

DECYZJA NR DPP-WOPN.718.1.2026.MM
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 23 czerwca 2026 r.

w sprawie przyznania Leo Express otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie międzynarodowej Przemysł Główny – Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof – Przemysł Główny, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 2, 5, 7 i 8 oraz art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym¹ art. 11 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE² oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego³, po rozpoznaniu wniosku Leo Express s.r.o. z siedzibą w Pradze (Republika Czeska), („Leo Express”) z 23 grudnia 2025 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego („Urząd”) drogą elektroniczną: 23 grudnia 2025 r.), uzupełnionym 31 grudnia 2025 r. (data wpływu do Urzędu drogą elektroniczną: 31 grudnia 2025 r.), w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie międzynarodowej Przemysł Główny – Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof – Przemysł Główny, w okresie od 25 czerwca 2026 r. do 14 grudnia 2030 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2029/2030,

PRYZNAJĘ

Leo Express otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie międzynarodowej Przemysł Główny – Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof – Przemysł Główny, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,

realizowany liniami kolejowymi nr 91, 133, 134, 138, 139, 140, 151, 169, 173, 479, 593, 679 w okresie od 25 czerwca 2026 r. do 14 grudnia 2030 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2029/2030, z zachowaniem wskazanych poniżej warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych.

I. Decyzja zobowiązuje do:

1. uruchomienia na wnioskowanej trasie 1 pary pociągów na dobę codziennie, zgodnie z projektem rozkładu jazdy pociągów wskazanych w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji;
2. uruchomienia nowego połączenia pasażerskiego w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji;
3. uruchomienia pociągów w pełnej relacji, tj. Przemysł Główny – Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof – Przemysł Główny;
4. zatrzymywania się pociągów na następujących stacjach lub przystankach: Przemysł Główny, Przemysł Zasanie, Radymno, Jarosław, Przeworsk, Łańcut, Rzeszów Główny, Sędziszów Małopolski, Ropczyce, Dębica, Tarnów, Brzesko Okocim, Bochnia, Kraków Płaszów, Kraków Główny, Mysłowice, Katowice, Katowice Ligota, Tychy;
5. realizacji przewozów:
 - przy pomocy lokomotywy serii Vectron oraz 5-10 wagonów pasażerskich;

¹ Dz. U. z 2025 r. poz. 1234, z późn. zm., „ustawa o transporcie kolejowym”

² Dz. Urz. UE L 294 z 21.11.2018 r. str. 5, „rozporządzenie 2018/1795”

³ Dz.U. z 2025 r. poz. 1691, „k.p.a.”

- wyłącznie taborem spełniającym warunki techniczne, środowiskowe i eksploatacyjne określone przez zarządcę infrastruktury dla poszczególnych linii kolejowych.

II. Decyzja uprawnia do:

1. uruchomienia połączeń w krótszej relacji, wyłącznie w wyniku zaistnienia zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury;
2. wprowadzenia dodatkowych postojów:
 - a) po otrzymaniu pisemnego wniosku, zawierającego uzasadnienie, od organizatora publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym⁴ realizującego zadania w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji lub przystanku,
 - b) ustalonych w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej w celu zachowania cykliczności rozkładu jazdy pociągów przewoźników kolejowych,
 - c) w przypadku wystąpienia zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury;
3. korzystania z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od Leo Express;
4. uruchomienia połączeń w innych godzinach niż wskazane w projekcie rozkładu jazdy zawartym w załącznikach nr 1 i 2 do decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Leo Express;
5. wykorzystywania również innych typów pojazdów kolejowych niż wskazane w decyzji, o ile posiadają takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe.

Ponadto:

6. w przypadku prac modernizacyjnych lub remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie tej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie tej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego Rzeczypospolitej Polskiej;
7. uruchamianie nowych przewozów kolejowych na podstawie tej decyzji nie powinno skutkować likwidacją skomunikowań pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
8. nowe przewozy kolejowe powinny przede wszystkim stanowić uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województw: podkarpackiego, małopolskiego i śląskiego, organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

III. Na mocy decyzji Leo Express zobowiązany jest:

1. poinformować Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego („Prezes UTK”), o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie na wnioskowanej trasie połączenia:
 - a) w niepełnej relacji,
 - b) w częstotliwości i terminie innymi niż wprost wynikającymi z niniejszej decyzji,oraz o wystąpieniu okoliczności skutkujących:
 - c) zaprzestaniem wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy,
 - d) wprowadzeniem dodatkowych postojów,w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia ich wystąpienia, wraz z uzasadnieniem;
2. poinformować Prezesa UTK, o każdym przewoźniku kolejowym uprawnionym do wykorzystania zdolności przepustowej, zgodnie z art. 30b ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, w zakresie tej decyzji, poprzez przekazanie:
 - a) nazwy i adresu przewoźnika kolejowego oraz numeru wpisu do właściwego rejestru przedsiębiorców,

⁴ Dz. U. z 2025 r. poz. 285, z późn. zm., „ustawa o publicznym transporcie zbiorowym”

b) informacji o sposobie i warunkach wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej,

w terminie nie krótszym niż 14 dni przed dniem rozpoczęcia wykonywania przewozów przez każdego z przewoźników kolejowych.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

23 grudnia 2025 r. wpłynął do Prezesa UTK, za pośrednictwem korespondencji elektronicznej, wniosek Leo Express o przyznanie otwartego dostępu na trasie międzynarodowej Przemyśl Główny – Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof – Przemyśl Główny, w okresie od 25 czerwca 2026 r. do 14 grudnia 2030 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2029/2030, uzupełniony za pośrednictwem korespondencji elektronicznej 31 grudnia 2025 r. („Wniosek”).

Pismem z 9 stycznia 2026 r. Prezes UTK zawiadomił Leo Express o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji w sprawie dotyczącej otwartego dostępu na trasie międzynarodowej Przemyśl Główny – Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof – Przemyśl Główny.

9 stycznia 2026 r. Prezes UTK opublikował informację o wpływie Wniosku Leo Express na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/kabotaz/powiadomienia/22801,Powiadomienie-Leo-Express-o-planowanych-nowych-miedzynarodowych-uslugach-pasazer.html>.

Pismem z 16 stycznia 2026 r. Prezes UTK powiadomił podmioty uprawnione o wpływie Wniosku Leo Express w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie międzynarodowej Przemyśl Główny – Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof – Przemyśl Główny oraz poinformował o przysługującym prawie zgłoszenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w terminie i na zasadach określonych w przepisach rozporządzenia 2018/1795.

Pismem z 9 lutego 2026 r. Prezes UTK poinformował niemiecki urząd regulacyjny Bundesnetzagentur o wpływie Wniosku Leo Express do Prezesa UTK.

Pismem z 9 lutego 2026 r. Prezes UTK poinformował czeski urząd regulacyjny Úřad pro ochranu hospodářské soutěže („ÚOHS”) o wpływie Wniosku Leo Express do Prezesa UTK.

Pismem z 19 lutego 2026 r. ÚOHS przedstawił informację o statusie Wniosku złożonego przez Leo Express.

19 lutego 2026 r. do Urzędu wpłynął wniosek „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie („PKP Intercity”) z 19 lutego 2026 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w wersji jawnej oraz niejawnej wraz z załącznikami („Wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej”).

Pismem z 27 lutego 2026 r. Prezes UTK wezwał Leo Express do zajęcia stanowiska w związku z informacjami przekazanymi przez ÚOHS w piśmie z 19 lutego 2026 r.

Pismem z 27 lutego 2026 r. Prezes UTK wezwał PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie („PKP PLK”) do przedstawienia stanowiska dotyczącego możliwości trasowania pociągów Leo Express, stopnia wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury, spodziewanego wpływu wytrasowania pociągów Leo Express na możliwość trasowania pociągów PKP Intercity oraz planów rozwoju infrastruktury na trasach objętych planowanymi przewozami.

Pismem z 13 marca 2026 r. PKP PLK przedstawiła informacje odnośnie do wykorzystania zdolności przepustowej na odcinku Przemyśl Główny – granica państwa – Przemyśl Główny, możliwości trasowania pociągów Leo Express oraz planach modernizacji infrastruktury na wnioskowanej przez Leo Express trasie.

Pismem z 17 marca 2026 r. Leo Express odpowiedział na wezwanie Prezesa UTK z 27 lutego 2026 r. przedstawiając stanowisko w sprawie trybu realizacji przewozów objętych Wnioskiem na terytorium Republiki Czeskiej.

Pismem z 8 kwietnia 2026 r., w ramach procedury współpracy między organami regulacyjnymi właściwymi dla proponowanych nowych międzynarodowych przewozów pasażerskich, Prezes UTK poinformował ÚOHS o stanowisku Leo Express z 17 marca 2026 r.

Pismem z 20 kwietnia 2026 r. Prezes UTK ograniczył Leo Express prawo wglądu do materiału dowodowego postępowania w odniesieniu do Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej ze względu na występowanie w dokumentacji szczególnie chronionych informacji handlowych, o których mowa w art. 8 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795.

Pismem z 20 kwietnia 2026 r. Prezes UTK poinformował Leo Express o materiale dowodowym sprawy, zawiadomił o faktach znanych z urzędu oraz sprostował oczywistą omyłkę pisarską. Ponadto Prezes UTK wezwał Leo Express do przedstawienia stanowiska w związku złożonym przez PKP Intercity Wnioskiem o przeprowadzenie badania

równowagi ekonomicznej oraz w związku z informacjami przekazanymi przez PKP PLK w piśmie z 13 marca 2026 r. Jednocześnie Prezes UTK poinformował o możliwości skorzystania z prawa do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem decyzji. W tym samym piśmie Prezes UTK wyznaczył termin na rozpatrzenie sprawy do 25 maja 2026 r.

Pismem z 24 kwietnia 2026 r. ÚOHS poinformował Prezesa UTK o niespójnościach we Wniosku Leo Express.

Pismem z 27 kwietnia 2026 r. Leo Express odpowiedział na wezwanie Prezesa UTK z 20 kwietnia 2026 r. przedstawiając stanowisko w sprawie informacji przekazanych we Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej oraz piśmie PKP PLK z 13 marca 2026 r.

Pismem z 6 maja 2026 r. Prezes UTK poinformował Leo Express o uzupełnieniu materiału dowodowego o nowe dokumenty sprawy oraz wezwał do przedstawienia wyjaśnień stanowiska w związku z informacjami przekazanymi przez ÚOHS w piśmie z 24 kwietnia 2026 r.

Pismem z 20 maja 2026 r. Prezes UTK ponownie wezwał Leo Express do zajęcia stanowiska w związku z informacjami przekazanymi przez ÚOHS w piśmie z 24 kwietnia 2026 r. W tym samym piśmie Prezes UTK wyznaczył nowy termin na rozpatrzenie sprawy do 25 czerwca 2026 r.

Pismem z 27 maja 2026 r. Leo Express odpowiedział na wezwania Prezesa UTK z 6 i 20 maja 2026 r. przedstawiając stanowisko w sprawie trybu realizacji przewozów objętych Wnioskiem na terytorium Republiki Czeskiej.

Mając powyższe na uwadze, Prezes UTK zważył, co następuje:

Stosownie do art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13ab i art. 13b ust. 2 i 3, przepisy k.p.a.

Zgodnie natomiast z art. 104 § 1 k.p.a.: „Organ administracji publicznej załatwia sprawę przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej”.

Art. 13 ust. 1 pkt 5 ustawy o transporcie kolejowym przyznaje Prezesowi UTK kompetencję do wydawania decyzji dotyczących otwartego dostępu.

Jak wskazano, 23 grudnia 2025 r. do Prezesa UTK wpłynął Wniosek.

Stosownie do art. 29c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym: „Regularny przewóz kolejowy osób niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej jest wykonywany na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu”.

Zgodnie z art. 29d ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym: „W zakresie kolejowych przewozów osób innych niż przewozy okazjonalne zarządca zawiera umowę o przydzielenie zdolności przepustowej w takim zakresie, w jakim aplikant zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, przedstawił oświadczenie organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych albo uzyskał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzję o przyznaniu ograniczonego dostępu”.

W świetle wyżej cytowanych przepisów ustawy o transporcie kolejowym podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie jest więc aplikant. Zgodnie z treścią art. 4 pkt 9b ustawy o transporcie kolejowym aplikantem jest przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego.

Tym samym należy stwierdzić, że Leo Express spełnia warunki uznania go za aplikanta.

Wniosek został podpisany ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osobę upoważnioną do reprezentacji Leo Express, zgodnie z zasadami reprezentacji strony wskazanymi w tłumaczeniu z wyciągu z Rejestru Handlowego prowadzonego przez Sąd Rejonowy w Pradze (odpowiednik polskiego Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego).

Zgodnie z treścią art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym aplikant, który zamierza wystąpić o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonywania przewozu na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie, na której są wykonywane przewozy na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, informuje o tym właściwego zarządcę infrastruktury oraz Prezesa UTK. Informacja o planowanym uruchomieniu komercyjnych przewozów osób na danej trasie powinna zostać przedstawiona za pomocą standardowego formularza powiadomienia, o którym mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795, nie później niż w terminie 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów, którego będzie dotyczył wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej.

Leo Express przekazał Wniosek 23 grudnia 2025 r., czyli nie zachowując terminu 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów 2025/2026. Powyższe oznacza, że moment wniesienia przez Leo Express Wniosku

do Prezesa UTK, a także szacowany czas uruchomienia przewozów są niezgodne z postanowieniami art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym. Niezachowanie przez Leo Express ww. terminu, w związku z wydaniem na jego rzecz decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, może mieć wpływ na faktyczny termin uruchomienia nowych kolejowych przewozów pasażerskich.

Stosownie do art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym: „Prezes UTK, nie później niż przed upływem 10 dni od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2, przekazuje tę informację organizatorowi publicznego transportu kolejowego i przewoźnikowi kolejowemu, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na trasie, o której mowa w ust. 2”.

Artykuł 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym określa, że w terminie miesiąca od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2 tego przepisu, organizator publicznego transportu kolejowego i przewoźnik kolejowy, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, oraz zarządca właściwej infrastruktury kolejowej mogą złożyć do Prezesa UTK wnioski o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu przepisów rozporządzenia 2018/1795.

Pismem z 16 stycznia 2026 r. Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione, tj. te, którym przysługuje możliwość złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o planowanym uruchomieniu nowej usługi. W przedmiotowym postępowaniu administracyjnym podmiotami uprawnionymi do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o których mowa w art. 11 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (wersja przekształcona)⁵, byli: Minister Infrastruktury, Marszałek Województwa Podkarpackiego, Marszałek Województwa Małopolskiego, Marszałek Województwa Śląskiego, PKP Intercity, POLREGIO S.A., Koleje Śląskie sp. z o.o., Koleje Małopolskie sp. z o.o. oraz PKP PLK.

Ze względu na to, że obowiązujące przepisy nie wiążą ze sobą początku biegu terminu dla złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z momentem publikacji jawnej wersji powiadomienia aplikanta (tu: Leo Express) o planowanej nowej usłudze, Prezes UTK przyjął, że początek biegu terminu dla każdego z podmiotów uprawnionych liczony jest indywidualnie. Początek biegu terminu dla złożenia przez podmiot uprawniony wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej związany jest z momentem doręczenia pisma organu regulacyjnego informującego o otrzymaniu wniosku o przyznanie otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu należało przyjąć, że termin na dokonanie czynności, o której mowa powyżej, rozpoczynał się, zgodnie z obowiązującymi zasadami obliczania terminów, od momentu doręczenia podmiotom uprawnionym pisma Prezesa UTK z 16 stycznia 2026 r.

W ustawie o transporcie kolejowym znajduje się również regulacja dotycząca sposobu postępowania Prezesa UTK w przypadku braku wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej oraz w sytuacji otrzymania takiego wniosku.

Zgodnie z art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie jest możliwe:

- 1) gdy żaden podmiot uprawniony nie złoży w terminie przewidzianym przepisami, wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej;
- 2) albo gdy w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK oceni, że proponowane połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

W ramach tego postępowania został złożony przez PKP Intercity Wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 19 lutego 2026 r.

Wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 19 lutego 2026 r.

19 lutego 2026 r. do Urzędu, za pośrednictwem systemu e-Doręczenia, wpłynął wniosek PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez Leo Express, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 16 stycznia 2026 r. została doręczona PKP Intercity 19 stycznia 2026 r. Tym samym Prezes UTK stwierdził, że Wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej został złożony z zachowaniem terminu jednego miesiąca na dokonanie czynności, przewidzianego przepisami prawa.

W dalszej kolejności Prezes UTK zwrócił uwagę na spełnianie przez PKP Intercity wymagania w zakresie bycia stroną umowy o świadczenie usług publicznych, której równowaga ekonomiczna mogłaby zostać zagrożona w następstwie

⁵ Dz. Urz. UE L 343 z 14.12.2012 r. str. 32, z późn. zm.

uruchomienia usługi przez Leo Express. W tym celu Prezes UTK ustalił, że ww. podmiot jest stroną m.in. umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich na lata 2021 – 2030 zawartej 31 grudnia 2020 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP Intercity („Umowa ramowa”).

Znajdujący się w załączniku nr 1 Umowy ramowej plan przedmiotowo finansowy na lata 2021 – 2030, wskazujący stacje początkowe oraz końcowe wykonywania przewozów przez PKP Intercity, pozwala stwierdzić, że PKP Intercity jest podmiotem uprawnionym, w myśl art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym i art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795. PKP Intercity jest operatorem, któremu organizator tj. Minister Infrastruktury powierzył wykonywanie na podstawie Umowy ramowej połączeń pasażerskich w tym samym terminie oraz na odcinku pokrywającym się z planowanym uruchamianiem usługi przez Leo Express. Z tego względu należało uznać, że zgłoszony przez PKP Intercity Wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej powinien podlegać dalszej analizie formalnej oraz merytorycznej.

Załącznikami do Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej były m.in.:

- analiza wpływu wprowadzenia nowych połączeń komercyjnych na Umowę ramową na lata 2026-2030: część A i część B (w wersji niejawnej i jawnej);
- kopia Umowy ramowej (w wersji niejawnej i jawnej);
- kopia Aneksu nr 1 do Umowy ramowej z 23 stycznia 2023 r. (w wersji niejawnej i jawnej);
- kopia Aneksu do Umowy ramowej z 23 listopada 2023 r. (w wersji niejawnej i jawnej);
- Metodologia, według której została wykonana analiza wpływu na połączenia PSC (w wersji niejawnej i jawnej);
- podsumowanie analizy (w wersji niejawnej i jawnej).

PKP Intercity poinformowało, że część informacji zawartych we Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej oraz w załącznikach stanowiła szczególnie chronione informacje handlowe, niepodlegające udostępnieniu podmiotom trzecim.

W następstwie analizy informacji przekazanych przez PKP Intercity Prezes UTK przyjął stanowisko dotyczące konieczności zapewnienia poufności określonych informacji zebranych w toku prowadzonego postępowania administracyjnego. W konsekwencji postanowieniem z 20 kwietnia 2026 r. Prezes UTK ograniczył Leo Express prawo wglądu do materiału dowodowego postępowania z uwagi na ochronę szczególnie chronionych informacji handlowych PKP Intercity.

Zgodnie z art. 10 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795: „Organ regulacyjny ocenia, czy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych zostałaby zagrożona przez proponowane nowe kolejowe przewozy pasażerskie. Uważa się, że równowaga ekonomiczna jest zagrożona, jeżeli nowe kolejowe przewozy pasażerskie miałyby istotny negatywny wpływ na co najmniej jeden z następujących elementów:

- a) rentowność usług, które przedsiębiorstwo kolejowe świadczy w ramach umowy o świadczenie usług publicznych,
- b) koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę o świadczenie usług publicznych”.

Należało pochylić się nad argumentem przedstawionym we Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, iż planowane uruchomienie nowego połączenia kolejowego przez Leo Express przyczyni się do spadku przychodów uzyskiwanych przez PKP Intercity, a przez to wpłynie też negatywnie na obowiązującą Umowę ramową.

We Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej PKP Intercity wskazało: „PKP IC jako narodowy przewoźnik kolejowy w Polsce oraz strona Umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich na terenie całego kraju wykazuje zainteresowanie wszystkimi zmianami w ofercie przewozowej generowanymi przez przewoźników kolejowych”.

PKP Intercity oświadczyło, że zamiar wprowadzenia nowych połączeń przez Leo Express wzbudził obawy związane z zaburzeniem równowagi ekonomicznej na liniach kolejowych, na których planowane jest uruchomienie dodatkowych pociągów. PKP Intercity wyraziło także wątpliwość dotyczące zasobów taborowych posiadanych przez Leo Express w zakresie możliwości realizacji wnioskowanej oferty przewozowej.

Zgodnie ze stanowiskiem przedstawionym przez PKP Intercity: „W związku z powyższym PKP IC zdecydowało się na wykonanie analizy zaproponowanej oferty połączeń kolejowych oraz ich wpływu na Umowę PSC, której stroną jest PKP IC. W załączniku nr 1 i 2 została zamieszczona analiza wpływu na połączenia PSC (wersja niejawna i jawna). W załącznikach nr od 3 do 8 znajdują się kopie Umowy Ramowej (wersje niejawne i jawne) wraz z kopiami Aneksów (wersje niejawne i jawne) oraz dokument zawierający wskazanie informacji objętych klauzulą Tajemnica Przedsiębiorstwa „PKP Intercity” S.A. wraz z uzasadnieniem, dlaczego zostały utajnione. Uściśleniem zapisów Umowy Ramowej są Umowy Roczne, które zawierają szczegółowy wykaz uruchamianych pociągów wraz z planowanymi przychodami i rekompensatą. Na podstawie powyższej Umowy Ramowej osobno na każdy rok będzie podpisywana

Umowa Roczna o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich (dalej: „Umowa Roczna”).

Ponadto w załączniku nr 9 do Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej PKP Intercity przedstawiło metodologię obliczeń, na którą składały się „założenia dotyczące umów PSC i wpływ pociągów komercyjnych” (część I), „sposób obliczania wpływu pociągów komercyjnych na pociągi PSC w roku bieżącym” (część II) oraz „sposób obliczania wpływu pociągów komercyjnych na pociągi PSC w kolejnych latach” (część III). Jak wskazało PKP Intercity we Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej „Zgodnie z metodologią znajdującą się w załączniku nr 9 do niniejszego wniosku, jedynie bieżący rozkład jazdy pociągów daje możliwość obliczenia wpływu konkurencyjnych pociągów na pociągi PSC. Wynik obliczeń wyrażony jest procentowo w odniesieniu do rekompensaty na pokrycie kosztów zapisanej w Umowie Ramowej. Przy założeniu podobnego rozkładu jazdy w przyszłych latach, procentowy wpływ na rekompensatę w każdym roku kursowania pociągów Leo Express jest taki sam, a na podstawie istniejącej Umowy Ramowej obliczany jest kwotowy wpływ na tę Umowę w każdym roku. Tym wpływem jest wzrost rekompensaty powodowany zmniejszeniem przychodu z pociągów PSC w wyniku kursowania pociągów komercyjnych”.

