

Warszawa, dnia 31 grudnia 2018 r.

Poz. 36

**DECYZJA NR DPP-WOPN.717.12.2018.PL
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 21 grudnia 2018 r.

**w sprawie przyznania Przewozom Regionalnym otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych
na trasie Lublin – Terespol – Lublin.**

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 3, 5, 6 oraz art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 2096), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku „Przewozów Regionalnych” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwanych dalej „Przewozami Regionalnymi” lub „Przewoźnikiem”, z 22 marca 2018 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 26 marca 2018 r.), w przedmiocie wydania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Lublin – Terespol – Lublin na okres od 10 grudnia 2018 r. do 31 grudnia 2020 r. tj. na roczne rozkłady jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021,

PRZYZNAJĘ

**Przewozom Regionalnym otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych
na trasie Lublin – Terespol – Lublin,**

realizowany liniami kolejowymi nr 2, 7, 12 oraz 13 na okres od dnia doręczenia niniejszej decyzji do 31 grudnia 2020 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie Przewozy Regionalne mogą uruchomić 1 parę pociągów na dobę (w okresie wykonywania przewozów), zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załączniku nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.
2. W przypadku prac modernizacyjnych i 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 kraju.
3. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Lublin, Nałęczów, Puławy Miasto, Dęblin, Piława, Warszawa Wschodnia, Mińsk Mazowiecki, Mrozy, Siedlce, Łuków, Międzyrzec Podlaski, Biała Podlaska, Chotyłów oraz Terespol.

Nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku od organizatora publicznego transportu zbiorowego 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.
4. Na trasie Lublin – Terespol – Lublin przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy pojazdami kolejowymi typu EN57 ALd.

W pojazdach typu EN57 ALd Przewoźnik zapewni co najmniej 2 miejsca dla wózków inwalidzkich oraz 18 miejsc dla osób określanych przez Przewoźnika jako *osoby uprzywilejowane*. Dodatkowo ww. typ pojazdu ma być wyposażony w 2 windy dedykowane do obsługi osób z niepełnosprawnością.

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Przewozy Regionalne zagwarantują takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów. Przewoźnik jest

zobowiązany do wykorzystywania wyłącznie taboru spełniającego warunki techniczne, środowiskowe i eksploatacyjne określone przez zarządcę infrastruktury dla poszczególnych linii kolejowych.

5. Dopuszcza się korzystanie z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
6. Dopuszcza się uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji, w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy stanowiącym załącznik do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.

UZASADNIENIE

26 marca 2018 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem poczty elektronicznej, wniosek Przewozów Regionalnych z 22 marca 2018 r., złożony przy piśmie z 22 marca 2018 r. (znak: PBH1-070-8/2018), o przyznanie otwartego dostępu na trasie Lublin – Terespol – Lublin na okres od 10 grudnia 2018 r. do 31 grudnia 2020 r.

Informacja o wpływie wniosku Przewozów Regionalnych do Prezesa UTK została opublikowana na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego 27 kwietnia 2018 r.

Pismem z 27 kwietnia 2018 r. (znak: PBH1c-070-014/18), Przewoźnik wskazał nowy adres poczty elektronicznej, z uwagi na zmiany personalne w zarządzie Przewozów Regionalnych, na który powinna być doręczana korespondencja w związku z toczącym się postępowaniem w sprawie przyznania otwartego dostępu.

W pismach z 7 maja 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.3.AnK) oraz z 11 maja 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.4.AnK), Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione o toczących się postępowaniach administracyjnych w przedmiocie wydania decyzji w sprawie otwartego dostępu, w tym o postępowaniu dotyczącym trasy na trasie Lublin – Terespol – Lublin na okres od 10 grudnia 2018 r. do 31 grudnia 2020 r. W zawiadomieniu Prezes UTK poinformował adresatów o możliwości złożenia przez nich wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, w związku z wpływem 26 marca 2018 r. do Prezesa UTK ww. wniosku Przewozów Regionalnych o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie.

W piśmie z 13 czerwca 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.12.2018.2.PL), Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wszczęciu 26 marca 2018 r., na jego wniosek, postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Lublin – Terespol – Lublin na okres od 10 grudnia 2018 r. do 31 grudnia 2020 r. tj. na roczne rozkłady jazdy 2018/2019, 2019/2020 oraz 2020/2021.

Jednocześnie Prezes UTK poinformował Przewoźnika o włączeniu do materiału dowodowego: licencji Przewoźnika nr WPO/054/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych osób, wydanej 27 lutego 2004 r., wraz z decyzją Prezesa UTK z 25 marca 2010 r. (znak: TRM/900/05/10), zmieniającą ww. licencję, certyfikatu bezpieczeństwa Przewoźnika cz. A nr PL1120150043, wydanego 9 grudnia 2015 r. (ważnego od 17 grudnia 2015 r. do 17 grudnia 2020 r.), potwierdzającego akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej oraz cz. B nr PL1220150039, wydanego 9 grudnia 2015 r. (ważnego od 17 grudnia 2015 r. do 17 grudnia 2020 r.), potwierdzającego akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci, informacji odpowiadającej odpisowi aktualnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, dotyczącej Przewozów Regionalnych, nr KRS 0000031521 (stan na dzień 27 marca 2018 r., godz. 08:31:56 oraz na dzień 26 kwietnia 2018 r., godz. 09:34:55), pism Prezesa UTK z 7 maja 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.3.AnK) oraz z 11 maja 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.4.AnK) skierowanych do podmiotów uprawnionych, informujących o możliwości składania wniosków o badanie równowagi ekonomicznej, jak również pisma Przewozów Regionalnych z 27 kwietnia 2018 r. (znak: PBH1c-070-014/18, data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego pocztą elektroniczną 25 maja 2018 r.), w sprawie wskazania Prezesowi UTK nowego adresu elektronicznego do doręczania pism w postępowaniu.

Pismem z 24 maja 2018 r., wysłanym za pośrednictwem platformy ePUAP, Ministerstwo Infrastruktury przekazało stanowisko z 22 maja 2018 r. (znak: DTK.VI.4602.40.2019.AS.2), zgodnie z którym będzie występować z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej m.in. w związku z projektowanym przez Przewozy Regionalne nowym połączeniem komercyjnym na trasie Lublin – Terespol – Lublin w okresie od 10 grudnia 2018 r. do 31 grudnia 2020 r. Do wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej Minister Infrastruktury załączył dokument pt. *Analiza wpływu pociągów konkurencyjnych na deficyt generowany przez połączenia PSC na trasie Lublin – Terespol – Lublin w 2018 r.* Dane analityczne oraz kalkulacje finansowe odnoszące się m.in. do planowanych kosztów i przychodów, wyników finansowych z realizacji zadań, danych dotyczących skorygowanych planowych przychodów, utraty przychodów przy jednym pociągu konkurencyjnym, planowanych przychodów z zadania i wyniku finansowego po korekcie, wpływu nowych połączeń na przychody wyrażonego w procentach objęte zostały klauzulą tajemnicy przedsiębiorstwa przewoźnika kolejowego – „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej „PKP Intercity”.

realizującą połączenia służby publicznej w ramach obowiązującej umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich, zawartej z Ministrem Infrastruktury.

