



KONWENT MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP

STANOWISKO NR 9 KONWENTU MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP z dnia 24 czerwca 2026 r.

w sprawie zasad polityki taryfowej w pasażerskich przewozach kolejowych

Konwent Marszałków Województw Rzeczypospolitej Polskiej wskazuje, że kluczowym warunkiem budowy spójnego, efektywnego i zrównoważonego systemu transportu kolejowego jest prowadzenie jednolitej, stabilnej i przewidywalnej polityki taryfowej, dostosowanej do funkcji poszczególnych segmentów przewozów pasażerskich.

Polityka taryfowa nie jest wyłącznie narzędziem kształtowania cen, lecz podstawowym mechanizmem organizującym cały system transportu publicznego — wpływającym na zachowania pasażerów, efektywność wydatkowania środków publicznych oraz możliwość realizacji celów społecznych i klimatycznych. Jej konstrukcja powinna wzmacniać, a nie zaburzać, rolę przewozów o charakterze użyteczności publicznej.

Transport publiczny nie może być organizowany w logice wewnętrznej konkurencji pomiędzy podmiotami finansowanymi ze środków publicznych. Organizacja transportu kolejowego na poziomie lokalnym, regionalnym i dalekobieżnym powinna opierać się na współpracy oraz wzajemnym uzupełnianiu się poszczególnych segmentów systemu transportowego, a nie na konkurencji i przejmowaniu pasażerów pomiędzy przewoźnikami realizującymi zadania finansowane ze środków publicznych.

W tym kontekście szczególne znaczenie mają regionalne przewozy kolejowe, które stanowią fundament codziennej mobilności mieszkańców i odpowiadają za zdecydowaną większość podróży realizowanych koleją w Polsce. Jako usługa użyteczności publicznej, finansowana ze środków samorządów województw, wymagają one stabilnych warunków funkcjonowania — w tym przede wszystkim przewidywalnego systemu taryfowego, umożliwiającego budowę trwałych nawyków transportowych.

Konwent podkreśla, że obecne praktyki taryfowe w segmencie przewozów dalekobieżnych stosowane przez PKP Intercity, polegające na stosowaniu krótkookresowych, dynamicznych i skokowych promocji cenowych na relacjach pokrywających się z przewozami regionalnymi, mają charakter eliminacyjny i prowadzą do systemowych zaburzeń funkcjonowania transportu kolejowego oraz daleko wykraczają poza standardową konkurencję cenową.





KONWENT MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP

W szczególności wskazuje się, że:

- **mechanizm dynamicznych i skokowych promocji cenowych w szczególności na krótkich odcinkach zaburza czytelność systemu taryfowego** - pasażerowie nie są w stanie przewidzieć kosztu podróży, co podważa zaufanie do transportu publicznego jako stabilnej alternatywy dla transportu indywidualnego.
- **dochodzi do nieuzasadnionego zaburzenia funkcji przewozów regionalnych** - pociągi dalekobieżne zaczynają obsługiwać relacje o charakterze lokalnym, mimo że nie są do tego projektowane (mniejsza liczba przystanków, brak pełnej integracji taryfowej, ograniczona dostępność dla pasażerów codziennych).
- **zaburzona zostaje logika finansowania transportu publicznego** - samorządy województw finansują przewozy regionalne w celu zapewnienia dostępności transportu, podczas gdy
- przewoźnik dalekobieżny wykorzystuje promocje cenowe do przejmowania tego samego segmentu pasażerów bez ponoszenia analogicznych zobowiązań publicznych.
- **powstaje ryzyko przejęcia rynku przewozów regionalnych** - odpływ pasażerów i spadek wpływów z biletów może prowadzić do ograniczania oferty przewozowej lub zwiększania dopłat z budżetów samorządowych, przy jednoczesnym angażowaniu środków publicznych zarówno przez administrację rządową, jak i samorządową do obsługi tego samego segmentu podróży lokalnych bez realnej współpracy i z osłabieniem efektywności ekonomicznej przewozów regionalnych.
- **dochodzi do naruszenia zasady równego traktowania pasażerów** - na odcinkach o porównywalnej długości ceny przejazdów mogą się znacząco różnić w zależności od dostępności promocji, co prowadzi do nieuzasadnionych dysproporcji kosztowych.
- **promocje cenowe nie odzwierciedlają rzeczywistych kosztów świadczenia usług** - powstaje niestabilny system cenowy, w którym ceny nie są powiązane ani z kosztami, ani z długością relacji, co utrudnia zarówno racjonalne planowanie podróży przez pasażerów, jak i prowadzenie stabilnej polityki transportowej przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego
- **ograniczona zostaje integracja taryfowa systemu transportowego** - pasażer korzystający z promocyjnych ofert dalekobieżnych często wypada z systemu wspólnych biletów i integracji z transportem lokalnym, co osłabia spójność całego systemu mobilności.
- **ograniczona zostaje liczba wolnych miejsc dla pasażerów podróżujących na dalsze odległości** – wykup tanich biletów na krótkie (lokalne) odległości w pociągach PKP Intercity blokuje możliwość podróży na dalsze odległości, do których co do zasady





KONWENT MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP

są przeznaczone pociągi międzywojewódzkie.

Konwent zaznacza, że przewoźnicy regionalni, działający w oparciu o umowy o świadczenie usług publicznych, nie mają możliwości stosowania analogicznych mechanizmów cenowych bez naruszenia zasad racjonalnego gospodarowania środkami publicznymi, więc aby „zatrzymać” podróżnych są zmuszeni wprowadzać promocyjne ceny biletów na wybranych odcinkach, gdzie konkurują z PKP Intercity. Prowadzi to do sytuacji, w której na terenie danego województwa stawka za przejazd odcinka o tej samej długości jest inna na różnych liniach kolejowych, co podważa sens ekonomiczny i organizacyjny systemu publicznego transportu zbiorowego, a ponadto wprowadza nieuzasadnioną dyskryminację wobec pasażerów korzystających z linii komunikacyjnych, na których PKP Intercity nie świadczy swoich usług.

W ocenie Konwentu brak uporządkowanej polityki taryfowej jest obecnie jedną z głównych barier rozwoju transportu kolejowego — pomimo znaczących inwestycji infrastrukturalnych i taborowych współfinansowanych ze środków Unii Europejskiej.

Jednocześnie Konwent podkreśla, że skuteczność polityki taryfowej jest nierozdzielnie związana z organizacją ruchu kolejowego. Stabilna i przewidywalna oferta cenowa może spełniać swoją funkcję wyłącznie wówczas, gdy towarzyszy jej równie stabilna, regularna i dostosowana do potrzeb pasażerów oferta przewozowa. W ocenie Konwentu rozkład jazdy powinien być budowany w pierwszej kolejności w oparciu o regularne i cykliczne przewozy regionalne i aglomeracyjne, stanowiące podstawę codziennej mobilności mieszkańców, natomiast przewozy dalekobieżne powinny uzupełniać ten układ w sposób zapewniający spójność całego systemu transportowego.

Konwent podkreśla, że transport kolejowy o charakterze regionalnym jest jednym z kluczowych elementów realizacji polityki zrównoważonego transportu. Jako usługa użyteczności publicznej, przewozy regionalne powinny być organizowane w sposób zapewniający ich wysoką dostępność, niezawodność oraz przewidywalność, co wymaga stworzenia odpowiednich warunków organizacyjnych, w tym w szczególności zagwarantowania właściwego dostępu do infrastruktury kolejowej zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe.

Tymczasem obecny model zarządzania ruchem kolejowym w niewystarczającym stopniu uwzględnia specyfikę przewozów regionalnych, szczególnie w godzinach szczytów komunikacyjnych. Ograniczony dostęp do infrastruktury, brak równomiernego taktowania połączeń oraz uprzywilejowanie ruchu dalekobieżnego prowadzą do obniżenia jakości usług





KONWENT MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP

świadczonych przez przewoźników regionalnych, spadku punktualności oraz niedostosowania oferty do rzeczywistego popytu.

W konsekwencji nawet najlepiej zaprojektowana polityka taryfowa nie jest w stanie zapewnić oczekiwanego wzrostu udziału kolei w obsłudze codziennych podróży.

Konwent wskazuje, że w wielu państwach europejskich standardem jest podporządkowanie organizacji ruchu potrzebom przewozów aglomeracyjnych i regionalnych, co stanowi fundament codziennej mobilności mieszkańców oraz efektywnego i nowoczesnego systemu transportowego.

W związku z powyższym Konwent Marszałków Województw RP postuluje o:

1. Uporządkowanie polityki taryfowej w transporcie kolejowym poprzez wprowadzenie zasad jej stabilności, przejrzystości oraz powiązania cen z długością relacji i rzeczywistymi kosztami świadczenia usług.
2. Zaprzestanie stosowania krótkookresowych i skokowych promocji cenowych przez PKP Intercity na relacjach pokrywających się z przewozami regionalnymi, które wpływają na konkurencyjność oraz efektywność organizowanych przewozów użyteczności publicznej.
3. Wyraźne rozdzielenie funkcji przewozów regionalnych i dalekobieżnych, w tym poprzez dostosowanie instrumentów taryfowych do ich charakteru.
4. Rozwój zintegrowanych systemów taryfowych obejmujących różne środki transportu publicznego jako podstawowego narzędzia budowy konkurencyjności kolei.
5. Wprowadzenie do porządku formalno-prawnego obowiązkowej koordynacji działań pomiędzy organizatorami przewozów regionalnych a przewoźnikami dalekobieżnymi, w szczególności w zakresie polityki taryfowej i konstrukcji rozkładu jazdy, tak aby zapewnić komplementarność oferty przewozowej, zachowanie stabilności cyklicznych przewozów regionalnych oraz ochronę ich funkcji użyteczności publicznej.
6. Uznanie przewozów regionalnych za podstawowy segment systemu transportu publicznego i zapewnienie im stabilnych warunków funkcjonowania.
7. Wprowadzenie i rzeczywiste stosowanie zasady pierwszeństwa dla pociągów regionalnych w godzinach szczytów komunikacyjnych jako warunku efektywnego wykorzystania infrastruktury i dostosowania oferty do potrzeb pasażerów.
8. Dostosowania zasad przydziału tras oraz konstrukcji rozkładu jazdy do rzeczywistego popytu przewozowego, w szczególności poprzez zapewnienie równomiernego taktowania połączeń.





KONWENT MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP

Konwent podkreśla, że tylko spójne podejście obejmujące zarówno politykę taryfową, jak i organizację ruchu kolejowego, pozwoli na pełne wykorzystanie potencjału transportu kolejowego, zwiększenie jego konkurencyjności względem transportu indywidualnego oraz realizację celów polityki klimatycznej i społecznej. Przewozy regionalne, aglomeracyjne i dalekobieżne powinny wzajemnie się uzupełniać, a nie osłabiać efekty finansowania publicznego realizowanego przez państwo i samorządy.

Konwent Marszałków Województw RP wyraża przekonanie, że wdrożenie powyższych postulatów leży we wspólnym interesie państwa i samorządów oraz stanowi warunek dalszego rozwoju nowoczesnego, dostępnego i zrównoważonego systemu transportu publicznego w Polsce.

Przewodniczący
Konwentu Marszałków Województw RP



Szymon Ogłaza

Stanowisko otrzymują:

- 1) Ministerstwo Infrastruktury
- 2) PKP Intercity
- 3) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
- 4) Urząd Transportu Kolejowego
- 5) Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów
- 6) Centrum Unijnych Projektów Transportowych
- 7) przewoźnicy regionalni:
 1. POLREGIO
 2. Arriva RP
 3. Koleje Dolnośląskie
 4. Koleje Małopolskie





KONWENT MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP

5. Koleje Mazowieckie
6. Koleje Śląskie
7. Koleje Wielkopolskie
8. Leo Express
9. Łódzka Kolej Aglomeracyjna
10. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście
11. RegioJet
12. SKPL
13. Szybka Kolej Miejska w Warszawie
14. Usedomer Bäderbahn GmbH
15. Warszawska Kolej Dojazdowa