Następnie we Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej PKP Intercity wyjaśniło, że: „Analiza wykonana według części II metodologii obejmująca bieżący rozkład jazdy została wykonana na podstawie danych z załącznika nr 2 do Umowy Rocznej z 2025 r. Obliczenia te znajdują się w załączniku nr 1 część A do niniejszego wniosku. Wykaz zagrożonych pociągów z wyszczególnieniem odcinków wspólnych i wspólnej liczby dni kursowania zawarty jest także w załączniku nr 10, sekcja „Dane analityczne”. W kolejnym kroku został oszacowany wpływ nowych usług na przewozy realizowane przez PKP IC w każdym roku kursowania pociągów Leo Express, tj. 2026 – 2030. Symulacja wpływu wprowadzenia nowych połączeń komercyjnych na Umowę Ramową wykonana według części III metodologii znajduje się w załączniku nr 1 część B do niniejszego wniosku. Źródłem danych jest Umowa Ramowa, w której została zapisana rekompensata na pokrycie kosztów oraz zawarte w Umowie Rocznej na rok 2025 założenia PKP IC dotyczące kosztów i przychodów obecnie uruchamianych pociągów”.

We Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej PKP Intercity zaprezentowało wyliczenia przychodu z Umowy ramowej w ujęciu kwotowym oraz procentowym. Następnie uwzględniając planowaną wartość rekompensaty i rzeczywistą liczbę dni kursowania, PKP Intercity przedstawiło kwoty zmniejszenia przychodu z Umowy ramowej w latach 2026 – 2030.

W odniesieniu do ewentualnego wpływu realizowania nowych usług przez Leo Express na zmianę cen biletów PKP Intercity poinformowało, że: „Przewidujemy poziom elastyczności cenowej popytu w zakresie od 0,5 do 1,5, w zależności od szeregu czynników oraz od indywidualnego charakteru pasażera bądź części pasażerów, jako grupy docelowej oferty. Ponadto PKP IC na bieżąco analizuje frekwencję zarówno w pociągach własnych jak i pociągach konkurencji. Wyniki tych badań są podstawą do dalszych działań polegających między innymi na ewentualnym obniżeniu cen biletów za przejazd i wprowadzania promocji na bilety, co jednak może spowodować dalsze obniżenie przychodów dla pociągów objętych zadaniem i będzie się wiązało z koniecznością pokrycia zaistniałego deficytu”.

Prezes UTK, po zgromadzeniu wszystkich niezbędnych informacji w sprawie, przeanalizował spodziewany wpływ usługi Leo Express na Umowę ramową, której stroną jest PKP Intercity. Z tego względu zasadne było zweryfikowanie w szczególności postanowień dotyczących zasad finansowania przewozów ujętych w § 6 Umowy ramowej zatytułowanym Finansowanie realizacji Zadań.

Należy stwierdzić, że § 6 punkt 1 Umowy ramowej stanowi następująco: ~~§ 6~~⁶. Punkt 2 ww. paragrafu Umowy ramowej wskazuje, że: ~~§ 6~~.

Zgodnie z założeniami dotyczącymi pracy eksploatacyjnej oraz szacowanej wielkości rekompensaty (§ 6 punkt 3 Umowy ramowej): ~~§ 6~~.

Rekompensata, w związku z realizacją przewozów, jest obliczana według założeń opisanych w załączniku nr 3 do Umowy ramowej zatytułowanym „Zasady ustalania wysokości Rekompensaty”. Zgodnie z punktem 1 tego załącznika: ~~§ 6~~.

Każdemu ze wspomnianych wyżej składników całkowitej wysokości rekompensaty wypłacanej z tytułu realizacji umowy ramowej poświęcono samodzielne sekcje załącznika nr 3 do Umowy ramowej.

Mając na względzie planowane w Umowie ramowej zadania oraz regulacje odnoszące się do sposobu ustalania wysokości rekompensaty, w załączniku nr 1 część A Umowy ramowej określono szacunkowe wielkości finansowe.

Zgodnie z szacunkami określonymi w Umowie ramowej na pokrycie kosztów w latach 2026 – 2030 (okres planowanego wykonywania usług przez Leo Express) przewidywana jest następująca rekompensata:

– w roku 2026 - ~~§ 6~~ zł;

⁶ Oznaczenie ~~§ 6~~ pokazuje usuniętą treść stanowiącą szczególnie chronione informacje handlowe z punktu widzenia przedsiębiorcy

- w roku 2027 - ~~...~~ zł;
- w roku 2028 - ~~...~~ zł;
- w roku 2029 - ~~...~~ zł;
- w roku 2030 - ~~...~~ zł.

Szacuje się, że sumaryczna wartość środków finansowych niezbędnych dla pokrycia kosztów realizacji Umowy ramowej w latach 2021 – 2030 ma wynieść ~~...~~ zł.

W odniesieniu do spodziewanej marży rozsądnego zysku w latach 2026 – 2030 (okres planowanego wykonywania przewozów przez Leo Express) wielkości prezentują się następująco:

- w roku 2026 - na ~~...~~ zł;
- w roku 2027 - na ~~...~~ zł;
- w roku 2028 - na ~~...~~ zł;
- w roku 2029 - na ~~...~~ zł;
- w roku 2030 - na ~~...~~ zł.

Sumaryczna łączna wartość marży rozsądnego zysku w całkowitym okresie wykonywania Umowy ramowej ma wynieść ~~...~~ zł.

Wysokość całkowitej rekompensaty, przewidzianej w Umowie ramowej, w latach 2026 – 2030 (okres planowanego wykonywania przewozów przez Leo Express) szacowana jest:

- w roku 2026 - na ~~...~~ zł;
- w roku 2027 - na ~~...~~ zł;
- w roku 2028 - na ~~...~~ zł;
- w roku 2029 - na ~~...~~ zł;
- w roku 2030 - na ~~...~~ zł.

Natomiast całkowita rekompensata z tytułu realizacji Umowy ramowej w latach 2021 – 2030 jest szacowana na ~~...~~ zł.

Zgromadzone przez Prezesa UTK w ramach niniejszego postępowania dane pozwalają oszacować, że uruchamianie połączeń w ramach usługi Leo Express może oddziaływać, w okresie od 25 czerwca 2026 r. do 14 grudnia 2030 r., na następujące pociągi PKP Intercity:

I. pociąg konkurencyjny LE 232 Przemysł Główny (odj. 13:31) – Bohumin (przyj. 19:14):

- 37104/5, odcinek pokrywający się Przemysł Główny (odj. 12:55) – Łańcut (przyj. 13:43);
- 38152/3, odcinek pokrywający się Przemysł Główny (odj. 12:55) – Łańcut (przyj. 13:43);
- 3718/9, odcinek pokrywający się Przemysł Główny (odj. 13:10) – Łańcut (przyj. 13:59);
- 3818/9, odcinek pokrywający się Przemysł Główny (odj. 13:10) – Łańcut (przyj. 13:59);
- 37102/3, odcinek pokrywający się Przemysł Główny (odj. 13:50) – Łańcut (przyj. 14:39);
- 38152/3, odcinek pokrywający się Przemysł Główny (odj. 13:47) – Łańcut (przyj. 14:39);
- 38154/5, odcinek pokrywający się Przemysł Główny (odj. 13:45) – Łańcut (przyj. 14:37);
- 3830/1, odcinek pokrywający się Przemysł Główny (odj. 13:44) – Łańcut (przyj. 14:33);
- 37104/5, odcinek pokrywający się Łańcut (odj. 13:44) – Rzeszów Główny (przyj. 13:55);
- 38152/3, odcinek pokrywający się Łańcut (odj. 13:44) – Rzeszów Główny (przyj. 13:55);
- 3718/9, odcinek pokrywający się Łańcut (odj. 14:00) – Rzeszów Główny (przyj. 14:11);
- 3818/9, odcinek pokrywający się Łańcut (odj. 14:00) – Rzeszów Główny (przyj. 14:11);

- 83104/5, odcinek pokrywający się Łańcut (odj. 14:26) – Rzeszów Główny (przyj. 14:38);
 - 8336/7, odcinek pokrywający się Łańcut (odj. 14:26) – Rzeszów Główny (przyj. 14:37);
 - 37102/3, odcinek pokrywający się Łańcut (odj. 14:40) – Rzeszów Główny (przyj. 14:51);
 - 38152/3, odcinek pokrywający się Łańcut (odj. 14:40) – Rzeszów Główny (przyj. 14:51)
 - 38154/5, odcinek pokrywający się Łańcut (odj. 14:38) – Rzeszów Główny (przyj. 14:49);
 - 3830/1, odcinek pokrywający się Łańcut (odj. 14:34) – Rzeszów Główny (przyj. 14:45);
 - 37104/5, odcinek pokrywający się Rzeszów Główny (odj. 13:58) – Bochnia (przyj. 15:01);
 - 38152/3, odcinek pokrywający się Rzeszów Główny (odj. 13:58) – Bochnia (przyj. 15:01);
 - 3718/9, odcinek pokrywający się Rzeszów Główny (odj. 14:17) – Bochnia (przyj. 15:13);
 - 3818/9, odcinek pokrywający się Rzeszów Główny (odj. 14:17) – Bochnia (przyj. 15:13);
 - 37102/3, odcinek pokrywający się Rzeszów Główny (odj. 14:54) – Bochnia (przyj. 16:02);
 - 38152/3, odcinek pokrywający się Rzeszów Główny (odj. 14:54) – Bochnia (przyj. 16:02);
 - 38154/5, odcinek pokrywający się Rzeszów Główny (odj. 14:52) – Bochnia (przyj. 16:01);
 - 3830/1, odcinek pokrywający się Rzeszów Główny (odj. 14:48) – Bochnia (przyj. 15:52);
 - 37102/3, odcinek pokrywający się Bochnia (odj. 16:03) – Kraków Główny (przyj. 16:26);
 - 38152/3, odcinek pokrywający się Bochnia (odj. 16:03) – Kraków Główny (przyj. 16:26);
 - 38154/5, odcinek pokrywający się Bochnia (odj. 16:02) – Kraków Główny (przyj. 16:26);
 - 3718/9, odcinek pokrywający się Bochnia (odj. 15:14) – Kraków Główny (przyj. 15:40);
 - 3818/9, odcinek pokrywający się Bochnia (odj. 15:14) – Kraków Główny (przyj. 15:40);
 - 3830/1, odcinek pokrywający się Bochnia (odj. 15:53) – Kraków Główny (przyj. 16:21);
 - 37104/5, odcinek pokrywający się Kraków Główny (odj. 15:43) – Katowice (przyj. 16:47);
 - 38152/3, odcinek pokrywający się Kraków Główny (odj. 15:43) – Katowice (przyj. 16:47);
 - 37102/3, odcinek pokrywający się Kraków Główny (odj. 16:31) – Katowice (przyj. 17:31);
 - 38152/3, odcinek pokrywający się Kraków Główny (odj. 16:31) – Katowice (przyj. 17:31);
 - 38154/5, odcinek pokrywający się Kraków Główny (odj. 16:31) – Katowice (przyj. 17:31);
 - 36100/1, odcinek pokrywający się Kraków Główny (odj. 17:54) – Katowice (przyj. 18:42);
 - 3718/9, odcinek pokrywający się Kraków Główny (odj. 15:46) – Katowice (przyj. 16:43);
 - 3818/9, odcinek pokrywający się Kraków Główny (odj. 15:46) – Katowice (przyj. 16:43);
 - 3830/1, odcinek pokrywający się Kraków Główny (odj. 16:44) – Katowice (przyj. 17:39);
 - 14012/3 (109), odcinek pokrywający się Katowice (odj. 16:59) – Chałupki Gr. (Bohumín) (przyj. 18:30);
 - 14012/3 (109), odcinek pokrywający się Katowice (odj. 16:54) – Chałupki Gr. (Bohumín) (przyj. 18:30);
 - 14012/3 (107), odcinek pokrywający się Katowice (odj. 16:53) – Chałupki Gr. (Bohumín) (przyj. 18:21);
- II. pociąg konkurencyjny LE 235 Bohumin (odj. 20:58) – Przemyśl Główny (przyj. 2:23):
- 44000 (100), odcinek pokrywający się (Bohumín) Chałupki Gr. (odj. 21:27) – Katowice (przyj. 23:02);
 - 44000 (100), odcinek pokrywający się (Bohumín) Chałupki Gr. (odj. 21:38) – Katowice (przyj. 22:59);
 - 45070/1 (403), odcinek pokrywający się (Bohumín) Chałupki Gr. (odj. 20:06) – Katowice (przyj. 22:08);
 - 44000 (100), odcinek pokrywający się (Bohumín) Chałupki Gr. (odj. 21:27) – Katowice (przyj. 23:02);
 - 73004/5 (55), odcinek pokrywający się Katowice (odj. 22:51) – Kraków Główny (przyj. 23:47);

- 73004/5 (55), odcinek pokrywający się Katowice (odj. 22:51) – Kraków Płaszów (przyj. 00:08);
- 73100/1, odcinek pokrywający się Katowice (odj. 21:44) – Kraków Główny (przyj. 22:44);
- 8316/7, odcinek pokrywający się Katowice (odj. 22:19) – Kraków Główny (przyj. 23:12);
- 73004/5 (55), odcinek pokrywający się Katowice (odj. 22:51) – Kraków Główny (przyj. 23:43).

