolejowej, ograniczeń przepustowości wynikających z prowadzonych prac inwestycyjnych, opóźnień wtórnych przenoszonych z innych pociągów, zdarzeń losowych oraz opóźnień przejmowanych z sieci zagranicznych. W konsekwencji wskaźnik punktualności na przybyciu w większym stopniu odzwierciedla wpływ czynników pozostających poza bezpośrednią kontrolą przewoźnika.

Punktualność na uruchomieniu jest parametrem w największym stopniu zależnym od działań przewoźnika. Z kolei na poziom punktualności na przybyciu istotny wpływ mają czynniki zewnętrzne, niezależne od Spółki PKP Intercity występujące podczas realizacji przejazdu. Z tego względu wartości obu wskaźników nie są bezpośrednio porównywalne i odzwierciedlają różne etapy procesu przewozowego.

Odnosząc się do działań podejmowanych przez Ministerstwo Infrastruktury i Spółkę PKP Intercity w związku z punktualnością pociągów wjeżdżających do Polski z zagranicy informuję, że opóźnienia pociągów rozpoczynających bieg poza granicami Polski generowane na zagranicznych sieciach kolejowych są przejmowane przez pociągi wjeżdżające na obszar kraju i następnie wpływają na dalszą realizację rozkładu jazdy. Zgodnie z zasadami kwalifikacji przyczyn opóźnień obowiązującymi w Instrukcji o kontroli biegu pociągów pasażerskich i towarowych Ir-14, opóźnienia przejmowane od zagranicznych zarządców infrastruktury i przewoźników kwalifikowane są jako przyczyny niezależne od Spółki PKP Intercity. W konsekwencji nie są one zaliczane do opóźnień powstałych z winy Spółki PKP Intercity i nie obciążają wskaźników jakościowych rozliczanych w ramach Umowy PSC jako przyczyny leżące po stronie przewoźnika. W zależności od normy kursowania dziennie przyjmowanych jest ok. 50 pociągów z zagranicy. Spółka PKP Intercity pozostaje w bieżącym kontakcie z zagranicznymi partnerami kolejowymi oraz zarządcami infrastruktury w celu ograniczania skali opóźnień przejmowanych z sieci zagranicznych i minimalizowania ich wpływu na realizację przewozów na terytorium Polski. W sprawie opóźnień pociągów międzynarodowych wjeżdżających do Polski z zagranicy, Ministerstwo Infrastruktury występowało również do Ministerstwa Transportu w Czechach i Niemczech sygnalizując skalę problemu i konieczność podjęcia pilnych działań zaradczych przez partnerów

zagranicznych.

Odnosząc się do przyczyny wzrostu liczby odwołanych pociągów o blisko 78,4 proc. w I kwartale i o ponad 32 proc. w II kwartale 2026 r. poniżej przedstawiam liczbę pociągów objętych Umową PSC odwołanych na całej trasie lub jej części oraz liczbę pociągów odwołanych z przyczyn leżących po stronie Spółki PKP Intercity.

miesiąc	liczba pociągów odwołanych ogółem		liczba pociągów odwołanych z winy PKP IC	
styczeń 2026	595	886	187	341
luty 2026	203		104	
marzec 2026	88		50	
kwiecień 2026	145	502	42	174
maj 2026	102		46	
czerwiec 2026	255		86	

Należy podkreślić, że z wyjątkiem lutego i marca 2026 r. ponad połowa spośród wszystkich odwołanych pociągów została odwołana z powodu czynników niestanowiących winy Spółki PKP Intercity. W przypadku odwołania pociągu na całej trasie lub jej części Spółka PKP Intercity zapewnia podróżnym możliwość kontynuowania podróży poprzez honorowanie biletów w kolejnych pociągach tej Spółki lub innych przewoźników w ramach uzgodnionych honorowań awaryjnych, bądź poprzez organizację zastępczej komunikacji autobusowej (ZKA).

W styczniu 2026 r. (14, 26, 27 i 28 stycznia) wystąpiły przypadki odwołania pociągów na podstawie decyzji właściwych Regionalnych Zespołów Zarządzania Kryzysowego lub Centralnego Zespołu Zarządzania Kryzysowego bez uruchomienia komunikacji zastępczej. Sytuacje te były spowodowane paraliżem ruchu kolejowego wynikającym z oblodzenia sieci trakcyjnej. We wszystkich pozostałych przypadkach Spółka PKP Intercity zapewniła podróżnym możliwość dotarcia do stacji docelowej z wykorzystaniem ww. rozwiązań.

Odnosząc się do pytania, czy Ministerstwo zamierza wprowadzić cykliczne, jawne raportowanie wykonania umowy PSC informuję, że część danych z Umowy PSC stanowi Tajemnicę Przedsiębiorstwa „PKP Intercity” S.A.

Ministerstwo Infrastruktury nakłada na Spółkę PKP Intercity kary umowne w przypadkach i na zasadach określonych w Umowie PSC – dotyczy to również niedotrzymania określonych w tej Umowie wskaźników punktualności kwalifikowanej. Należy podkreślić, że te wielkości wskaźników punktualności kwalifikowanej odzwierciedlają opóźnienia powstałe tylko i wyłącznie z winy Przewoźnika. Należy również dodać, że sankcje wobec Przewoźnika muszą być stosowane zgodnie z prawem i w granicach prawa. W zakresie konsekwencji finansowych jakie ponosi Spółka PKP Intercity sankcje w postaci kar umownych są jedynymi, jakie Minister Infrastruktury może zastosować. Niemniej, kary nakładane na tego Przewoźnika są bardzo dotkliwe. Kary

za pierwsze miesiące 2026 r. nie zostały jeszcze nałożone, a kwestia ta jest przedmiotem analizy.

Ponadto, pociągi jak i trasy notujące niskie wskaźniki punktualności objęte są szczególnym nadzorem – dotyczy to na przykład trasy Kraków – Wrocław. Ponadto, raz jeszcze podkreślam, że pociągi kursujące w ruchu dalekobieżnym są bardziej narażone na liczne czynniki mogące spowodować opóźnienia niż pociągi regionalne czy pociągi aglomeracyjne, a organizator przewozów wraz z przewoźnikiem dokładają wszelkich starań, aby poziom punktualności uległ zauważalnej i trwałej poprawie.

Z wyrazami szacunku

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu