Minister
Infrastruktury

Znak pisma: DTD-12.054.8.2026
Warszawa, 03 listopada 2026

Pan
Włodzimierz Czarzasty
Marszałek Sejmu
Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 18531 poseł na Sejm RP Barbary Bartuś, przedstawiam następujące stanowisko.

W transporcie kolejowym w Unii Europejskiej istnieją wymogi i standardy dotyczące wentylacji i klimatyzacji pojazdów kolejowych (np. UIC 553, PN-EN 13129), dlatego też nie są planowane dodatkowe prace w tym zakresie. Dodatkowo, w pociągach realizujących międzywojewódzkie i międzynarodowe przewozy pasażerskie na zlecenie ministra właściwego do spraw transportu, na podstawie umowy PSC zawartej z PKP Intercity, oprócz zastosowania się do wspomnianych norm, wymaga się także zapewnienia sprawności klimatyzacji zgodnie z określonymi w umowie normami jakości.

Natomiast system organizacji przewozów autobusowych w Polsce w chwili obecnej ma dwojaki charakter. Zgodnie z przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym[1], organizatorami publicznego transportu zbiorowego w przewozach autobusowych są jednostki samorządu terytorialnego oraz ich związki na poziomie gminy, związku międzygminnego, powiatu, związku powiatów, związku powiatowo-gminnego, związku metropolitalnego lub województwa. Zadaniem organizatorów publicznego transportu zbiorowego jest planowanie rozwoju transportu,

[1] Dz.U. z 2026 r. poz. 1231

organizowanie transportu zbiorowego oraz zarządzanie publicznym transportem zbiorowym na swoim obszarze. Przewozy pasażerskie realizowane są również przez przedsiębiorców świadczących usługi komercyjne, podejmowane z inicjatywy własnej przewoźników autobusowych. W tym miejscu należy podkreślić, że minister właściwy do spraw transportu nie jest organizatorem publicznego transportu zbiorowego w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie autobusowym.

W zakresie przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej wymagania w zakresie zapewnienia odpowiednich warunków termicznych pasażerom korzystającym z autobusowego transportu publicznego mogą zostać określone w umowie pomiędzy operatorem publicznego transportu zbiorowego a organizatorem publicznego transportu zbiorowego. Strony umowy mają prawo określenia w niej wymaganych progów temperaturowych oraz wprowadzenia obowiązku utrzymania temperatury wewnętrznej na określonym poziomie podczas realizowania przewozów o charakterze użyteczności publicznej. W przewozach komercyjnych również kwestia określenia dopuszczalnych temperatur w środkach transportu może zostać uregulowana w regulaminie przewozu.

Warto wskazać, że nowo zamawiane i modernizowane przez PKP Intercity pojazdy, na potrzeby realizacji przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego mają już wymóg wyposażania w systemy klimatyzacji.

Natomiast w przypadku przewozów autobusowych w pojazdach homologowanych według wymagań unijnych zawartych w rozporządzeniu (UE) 2018/858[2] obowiązują wymagania szczegółowe dyrektywy 2006/40/WE[3]. Zakres wymagań określony w wspomnianej dyrektywie dotyczy natomiast tylko pojazdów kategorii M1 i N1 (samochodów osobowych oraz pojazdów ciężarowych do maksymalnej masy 3,5 tony). Jednocześnie podkreślenia wymaga fakt, że przepisy ww. dyrektywy nie ustanawiają wymagań odnośnie temperatury, jaką w danych warunkach pogodowych należy utrzymać w pojeździe a jedynie wymagań technicznych w zakresie systemów klimatyzacji.

Ponadto, wymagania w zakresie homologacji autobusów kategorii homologacyjnej M2 i M3 stosowanych w transporcie publicznym, nie uwzględniają wspomnianej dyrektywy.

---

[2]rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE L 151 z 14.06.2018, str. 1, Dz. Urz. UE L 325 z 16.12.2019, str. 1, Dz. Urz. UE L 19 z 21.01.2021, str. 2, Dz. Urz. UE L 272 z 30.07.2021, str. 16, Dz. Urz. UE L 313 z 06.09.2021, str. 4 oraz Dz. Urz. UE L 398 z 11.11.2021, str. 29, Dz. Urz. UE L 296 z 16.11.2022, str. 1, Dz. Urz. UE L 304 z 24.11.2022, str. 103 oraz Dz. Urz. UE L 92 z 30.03.2023, str. 30),

[3]dyrektywa 2006/40/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17 maja 2006 r. dotycząca emisji z systemów klimatyzacji w pojazdach silnikowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 70/156/EWG (Dz.U. L 161 z 14.6.2006, pp. 12–18),

Szczegółowe wymagania dla autobusów M2 i M3 zawiera natomiast Regulamin ONZ nr 107[4]. Obejmuje on m.in. wymagania dotyczące wentylacji i ogrzewania przestrzeni pasażerskiej, lecz nie ustanawia obowiązku wyposażenia pojazdu w klimatyzację. W tym regulaminie układ klimatyzacji uznawany jest za element wyposażenia opcjonalnego.

Oznacza to, że wprowadzenie przez Polskę zaostrzeń w powyższym zakresie, mogłoby skutkować nieuzasadnionym ograniczeniem możliwości udziału w rynku pojazdów homologowanych zgodnie z obowiązującymi przepisami homologacyjnymi. Działanie to stałoby w sprzeczności z unijną zasadą przepływu towarów i usług.