Wskazane powyżej pociągi są uruchamiane na podstawie umowy rocznej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich („Umowa roczna na rok 2025”), zawartej w związku z postanowieniami Umowy ramowej. Mając na względzie regulacje zawarte w Umowie ramowej, PKP Intercity przewiduje dalsze wyprawianie wspomnianych powyżej pociągów w oparciu o kolejne umowy roczne, tj. zawierane na lata 2026 – 2030.

Analiza przeprowadzona w odniesieniu do pociągów uruchamianych w 2025 r. pozwala przyjąć, że dla odcinków pokrywających się ma zostać wygenerowany przychód w wysokości --- zł.

Jednocześnie uruchomienie przez Leo Express nowej usługi może spowodować zmniejszenie zakładanego przychodu o kwotę --- zł, co stanowi 0,17% całego rocznego wygenerowanego przychodu z Umowy rocznej na rok 2025. Przedstawia to tabela poniżej:

Zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów służby publicznej w 2025	Sumaryczny pełny przychód z całej zagrożonej Umowy rocznej na rok 2025	W odniesieniu do całej Umowy rocznej na rok 2025
---	---	0,17%

Jednakże, zgodnie z art. 10 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795 Prezes UTK zobowiązany jest przeanalizować złożony przez PKP Intercity materiał dowodowy pod względem całości zagrożonej ekonomicznie umowy o świadczenie usług publicznych. Prezes UTK analizuje więc możliwy wpływ na zagrożenie równowagi ekonomicznej odnoszący się do Umowy ramowej jako całości, a nie do poszczególnego połączenia czy konkretnego okresu wpływu planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego.

Zgodnie z powyższym oraz stanowiskiem przedstawionym przez PKP Intercity, wysokość całkowitej rekompensaty w Umowie ramowej szacowana jest na kwotę --- zł.

PKP Intercity prognozuje, że uruchomienie przez Leo Express planowanej nowej usługi przewozu osób może skutkować obniżeniem przychodów o --- zł w stosunku do całej Umowy ramowej (w latach 2026 – 2030, tj. w okresie planowanego wykonywania przewozów przez Leo Express). Dopiero zestawienie powyższej kwoty z wielkością rekompensaty przewidzianej w Umowie ramowej pozwoli ocenić skalę wpływu uruchomienia nowej usługi Leo Express na ww. umowę.

Po zestawieniu ze sobą powyższych wartości wpływ wnioskowanej przez Leo Express nowej usługi na Umowę ramową przedstawia się następująco:

--- zł (zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów służby publicznej) / --- zł (rekompensata z Umowy ramowej) x 100% = 0,16% (spadek % w stosunku do całej Umowy ramowej).

Przedstawia to poniższa tabela:

rok	razem szacowane zmniejszenie przychodów [w zł]	całkowita rekompensata z Umowy ramowej [w zł]	zmniejszenie przychodu w stosunku do całkowitej rekompensaty [w %]
2026	--- (190 dni)	---	0,0122
2027	--- (365 dni)		0,0282
2028	--- (366 dni)		0,0350

2029	☒--☒ (365 dni)		0,0392
2030	☒--☒ (348 dni)		0,0405
RAZEM	☒--☒		0,1554

Powyższe odniesienie spodziewanego wpływu uruchomienia nowej usługi Leo Express do całkowitego okresu obowiązywania Umowy ramowej (do całkowitej rekompensaty planowanej w okresie obowiązywania zagrożonej umowy) znajduje swoje oparcie zarówno we Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w którym PKP Intercity wskazało, że zagrożona jest równowaga ekonomiczna Umowy ramowej, jak również w treści wspomnianego już art. 10 ust. 2 zdanie 1 rozporządzenia 2018/1795.

Przywołany powyżej przepis stanowi, że przeprowadzana przez organ regulacyjny (tu: Prezesa UTK) analiza odnosi się do całości umowy, której równowaga ekonomiczna może zostać zagrożona w następstwie uruchomienia usługi komercyjnej, a nie wobec konkretnych usług realizowanych na podstawie kontraktu służby publicznej.

Ze względu na to, że Umowa ramowa została zawarta na lata 2021 – 2030, to pomimo planowanego uruchamiania przewozów przez Leo Express w latach 2026 – 2030 wymagane było zestawienie wpływu nowej usługi do całości Umowy ramowej.

Należy również zauważyć, że zgodnie z założeniami zawartymi w Umowie ramowej, kwoty wypłacanych rekompensat miesięcznie mogą podlegać aktualizacji (głównie podwyższeniu), w celu faktycznego pokrycia poniesionych przez PKP Intercity kosztów świadczenia usług publicznych w kolejowych przewozach pasażerskich. W efekcie powyższego zmniejszenie przychodu w stosunku do całkowitej rekompensaty może osiągnąć jeszcze niższe wartości finansowe i procentowe w stosunku do tych przedstawionych powyżej.

Prezes UTK zwrócił również uwagę na wzajemne relacje pomiędzy Umową ramową a każdorazową umową roczną oraz doprecyzowujący charakter tej drugiej w zakresie dotyczącym projektu rozkładu jazdy pociągów.

W § 4 ust. 6 lit. a-c Umowy ramowej zatytułowanym Zasady wykonywania Zadań stwierdzono: ☒--☒.

W istocie dopiero w umowie rocznej na dany rok powinien zostać określony roczny rozkład jazdy pociągów, uwzględniający założenia Umowy ramowej w odniesieniu do planowanych stacji początkowych i końcowych wykonywanych przewozów (załącznik nr 1 do Umowy ramowej) oraz polityki postojów (załącznik nr 8 do Umowy ramowej).

Przeprowadzona analiza potencjalnego wpływu uruchomienia nowej usługi przez Leo Express odnosiła się do pociągów, których uruchomienie zostało przewidziane w Umowie rocznej na rok 2025. W analizie przyjęto również założenie utrzymania oferty służby publicznej na co najmniej dotychczasowym poziomie. Jednocześnie nie jest możliwe jednoznaczne stwierdzenie, czy w przyszłości strony Umowy ramowej (a tym samym konkretnych umów rocznych) nie podejmą decyzji o modyfikacji (poszerzeniu albo ograniczeniu) oferty pasażerskiej. Podnieść bowiem należy, że w Umowie ramowej zawarto regulacje umożliwiające dokonanie modyfikacji pierwotnie założonej pracy eksploatacyjnej/przewozowej.

Reasumując, dostarczone przez PKP Intercity informacje, a następnie ich analiza oraz ocena przeprowadzona przez Prezesa UTK, nie pozwoliły przyjąć, że w następstwie uruchomienia nowej usługi przez Leo Express zagrożona zostanie Umowa ramowa. Prezes UTK ocenił, że w wyniku uruchomienia nowego połączenia przez Leo Express nie wystąpi istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które PKP Intercity świadczy w ramach Umowy ramowej lub na koszty netto dla właściwych podmiotów, które zawarły powyższą umowę.

Stanowisko PKP PLK z 13 marca 2026 r. dotyczące możliwości trasowania pociągów Leo Express

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 27 lutego 2026 r. PKP PLK w piśmie z 13 marca 2026 r. przedstawiła informacje dotyczące planowanego uruchomienia przez Leo Express nowej usługi kolejowej przewozów pasażerskich na trasie międzynarodowej Przemyśl Główny – Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof – Przemyśl Główny.

Zgodnie z art. 10 ust. 5 lit. c rozporządzenia 2018/1795 organ regulacyjny ocenia także wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych.

Powyższe uzasadniało konieczność wzięcia pod uwagę złożonego do postępowania stanowiska PKP PLK, która to posiada status zarządcy infrastruktury kolejowej. Stosownie do definicji zawartej w art. 4 pkt 7 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca infrastruktury jest podmiotem odpowiedzialnym za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiotem, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora.

Uprawnienia i obowiązki zarządcy infrastruktury uregulowane zostały w art. 5 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, a należą do nich między innymi udostępnianie infrastruktury kolejowej, świadczenie usług z tym związanych i pobieranie z tego tytułu opłat, a także prowadzenie ruchu kolejowego. Stosownie do brzmienia art. 5 ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym: „Zadania, o których mowa w ust. 1 pkt 1–2, w szczególności w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej, są wykonywane przez zarządcę w sposób przejrzysty, zapewniający niedyskryminujące traktowanie aplikantów i przewoźników kolejowych oraz uniemożliwiający konflikt interesów”.

Przywołane regulacje prawne uzasadniają konieczność oceny przez Prezesa UTK twierdzeń zarządcy infrastruktury. Zgodnie z nimi przedłożony przez Leo Express we Wniosku projekt rozkładu jazdy nie jest możliwy do realizacji, bez zmian w trasowaniu na wnioskowanej trasie pociągów uruchamianych przez PKP Intercity. Okoliczności te uzasadniają wzięcie pod uwagę przez Prezesa UTK kwestii przepustowości.

PKP PLK w swoim stanowisku przedstawiła informacje dotyczące średniego procentowego wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej dla planowanej nowej usługi Leo Express, które przedstawiają się następująco:

Nr linii	Odcinki linii kolejowych i części odcinków	Zdolność całkowita [liczba tras w dobie]		Zdolność wykorzystana [liczba tras w dobie]		% wykorzystania	
		N	P	N	P	N	P
91	Kraków Główny – Kr. Płaszów Kpa	230	170	83	83	36	49
91	Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów	221	196	31	91	14	46
91	Kraków B.PZS R39 – Podłęże R101	163	163	67	67	41	41
91	Podłęże – Kłaj	171	172	71	66	42	38
91	Kłaj – Bochnia	171	181	73	67	43	37
91	Bochnia – BrzeskoOkocim GT	146	149	72	69	49	46
91	Brzesko Okocim – Biadoliny	180	153	71	68	39	44
91	Biadoliny – Bogumiłowice	165	182	70	69	42	38
91	Bogumiłowice – Tarnów Mościce	186	188	71	69	38	37
91	Tarnów Mościce – Tarnów	186	202	73	74	39	37
91	Tarnów – Tarnów Wschód	221	171	48	47	22	27
91	Tarnów Wschód – Wola Rzędzińska	167	182	50	51	30	28
91	Wola Rzędzińska – Czarna Tarn.Podg	165	145	50	49	30	34

91	Czarna Tarn.Podg – Dębica	154	185	50	49	32	26
91	Dębica – Ropczyce	181	164	55	50	30	30
91	Ropczyce – Sędziszów Młp.	189	188	56	50	30	27
91	Sędziszów Młp. – Trzciana	176	141	55	50	31	35
91	Trzciana – Rzeszów Gł. GT	131	125	55	50	42	40
91	Rzeszów Główny – Strażów	189	168	65	59	34	35
91	Strażów – Łańcut	186	204	65	59	35	29
91	Łańcut – Rogóźno k/Łańc.	190	180	64	59	34	33
91	Rogóźno k/Łańc. – Przeworsk Pk	196	169	59	54	30	32
91	Przew.T.PZS R112 – Jarosław	149	176	53	50	36	28
91	Jarosław – Munina	182	155	56	54	31	35
91	Munina – Radymno	156	157	52	47	33	30
91	Radymno – Żurawica ŻrA	150	133	52	46	35	35
91	Żurawica ŻrC – Przemyśl Główny	153	181	41	41	27	23
133	Jaw. Szczakowa – Pieczyska	207	169	67	76	32	45
133	Pieczyska – Trzebinia GT	150	143	74	80	49	56
133	Trzebinia – Krzeszowice	167	163	106	105	63	64
133	Krzeszowice – Zabierzów	180	164	108	108	60	66
133	Zabierzów – Kraków Mydlniki	179	176	109	110	61	62
133	Kraków Mydlniki – Kraków Gł. KGA	125	117	85	84	68	72
134	Jaw. Szczakowa – Długoszyn	197	155	52	51	26	33
134	Długoszyn – Sosnowiec Jęzor	157	172	83	77	53	45
134	Sosnowiec Jęzor – Mysłowice	172	191	68	59	40	31
138	Mysł. MwB R166 – Kat.Zawodzie	94	87	70	37	74	43
138	Kat.Zawodzie – Katowice	198	219	101	98	51	45

139	Katowice – Brynów	202	164	78	75	39	46
139	Brynów – Katowice Ligota	172	233	78	75	45	32
139	Katowice Ligota – Mąkołowiec	205	151	64	69	31	46
139	Mąkołowiec – Tychy	164	201	69	70	42	35
169	Tychy – Łaziska Średnie	86		55		64	
169	Łaziska Średnie – O. Jaśkowice	78		57		73	
140	O. Jaśkowice – Czerwionka	140		70		50	
140	Czerw. PZS R20 – Leszczyny	155		70		45	
140	Leszczyny – Kamień	106	132	61	60	58	45
140	Kamień – Rybnik	106	132	61	60	58	45
173	Rybnik RbC – Jejkowice	125	116	49	46	39	40
173	Jejkowice – Sumina	116	105	49	47	42	45
140	Sumina – Szymocice	121	116	48	45	40	39
140	Szymocice – Nędza Wieś	121	116	48	45	40	39
140	Nędza Wieś – Nędza	157	158	31	32	20	20
151	Nędza – Racibórz Markow.	119	121	58	58	49	48
151	Racibórz Markow. – Racibórz	118	135	58	58	49	43
151	Racibórz RB – Krzyżanowice	79	89	42	44	53	49
151	Krzyżanowice – Chałupki	90	110	42	44	47	40

Dane pochodzą z załącznika nr 1 do pisma PKP PLK z 13 marca 2026 r.

Z powyższych informacji wynika, że najbardziej wykorzystanymi odcinkami na trasie Przemysł Główny – Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof – Przemysł Główny, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, są odcinki Mysłowice (posterunek odgałęźny MwB R166) – Katowice Zawodzie (w 74%) oraz Łaziska Średnie – Orzesze Jaśkowice (w 73%).

Ponadto PKP PLK przedstawiła stanowisko, zgodnie z którym wytrasowanie pociągów Leo Express zgodnie z przedłożonym projektem rozkładu jazdy może wymagać wprowadzenia kilkuminutowych zmian w trasach pociągów PKP Intercity lub zmian w projekcie rozkładu jazdy przekazanych przez Leo Express.

Jednocześnie PKP PLK poinformowała o prowadzonych oraz planowanych pracach modernizacyjnych na wnioskowanej przez Leo Express trasie:

1. „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, etap I: linia E 65 na odcinku Będzin - Katowice Szopienice Płd. – Katowice – Katowice Piotrowice w trakcie realizacji robót; Planowany termin zakończenia robót budowlanych na zadaniach: LOT A1 odc. Będzin – Sosnowiec Główny - Katowice Szopienice Płd. to sierpień 2027;

2. LOT A odc. Katowice Szopienice Płd. – Katowice – Katowice Piotrowice to kwiecień 2029 (jest to realny, planowany termin zakończenia robót budowlanych, zgodnie z Umową pierwotną zadanie miało zakończyć się w kwietniu 2028, a same roboty budowlane w grudniu 2027);
3. Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I Linia E 65 na odcinku Tychy - Most Wisła aktualnie prowadzone są roboty budowlane związane z kompleksową modernizacją. W ramach Umowy zawartej z Wykonawcą robót, zakończenie prac planowane jest w połowie 2027 roku. Na odcinku Katowice Piotrowice - Tychy trwają prace projektowe, realizacja robót planowana po 2027 planowane do wykonania roboty budowlane w latach 2028-2031, po wcześniejszym pozyskaniu finansowania na ten cel;
4. W ramach zadania „Prace na liniach kolejowych nr 140 i 169 na odcinku Orzesze – Tychy”, aktualnie trwają prace przygotowawcze do ogłoszenia przetargu, który jest zaplanowany na ten rok. Roboty budowlane są zaplanowane na lata 2027-2029 i obejmować będą m.in. przebudowę stacji, modernizację peronów, przejazdów, urządzeń SRK, sieci trakcyjnej i budowę/przebudowę przystanków osobowych;
5. Rewitalizacja obiektów inżynierskich na szlaku Leszczyny - Rybnik linii kolejowej nr 140 - wraz z robotami towarzyszącymi lata realizacji: 2028;
6. Dostosowanie stacji Czerwionka na linii kolejowej nr 140 do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się wraz z modernizacją układu torowego lata realizacji: 2028;
7. Zwiększenie zdolności przepustowej linii kolejowej nr 140 na odc. Katowice Ligota – Orzesze Jaśkowice poprzez budowę drugiego toru i dodatkowych przystanków osobowych;
8. Prace na ciągu E 59 - linia kolejowa nr 151 Kędzierzyn Koźle - Chałupki, wraz ze stacją Kędzierzyn Koźle lata realizacji robót: możliwe 2027 – 2030, pod warunkiem zapewnienia źródła finansowania;
9. „Prace na odcinku Katowice Zawodzie – Mysłowice – Sosnowiec Jęzor wraz z dobudową torów aglomeracyjnych oraz na obwodnicach towarowych GOP na odc. Katowice Muchowiec – Chorzów Stary – Piekary Śl. Szarlej – Radzionków wraz z przyległymi łącznicami” w ramach projektu inwestycyjnego pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 138 na odcinku Katowice – podg. Szabelnia – Mysłowice”, która obejmuje swym zakresem opracowanie Studium Wykonalności oraz dokumentację projektową dla stacji Mysłowice. Obecnie brak dokumentacji projektowej oraz zapewnionego źródła finansowania, wskazanie jednoznacznego terminu realizacji robót na chwilę obecną nie jest możliwe. Zgodnie z aktualnym harmonogramem realizacji, planowany termin zakończenia umowy zaplanowano na 01.02.2027 r. Realizacja robót budowlanych w ramach w/w zadań inwestycyjnych ujęte są na liście rezerwowej Krajowego Programu Kolejowego (KPK);
10. Prace na linii kolejowej nr 179 na odcinku Tychy – Bieruń Stary. Aktualnie trwają prace przygotowawcze do ogłoszenia przetargu, który jest zaplanowany na 04.2026. Roboty budowlane są zaplanowane na lata 2027-2029, które będą obejmować kompleksową wymianę nawierzchni, wymianę/zabudowę sieci trakcyjnej, wymianę i modernizację urządzeń, przejazdów, peronów. Celem projektu jest poprawa funkcjonalności i parametrów eksploatacyjnych, w tym skrócenie czasu przejazdu oraz zwiększenie dostępności transportu kolejowego w województwie śląskim i aglomeracji.
11. „Prace na ciągu E 30 - linie kolejowe nr 91 i 92 na odcinku Rzeszów - Medyka (granica państwa) - prace projektowe.” Finansowanie w ramach CEF2. Trwają prace nad dokumentacją projektową na odcinku linii kolejowej nr 91 od Rzeszowa do granicy państwa oraz nr 92 na całej długości od Przemyśla do Medyki. Zawarta umowa przewiduje zakończenie prac projektowych i uzyskanie decyzji administracyjnych do końca 2027r. Uzyskane w ramach przedmiotowej umowy dokumenty i decyzje administracyjne umożliwią ogłoszenie postępowania przetargowego na realizację robót budowlanych. Na chwilę obecną brak jest zapewnienia finansowego umożliwiającego realizację robót budowlanych;
12. Zabudowany system ETCS poziom 2 na linii kolejowej nr 91 odcinek Podłęże – Rzeszów. Zezwolenie na dopuszczenie wydane przez Prezesa UTK w grudniu 2025 r. (Planowane uruchomienie 2Q/3Q 2026 r.);
13. Planowany do zabudowy system ETCS poziom 2 na liniach kolejowych nr 91; 133 i 134 odcinek Podłęże – Jaworzno Szczakowa. Zabudowa systemu ETCS L2 planowana w latach 2026 – 2030.
14. Odcinek LK nr 93 od Czechowice Dziedzice Rozjazd 830/831 przez podg. Bronów – Chybie – Pruchna – Zebrzydowice – granica państwa, trwają prace, jesteśmy przed podpisaniem aneksu do umowy z Wykonawcą realny termin wykonania prac to czerwiec 2028”.

Analizując stanowisko PKP PLK, Prezes UTK zwrócił uwagę na to, że choć konieczne są kilkuminutowe przesunięcia pociągów PKP Intercity, zdolność przepustowa na trasie Przemyśl Główny – Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof – Przemyśl Główny, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wciąż pozwala na uruchomienie dodatkowych połączeń kolejowych.

W rozstrzygnięciu Prezes UTK wziął również pod uwagę przekazane przez PKP PLK informacje dotyczące modernizacji infrastruktury kolejowej, czego wyrazem są określone w sentencji decyzji klauzule umożliwiające zmianę trasy lub godzin uruchamiania połączeń z zastrzeżeniem, że nastąpią one z przyczyn niezależnych od Leo Express. Ponadto, zgodnie z warunkami decyzji, prace modernizacyjne lub remontowe nie mogą powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego Rzeczypospolitej Polskiej.

Stanowisko Leo Express z 27 kwietnia 2026 r. dotyczące odpowiedzi na zastrzeżenia PKP Intercity odnośnie do taboru oraz PKP PLK odnośnie do trasowania pociągów

Leo Express w piśmie z 27 kwietnia 2026 r. odniósł się do wątpliwości PKP Intercity dotyczących zasobów taborowych w zakresie możliwości realizacji wnioskowanej oferty przewozowej. Zgodnie z przekazanym stanowiskiem: „w celu zapewnienia obsługi wskazanej linii spółka Leo Express będzie dysponować pojazdami trakcyjnymi serii Siemens Vectron oraz wagonami pasażerskimi, które znajdują się w jej dyspozycji”. Leo Express zaznaczył także, że pojemność składu będzie elastycznie dostosowana do aktualnego popytu.

Przekazane przez Leo Express informacje są spójne ze złożonym Wnioskiem.

W odniesieniu do stanowiska PKP PLK dotyczącego ograniczonej przepustowości linii kolejowych wskazanych we Wniosku, Leo Express wskazał, że dopuszcza możliwość wprowadzenia zmian w godzinach kursowania z uwagi na warunkowania eksploatacyjne oraz ograniczenia przepustowości infrastruktury. Jak wynika z przekazanego stanowiska: „W odniesieniu do projektu rozkładu jazdy wskazujemy, że z perspektywy przewoźnika jest to przede wszystkim połączenie międzynarodowe. Przy ustalaniu godzin kursowania uwzględniamy zatem w szczególności atrakcyjność połączeń dla pasażerów pomiędzy Republiką Czeską a Niemcami, w tym powiązania z określonymi godzinami przyjazdów do pierwszego punktu granicznego, którym jest stacja Petrovice u Karviné”.