Pismem z 29 maja 2018 r. (znak: BBZ8-073-87/2018), PKP Intercity przedstawiło stanowisko, zgodnie z którym nie będzie występować z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w żadnym z toczących się postępowań o przyznanie otwartego dostępu dla Przewozów Regionalnych, czyli także w związku z projektowanym przez Przewozy Regionalne nowym połączeniem komercyjnym na trasie Lublin – Terespol – Lublin wykonywanym w okresie od 10 grudnia 2018 r. do 31 grudnia 2020 r.

Pismem z 29 maja 2018 r. (znak: NI-IT-I.8060.37.2018.DA), Marszałek Województwa Mazowieckiego poinformował Prezesa UTK o braku uwag do toczących się postępowań administracyjnych w przedmiocie przyznania otwartego dostępu Przewozom Regionalnym, w tym do trasy będącej przedmiotem niniejszej decyzji.

Pismem z 27 czerwca 2018 r. (doręczonym do Urzędu Transportu Kolejowego za pośrednictwem poczty elektronicznej 28 czerwca 2018 r., znak: PBH1c-070-021/18), Przewozy Regionalne przekazały dodatkowe informacje w sprawie wniosku o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej.

Pismami z 9 sierpnia 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.12.2018.4.PL), a następnie pismem z 16 października 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.12.2018.8.PL) Prezes UTK poinformował Przewoźnika o zmianie terminu załatwienia sprawy.

Pismem z 8 listopada 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.12.2018.12.PL) Prezes UTK poinformował Przewozy Regionalne o uzupełnieniu materiału dowodowego sprawy o pisma: Ministerstwa Infrastruktury z 24 maja 2018 r., przekazującego stanowisko z 22 maja 2018 r. (znak: DTK.VI.4602.40.2018.AS.2) o wniosku o badanie równowagi ekonomicznej wraz z wnioskiem oraz informacjami dodatkowymi przedstawiającymi dane analityczne m.in. w niniejszym postępowaniu administracyjnym; Marszałka Województwa Mazowieckiego z 29 maja 2018 r. (znak: NI-IT-I.8060.37.2018.DA), informującego o braku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej m.in. w niniejszym postępowaniu administracyjnym; PKP Intercity przekazującego stanowisko z 29 maja 2018 r. (znak: BBZ8-073-87/2018) informującego o braku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej m.in. w niniejszym postępowaniu administracyjnym. Ponadto Prezes UTK włączył do materiału dowodowego niniejszego postępowania pismo Przewozów Regionalnych z 27 czerwca 2018 r. (znak: PBH1c-070-021/18); umowę ramową z 25 lutego 2011 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich, zawartą pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity wraz z aneksami nr 1 - 9; umowę roczną z 8 marca 2018 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2018 r. do 31 grudnia 2018 r., zawartą pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity; umowę roczną z 8 marca 2018 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2018 r. do 31 grudnia 2018 r., zawartą pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity; pismo PKP Intercity z 5 maja 2016 r. (znak: BBZ8-073/166/2016), informujące o zakresie i zasadności klauzuli „tajemnica przedsiębiorstwa” na umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich.

Postanowieniami z 30 października 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.12.2018.9.PL) oraz z 8 listopada 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.12.2018.11.PL) Prezes UTK ograniczył Przewozom Regionalnym wgląd do zgromadzonego materiału dowodowego sprawy ze względu na informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa PKP Intercity.

21 listopada 2018 r. upoważniony pracownik Przewozów Regionalnych skorzystał z prawa zapoznania się z aktami sprawy, co zostało odnotowane na karcie przeglądowej akt sprawy. Przedstawiciel Przewoźnika nie wnosił zastrzeżeń co do zawartości akt, ich kompletności, czy sposobu ich prowadzenia.

Pismem z 5 grudnia 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.12.2018.15.PL) Prezes UTK zawiadomił Przewozy Regionalne o dołączeniu do materiału postępowania pisma Przewoźnika z 8 listopada 2018 r. (znak: PBZ-073-020/2018), informującego o zmianie siedziby ww. przewoźnika kolejowego, informacji odpowiadającej odpisowi aktualnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, dotyczącą Przewozów Regionalnych, wydruk informacji pobranej w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym, posiada moc dokumentu wydawanego przez Centralną Informację, nie wymaga podpisu i pieczęci (stan na dzień 4 grudnia 2018 r., godz. 08:14:11), nr KRS 0000031521.

Przewoźnik nie skorzystał z przysługującego prawa wypowiedzenia się co do zebranych dowodów w niniejszym postępowaniu.

Mając na względzie powyższe, 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. 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.*

W dniu 26 marca 2018 r. do Prezesa UTK wpłynął wniosek Przewozów Regionalnych z 22 marca 2018 r. o wydanie decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie Lublin – Terespol – Lublin na okres od 10 grudnia 2018 r. do 31 grudnia 2020 r.

Prezes UTK ustalił, że Przewozy Regionalne są przewoźnikiem kolejowym posiadającym licencję nr WPO/054/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych osób, wydaną 27 lutego 2004 r., zmienioną decyzją Prezesa UTK z 25 marca 2010 r. (znak: TRM/900/05/10), certyfikat bezpieczeństwa cz. A nr PL1120150043, wydany 9 grudnia 2015 r. (ważny od 17 grudnia 2015 r. do 17 grudnia 2020 r.), potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej oraz cz. B nr PL1220150039, wydany 9 grudnia 2015 r. (ważny od 17 grudnia 2015 r. do 17 grudnia 2020 r.), potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci.

Stosownie do art. 29c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym: *regularny przewóz kolejowy osób niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej jest wykonywany wyłącznie na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego 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.*

W świetle wyżej cytowanych przepisów ustawy o transporcie kolejowym, podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie krajowej 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.

Przewozy Regionalne są przewoźnikiem kolejowym. Przysługuje im zatem uprawnienie do złożenia wniosku będącego przedmiotem rozpoznania w niniejszej sprawie. Wniosek Przewozów Regionalnych został podpisany ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Przewoźnika, zgodnie z informacjami wskazanymi w Rejestrze Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego.

Zgodnie z art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, *Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej, w przypadku gdy w wyniku przeprowadzonego badania Prezes UTK określi, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, albo żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania. W zakresie procedury przeprowadzenia badania, o którym mowa w zdaniu pierwszym, przepisy rozporządzenia 869/2014, z wyłączeniem art. 13 i art. 14 tego rozporządzenia, stosuje się odpowiednio.*

Prezes UTK w badaniu, o którym mowa w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, uznaje równowagę ekonomiczną umowy o świadczenie usług publicznych za zagrożoną, w przypadku gdy skutkiem proponowanej usługi będzie inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych (art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym).

Dodatkowo, zgodnie z art. 29c ust. 6 ww. ustawy, *decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat.*

Stosownie do brzmienia cytowanego wyżej art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, *in fine* w zakresie procedury przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, przepisy rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. Urz. UE L 239 z 12 sierpnia 2014 r., str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 869/2014”), z wyłączeniem art. 13 i art 14 ww. rozporządzenia, stosuje się odpowiednio.

Procedura przeprowadzania przez Prezesa UTK badania równowagi ekonomicznej została uregulowana w art. 3 ust. 4, art. 4 ust. 1 oraz art. 10-12 rozporządzenia 869/2014.

Zgodnie z przepisem art. 3 ust. 4 rozporządzenia 869/2014, organ regulacyjny niezwłocznie publikuje na swojej stronie internetowej powiadomienie o złożonym przez wnioskodawcę wniosku o przyznaniu otwartego dostępu na trasie krajowej, z zastrzeżeniem wszelkich informacji wrażliwych z jego handlowego punktu widzenia, i informuje o tym podmioty uprawnione do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych.

Podmiotom uprawnionym przysługuje prawo do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej w terminie czterech tygodni od publikacji wniosku przewoźnika na stronie internetowej organu regulacyjnego (art. 4 ust. 1 rozporządzenia 869/2014).

O badanie równowagi ekonomicznej mogą występować z wnioskiem następujące podmioty (art. 10 rozporządzenia 869/2014):

- a) *właściwy organ lub właściwe organy, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych obejmującą stację początkową i stację końcową proponowanej nowej usługi;*
- b) *każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na mocy art. 11 dyrektywy 2012/34/UE;*
- c) *zarządca infrastruktury na obszarze geograficznym objętym proponowaną usługą w zakresie nowych międzynarodowych przewozów pasażerskich;*
- d) *każde przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych przyznaną przez organ, o którym mowa w lit. a).*

Oznacza to, że do wystąpienia o badanie równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych uprawnieni są:

- a) organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, którzy zawarli co najmniej jedną umowę o świadczenie usług publicznych na realizację połączeń pasażerskich, obejmującą stację początkową i stację końcową na trasie wnioskowanego nowego połączenia;
- b) inni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, którzy wykażą swój interes w badaniu równowagi ekonomicznej wnioskowanego nowego połączenia;
- c) zarządca infrastruktury na obszarze geograficznym objętym proponowanym nowym połączeniem;
- d) operatorzy umów o świadczenie usług publicznych, którzy realizują umowę o świadczenie usług publicznych na rzecz organizatorów publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w lit. a.

Prezes UTK, mając na względzie przepisy rozporządzenia 869/2014, w tym w szczególności art. 3 ust. 4, dopiero po przekazaniu przez Przewoźy Regionalne wniosku w wymaganej formie elektronicznej i zawierającego niezbędne informacje, uprawniony był do opublikowania informacji na jego temat na swojej stronie internetowej.

Informację o wpływie wniosku Przewozów Regionalnych Prezes UTK opublikował na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego 27 kwietnia 2018 r.

Wobec tego Prezes UTK stwierdził, że czterotygodniowy termin na złożenie ww. wniosków przez podmioty uprawnione upłynął 25 maja 2018 r.

Odnosząc się do przepisu określającego warunki wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu to należy stwierdzić, zgodnie z cytowanym wyżej art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, że Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej, gdy:

- 1) w wyniku przeprowadzonego badania określi, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, albo
- 2) żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania.

Powyższy przepis definiuje kryteria, które powinny zostać spełnione w celu wydania decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu.

Użycie spójnika „albo” wskazuje na alternatywę wykluczającą (rozłączną) zawartą w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym. Jej zastosowanie oznacza, że należy wybrać pomiędzy dwoma wykluczającymi się możliwymi do zaistnienia wariantami.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, wskazać należy, że Prezes UTK zobligowany jest do wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej w sytuacji:

- 1) braku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, albo
- 2) wpłynięcia takiego wniosku i przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, w wyniku którego zostanie wykazane, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy.

W związku z tym, że do proponowanego przez Przewoźy Regionalne nowego połączenia pasażerskiego, nierealizowanego w ramach świadczenia usług publicznych, wpłynął wniosek Ministra Infrastruktury o badanie

równowagi ekonomicznej, Prezes UTK zobowiązany był ustalić, czy projektowane nowe połączenie nie zagrozi równowadze ekonomicznej obowiązującej umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu osób koleją.

Wniosek Ministra Infrastruktury z 22 maja 2018 r. o badanie równowagi ekonomicznej.

Minister Infrastruktury złożył wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej jako organizator publicznego transportu kolejowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, w tym na linii komunikacyjnej Lublin – Terespol.

We wniosku wskazano, że: *W opinii Ministra Infrastruktury opisana wyżej sytuacja [uruchomienie nowego połączenia Przewozów Regionalnych] zagraża równowadze ekonomicznej operatora świadczącego dotychczas usługi publiczne we wnioskowanej relacji oraz może doprowadzić do zakłócenia bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewoźników społeczeństwa przez tego operatora.* Jednocześnie Minister Infrastruktury poinformował, że z przeprowadzonych przez niego wyliczeń wynika, że proponowane nowe połączenie Przewoźnika spowoduje spadek przychodów pociągów *Staszic, Niemcewicz, Skaryna* kursujących w ramach umowy o świadczenie usług publicznych o 13% w jednym roku kursowania pociągów. Szczegóły wyliczeń, na które powołał się Minister Infrastruktury, zostały przedstawione w załączniku nr 1 do tego wniosku pn. *Analiza wpływu pociągów konkurencyjnych na deficyt generowany przez połączenia PSC na trasie Lublin - Terespol.*

Analiza ekonomiczna Ministra Infrastruktury wykazała, że projektowane przez Przewozy Regionalne nowe połączenie pasażerskie będzie miało bezpośredni wpływ na przychody generowane przez pociągi *Staszic, Niemcewicz* oraz *Skaryna*. Zdaniem Ministra Infrastruktury spodziewana utrata przychodów przy pociągu konkurencyjnym wynosić będzie dla pociągu *Staszic* – ~~XXXX~~¹, *Niemcewicz* – ~~XXXX~~, *Skaryna* – ~~XXXX~~ w ciągu całego okresu wykonywania nowych projektowanych przejazdów przez Przewozy Regionalne na trasie Lublin – Terespol – Lublin. W rezultacie, suma utraconych przychodów w związku z projektowanym połączeniem Przewozów Regionalnych kształtować się będzie na poziomie ~~XXXX~~.

Analizując wniosek Ministra Infrastruktury, Prezes UTK stwierdził, że organizator ten posiada zawartą z PKP Intercity umowę ramową z 25 lutego 2011 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich, ważną do 25 lutego 2021 r., zwaną dalej „umową ramową”. Umowa ramowa, a także aneksy do niej, nie zawierają wykazu połączeń realizowanych przez operatora na jej podstawie. W umowie ramowej zawarto jedynie informacje przedstawiające konkretne odcinki (stacja początkowa, stacja końcowa) dla których jej sygnatariusze ustalili liczbę pociągów stałego kursowania, liczbę pociągów sezonowych, planowaną pracę eksploatacyjną oraz nadwyżkę/deficyt środków w związku z realizowaniem zadania.

W aneksie nr 9 do umowy ramowej przewidziano w planie finansowym kolumnę pn. *Nadwyżka/(Deficyt) w tys. PLN m.in. na lata 2019 i 2020*, zgodnie z którymi w 2019 r. spodziewana jest rekompensata na pokrycie kosztów związanych z uruchomieniem pociągów w wysokości ~~XXXX~~ a w 2020 r. w wysokości ~~XXXX~~. W aneksie nr 9 do umowy ramowej ustalono wysokość rekompensaty na rok 2019 na kwotę ~~XXXX~~, stanowiącą rekompensatę na pokrycie kosztów związanych z uruchomieniem pociągów powiększoną o tzw. marżę rozsądnego zysku, a na rok 2020 na kwotę ~~XXXX~~. W aneksie nr 9 do umowy ramowej nie określono natomiast wielkości spodziewanych przychodów z tytułu realizacji umowy w latach 2019 i 2020, w sposób jaki to określa umowa na przewozy międzywojewódzkie.

Dla doprecyzowania postanowień umowy ramowej Minister Infrastruktury oraz PKP Intercity każdego roku zawierają umowę roczną na wykonywanie przewozów międzywojewódzkich, w ramach świadczenia usług o charakterze służby publicznej. W celu uszczegółowienia warunków wykonywania przejazdów międzywojewódzkich o charakterze służby publicznej w 2018 r. ww. strony zawarły 8 czerwca 2018 r. *Umowę roczną o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w okresie 01.01.2018 r. – 31.12.2018 r.*, zwaną dalej „umową na przewozy międzywojewódzkie”. Umowa na przewozy międzywojewódzkie została podpisana pomiędzy wskazanymi powyżej stronami w związku z obowiązywaniem punktu 5.1 umowy ramowej. Na kolejne lata tj. na rok 2019 oraz 2020, spodziewane jest zawarcie w przyszłości przez Ministra Infrastruktury oraz PKP Intercity właściwych umów rocznych, tak aby skonkretyzować warunki realizowania przewozów w tych okresach.

Umowa na przewozy międzywojewódzkie w punkcie 2.1 stanowi, że: ~~XXXX~~. Jednocześnie w umowie na przewozy międzywojewódzkie określono, że: *Szacowaną Rekompensatę z tytułu wykonywania przez Przewoźnika Zadania w okresie od dnia 01.01.2018 r. do dnia 31.12.2018 r. ustala się w maksymalnej kwocie ~~XXXX~~.*

Załącznik nr 2 zawiera szczegółowe informacje dotyczące finansów, tj. szacowanych kosztów, przychodów, rozsądnego zysku w związku zrealizowaniem przejazdów na podstawie umowy na przewozy międzynarodowe. Oczekiwane całkowite koszty z tytułu wykonywania przewozów, w okresie obowiązywania przedmiotowej umowy określa się na kwotę ~~XXXX~~, natomiast przychody na kwotę ~~XXXX~~. Spodziewane jest osiągnięcie rozsądnego zysku

¹ Oznaczenie ~~XXXX~~ pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy

w wysokości ~~...~~. Do umowy na przewozy międzywojewódzkie załączono rozkład jazdy pociągów (załącznik nr 1 – *Rozkład Jazdy Pociągów objętych Umową kursujących w okresie od dnia 01.01.2018 r. do dnia 08.12.2018 r.* oraz załącznik nr 1a – *Planowany rozkład jazdy pociągów objętych Umową kursujących w okresie od dnia 09.12.2018 r. do dnia 31.12.2018 r.*).

Mając na uwadze posiadane przez Prezesa UTK informacje, wynikające zarówno z umowy ramowej, umowy na przewozy międzywojewódzkie oraz wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, należy stwierdzić, że możliwe jest jedynie określenie wpływu uruchomienia nowego połączenia Przewozów Regionalnych na okres od 10 grudnia 2018 r. do 31 grudnia 2018 r. Powyższe wynika z faktu, że ani umowa ramowa ani aneks nr 9 do niej nie określają wartości szacowanych przychodów z tytułu świadczenia przewozów międzywojewódzkich w latach 2019 i 2020 r. Prezes UTK jest w stanie jedynie określić stopień wpływu nowego połączenia Przewozów Regionalnych na okres pokrywający się z terminem wykonywania przez PKP Intercity przewozów służby publicznej w roku 2018 r., tj. od 10 grudnia 2018 r. do 31 grudnia 2018 r. Przedstawione przez Ministra Infrastruktury informacje we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej ukazują wpływ uruchomienia nowego połączenia Przewoźnika na przychody generowane przez dwa pociągi, tj. *Staszic* oraz *Niemcewicz*. Oba pociągi wykonują przewozy w roku 2018 r., zgodnie z umową na przewozy międzywojewódzkie. Określony przez Ministra Infrastruktury wpływ na przychody generowane przez ww. pociągi należy porównać do wielkości szacowanych przychodów PKP Intercity z tytułu wykonywania umowy na przewozy międzywojewódzkie. Dopiero powyższe pozwala stwierdzić, czy funkcjonowanie nowego połączenia realizowanego przez Przewozy Regionalne w okresie od 10 grudnia 2018 r. do 31 grudnia 2020 r. będzie miało nieistotny wpływ na obowiązującą umowę na przewozy międzywojewódzkie. Prezes UTK wskazuje w tym miejscu, że podmiot uprawniony powinien przedstawić informacje, które pozwoliłyby organowi regulacyjnemu ustalenie wpływu uruchomienia nowego połączenia komercyjnego na obowiązującą umowę o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym. Zdiagnozowany przez Ministra Infrastruktury spadek przychodów generowanych przez określone pociągi, w tym przypadku *Staszic* i *Niemcewicz*, w sytuacji gdy umowa przewiduje funkcjonowanie kilkudziesięciu pociągów w relacjach międzywojewódzkich w okresie od 1 stycznia 2018 r. do 31 grudnia 2018 r., nie pozwala stwierdzić, że nowe połączenie Przewozów Regionalnych na trasie Lublin – Terespol – Lublin w okresie od 10 grudnia 2018 r. do 31 grudnia 2020 r., spowoduje inny niż nieistotny spadek przychodów osiąganych na podstawie umowy na przewozy międzywojewódzkie.

Minister Infrastruktury oraz PKP Intercity posiadają również *Umowę roczną o świadczenie usług publicznych w zakresie międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich w okresie 01.01.2018 r. – 31.12.2018 r.*, zawartą 8 czerwca 2018 r., zwaną dalej „umową na przewozy międzynarodowe”. Wskazanie na obowiązywanie ww. umowy wynika z faktu, że Minister Infrastruktury w złożonym wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej wskazał, że będzie miało to wpływ na przychody generowane przez pociąg *Skaryna*. W kontekście wykonywania przewozów międzynarodowych, Minister Infrastruktury oraz PKP Intercity nie posiadają odpowiednika umowy ramowej dotyczącej wykonywania przewozów międzywojewódzkich. Co za tym idzie, umowa na przewozy międzynarodowe jest jedyną umową, gdzie ww. strony uregulowały zasady wykonywania przewozów pociągów służby publicznej o charakterze transgranicznym. Załącznik nr 2 zawiera szczegółowe informacje dotyczące finansów, tj. szacowanych kosztów, przychodów, rozsądnego zysku w związku zrealizowaniem przejazdów na podstawie umowy na przewozy międzynarodowe. Spodziewane całkowite koszty z tytułu wykonywania przewozów, w okresie obowiązywania przedmiotowej umowy szacuje się na kwotę ~~...~~, natomiast przychody na kwotę ~~...~~. Oczekiwane jest osiągnięcie rozsądnego zysku w wysokości ~~...~~.

Zgodnie natomiast z § 4 ust. 2 umowy na przewozy międzynarodowe: *Zamawiający [Minister Infrastruktury] zobowiązuje się przekazywać Dotację z tytułu wykonywanych przez Przewoźnika [PKP Intercity] Przewozów, zgodnie z zasadami określonymi w niniejszej Umowie. Dotacja dla Przewoźnika za przewozy objęte niniejszą Umową nie może przekroczyć kwoty: ~~...~~. Wielkości przyjęte do wyliczenia Dotacji zostały ustalone przez Strony w oparciu o Załącznik nr 2 oraz Załącznik nr 9, a także biorąc pod uwagę wysokość środków przewidzianych w ustawie budżetowej na 2018 rok.*

Podstawę do ustalenia kwoty dotacji za rok 2018 w związku z wykonywaniem przewozów w ramach obowiązującej umowy na przewozy międzynarodowe stanowić ma ~~...~~.

Prezes UTK wskazuje, że dane przedstawione we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w związku z planowanym nowym połączeniem Przewozów Regionalnych na trasie Lublin – Terespol – Lublin w okresie od 10 grudnia 2018 r. do 31 grudnia 2020 r., przedstawiają wpływ spadku przychodów generowanych przez konkretne pociągi ujęte w umowie na przewozy międzynarodowe oraz umowie na przewozy międzywojewódzkie. Innymi słowy, pociągi na które uwagę zwrócił Minister Infrastruktury, w ramach złożonego wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, zostały przewidziane w dwóch, a nie jednej, umowach na realizację przewozów o charakterze służby publicznej. Przypomnieć w tym miejscu należy, że stosownie do art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym: *Prezes UTK w badaniu, o którym mowa w ust. 3, uznaje równowagę ekonomiczną umowy o świadczenie usług publicznych za zagrożoną, w przypadku gdy skutkiem proponowanej usługi będzie inne niż nieistotne obniżenie*

przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy. Z tego względu wpływ uruchomienia projektowanego przez Przewozy Regionalne nowego połączenia kolejowego o charakterze komercyjnym należy odnosić oddzielnie do umowy na przewozy międzynarodowe oraz oddzielnie do umowy na przewozy międzywojewódzkie.

Analizując zatem dane wynikające z umowy na przewozy międzynarodowe oraz zawarte we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej należy w pierwszej kolejności zauważyć, że Minister Infrastruktury oraz PKP Intercity posiadają obecnie zawartą wyłącznie umowę roczną na rok 2018 (tj. okres realizowania przejazdów od 1 stycznia 2018 r. do 31 grudnia 2018 r.). Ww. strony nie posiadają obowiązującej umowy na pozostały okres, w jakim Przewozy Regionalne planują wykonywać nowe przejazdy o charakterze komercyjnym, tj. od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2020 r. Wobec powyższego Minister Infrastruktury był uprawniony do stwierdzenia wystąpienia ryzyka uruchomienia nowej usługi przez Przewozy Regionalne wyłącznie w okresie, w którym pokrywała się ona z zawartą umową roczną.

W dalszej kolejności uwagę Prezesa UTK zwraca okoliczność, że mimo braku obowiązywania umów rocznych na lata 2019 i 2020, Minister Infrastruktury przedstawił dane analityczne i kalkulacje finansowe wpływu uruchomienia nowego połączenia na przychody generowane przez konkretny pociąg (*Skaryna* relacji: Warszawa Zachodnia – Terespol (Brest Centralny) – Warszawa Zachodnia). Informacje zawarte we wniosku Ministra Infrastruktury nie wskazywały wpływu uruchomienia nowego połączenia Przewozów Regionalnych na przychody osiągnięte z tytułu obowiązujących umów o świadczenie usług publicznych. Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK, działając w oparciu o regulację art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, stwierdził, że znajdujące się w jego posiadaniu informacje o charakterze finansowym, zarówno te w umowie na przewozy międzynarodowe oraz we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, pozwalają na ocenę wpływu nowego połączenia kolejowego wyłącznie w okresie pokrywającym się z obowiązywaniem ww. umowy oraz planowanym okresem wykonywania przewozów przez Przewozy Regionalne (tj. od 10 grudnia 2018 r. do 31 grudnia 2018 r.). Prezes UTK ustalił, że projektowane nowe połączenie o charakterze komercyjnym Przewozów Regionalnych będzie miało nieistotny wpływ na obowiązującą umowę na przewozy międzynarodowe. Prezes UTK w tym miejscu wskazuje, że przedstawiona przez Ministra Infrastruktury oszacowana wielkość wpływu nowego połączenia na przychody generowane przez pociąg *Skaryna* powinna zostać dodatkowo podzielona przez liczbę dwadzieścia cztery (liczba miesięcy dla których Minister Infrastruktury przeprowadził analizę wpływu na spadek przychodów generowanych przez ww. pociąg a okres obowiązywania umowy na przewozy międzynarodowe), a następnie otrzymany wynik porównać z wysokością planowanych przez PKP Intercity przychodów z tytułu realizacji umowy na przewozy międzynarodowe. Informacje zawarte we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej przedstawiają wpływ na obniżenie przychodów generowanych przez pociąg *Skaryna*, a nie umowę, w okresie od 10 grudnia 2018 r. do 31 grudnia 2020 r. Prezes UTK nie może zatem, bez obowiązujących umów na przewozy międzynarodowe w latach 2019 i 2020 ocenić prawidłowości tychże wyliczeń. Bez względu na powyższe, Prezes UTK ocenił wpływ planowanego nowego połączenia Przewozów Regionalnych na umowę na przewozy międzynarodowe i uznał, że szacowany przez Ministra Infrastruktury spadek przychodów z tytułu obowiązującej umowy będzie nieistotny.

Mając na uwadze powyższe, zdaniem Prezesa UTK przeprowadzone badanie równowagi ekonomicznej nie uzasadnia wydania Przewozom Regionalnym decyzji odmawiającej przyznania otwartego dostępu na trasie Lublin – Terespol – Lublin w okresie od 10 grudnia 2018 r. do 31 grudnia 2020 r.

Stanowisko PKP Intercity z 29 maja 2018 r. o braku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej.

Nie bez znaczenia dla niniejszego postępowania jest stanowisko drugiej strony umowy ramowej, umowy na przewozy międzywojewódzkie oraz umowy na przewozy międzynarodowe, tj. PKP Intercity.

PKP Intercity 29 maja 2018 r., za pośrednictwem platformy ePUAP, przedstawiło stanowisko w sprawie, zawarte w piśmie z 29 maja 2018 r. (znak: BBZ8-073-87/2018), w którym wskazało że „*PKP Intercity*” S. A. jako podmiot uprawniony nie będzie występować z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej stosownie do art. 4 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich.

Stwierdzić zatem należy, że PKP Intercity nie zidentyfikowało zagrożenia równowagi ekonomicznej dla obowiązujących umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym, których jest sygnatariuszem.

Stanowisko Marszałka Województwa Mazowieckiego z 29 maja 2018 r. o braku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej.

Marszałek Województwa Mazowieckiego w piśmie z 29 maja 2018 r. (znak: NI-IT-I.8060.37.2018.DA) poinformował, że w związku z toczącymi się przed Prezesem UTK postępowaniami administracyjnymi w sprawie przyznania Przewozom Regionalnym otwartego dostępu na trasach kolejowych:

1. Częstochowa - Katowice,
2. Katowice - Gdynia Główna,

3. Łódź Kaliska - Kraków Główny,
4. Kraków Główny - Zator (Przeciszów),
5. Katowice - Zator (Spytkowice),
6. Kraków Główny - Przemyśl Główny,
7. Wieliczka Rynek Kopalnia - Kraków Główny - Kraków Lotnisko,
8. Lublin-Terespol,
9. Łódź Kaliska - Gdynia Główna,
10. Przemyśl Główny - Lublin,
11. Sandomierz - Wrocław Główny,

Organizator publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa mazowieckiego nie wnosi uwag do niniejszego postępowania administracyjnego.

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.

Mając powyższe na względzie, Prezes UTK dokonał analizy wykorzystania połączeń kolejowych w województwach, przez które przebiega wnioskowana trasa (tj. województwa lubelskie, mazowieckie, podlaskie). Porównanie gęstości linii kolejowych oraz wskaźnika wykorzystania połączeń kolejowych w poszczególnych województwach wykazuje, że przy gęstości linii na poziomie 3,6 km/100 km² powierzchni w województwie lubelskim, wskaźnik wykorzystania kolei wynosi 2,3 (wskaźnik ten spadł na przestrzeni lat 2012 - 2016 o 22,8%), tj. średnio 2,3 mieszkańca województwa na 100 mieszkańców korzysta z kolei. W 2016 r. w województwie lubelskim odprawiono 4,9 mln pasażerów, z czego 72% stanowiły podróże w relacjach regionalnych i aglomeracyjnych. W przypadku województwa mazowieckiego wskazać należy, że wykorzystanie kolei przez statystycznego mieszkańca wynosiło 18,9 przejazdów. Na przestrzeni lat 2012 - 2016 wskaźnik ten wzrósł o 10,8%. Analizując natomiast liczbę pasażerów w województwie mazowieckim, to w 2016 r. wyniosła ona 101,1 mln, z czego 89% to pasażerowie korzystający z przewozów regionalnych i aglomeracyjnych (średnia dla Polski to 86%). Jeżeli chodzi o województwo podlaskie, to charakteryzuje się ono najniższym w kraju wskaźnikiem wykorzystania na poziomie 1,5 przejazdów rocznie na statystycznego mieszkańca województwa. *W 2016 r. liczba pasażerów przewiezionych przez wszystkich przewoźników operujących w województwie podlaskim na infrastrukturze obejmującej 612 km linii eksploatowanych (spadek o 14% w porównaniu do 2016 r.) wyniosła 1,7 mln. W porównaniu do innych województw odsetek pasażerów regionalnych i aglomeracyjnych jest niski i wynosi 53%. Najwięcej pasażerów odprawianych jest na stacji Białystok* (źródło: opracowanie Prezesa UTK pt. *Koleje pasażerskie w województwach - dynamika zmian*, Warszawa kwiecień 2017 r., dostępne pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/12887,Koleje-pasazerskie-w-wojewodztwach-dynamika-zmian.html>).

Wskazać w tym miejscu należy, że wśród większości ww. województw, stosunkowo mały odsetek stanowią przejazdy o charakterze dalekobieżnym. Większość ruchu pasażerskiego, realizowanego transportem kolejowym, to przejazdy aglomeracyjne lub regionalne. Zwiększenie ilości połączeń o charakterze dalekobieżnym, np. poprzez uruchomienie nowego połączenia kolejowego, powinno odnieść pozytywny efekt dla potencjalnego podróżnego.

Mając powyższe na względzie Prezes UTK wziął pod uwagę ocenę istniejącej oferty przewozowej w stosunku do zapotrzebowania podróżnych na przedmiotowej trasie. Obecna oferta przewozowa, zarówno przewoźników realizujących połączenia na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, jak i komercyjnych, nie obejmuje bezpośrednich połączeń relacji Lublin - Terespol i Terespol – Lublin, przewidujących stacje zatrzymania takie jak wskazane we wniosku Przewozów Regionalnych.

Prezes UTK wziął w szczególności pod uwagę niskie wyniki wskaźników wykorzystania kolei w województwie lubelskim oraz podlaskim, które należą do najniższych w kraju, brak bezpośredniego połączenia pomiędzy stacją początkową oraz końcową uwzględniającego stacje zatrzymania, tak jak to czyni proponowany przez Przewozy Regionalne rozkład jazdy, jak również informacje dotyczące dobowej wymiany pasażerskiej na stacjach kolejowych. Ocenie poddane zostało także znaczenie dla pasażerskiego ruchu kolejowego stacji Lublin, która stanowi obiekt o największej liczbie pasażerów wsiadających i wysiadających z pociągów, zlokalizowaną w województwie lubelskim. Zgodnie z danymi zgromadzonymi przez Prezesa UTK (źródło: opracowanie Prezesa UTK pt. *Dobowa wymiana*

pasażerska na stacjach kolejowych w Polsce w 2017 r., dostępne pod adresem: <https://www.utk.gov.pl/pl/aktualnosci/14537,Najwieksze-i-najmniejsze-stacje-w-Polsce.html>), na stacji Lublin wsiada i wysiada z pociągów blisko 5 900 pasażerów w dobie, z czego większość stanowią podróżni korzystający z połączeń lokalnych. Natomiast w przypadku Warszawy Wschodniej, gdzie na ponad 45 100 pasażerów wsiadających i wysiadających z pociągów w ciągu doby, jedynie stosunkowo niewielka część przypada na przewoźników realizujących połączenia międzywojewódzkie. W przypadku stacji Terespol poziom wymiany pasażerskiej kształtuje się na poziomie 1400 osób dziennie. Dane te świadczą o występującej potrzebie i potencjale do rozwoju międzywojewódzkiego ruchu przewozowego w województwie lubelskim oraz podlaskim, a także dalszego zwiększania znaczenia połączeń dalekobieżnych w województwie mazowieckim, w tym na trasie będącej przedmiotem niniejszej decyzji. Tym samym uruchomienie nowego połączenia międzywojewódzkiego wnioskowanego przez Przewozy Regionalne przyczyni się do wzrostu wykorzystania wyżej wymienionych węzłów przesiadkowych, we wskazanych powyżej województwach, dla ruchu ponadregionalnego. Uruchomienie nowego połączenia Przewoźnika zapewni również lepsze skomunikowanie z Warszawą, bowiem zapewni dodatkowe połączenie bezpośrednie rozpoczynające się na stacji pasażerskiej w Terespolu lub Lublinie. Uruchomienie dodatkowych pociągów zapewniających bezpośrednie połączenie Lublina z Terespol, bez konieczności przesiadania się na inny pociąg lub środek transportowy, stanowić będzie istotny element poprawy obecnej oferty przewozowej. W rezultacie spodziewany jest wzrost zainteresowania podróżnych transportem kolejowym w regionach, przez które przebiega trasa wnioskowanego połączenia.

Mając na względzie powyższe, w tym warunki dostępu do infrastruktury kolejowej określone w sentencji niniejszej decyzji, w wyniku badania wykonanego na wniosek złożony przez Ministra Infrastruktury, Prezes UTK stwierdził, że w związku z uruchomieniem połączeń objętych wnioskiem Przewozów Regionalnych, nie wystąpi inny niż nieistotny spadek przychodów operatora realizującego przejazd kolejowe na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. Wobec tego, w świetle art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK był zobowiązany do wydania rozstrzygnięcia jak w sentencji niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu określa się w szczególności:

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

Przepis art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym obliguje Prezesa UTK do określenia w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, warunków oraz zakresu wykorzystywania dostępu do infrastruktury kolejowej. W związku z powyższym Prezes UTK wprowadził w sentencji klauzule regulujące, na jakich warunkach i w jaki sposób Przewoźnik będzie mógł korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie niniejszej decyzji.

W niniejszej sprawie, Prezes UTK zwrócił uwagę na problemy generowane przez duże natężenie prac modernizacyjnych i remontowych na sieci kolejowej w Polsce. Po przeanalizowaniu otrzymywanych skarg pasażerskich oraz informacji z rynku, Prezes UTK uznał, że konieczne jest zapewnienie, aby kursowanie pociągów planowanych przez Przewozy Regionalne nie prowadziło do nieuruchamiania przewozów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju. Dlatego w pkt 2 sentencji wprowadzono klauzulę, zgodnie z którą, w przypadku prac modernizacyjnych i remontowych skutkujących zmniejszeniem przepustowości na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i na odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, uruchomienie pociągów, których dotyczy niniejsza decyzja, nie może powodować likwidacji pociągów ważnych z punktu widzenia społeczno-gospodarczego kraju. Należy wskazać, że w rozumieniu niniejszej decyzji pociągi takie to przede wszystkim te, które zapewniają sprawne funkcjonowanie podstawowych obszarów istotnych dla społeczeństwa. Do tego typu połączeń należy zaliczyć m.in.: pociągi dowożące podróżnych do pracy i szkół, a następnie odwożące pasażerów do domu, lecz także dostarczające towary krytyczne dla ludności i gospodarki kraju, jak np. dowóz węgla do elektrociepłowni, surowców zapewniających ciągłość funkcjonowania kluczowych zakładów pracy itp.

Biorąc pod uwagę treść ww. art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK postanowił wydać decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na wnioskowaną przez Przewoźnika trasę: Lublin – Terespol – Lublin, na okres od dnia doręczenia niniejszej decyzji do 31 grudnia 2020 r. dla 1 pary pociągów w dobie, na warunkach wskazanych w złożonym wniosku.

