



# Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-9-1.054.29.2025

Warszawa, 30 marca 2026

Pan  
**Włodzimierz Czarzasty**  
Marszałek Sejmu  
Rzeczypospolitej Polskiej

*Szanowny Panie Marszałku,*

w nawiązaniu do interpelacji nr 14206 Posłów na Sejm RP Pana Andrzeja Adamczyka, Mariusza Krystiana, Michała Moskala i Rafała Webera, przedstawiam poniższe informacje.

Należy zwrócić uwagę, iż zgodnie z art. 13 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym<sup>1</sup> kompetencje w zakresie kontroli przestrzegania przepisów i realizacji decyzji oraz postanowień z zakresu kolejnictwa posiada Prezes Urzędu Transportu Kolejowego – centralny organ administracji rządowej wykonujący zadania w sferze władzy publicznej. Jest to naturalna konsekwencja faktu, że procedura przydzielania przepustowości przewoźnikowi jest uregulowana przepisami prawa administracyjnego – ww. ustawy o transporcie kolejowym. Tym samym kwestia kontroli przydzielenia przepustowości przewoźnikowi RegioJet należy do sfery przepisów prawa administracyjnego regulujących wykonywanie zadań z zakresu władztwa publicznego.

Z informacji przekazanych przez Urząd Transportu Kolejowego mając na uwadze interes i komfort pasażerów, w ramach przyznanych kompetencji ustawowych Prezes UTK podejmował i podejmuje wobec RegioJet a.s. (dalej: RegioJet, Spółka) działania nadzorcze. Obejmują one w szczególności: czynności kontrolne, bieżący monitoring wykonywania rozkładu jazdy oraz realizacji obowiązków wynikających z rozporządzenia 2021/782 dotyczącego praw i obowiązków pasażerów<sup>2</sup>, a także badanie pod kątem naruszenia zakazu stosowania bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym, polegających, w szczególności na niedopełnieniu obowiązku przewozu osób w zakresie podanym do publicznej wiadomości.

Wobec nieuruchomienia przewozów przez RegioJet w relacji Warszawa Wschodnia – Poznań Główny – Warszawa Wschodnia, Prezes UTK 12 grudnia 2025 r. wezwał Spółkę do przedstawienia szczegółowych wyjaśnień.

16 grudnia 2025 r. Prezes UTK wszczął z urzędu postępowanie administracyjne w sprawie naruszenia przez RegioJet zakazu stosowania bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym.

---

<sup>1</sup> tj. z dnia 1 września 2025 r. (Dz.U. z 2025 r. poz. 1234)

<sup>2</sup> Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L 172 z 17.05.2021).

Naruszenie związane jest z niedopełnieniem obowiązku przewozu osób od 14 grudnia 2025 r. w zakresie podanym do publicznej wiadomości w przypadku pociągów:

1. nr 3185 rel. Kraków Główny – Warszawa Wschodnia;
2. nr 3191 rel. Kraków Główny – Warszawa Wschodnia;
3. nr 1390 rel. Warszawa Wschodnia – Kraków Główny;
4. nr 1394 rel. Warszawa Wschodnia – Kraków Główny;
5. nr 1380 rel. Warszawa Wschodnia – Kraków Główny;
6. nr 3593 rel. Kraków Główny – Gdynia Główna;
7. nr 3589 rel. Kraków Główny – Gdynia Główna (na odcinku Warszawa Wschodnia – Gdynia Główna);
8. nr 5180 rel. Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia;
9. nr 5392 rel. Gdynia Główna – Kraków Główny (na odcinku Gdynia Główna Warszawa Wschodnia);
10. nr 1386 rel. Warszawa Wschodnia – Kraków Główny;
11. nr 3195 rel. Kraków Główny – Warszawa Wschodnia;
12. nr 1780 rel. Warszawa Wschodnia – Poznań Główny;
13. nr 1782 rel. Warszawa Wschodnia – Poznań Główny;
14. nr 1784 rel. Warszawa Wschodnia – Poznań Główny;
15. nr 1786 rel. Warszawa Wschodnia – Poznań Główny;
16. nr 1788 rel. Warszawa Wschodnia – Poznań Główny;
17. nr 1790 rel. Warszawa Wschodnia – Poznań Główny;
18. nr 7181 rel. Poznań Główny – Warszawa Wschodnia;
19. nr 7183 rel. Poznań Główny – Warszawa Wschodnia;
20. nr 7185 rel. Poznań Główny – Warszawa Wschodnia;
21. nr 7187 rel. Poznań Główny – Warszawa Wschodnia;
22. nr 7189 rel. Poznań Główny – Warszawa Wschodnia;
23. nr 7191 rel. Poznań Główny – Warszawa Wschodnia.

Obecnie postępowanie jest w toku – przewoźnik złożył pierwsze wyjaśnienia i dotychczas zgromadzony materiał jest analizowany.

W przypadku potwierdzenia naruszenia przez RegioJet a.s. zakazu stosowania bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym, Prezes UTK będzie uprawniony do nałożenia kary pieniężnej. Ustawa o transporcie kolejowym przewiduje jej wysokość do 2% rocznego przychodu przedsiębiorcy, osiągniętego w poprzednim roku obrotowym.

Nadzorowi Prezesa UTK podlega także weryfikacja przygotowania i realizacji procesu przewozowego czy przestrzeganie przez RegioJet warunków określonych w decyzjach o przyznaniu otwartego dostępu (decyzje te określają wiążące warunki i zakres korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej, w tym m.in. obowiązek uruchamiania połączeń w częstotliwości i terminach wynikających z decyzji, realizację przewozów w pełnej relacji, zatrzymywanie się na wskazanych stacjach oraz wykonywanie przewozów zadeklarowanym taborem).

W latach 2021–2025 Prezes UTK prowadził wobec RegioJet łącznie 15 kontroli, które były ukierunkowane na weryfikację przygotowania i realizacji procesu przewozowego,

przygotowania pociągów do jazdy, stanu technicznego i utrzymania pojazdów kolejowych oraz wykonywania przewozów na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Dodatkowo 30 grudnia 2025 r. Prezes UTK poinformował czeski organ regulacyjny o sytuacji niedopełniania przez Spółkę obowiązku przewozu osób oraz zwrócił uwagę na rozważenie przeprowadzenia kontroli spełniania wymogów przewidzianych dla przewoźników kolejowych, w kwestiach m. in. wiarygodności finansowej, taboru, personelu, czyli w zakresie zdolności do wykonywania przewozów. Ponadto Prezes UTK poinformował Komisję Europejską oraz Agencję Kolejową Unii Europejskiej o sytuacji niedopełniania obowiązku przewozów przez Spółkę.

Wobec zaistniałych okoliczności, Prezes UTK postanowił poddać analizie przepisy dot. decyzji przyznających otwarty dostęp oraz realizowania przewozów wobec przyznaných w tych decyzjach trasach. Jeżeli w wyniku analizy zasadna będzie zmiana obowiązujących przepisów Prezes UTK przekaze materiał do Ministra Infrastruktury.

Minister Infrastruktury oczekuje na wyniki działań realizowanych przez właściwe jednostki, które stanowić będą podstawę do podjęcia stosownych kroków.

W odniesieniu do pociągów na trasie Warszawa – Gdynia przedstawione w wystąpieniu dane są błędne. Wskazany pociąg przewoźnika RegioJet nr 3582/3 ma odjazd ze stacji Warszawa Centralna o godzinie 10:17, a przyjazd do stacji Gdynia Główna o godzinie 13:17, czas przejazdu wynosi zatem 3 godziny. Natomiast pociąg przewoźnika „PKP Intercity” S.A. nr 3508 ma zaplanowany odjazd ze stacji Warszawa Centralna o godzinie 10:29, a przyjazd do stacji Gdynia Główna o godzinie 13:27, czyli czas przejazdu wynosi 2 godziny 58 minut. Czas przejazdu pociągu spółki „PKP Intercity” S.A. jest więc krótszy o 2 minuty. Należy zauważyć, że pociąg „PKP Intercity” S.A. ma 8 postojów, a spółki RegioJet 4 postoje. Oznacza to, że większa liczba postojów handlowych dla przewoźnika „PKP Intercity” S.A. nie rzutuje na wydłużenie czasu przejazdu, a wręcz odwrotnie. Ponadto determinantą czasu jazdy jest również układ tras wynikający z wolnej przepustowości na średnicy dalekobieżnej w Warszawie. Zarządca wytrasował pociągi „PKP Intercity” S.A. zgodnie z zamówieniami, a w pozostałych wolnych przepustowościach zostały wytrasowane pociągi innych przewoźników, w tym RegioJet.

Paczkowanie pociągów dalekobieżnych różnych przewoźników to typowe zjawisko, obserwowane przy analizie zagranicznych rozkładów jazdy – konkurencja nie odbywa się na bazie czasu jazdy czy rozkładu jazdy, ale w oparciu o jakość, przywiązania do marki czy cenę. W przypadku prac torowych zjawisko to ulega dodatkowemu nasileniu celem optymalizacji wykorzystania ograniczonej zdolności przepustowej na czas trwania utrudnień w ruchu.