Leo Express nie dokonał ostatecznie modyfikacji Wniosku w toku toczącego się przed Prezesem UTK postępowania. Wobec powyższego zakres przedmiotowy niniejszego postępowania, w tym planowane typy pojazdów oraz trasa, na której mają być wykonywane nowe przewozy kolejowe, pozostały bez zmian.

Stanowisko Leo Express z 17 marca 2026 r. oraz 27 maja 2026 r. dotyczące odpowiedzi na zastrzeżenia ÚOHS w sprawie trybu realizacji przewozów objętych Wnioskiem na terytorium Republiki Czeskiej

W celu wyjaśnienia powstałych niespójności dla trasy międzynarodowej proponowanej nowej usługi, Leo Express w piśmie z 17 marca 2026 r. oświadczył, że wnioski dotyczące realizacji przewozów na trasach Frankfurt – Praga oraz Praga – Przemyśl zostały złożone do właściwego czeskiego organu regulacyjnego w dniu 14 czerwca 2023 r. Jak wynika z przedłożonych wyjaśnień, na terytorium Republiki Czeskiej Leo Express planuje realizować przewozy w oparciu o uzyskane na tej podstawie zezwolenia, obejmujące wskazane relacje. Docelowo Leo Express zamierza połączyć wskazane usługi w jedną linię komunikacyjną Frankfurt – Przemyśl.

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 6 maja 2026 r. i ponowne wezwanie z 20 maja 2026 r., dotyczące wyjaśnienia braku formalnego powiadomienia ÚOHS o planowanej działalności Leo Express na trasie międzynarodowej Przemyśl Główny – Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof – Przemyśl Główny w okresie od 25 czerwca 2026 r. do 14 grudnia 2030 r., Leo Express złożył dodatkowe stanowisko w sprawie. Zgodnie z przedłożonym do Prezesa UTK oświadczeniem, Leo Express stoi na stanowisku, że zgłoszenie planowanej usługi międzynarodowej zostało dokonane prawidłowo oraz terminowo, zgodnie z właściwymi przepisami prawa europejskiego i krajowego. Jak zaznaczył Leo Express, w przypadku wskazanego wniosku o przyznanie otwartego dostępu obejmującego terytorium Republiki Czeskiej, nie doszło do zmiany istotnych warunków lub parametrów zgłoszonej usługi.

Według art. 12 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795: „Po otrzymaniu powiadomienia wnioskodawcy o zamiarze rozpoczęcia nowych międzynarodowych przewozów pasażerskich organ regulacyjny informuje inne organy regulacyjne właściwe dla trasy proponowanej nowej usługi. Te właściwe organy regulacyjne sprawdzają otrzymane informacje i informują się wzajemnie o wszelkich niespójnościach”.

Prezes UTK wziął pod uwagę, że wnioskowane przez Leo Express połączenie obejmuje trasę międzynarodową, przebiegającą przez terytorium kilku państw, w tym Republiki Czeskiej. Zgodnie z ww. przepisem, w przypadku takich tras konieczne jest współdziałanie organów regulacyjnych z innymi państwami członkowskimi, aby zapewnić pełną zgodność z regulacjami międzynarodowymi i krajowymi. W konsekwencji Prezes UTK stosownie do dyspozycji art. 12 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 powiadomił właściwe organy regulacyjne i podjął działania mające na celu wyjaśnienie powstałych niespójności.

Przeprowadzając badanie równowagi ekonomicznej, Prezes UTK analizuje również regulacje wynikające z art. 10 ust. 5 rozporządzenia 2018/1795: „Organ regulacyjny ocenia również:

- a) korzyści netto dla klientów wynikające z nowych kolejowych przewozów pasażerskich w krótkim i średnim okresie,
- b) wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na wyniki i jakość przewozów kolejowych,

c) wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych”.

We Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej PKP Intercity wskazało, że planowane do uruchomienia przez Leo Express połączenia komercyjne będą stanowiły ofertę konkurencyjną wobec połączeń realizowanych w ramach Umowy ramowej, w szczególności z uwagi na częściowe pokrywanie się tras oraz godzin kursowania z pociągami zamawianymi przez organizatora publicznego transportu zbiorowego. PKP Intercity wyraziło również wątpliwość dotyczącą zasobów taborowych posiadanych przez Leo Express w zakresie możliwości realizacji wnioskowanej oferty przewozowej.

Prezes UTK, odnosząc się do powyższego stanowiska, wskazuje, że sama częściowa zbieżność przebiegu tras oraz godzin kursowania nie przesądza jeszcze o wzajemnym wykluczaniu się usług ani o automatycznym przejściu pasażerów przez kolejnego przewoźnika.

Nowa usługa Leo Express obejmowałaby dalekobieżne połączenie na trasie Przemysł Główny – Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof – Przemysł Główny, przeznaczone dla pasażerów oczekujących bezpośredniego przejazdu między tymi miastami, co może być szczególnie atrakcyjne dla turystów i osób planujących szybki transfer międzynarodowy.

Analizując pozostałe aspekty wiążące się z uruchomieniem nowej usługi, Prezes UTK zauważył również, że połączenie Leo Express na trasie Przemysł Główny – Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof – Przemysł Główny może mieć nie tylko charakter komercyjny, lecz także uzupełniający wobec obecnej oferty przewozowej. Uruchomienie nowego połączenia kolejowego może również skutkować wzrostem liczby nowych pasażerów. Prezes UTK, wydając niniejszą decyzję, wziął pod uwagę stopień korzystania z połączeń kolejowych w różnych regionach kraju, w wyniku czego stwierdził, że wskaźnik wykorzystania kolei rośnie wraz z lepszym dopasowaniem oferty przewozowej do potrzeb podróżnych. Trzeba bowiem zauważyć, że oferta przewozowa, która nie zapewnia połączeń odpowiadających podróżnym, zniechęca do brania pod uwagę możliwości przejazdu danym środkiem transportu. Tym samym uruchomienie dodatkowych połączeń na danej trasie w godzinach stanowiących uzupełnienie oferty połączeń służby publicznej przyczyni się do wzrostu atrakcyjności połączeń kolejowych i tym samym do zwiększenia potoków podróżnych ogółem.

Działania polegające na uruchamianiu dodatkowych połączeń kolejowych mogą w praktyce spowodować wzrost w zakresie liczby podróży odbywanych średniorocznie w Polsce (np. z powodu uatrakcyjnienia oferty przewozowej, czy zwiększenia dostępności transportowej kolei). Z tego względu pozytywnie należy ocenić inicjatywy zmierzające do uruchamiania połączeń stanowiących rozwinięcie podstawowej oferty realizowanej przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

W ocenie Prezesa UTK dobrą praktyką jest planowanie i organizowanie transportu zbiorowego nie tylko w obrębie jednego województwa, ale także we współpracy z innymi samorządami. Usługa Leo Express, pomimo oferowania przejazdów na zasadach komercyjnych, może faktycznie przyczynić się do realizacji wspomnianych dobrych praktyk. Ponadto Prezes UTK wskazuje, że funkcjonowanie kilku przewoźników na tej samej sieci kolejowej jest zjawiskiem powszechnym.

W konsekwencji Prezes UTK uznał, że w swojej argumentacji PKP Intercity nie wykazało w sposób dostateczny, iż uruchomienie połączeń komercyjnych przez Leo Express doprowadzi do naruszenia równowagi ekonomicznej Umowy ramowej ani do pogorszenia jakości usług świadczonych w ramach publicznego transportu zbiorowego na obszarze województw: podkarpackiego, małopolskiego i śląskiego.

Odnosząc się do argumentu dotyczącego zasobów taborowych, Prezes UTK wskazuje, że Leo Express we Wniosku w sposób klarowny określił planowane typy pojazdów, którymi będą realizowane przejazdy na wnioskowanej trasie. Zgodnie z Wnioskiem Leo Express zadeklarował realizację przewozów lokomotywą serii Vectron zestawioną z 5-10 wagonami pasażerskimi, jednocześnie wskazując, że liczba wagonów będzie dostosowywana dynamicznie do popytu. Informacje z Wniosku Leo Express potwierdził w piśmie z 27 kwietnia 2026 r.

W ramach przeprowadzonej analizy Prezes UTK wziął pod uwagę także dane dotyczące organizacji przewozów kolejowych, które zostały opublikowane przez Urząd.

W 2025 r. kolej na terenie Rzeczypospolitej Polskiej obsłużyła 438,97 mln pasażerów⁷. W porównaniu do danych z 2024 r. to wynik wyższy o 31,4 mln (+7,7%). W 2025 r. pociągi pasażerskie wypracowały prawie 30,7 mld pasażerokilometrów pracy przewozowej, co jest wynikiem wyższym o 2,2 mld pasażerokilometrów (+7,8%) rok do roku. W przypadku pracy eksploatacyjnej, która wyniosła 225,3 mln pociągokilometrów, wzrost wyniósł 19,8 mln pociągokilometrów (+9,6%). Średnia odległość na jaką pasażer podróżował koleją w 2025 r. to 69,9 km. Jest to wartość

⁷ źródło: „Podsumowanie 2025 r. w przewozach pasażerskich i towarowych”, dostępne na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/22862,Podsumowanie-2025-r-w-przewozach-pasazerskich-i-towarowych.html>

bardzo zbliżona do wyniku z 2024 r., gdy odnotowano niemal identyczny wynik. Leo Express obsłużył 25 tys. pasażerów w 2025 r. wobec 11,7 tys. pasażerów w 2024 r. (+113,1%).

Prezes UTK dokonał analizy wykorzystania połączeń kolejowych w województwach, w których Leo Express zaplanował umiejscowienie stacji zatrzymania, tj. w województwach: podkarpackim, małopolskim i śląskim, na podstawie danych⁸ Urzędu za lata 2021–2025. Analiza danych dotyczących liczby oraz udziału odprawionych pasażerów, a także wskaźnika wykorzystania kolei, pozwala na określenie trendów w zakresie korzystania z transportu kolejowego w analizowanym okresie. Uwzględnienie dostępnych danych wskazuje na istotne zmiany zarówno w liczbie przewiezionych pasażerów, jak i w stopniu wykorzystania transportu kolejowego w tych województwach.

W analizowanym okresie udział odprawionych pasażerów w województwie podkarpackim w 2021 r. wyniósł 1,56%, w 2022 r. – 1,93%, w 2023 r. – 2,25%, natomiast w 2024 r. ukształtował się na poziomie 2,33%. W 2025 r. udział ten wyniósł 2,35%. Dane te świadczą o umiarkowanym, lecz systematycznym wzroście udziału pasażerów do 2025 r.

Województwo małopolskie charakteryzuje się większym udziałem odprawionych pasażerów. W 2021 r. wyniósł on 5,22%, w 2022 r. – 6,15%, w 2023 r. – 7,02%, w 2024 r. – 8,40%, a w 2025 r. – 8,62%. Dane te dowodzą stabilnie wysokiego poziomu wykorzystania usług kolejowych w województwie małopolskim jego istotną rolę w krajowym systemie przewozów pasażerskich.

Udział odprawionych pasażerów w województwie śląskim w 2021 r. wyniósł 7,88%, w 2022 r. – 7,90%, w 2023 r. – 7,84%, w 2024 r. – 7,34%, a w 2025 r. ukształtował się na poziomie 6,60%. Tendencja obserwowana w latach 2021 – 2023 dowodzi zwiększającej się popularności kolei w regionie, natomiast wartości z 2024 – 2025 r. świadczą o utrzymaniu się wskaźnika na wysokim poziomie.

Dane zgromadzone przez Prezesa UTK świadczą o występującej potrzebie i potencjale do rozwoju międzywojewódzkiego ruchu przewozowego w regionach Rzeczypospolitej Polskiej, objętych Wnioskiem, a także dalszego zwiększania znaczenia połączeń dalekobieżnych, w tym na wnioskowanej przez Leo Express trasie.

Prezes UTK w toku niniejszego postępowania zwrócił również uwagę na wielkość postojów handlowych wskazanych we Wniosku, na których planowane jest zatrzymywanie pociągów w związku z uruchamianiem nowej usługi Leo Express. Zgodnie z danymi Prezesa UTK⁹ w zestawieniu stacji o największej dobowej wymianie pasażerskiej w 2024 r., na których zatrzymywał się więcej niż jeden przewoźnik kolejowy, dane dotyczące wybranych największych stacji zamieszczonych w projekcie rozkładu jazdy Leo Express, prezentowały się następująco:

- Kraków Główny – 73490,
- Katowice – 44610.

Zgromadzone dane pozwalają stwierdzić, że ww. stacje, przewidziane dla postojów w planowanej nowej usłudze Leo Express, zajmują wysokie miejsca w rankingu stacji o największej dobowej wymianie pasażerskiej na terenie Rzeczypospolitej Polskiej. Tym samym uruchamianie połączenia wnioskowanego przez Leo Express może przyczynić się do wzrostu wykorzystania wyżej wymienionych węzłów przesiadkowych dla ruchu ponadregionalnego.

Prezes UTK dokonał także analizy wykorzystania połączeń kolejowych w województwach: podkarpackim, małopolskim i śląskim na podstawie danych¹⁰ dotyczących liczby odprawionych pasażerów, udziału procentowego tych województw w ogólnej liczbie przewiezionych pasażerów oraz wskaźnika wykorzystania kolei w latach 2023–2024.

W 2024 r. średni krajowy wskaźnik wykorzystania kolei wyniósł 10,8, przekraczając poziom dwucyfrowy po raz pierwszy od 1997 r. Poziom powyżej średniej krajowej odnotowano wyłącznie w przypadku czterech województw: pomorskiego, mazowieckiego, dolnośląskiego oraz wielkopolskiego.

Województwo małopolskie charakteryzuje się wysokim poziomem wykorzystania kolei. Liczba odprawionych pasażerów wzrosła z 26,3 mln w 2023 r. do 34,3 mln w 2024 r., co oznacza dynamikę wzrostu na poziomie 30,4%.

Województwo podkarpackie charakteryzuje się niższym, lecz stabilnym poziomem wykorzystania kolei. Liczba odprawionych pasażerów wzrosła z 8,4 mln w 2023 r. do 9,5 mln w 2024 r., co oznacza dynamikę wzrostu na poziomie 12,6%. Jednocześnie województwo podkarpackie jest jedynym, w którym wskaźnik wykorzystania kolei wzrósł w każdym analizowanym kwartale 2024.

⁸ źródło: dane statystyczne dot. przewozów pasażerskich w województwach, dostępne na stronie internetowej Urzędu pod adresem:

<https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/przewozy-pasazerskie-w-wojewod/22679,Przewozy-pasazerskie-w-wojewodztwach.html>

⁹ źródło: dane statystyczne dot. wymiany pasażerskiej na stacjach, dostępne na stronie internetowej Urzędu pod adresem:

<https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/wymiana-pasazerska-na-s/22403,Przewozy-pasazerskie.html>

¹⁰ źródło: opracowanie Urzędu pn. „Przewozy pasażerskie w województwach w 2024 r. Porównanie danych na przestrzeni lat 2023-2024”, dostępne na stronie internetowej Urzędu pod adresem <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/22304,Przewozy-pasazerskie-w-wojewodztwach-w-2024-r-Porownanie-danych-na-przestrzeni-l.html>

Wskaźnik wykorzystania kolei w województwie śląskim również wykazuje tendencję wzrostową – z poziomu 6,8 w 2023 r. do 6,9 w 2024 r.

Reasumując, z roku na rok wykorzystanie kolei jest coraz większe, a coraz lepsza i rozszerzająca się oferta przewozowa będzie wpływać w dalszym ciągu pozytywnie na ten trend.

Jednocześnie należy podkreślić, że w poddanych analizie województwach, tj. podkarpackim, małopolskim i śląskim stosunkowo mały odsetek stanowią przejazdy o charakterze dalekobieżnym. Większość ruchu pasażerskiego, realizowanego transportem kolejowym, to przejazdy aglomeracyjne lub regionalne.

W województwie podkarpackim udział przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych w całym 2024 r. wyniósł 62,1%. W podziale na poszczególnych przewoźników największy udział posiadały „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. (99%) oraz POLREGIO S.A. (0,1%).

W województwie małopolskim udział przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych w 2024 r. wyniósł 76,7%. W podziale na poszczególnych przewoźników największy udział posiadały „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. (51%), POLREGIO S.A. (46%) oraz Koleje Śląskie sp. z o.o. (3%).

W województwie śląskim udział przewoźników regionalnych i aglomeracyjnych w 2024 r. wyniósł aż 81,1%. W podziale na poszczególnych przewoźników największy udział posiadały Koleje Śląskie sp. z o.o. (87,1%), POLREGIO S.A. (12,9%).

Powyższe dane potwierdzają, że zwiększenie liczby połączeń o charakterze dalekobieżnym, np. poprzez uruchomienie połączenia kolejowego wnioskowanego przez Leo Express, powinno przynieść pozytywny efekt dla potencjalnego pasażera. Tym samym należy stwierdzić, że uruchomienie dodatkowych pociągów przez Leo Express, zapewniających bezpośrednie połączenie pomiędzy Przemyślem a Frankfurtem, stanowić będzie istotny element poprawy obecnej oferty przewozowej w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W rezultacie spodziewany jest wzrost zainteresowania podróżnych transportem kolejowym w regionach, przez które przebiega trasa wnioskowanego połączenia.

Nowa usługa Leo Express może stanowić dodatkową ofertę dla osób planujących podróże w celach turystycznych, uzupełniając dotychczasową ofertę przewoźników kolejowych. W ocenie Prezesa UTK usługa Leo Express powinna przede wszystkim stanowić odpowiedź na potrzeby pasażerów podróżujących pomiędzy stacjami znajdującymi się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, Niemiec oraz Republiki Czeskiej.

Jednocześnie oczekuje się, że uruchomienie połączenia Leo Express nie spowoduje ujemnych następstw dla połączeń realizowanych w ramach służby publicznej. Prezes UTK zauważył, że uruchomienie nowego połączenia kolejowego może skutkować poprawą jakości świadczonych usług również w przewozach dotowanych. Projektowane połączenie powinno mieć charakter uzupełniający, a nie konkurencyjny wobec dotychczasowej oferty przewozów pasażerskich.

Odnosnie do wpływu nowych kolejowych przewozów pasażerskich na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych, Prezes UTK zauważył już przy przedstawieniu stanowiska PKP PLK z 13 marca 2026 r., że wykazana przepustowość odcinków linii kolejowych na trasie międzynarodowej Przemyśl Główny – Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof – Przemyśl Główny pozostawia jeszcze możliwości zwiększenia jej wykorzystania. Stwierdzić należy, że poza ewentualnymi kilkuminutowymi przesunięciami pociągów innych przewoźników, wytrasowanie dodatkowego połączenia Leo Express nie wpłynie znacząco na obecną przepustowość na ww. trasie.

Mając na uwadze całokształt zebranego w sprawie materiału dowodowego, na podstawie art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zobowiązany był wydać decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na trasie międzynarodowej Przemyśl Główny – Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof – Przemyśl Główny, realizowanego liniami kolejowymi nr 91, 133, 134, 138, 139, 140, 151, 169, 173, 479, 593, 679 od 25 czerwca 2026 r. do 14 grudnia 2030 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2029/2030, na warunkach określonych w niniejszej decyzji.

Zgodnie z treścią art. 29c ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym: „W decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo o przyznaniu ograniczonego dostępu określa się w szczególności:

- 1) aplikanta, jego siedzibę i adres;
- 2) trasy, na których mają być realizowane przewozy;
- 3) okres, na jaki decyzja zostaje wydana;
- 4) warunki oraz zakres korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej”.

Przepis art. 29c ust. 7 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym obliuguje Prezesa UTK do określenia w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu warunków oraz zakresu korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej.

Prezes UTK określił częstotliwość kursowania na wnioskowanej trasie w wymiarze: 1 pary pociągów na dobę w pełnej relacji Przemyśl Główny – Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof – Przemyśl Główny, przewozy realizowane codziennie, zgodnie z projektem rozkładu jazdy pociągów wskazanym w załącznikach nr 1 i 2.

W ocenie Prezesa UTK, skoro Leo Express złożył wniosek o przyznanie otwartego dostępu na wykonywanie nowych przewozów kolejowych na trasie Przemyśl Główny – Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof – Przemyśl Główny, to niecelowe byłoby działanie polegające na wykonywaniu połączeń w krótszej relacji. Prezes UTK zauważa, że takie działanie mogłoby godzić nie tylko w prawidłowość przeprowadzonego postępowania przez organ regulacyjny oraz ocenę ewentualnie zgłoszonych wniosków przez podmioty uprawnione, ale również w interes potencjalnych podróżnych. Powyższe uzasadnia także zobowiązanie do uruchomienia nowego połączenia pasażerskiego w częstotliwości oraz terminach wynikających z decyzji, które jednocześnie są zgodne z Wnioskiem Leo Express.

Prezes UTK ustalił, że dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów na następujących stacjach lub przystankach na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej: Przemyśl Główny, Przemyśl Zasanie, Radymno, Jarosław, Przeworsk, Łańcut, Rzeszów Główny, Sędziszów Małopolski, Ropczyce, Dębica, Tarnów, Brzesko Okocim, Bochnia, Kraków Płaszów, Kraków Główny, Mysłowice, Katowice, Katowice Ligota, Tychy.

Zgodnie ze złożonym przez Leo Express Wnioskiem przewozy realizowane na trasie Przemyśl Główny – Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof – Przemyśl Główny, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, będą realizowane przy pomocy lokomotywy serii Vectron oraz 5-10 wagonów pasażerskich. Do realizacji powyższej usługi zezwala się na wykorzystywanie wyłącznie taboru spełniającego warunki techniczne, środowiskowe i eksploatacyjne określone przez zarządcę infrastruktury dla poszczególnych linii kolejowych.

Prezes UTK w pkt II sentencji decyzji określił dopuszczalne odstępstwa w warunkach oraz zakresie korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej na podstawie niniejszej decyzji.

Uruchamianie połączeń w krótszej relacji niż wynika to z pkt I sentencji niniejszej decyzji zostało zastrzeżone dla zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

Jednocześnie Prezes UTK stwierdził, że nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku, zawierającego uzasadnienie, od organizatora publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, realizującego zadania w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji/przystanku,
- b) ustalonych w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej w celu zachowania cykliczności rozkładu jazdy pociągów przewoźników kolejowych,
- c) w przypadku wystąpienia zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

Prezes UTK zastrzegł, że podczas realizacji usługi przyznanej niniejszą decyzją dopuszczalne jest korzystanie z tras przebiegających liniami kolejowymi innymi niż wymienione w decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od Leo Express (np. w związku z ograniczoną zdolnością przepustową konkretnego odcinka infrastruktury kolejowej lub obowiązującym trasy okrężnej dla określonego fragmentu trasy).

Prezes UTK ustalił, że dopuszczalne jest uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt I sentencji decyzji, w godzinach innych niż wskazane w rozkładzie jazdy zawartym w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Leo Express (np. w związku z ograniczoną zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej lub przesunięciem godzin odjazdu ze względu na obowiązujące priorytety przy układaniu rozkładu jazdy).