Warto również wskazać, że w ramach ustawy z dnia 31 lipca 2026 r. o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw przewidziano określenie maksymalnego wieku pojazdów, którymi można by było realizować przewozy o charakterze użyteczności publicznej dofinansowane ze środków Funduszu rozwoju przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej. W celu podniesienia jakości usług przewozowych realizowanych na liniach objętych dopłatą z Funduszu zaproponowano by pojazdy te od 2028 r. były nie starsze niż 20 lat, a docelowo od 2036 r. nie starsze niż 15 lat. Wprowadzenie minimalnych standardów jakości taboru w zakresie wieku autobusów, którymi realizowane są przewozy na liniach komunikacyjnych objętych dopłatą z Funduszu miało na celu podniesienie komfortu podróżujących pasażerów, w tym między innymi w zakresie warunków termicznych. Niemniej jednak w dniu 20 sierpnia 2026 r. Prezydent RP zawetował tą ustawę.

Ministerstwo Infrastruktury monitoruje sytuację w zakresie transportu kolejowego. Informacje w tym zakresie są przedstawiane m.in. w ramach posiedzeń sejmowej Komisji Infrastruktury. W ramach przewozów autobusowych o charakterze użyteczności publicznej oraz w przewozach komercyjnych za monitoring odpowiedzialni są organizatorzy publicznego transportu zbiorowego oraz przedsiębiorcy wykonujący przewozy drogowe osób.

Zgodnie z zapisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym[5], w przypadku, gdy opóźnienie pociągu wynosi co najmniej 60 minut lub w przypadku odwołania połączenia przedsiębiorstwo kolejowe wykonujące opóźnioną lub odwołaną usługę oferuje pasażerom:

- nieodpłatnie posiłki i napoje adekwatnie do czasu oczekiwania, jeżeli są one dostępne w pociągu bądź na stacji lub ich dostarczenie jest możliwe.

[4]Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 i M3 w zakresie ich budowy ogólnej.
[5]Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021, s. 1–52,

- o ile jest to fizycznie możliwe, przewóz z pociągu do stacji kolejowej, do alternatywnego miejsca odjazdu lub do miejsca docelowego, jeżeli pociąg został unieruchomiony na trasie. Jeżeli usługa kolejowa zostaje przerwana i nie może być w ogóle lub w rozsądnym okresie kontynuowana, przedsiębiorstwo kolejowe zapewnia pasażerom jak najszybciej zastępcze usługi przewozowe. W razie ewentualnych utrudnień w ruchu pociągów podróżni otrzymują pełną i aktualną informację. Informacje o ruchu pociągów lub utrudnieniach można sprawdzać na stronach internetowych takich jak: Portal Pasażera, rozkład-pkp.pl, intercity.pl, w aplikacji mobilnej PKP Intercity, na profilu przewoźnika na mediach społecznościowych oraz na infolinii PKP Intercity. Pomocą służą także drużyny konduktorskie pociągów oraz na największych dworcach także pracownicy centrów obsługi klienta PKP Intercity.

Natomiast w przypadku transportu autobusowego zgodnie Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym[6] w przypadku opóźnienia podróży o planowanym czasie dłuższym niż trzy godziny lub opóźnienia odjazdu z terminalu powyżej 90 minut nieodpłatnie oferuje pasażerom:

- przekąski, posiłki lub napoje odpowiednio do czasu oczekiwania lub opóźnienia, pod warunkiem, że są one dostępne w autobusie bądź w terminalu lub mogą zostać w rozsądnym zakresie dostarczone;
- pokój hotelowy lub inne zakwaterowanie, jak również pomoc w zorganizowaniu transportu między terminalem a miejscem zakwaterowania, w przypadku, gdy konieczny jest pobyt przez jedną lub więcej nocy.

W przypadku transportu kolejowego wskazane działania podejmuje Urząd Transportu Kolejowego - centralny organ administracji rządowej będący krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej z zakresu bezpieczeństwa, interoperacyjności i regulacji transportu kolejowego. Ministerstwo Infrastruktury realizuje działania kontrolne w zakresie Spółki PKP Intercity w ramach podpisanej umowy na przewozy w ramach publicznego transportu zbiorowego. Działania te dotyczą m.in. spełniania wymogów określonych w podpisanej z ministrem właściwym do spraw transportu umowie (dotyczy to jednak wyłącznie przewozów PSC, a nie przewozów w ramach działalności komercyjnej PKP Intercity). Natomiast w przypadku transportu autobusowego, z uwagi na jego rozdrobnienie, działania kontrolne pozostają w gestii organizatora lub operatora publicznego transportu zbiorowego oraz przedsiębiorców transportu drogowego.

[6]Dz.U. L 55 z 28.2.2011, s. 1–12

Wytyczne dotyczące pomocy udzielanej pasażerom, zapewnienia bezpieczeństwa, dostępu do informacji czy praw przysługujących pasażerom są już zawarte w obowiązującym Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącym praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym oraz w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczące praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym, dlatego też w chwili obecnej nie jest planowane opracowywanie dodatkowych wytycznych.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu