



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTD-12.054.14.2026

Warszawa, 06 października 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w nawiązaniu do interpelacji nr 19173 Urszuli Nowogórskiej - poseł na Sejm RP przedstawiam następujące stanowisko.

Jeśli chodzi o przepisy regulujące wymagania dotyczące klimatyzacji oraz temperatury w pojazdach kolejowych najważniejszym aktem prawnym jest Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Tabor — lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei w Unii Europejskiej.

W szczególności punkty:

4.2.5.8. Jakość powietrza wewnętrznego

- 1) Ilość i jakość powietrza we wnętrzu pojazdów w obszarach zajmowanych przez pasażerów lub personel musi być taka, aby nie stwarzać dodatkowego zagrożenia dla zdrowia pasażerów lub personelu w stosunku do zagrożeń wynikających z jakości otaczającego powietrza zewnętrznego. Osiąga się to poprzez spełnienie wymogów określonych poniżej.

W warunkach eksploatacyjnych system wentylacyjny musi utrzymywać dopuszczalny poziom CO₂ wewnątrz pojazdu kolejowego.

- 2) Poziom CO₂ nie może przekraczać 5 000 ppm we wszystkich warunkach eksploatacyjnych, z wyjątkiem 2 poniższych przypadków:

W przypadku przerwy w funkcjonowaniu systemu wentylacyjnego spowodowanej przerwą w głównym zasilaniu lub awarią tego systemu środki awaryjne zapewniają dostarczanie powietrza zewnętrznego do wszystkich obszarów zajmowanych przez pasażerów i personel. Jeżeli ten środek awaryjny jest realizowany za pomocą wentylacji wymuszonej zasilanej z akumulatorów, należy ustalić czas, w którym poziom CO₂ będzie się utrzymywał poniżej 10 000 ppm, przyjmując liczbę pasażerów wyprowadzoną ze stanu obciążenia „masa projektowa przy normalnym obciążeniu użytkowym”.

Procedura oceny zgodności została określona w pkt 6.2.3.12.

Czas ten musi wynosić co najmniej 30 minut.

Czas ten zapisuje się w dokumentacji technicznej określonej w pkt 4.2.12 niniejszej TSI.

W przypadku wyłączenia lub zamknięcia wszystkich środków wentylacji zewnętrznej lub wyłączenia układu klimatyzacji, aby ochronić pasażerów przed narażeniem na wdychanie ewentualnych oparów środowiskowych, w szczególności w tunelach, oraz w przypadku pożaru, jak opisano w pkt 4.2.10.4.2.

i dalej:

4.2.6.1.1. Temperatura

- 1) Tabor musi spełniać wymogi niniejszej TSI w zakresie lub zakresach temperatur T1 (od $-25\text{ }^{\circ}\text{C}$ do $+40\text{ }^{\circ}\text{C}$; zakres nominalny), T2 (od $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ do $+35\text{ }^{\circ}\text{C}$) lub T3 (od $-25\text{ }^{\circ}\text{C}$ do $+45\text{ }^{\circ}\text{C}$), jak określono w specyfikacji wymienionej w dodatku J.1, indeks 34.
- 2) Wybrane zakresy temperatury zapisuje się w dokumentacji technicznej opisanej w pkt 4.2.12 niniejszej TSI.
- 3) Na potrzeby projektowania składników taboru przyjmuje się temperaturę z uwzględnieniem faktu włączenia tych składników do taboru.

Zgodnie z ww. przepisami Polska znajduje się w drugiej strefie klimatycznej. Zakres temperatur przyjmowany podczas obliczeń konstrukcyjnych klimatyzacji i ogrzewania wynosi od minus 40 do plus 35 stopni Celsjusza.

A zatem należy zauważyć, że maksymalna temperatura zewnętrzna, przy której klimatyzacja w wagonach zapewnia pełną wydajność, nie powinna przekraczać $+35^{\circ}\text{C}$. W takich warunkach układ chłodzenia powinien utrzymywać wymagane parametry komfortu pasażerów przy wilgotności względnej na poziomie około 50% oraz obciążeniu promieniowaniem słonecznym wynoszącym około 700 W/m^2 . Powyżej tej temperatury klimatyzacja może nadal pracować, jednak jej skuteczność będzie ograniczona. W szczególności może:

- nie osiągać żądanej temperatury wewnętrznej,
- utrzymywać jedynie określoną różnicę pomiędzy temperaturą wewnętrzną a zewnętrzną,
- przejść w tryb pracy ograniczonej, w zależności od konstrukcji urządzenia oraz zastosowanych zabezpieczeń agregatu chłodniczego.

Warto też dodać, że kwestie związane z wymaganą ilością świeżego powietrza doprowadzanego do wnętrza wagonów wyposażonych w układ klimatyzacji regulują także postanowienia pkt 10.1.5.1 normy PN-EN 13129, Załącznik F normy PN-EN 13129-1 oraz Załącznik H karty UIC 553.

Warto wskazać, że nowo zamawiane i modernizowane przez PKP Intercity pojazdy, na potrzeby realizacji przewozów w ramach publicznego transportu zbiorowego mają już wymóg wyposażenia w systemy klimatyzacji. W przypadku transportu autobusowego unijne przepisy określające wymagania w zakresie homologacji pojazdów nie wymagają, aby autobusy były obowiązkowo wyposażone w klimatyzację. Niemniej standardem rynkowym jest, że nowe autobusy posiadają rozwiązania zapewniające odpowiednie warunki podróży podczas upałów.

Natomiast system organizacji przewozów autobusowych w Polsce w chwili obecnej ma dwójaki 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, organizowanie transportu zbiorowego oraz zarządzanie publicznym transportem zbiorowym na swoim obszarze. Przy zamawianiu usług o charakterze użyteczności publicznej organizator publicznego transportu zbiorowego powinien się kierować przede wszystkim potrzebą zaspokojenia oczekiwań komunikacyjnych swoich mieszkańców. Przewozy pasażerskie realizowane są również przez przedsiębiorców transportowych 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 pasażerom odpowiednich warunków termicznych 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. Jednocześnie kwestie te mogą zostać uregulowane w regulaminach przewozów wydawanych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego jak i przewoźników drogowych.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Stanisław Bukowiec

Sekretarz Stanu

¹Dz. U. z 2026 r. poz. 1231