Jednocześnie Prezes UTK zastrzegł możliwość wykonywania przewozów taborami innymi aniżeli wskazany w pkt I sentencji decyzji, o ile zostaną zagwarantowane takie same bądź lepsze (wyższe) parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe.

Prezes UTK określił także w niniejszej decyzji, że w przypadku prac modernizacyjnych lub remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego Rzeczypospolitej Polskiej.

Uruchamianie nowej usługi nie powinno powodować zakłócenia, a w szczególności likwidacji, istniejących skomunikowań pomiędzy pociągami uruchamianymi na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Prezes UTK zwrócił uwagę na to, że przewozy wykonywane na podstawie niniejszej decyzji powinny mieć charakter uzupełniający wobec istniejącej oferty przewozowej, a więc stanowić dla niej wartość dodaną, a nie skutkować jej pogorszeniem. Z tego względu zarządca infrastruktury powinien uwzględnić w procesie alokacji zdolności przepustowej charakter realizowanej na mocy niniejszej decyzji usługi. W ocenie Prezesa UTK realizowane przewozy powinny przede wszystkim uzupełniać ofertę przewozową zapewnianą na obszarze województw: małopolskiego, podkarpackiego i śląskiego, organizowaną przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego. W rezultacie spodziewany jest wzrost zainteresowania podróżnych transportem kolejowym w regionach, przez które przebiega trasa wnioskowanego połączenia.

Mając na względzie rolę Prezesa UTK jako organu regulacyjnego w zakresie sektora kolejowego, ustalono, że Leo Express zobowiązany jest poinformować Prezesa UTK o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Przemyśl Główny – Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof – Przemyśl Główny, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej:

- a) w niepełnej relacji,
 - b) w częstotliwości i terminie innymi niż wprost wynikającymi z niniejszej decyzji,
- oraz o wystąpieniu okoliczności skutkujących:
- c) zaprzestaniem wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy,
 - d) wprowadzeniem dodatkowych postojów.

W przypadku wystąpienia okoliczności, o których mowa w lit. a–d, Leo Express zobowiązany jest w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia ich wystąpienia, przedstawić stanowisko w sprawie wraz z uzasadnieniem.

Leo Express zobowiązana jest także poinformować Prezesa UTK o każdym przewoźniku kolejowym, którego wskaże do wykorzystania zdolności przepustowej do realizacji przewozów na podstawie niniejszej decyzji.

W przypadku skutecznego skorzystania z uprawnienia z art. 30b ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym Leo Express zobowiązany jest, w terminie nie krótszym niż 14 dni przed dniem rozpoczęcia przewozów, przedstawić dane każdego z przewoźników kolejowych wraz z informacją o sposobie i warunkach wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej.

Powyższe klauzule mają na celu uzyskiwanie na bieżąco wiedzy na temat faktycznie realizowanych na podstawie niniejszej decyzji przewozów i ich zgodności z treścią zawartych w tej decyzji postanowień.

Mając powyższe na uwadze, Prezes UTK rozstrzygnął jak w sentencji.

Zgodnie z art. 29c ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat. Ze względu na złożony przez Leo Express Wniosek Prezes UTK przyznał Leo Express prawo otwartego dostępu na trasie międzynarodowej Przemyśl Główny – Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof – Przemyśl Główny, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w okresie od 25 czerwca 2026 r. do 14 grudnia 2030 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2029/2030, zgodnie z projektem rozkładu jazdy pociągów wskazanym w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.

Prezes UTK dokonuje okresowej kontroli działalności przewoźników kolejowych wykonujących przewozy w ramach otwartego dostępu w zakresie spełniania warunków korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej określonych w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (art. 29c ust. 10 ustawy o transporcie kolejowym).

Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej wygasa w przypadku likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana (art. 29c ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym).

Zgodnie z art. 29c ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK uchyla decyzję o przyznaniu otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej w przypadku:

- 1) wystąpienia rażącego naruszenia warunków korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej określonych w tej decyzji;
- 2) zaprzestania wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy z przyczyn leżących po stronie aplikanta.

POUCZENIE

Stronie niezadowolonej z decyzji przysługuje prawo zwrócenia się do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 30 dni od daty doręczenia decyzji (art. 127 § 3 w zw. z art. 129 § 2 k.p.a. w zw. z art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym).

Jeżeli strona nie chce skorzystać z prawa do zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, może wnieść do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie skargę na decyzję w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji stronie (art. 3 § 2 pkt 1, art. 13 § 1 i § 2 w zw. z art. 52 § 1 i § 3 oraz art. 53 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi¹¹ „p.p.s.a.”).

Skargę wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK (art. 54 § 1 p.p.s.a.). Wpis od skargi wynosi 200 zł i uiszczony jest gotówką do kasy sądu administracyjnego lub na rachunek bankowy tego sądu (art. 219 oraz 230–233 p.p.s.a. w zw. z § 2 ust. 1 pkt 2 i § 5 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi¹²).

Stronie przysługuje możliwość ubiegania się o prawo pomocy, obejmujące zwolnienie strony od kosztów sądowych oraz bezpłatne ustanowienie profesjonalnego pełnomocnika (art. 239–262 p.p.s.a.).

Strona zadowolona z decyzji może złożyć, przed upływem terminu do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, oświadczenie o zrzeczeniu się uprawnienia do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, skutkujące prawomocnością decyzji (art. 16 § 3 w zw. z art. 127a k.p.a.). Złożenie oświadczenia następuje na zasadach ogólnych przewidzianych dla wniesienia podania (art. 63 § 1 k.p.a.).

OPLATA

Od decyzji należna opłata skarbową wynosi 10 zł (słownie: dziesięć złotych 00/100), zgodnie z cz. I pkt 53 Załącznika do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej¹³ Leo Express, wraz z przekazanym Wnioskiem, przedstawił potwierdzenie uiszczenia 23 grudnia 2025 r. ww. opłaty skarbowej na rachunek Centrum Obsługi Podatnika Urzędu m.st. Warszawy.

W związku z powyższym uznać należy, że opłata za wydanie niniejszej decyzji została uiszczona przez Leo Express w całości.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

Załączniki:

1. Projekt rocznego rozkładu jazdy w okresie od 25 czerwca 2026 r. do 14 grudnia 2030 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2029/2030 na trasie międzynarodowej Przemysł Główny – Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof
2. Projekt rocznego rozkładu jazdy w okresie od 25 czerwca 2026 r. do 14 grudnia 2030 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2029/2030 na trasie międzynarodowej Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof – Przemysł Główny

¹¹ Dz.U. z 2026 r. poz. 143, z późn. zm.

¹² Dz. U. z 2021 r. poz. 535

¹³ Dz. U. z 2025 r. poz. 1154, z późn. zm.

Załącznik nr 1 do decyzji znak: DPP-WOPN.718.1.2026.MM**LE232**

	Przyjazd	Odjazd
Przemyśl Główny		13:31
Przemyśl Zasanie	13:34	13:35
Radymno	13:49	14:00
Jarosław	14:10	14:11
Przeworsk	14:20	14:21
Łańcut	14:35	14:36
Rzeszów Główny	14:47	14:48
Sędziszów Małopolski	15:03	15:04
Ropczyce	15:10	15:11
Dębica	15:18	15:19
Tarnów	15:37	15:38
Brzesko Okocim	15:54	15:55
Bochnia	16:03	16:04
Kraków Płaszów	16:28	16:29
Kraków Główny	16:36	16:40
Mysłowice	17:29	17:33
Katowice	17:44	17:47
Katowice Ligota	17:53	17:54
Tychy	18:02	18:03
PL/CZ	19:03	19:03
Bohumín	19:14	19:30
Ostrava hl. n.	19:37	19:38
Ostrava-Svinov	19:44	19:45
Studénka	19:54	19:55
Suchdol nad Odrou	20:02	20:03
Hranice na Moravě	20:15	20:16

Přerov		
Olomouc hl. n.	20:45	20:46
Zábřeh na Moravě	21:06	21:07
Ústí nad Orlicí	21:33	21:34
Pardubice hl.n.	22:03	22:04
Kolín	22:26	22:27
Praha Vršovice	22:57	22:58
Praha hl. n.	23:03	23:23
Praha - Holešovice	23:31	23:32
Kralupy nad Vltavou	23:54	23:55
Ústí nad Labem	00:33	00:34
Děčín hl.n.	00:48	00:50
CZ/DE		00:59
Bad Schandau	01:10	01:11
Dresden Hbf	01:36	01:38
Dresden-Neustadt	01:44	01:45
Riesa	02:14	02:15
Borsdorf (Sachs)	I	I
Leipzig Völkerschlachtdenkmal	I	I
Leipzig Hbf (tief)	02:52	02:54
Weißenfels	03:23	03:24
Naumburg (Saale) Hbf	03:36	03:38
Apolda	03:54	03:55
Weimar	04:04	04:07
Erfurth Hbf	04:21	04:23
Gotha	04:39	04:40
Eisenach Hbf	04:55	04:57
Fulda	05:58	05:59
Bad Soden-Salmünster	06:29	06:30

Flieden	I	I
Hanau Hbf	07:02	07:06
Offenbach (Main) Hbf	07:16	07:17
Frankfurt (Main) Süd	07:22	07:26
Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof	07:53	

Załącznik nr 2 do decyzji znak: DPP-WOPN.718.1.2026.MM**LE235****Przyjazd****Odjazd**

	Przyjazd	Odjazd
Frankfurt am Main Flughafen Fernbahnhof		08:27
Frankfurt (Main) Süd	08:46	08:47
Offenbach (Main) Hbf	08:52	08:56
Hanau Hbf	09:07	09:08
Flieden	09:38	09:41
Bad Soden-Salmünster	I	I
Fulda	09:51	09:52
Eisenach Hbf	10:50	10:51
Gotha	11:06	11:07
Erfurth Hbf	11:22	11:24
Weimar	11:38	11:39
Apolda	11:50	11:51
Naumburg (Saale) Hbf	12:10	12:11
Weißenfels	12:23	12:24
Leipzig Hbf (tief)	12:53	12:54
Leipzig Völkerschlachtdenkmal	13:03	13:08
Borsdorf (Sachs)	13:19	13:24
Riesa	13:52	13:53
Dresden-Neustadt	14:36	14:37
Dresden Hbf	14:43	14:45
Bad Schandau	15:19	15:20
DE/CZ		15:31
Děčín hl.n.	15:38	15:40
Ústí nad Labem	15:54	15:55
Kralupy nad Vltavou	16:35	16:36

Praha - Holešovice	16:56	16:57
Praha hl. n.	17:05	17:23
Praha - Vršovice	17:28	17:29
Kolín	18:00	18:01
Pardubice hl.n.	18:23	18:24
Ústí nad Orlicí	18:54	18:55
Zábřeh na Moravě	19:23	19:24
Olomouc hl. n.	19:43	19:44
Přerov	I	I
Hranice na Moravě	20:13	20:14
Suchdol nad Odrou	20:25	20:26
Studénka	20:33	20:34
Ostrava-Svinov	20:37	20:38
Ostrava hl. n.	20:45	20:46
Bohumín	20:53	20:58
CZ/PL	21:05	21:05
Tychy	22:04	22:05
Katowice Ligota	22:13	22:14
Katowice	22:25	22:26
Mysłowice	22:39	22:40
Kraków Główny	23:22	23:28
Kraków Płaszów	23:35	23:36
Bochnia	00:00	00:01
Brzesko Okocim	00:09	00:10
Tarnów	00:26	00:27
Dębica	00:45	00:46
Ropczyce	00:53	00:54
Sędziszów Małopolski	01:00	01:01
Rzeszów Główny	01:16	01:17

Łańcut	01:28	01:29
Przeworsk	01:43	01:44
Jarosław	01:53	01:54
Radymno	02:04	02:05
Przemyśl Zasanie	02:19	02:20
Przemyśl Główny	02:23	