

Oświadczenie prasowe spółki RegioJet

Spółka RegioJet weszła na polski rynek 18 września ubiegłego roku, uruchamiając jedną parę pociągów na trasie Kraków – Warszawa. Okres testowy służył przede wszystkim rekrutacji pracowników i ich szkoleniu. Od początku deklarowano, że ten tryb potrwa do marca 2026 roku. Celem było nauczenie się świadczenia pasażerom tego samego standardu usług, jaki oferujemy w Czechach, na Słowacji, w Austrii i na Węgrzech, gdzie jedną siedmiowagonową jednostką opiekuje się siedmioosobowa załoga. Właśnie dzięki znakomitemu stosunkowi ceny do jakości staliśmy się drugim najlepiej ocenianym przewoźnikiem kolejowym w Europie.

Decyzja o wejściu na polski rynek wynikała z długoterminowej strategii międzynarodowej ekspansji do krajów sąsiednich oraz z silnych wyników finansowych grupy RegioJet. W 2025 roku spółka osiągnęła rekordowe wyniki finansowe i dysponowała wystarczającym kapitałem oraz zdolnościami operacyjnymi do dalszego rozwoju na rynkach europejskich. Polska jednocześnie w 2025 roku deklarowała otwartość rynku kolejowego na konkurencję. Nowe kierownictwo państwowego przewoźnika PKP Intercity po zmianach politycznych sygnalizowało bardziej otwarte podejście do konkurencji, a regulator rynku wspierał liberalizację dostępu do kluczowych tras dalekobieżnych.

Pełne uruchomienie wszystkich planowanych połączeń od połowy grudnia nie zostało zrealizowane w pełnym zakresie, między innymi z powodu niewystarczających zasobów kadrowych zewnętrznego dostawcy maszynistów. Pasażerowie dotknięci odwołanymi połączeniami zostali odpowiednio wcześniej poinformowani, otrzymali pełny zwrot kosztów biletów oraz – jako przeprosiny – bonus w wysokości 100 PLN. Sytuację następnie ustabilizowaliśmy własnymi działaniami, w tym poprzez rekrutację i przeszkolenie wystarczającej liczby własnych pracowników. Pełną realizację rozkładu jazdy udało się zapewnić od 1 marca 2026 roku.

Pomimo że wejście RegioJet nie doprowadziło do zmniejszenia zdolności przewozowej państwowego przewoźnika PKP Intercity, przeciwko naszej spółce prowadzona była wyraźnie negatywna kampania medialna, która stała się częścią walki politycznej. Postanowiliśmy jednak nie komentować tej sytuacji.

Na historyczny pierwszy przejazd konkurencyjnego przewoźnika na krajowej trasie dalekobieżnej zaprosiliśmy przedstawicieli polskich mediów publicznych. Odmówili udziału, argumentując, że jako media państwowe mogą pozytywnie relacjonować wyłącznie działalność państwowego przewoźnika.

W dalszej rywalizacji konkurencyjnej mierzyliśmy się z szeregiem działań, które naszym zdaniem naruszają zasady uczciwej konkurencji. Dominujący, a de facto monopolistyczny podmiot ponosi odpowiedzialność za sprawiedliwe funkcjonowanie rynku i nie może utrudniać wejścia nowych uczestników. Na zdrowym rynku powinno działać co najmniej trzech konkurentów o zbliżonym udziale rynkowym.

PKP Intercity za pośrednictwem swojej spółki matki PKP SA, która jest właścicielem budynków dworcowych, zakończyła kampanię marketingową RegioJet na dworcach oraz nie umożliwiła nam uruchomienia punktów sprzedaży na dworcach. Utrudniło to korzystanie z naszych usług szczególnie grupom wrażliwym, takim jak seniorzy, dzieci czy osoby z niepełnosprawnościami, które stanowią bardzo ważną grupę pasażerów transportu publicznego.

Prezes PKP Intercity Janusz Malinowski opublikował prywatną komunikację SMS właściciela RegioJet Radima Jančury, w której został on ostrzeżony, że jakiegokolwiek działania utrudniające wejście na rynek mogą zostać uznane przez organy antymonopolowe za nadużycie pozycji dominującej w celu wyeliminowania nowego konkurenta. Pan Malinowski upublicznił tę komunikację, a jednocześnie złożył zawiadomienie do służb kontrwywiadu oraz prokuratury. Działania te doprowadziły do kolejnej negatywnej kampanii przeciwko RegioJet.

Dochodziło również do publicznych ataków ze strony prezesa PKP Intercity wobec kierownictwa PKP PLK, z zarzutami o faworyzowanie RegioJet, mimo że PKP Intercity utrzymało taki sam zakres połączeń jak w poprzednim roku. RegioJet natomiast nie uzyskał wszystkich planowanych tras, a jego pociągi na odcinku Kraków – Warszawa miały dłuższy czas przejazdu. W przeciwieństwie do PKP Intercity nie mamy także możliwości zatrzymywania się na stacji Katowice w przypadku połączeń Warszawa – Praga.

Kolejnym poważnym problemem jest blokowanie sprzedaży zajezdni w warszawskiej dzielnicy Praga, którą RegioJet wygrał w aukcji spółki PKP Cargo 7 sierpnia 2025 roku. Zakładaliśmy szybkie sfinalizowanie transakcji, ponieważ PKP Cargo zmaga się z poważnymi problemami ekonomicznymi z powodu spadku popytu. Zajezdnia ta miała stanowić nasze zaplecze techniczne od grudnia 2025 roku. Do dziś jednak nie została nam przekazana, a nawet zabroniono nam wynajęcia torów w hali. PKP SA, posiadająca około 30% udziałów w PKP Cargo oraz prawo weta, aktywnie blokuje sprzedaż, przesuwając jej finalizację co dwa miesiące. RegioJet był zmuszony naprawiać wagony na zewnątrz, w śniegu, a poważniejsze naprawy wykonywać w Czechach. Przed aukcją wpłaciliśmy kaucję i jesteśmy zobowiązani do zakupu obiektu, którego nabycie jest nam jednocześnie blokowane. Straciliśmy nadzieję i wiarę.

Do powyższych problemów operacyjnych doszedł również nacisk ekonomiczny ze strony PKP Intercity. Przewoźnik obniżył ceny biletów nawet o 70% w stosunku do poziomu sprzed wejścia RegioJet na rynek. Prawo konkurencji uznaje taką politykę cenową za nielegalne działanie drapieżne, mające na celu wyeliminowanie nowego uczestnika rynku. Nowy uczestnik rynku ma prawo tymczasowo oferować ceny poniżej kosztów, aby się wypromować i ugruntować swoją pozycję. Podmiot dominujący takiego prawa nie ma – wręcz przeciwnie, jest mu to wyraźnie zabronione. RegioJet wszedł na rynek z obietnicą cen na poziomie około połowy ówczesnych cen biletów EIP i EIC i utrzymuje ten poziom do dziś.

W styczniu PKP Intercity wykorzystało stopniowe uruchamianie naszych połączeń i zajęło kluczowe sloty czasowe na trasie Kraków – Warszawa. Niepełny rozkład jazdy negatywnie wpłynął na ekonomię operacji.

Mimo że europejskie przepisy otworzyły rynek niedotowanego transportu kolejowego już w 2010 roku w ramach tzw. czwartego pakietu kolejowego, naszym zdaniem w Polsce nie funkcjonują standardowe warunki konkurencji. Bruksela zdecydowała o powołaniu niezależnych regulatorów rynku, których zadaniem jest ochrona nowych przewoźników przed dominującymi podmiotami państwowymi i zarządcami infrastruktury. Niestety, naszym zdaniem w Polsce jest odwrotnie.

Z przykrością informujemy, że RegioJet zakończy swoją działalność na polskim rynku krajowym. Jesteśmy gotowi powrócić, gdy rynek będzie rzeczywiście otwarty i zapewni uczciwe oraz transparentne warunki dla wszystkich przewoźników. Obecna sytuacja – w tym blokowanie infrastruktury, ograniczenia sprzedaży oraz drapieżna polityka cenowa – zagraża stabilności ekonomicznej grupy RegioJet w Czechach. PKP Intercity jest w dużej mierze niezależne od konkurencji, ponieważ około 90% jego połączeń jest dotowanych. Umowa między PKP Intercity a ministerstwem nie jest publiczna, przy czym wiadomo, że poziom

dotacji rośnie co roku. RegioJet natomiast nie otrzymał żadnych dotacji, a nawet po kilku miesiącach nie zawarto umowy o rekompensatach za ustawowe ulgi dla grup społecznych, które finansowaliśmy z własnych środków.

RegioJet wprowadził na polski rynek nowe standardy obsługi klienta – jako pierwszy przewoźnik wdrożył automatyczne rekompensaty za opóźnienia oraz wypłatę 100 PLN w przypadku odwołania połączenia.

Międzynarodowe połączenia Przemysł – Kraków – Praga oraz Warszawa – Praga będą nadal obsługiwane.

RegioJet pozostaje finansowo silną spółką, realizującą szerokie inwestycje w nowy tabor dla obsługi dotowanych linii w Czechach. Obecnie spółka zamawia 75 nowych niskopodłogowych jednostek o prędkości do 200 km/h, między innymi we współpracy z producentem Pesa Bydgoszcz. W przyszłości jesteśmy gotowi zainwestować miliardy złotych również na rynku polskim.

Polska planuje otwarcie rynku także w segmencie transportu dotowanego. Nadal wierzymy, że powstanie transparentny harmonogram przetargów, w których kilku przewoźników będzie konkurować, oferując najniższe dopłaty i najwyższą jakość. Taki trend widoczny jest w Czechach i Niemczech, gdzie dzięki oszczędnościom możliwe jest zapewnienie regularnych połączeń co 30 lub 60 minut nawet z mniejszych miast. Ponieważ na rynku europejskim – poza wyjątkami – nie ma dostępnego starszego taboru, przewoźnicy powinni mieć co najmniej trzy lata na zakup nowoczesnych, najlepiej niskopodłogowych jednostek. Organizatorzy transportu mogą dzięki uczciwej konkurencji zaoszczędzić miliardy i jednocześnie znacząco podnieść jakość transportu dalekobieżnego i regionalnego.

Obsługa krajowych połączeń Kraków – Warszawa – Gdynia oraz Poznań – Warszawa zostanie zakończona z dniem 3 maja 2026 roku. Pasażerowie zostaną dziś poinformowani o odwołaniu połączeń po tej dacie za pomocą SMS lub e-maila. Pełny zwrot kosztów zostanie dokonany najpóźniej do środy 15 kwietnia tą samą metodą płatności, jaką dokonano zakupu biletu. Na stronie internetowej pasażerowie będą mogli również wypełnić prosty formularz i ubiegać się o rekompensatę w wysokości 100 PLN jako przeprosiny. Kwota ta ma pokryć ewentualnie wyższe ceny biletów w pociągach PKP Intercity.

„Serdecznie przepraszam wszystkich pasażerów. Nie mogę dalej narażać przyszłości spółki, którą założyłem w wieku 23 lat. Wierzę, że w bardziej sprzyjających warunkach będziemy mogli ponownie świadczyć nasze usługi w Polsce” – powiedział właściciel RegioJet, Radim Jančura.