W kontekście planowanych działań Ministra Infrastruktury w celu przeciwdziałania utracie rynku przez PKP Intercity w związku z zakończeniem obowiązywania Umowy na realizację przewozów kolejowych w ramach służby publicznej należy wskazać, że rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 wprowadziło zasadę, że konkurencyjne przetargi są regułą przy udzielaniu umów o świadczenie usług publicznych (PSC) w transporcie kolejowym. Zawarta bezpośrednio przez ministra właściwego do spraw transportu z PKP Intercity S.A. w dniu 31 grudnia 2020 r. Umowa Ramowa o świadczenie usług publicznych w zakresie

międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich obowiązuje od 1 stycznia 2021 do ostatniego dnia obowiązywania rocznego rozkładu jazdy (RRJ) 2029/2030, tj. 10 lat. Po tym czasie Polska zobowiązana jest do przeprowadzenia procedury konkursowej na realizację pasażerskich przewozów kolejowych. Należy podkreślić, że dane publikowane przez IRG-Rail czyli grupę niezależnych regulatorów rynku kolejowego w Europie, do której należy również polski Urząd Transportu Kolejowego ok. 90% rynku przewozów pasażerskich po liberalizacji pozostaje w rękach przewoźników zasiedziały.

Minister Infrastruktury, jako organizator publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozach pasażerskich, podejmuje działania mające charakter przygotowawczy do zmian jakie nastąpią na przełomie roku 2029/2030. Ich celem nie jest ochrona jednego podmiotu kosztem konkurencji, lecz zapewnienie ciągłości, jakości i efektywności realizacji przewozów dalekobieżnych w interesie publicznym. Przygotowanie rynku obejmuje:

- analizę doświadczeń państw członkowskich UE, w których liberalizacja nie doprowadziła do istotnego osłabienia przewoźników zasiedziały,
- monitorowanie udziałów rynkowych przewoźników na podstawie raportów IRG-Rail oraz danych UTK,
- identyfikację potencjalnych barier wejścia i ryzyka destabilizacji rynku.

Warto zaznaczyć, że RegioJet uzyskał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na połączenia krajowe, którymi kursował w 2025 r. już w 2022 r. Natomiast Leo Express realizuje obecnie połączenia międzynarodowe do Polski, na podstawie decyzji o otwartym dostępie obowiązującej od 2022 r., zaś decyzję dotyczącą połączenia krajowego otrzymał w 2024 r. Zgodnie z informacjami umieszczonymi na stronie regulatora rynku wspomniani wyżej przewoźnicy pierwsze decyzje o przyznaniu otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na terenie naszego kraju uzyskali w 2017 r. – Leo Express i w 2020 r. RegioJet.

Ministerstwo Infrastruktury prowadzi i będzie kontynuować dialog z PKP Intercity S.A. w zakresie:

- przygotowania spółki do funkcjonowania w warunkach konkurencyjnego rynku,
- zwiększania efektywności operacyjnej i kosztowej,
- poprawy jakości oferty, punktualności i standardu obsługi pasażerów,
- modernizacji i racjonalnego wykorzystania taboru.

Podkreślić należy, że przygotowanie do konkurencji jest obowiązkiem samego przewoźnika, a rolą organizatora jest stworzenie stabilnych, przewidywalnych i sprawiedliwych warunków rynkowych. Jak wspomniano wyżej, Spółka PKP Intercity ma szansę zachowania dominującej pozycji rynkowej o ile dobrze przygotuje się do przetargów i zostanie wybrana do świadczenia usług po 2030 r. w ramach konkurencyjnej procedury przetargowej. Najnowsze raporty IRG-Rail potwierdzają trwałą dominację segmentu PSO oraz umiarkowany udział komercyjnych open access, z dużą rozpiętością między krajami.

W listopadzie 2023 r. rząd zatwierdził zwiększenie dotacji dla PKP Intercity o dodatkowe 6,5 mld zł na lata 2024–2030. Celem było pokrycie rosnącego deficytu wynikającego z inflacji i podwyżek cen energii, a także utrzymanie liczby połączeń międzymiastowych oraz ograniczenie wykluczenia komunikacyjnego. Stopniowo rozbudowywana jest oferta i zwiększana liczba połączeń. Planowane są dostawy taboru hybrydowego i spalinowego co również przyczyni się do zwiększenia oferty.

Celem nadrzędnym Ministra Infrastruktury pozostaje:

- zapewnienie nieprzerwanej realizacji międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich,
- ochrona interesu pasażerów,
- utrzymanie spójności sieci połączeń dalekobieżnych w skali kraju.

Na zakończenie należy podkreślić, że w świetle przepisów ustawy – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2025 r. poz. 620, 769, 794, 1165, 1173, 1235) Minister Infrastruktury, jako organizator i zamawiający, procesie przygotowywania i przeprowadzania przetargów na umowy PSC po 2029/2030 nie może faworyzować PKP Intercity ani żadnego innego operatora. Kryteria wyboru muszą być transparentne, obiektywne i zgodne z zasadami konkurencji. Naruszenie tej zasady mogłoby skutkować unieważnieniem postępowań oraz sankcjami prawnymi, dlatego neutralność jest kluczowym elementem strategii wdrożenia IV Pakietu Kolejowego w Polsce.

*Łączę wyrazy szacunku*

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Piotr Malepszak

Podsekretarz Stanu

/dokument podpisany elektronicznie/