Ponadto na podstawie art. 29c ust. 5 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK jest zobowiązany do określenia w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu warunków i zakresu wykorzystywania dostępu do infrastruktury kolejowej.

Mając na względzie zgromadzony materiał dowodowy i przeprowadzone badania równowagi ekonomicznej, Prezes UTK określił, zgodnie z żądaniem Przewoźnika, że pociągi Przewozów Regionalnych mogą zatrzymywać się

na następujących stacjach: Lublin, Nałęczów, Puławy Miasto, Dęblin, Pilawa, Warszawa Wschodnia, Mińsk Mazowiecki, Mrozy, Siedlce, Łuków, Miedzyrzec Podlaski, Biała Podlaska, Chotyłów oraz Terespol.

Niemniej jednak, mając na uwadze, że organizator publicznego transportu zbiorowego może wykazać zainteresowanie wprowadzeniem dodatkowych stacji zatrzymania na trasie wnioskowanej przez Przewoźnika oraz że stacje zatrzymania mogą ulec zmianie na skutek ustalonych przez zarządcę postojów w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, zasadne było wprowadzenie w sentencji niniejszej decyzji właściwego zastrzeżenia.

Ponadto, Prezes UTK mając na względzie trwające na sieci zarządcy prace modernizacyjne oraz biorąc pod uwagę to, że zarządca infrastruktury jest podmiotem uprawnionym do przydzielania przewoźnikowi kolejowemu zdolności przepustowej, zasadne stało się wprowadzenie zapisu, zgodnie z którym dopuszcza się korzystanie z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji oraz uruchomienie połączeń na wnioskowanej trasie w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy stanowiącym załącznik do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźników Regionalnych.

Wydając niniejszą decyzję, Prezes UTK wziął pod uwagę również zapisy rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Załącznik do obwieszczenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 marca 2018 r. (Dz. U. poz. 874) w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego ww. rozporządzenia). Na stronie 78 tego dokumentu zostało określone, że: *Na rynku kolejowych przewozów pasażerskich będą w dalszym ciągu funkcjonowały dwie formy usług przewozowych: uruchamianych w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych oraz na własne ryzyko przewoźników (usługi komercyjne). Jednak w większości przypadków międzywojewódzkie przewozy komercyjne, prowadzone w ramach otwartego dostępu do rynku, oraz międzynarodowe połączenia pasażerskie, których uruchomienie reguluje rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) Nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. U. UE Nr L 2 39/1 z 12 sierpnia 2014 r.), nadal będą stanowiły jedynie uzupełnienie wobec bazowej oferty Ministra.*

Jednocześnie, zgodnie z art. 29c pkt 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK ma obowiązek w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu określić *warunki oraz zakres wykorzystywania dostępu do linii kolejowej lub linii kolejowych.*

Biorąc pod uwagę powyższe, Prezes UTK postanowił przyznać Przewoźnikom Regionalnym otwarty dostęp, o którym mowa we wniosku, wskazując jednocześnie w sentencji decyzji, że połączenia uruchamiane przez Przewoźnika na podstawie niniejszej decyzji powinny stanowić uzupełnienie oferty przewozowej realizowanej na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. Konsekwencją tego zapisu jest wskazany w sentencji decyzji warunek, zgodnie z którym połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji mają stanowić uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze Polski organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Przewozy Regionalne będą realizowały przewozy pojazdami kolejowymi typów wskazanych w sentencji decyzji. Jednakże Prezes UTK dopuścił możliwość wykorzystywania innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Przewoźnik zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów.

Zgodnie z art. 29c ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat. Wobec tego Prezes UTK wydał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na okres od dnia doręczenia niniejszej decyzji do 31 grudnia 2020 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2018/2019, 2019/2020 oraz 2020/2021.

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

Jednocześnie wskazać należy, iż *Prezes UTK dokonuje okresowej kontroli działalności przewoźników kolejowych wykonujących usługę w ramach otwartego dostępu w zakresie warunków jej wykonywania określonych w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu* (art. 29c ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym).

Stosownie do art. 29c ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, *decyzja o przyznaniu otwartego dostępu wygasa w przypadku likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana.*

Prezes UTK uchyła decyzję o przyznaniu otwartego dostępu w przypadku:

- 1) wystąpienia rażącego naruszenia warunków określonych w tej decyzji;
- 2) zaprzestania wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy z przyczyn leżących po stronie aplikanta. (art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym).

Oplata:

Od niniejszej decyzji należna opłata skarbową wynosi 10 zł (słownie: dziesięć złotych), zgodnie z cz. I pkt 53 Załącznika do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 1044).

Strona przedstawiła, przy piśmie z 27 czerwca 2018 r. (znak: PBH1c-070-021/18), dowód przelewu bankowego kwoty 10 złotych na rachunek Urząd m.st. Warszawy Urząd Dzielnicy Ochota.

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

POUCZENIE

Na podstawie art. 29c ust. 3 w związku z art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym w związku z art. 479⁶⁹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 1360 z późn. zm.), zwanej dalej: „k.p.c.”, Strona może wnieść odwołanie od decyzji Prezesa UTK za jego pośrednictwem do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji. Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji toczy się według przepisów k.p.c. o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 13b ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym).

Opłata od odwołania wynosi 100 zł i uiszczana jest na rachunek bankowy sądu lub w formie znaków opłaty sądowej według ustalonego wzoru (art. 9 pkt 1 i art. 32 ust. 3 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r. poz. 300 ze zm.), zwanej dalej „u.k.s.c.”). Stronie przysługuje prawo zwolnienia od kosztów sądowych oraz pomocy prawnej z urzędu na zasadach określonych w art. 95 i nast. u.k.s.c. w związku z art. 117 i nast. k.p.c.

Strona zadowolona z decyzji może złożyć oświadczenie o zrzeczeniu się uprawnienia do wniesienia odwołania, skutkujące prawomocnością decyzji. Złożenie oświadczenia następuje na zasadach ogólnych przewidzianych dla wniesienia podania, określonych w art. 63 § 1 k.p.a.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

Załącznik nr 1: Planowany rozkład jazdy pociągów na trasie Lublin – Terespol.

Planowany rozkład jazdy					
Lublin – Terespol					
NR Linii	odległość między stacjami [km]	km	Nr pociągu		IR 23700
			Termin kursowania		[1]
7		0	Lublin	p	
				o	15:30
7	29,653	29,653	Naęczów	o	15:51
7	21,193	50,846	Puławy Miasto	o	16:04
7	20,842	71,688	Dęblin	o	16:22
12	49,265	120,953	Piława	o	16:54
2	60,202	181,155	Warszawa Wschodnia	p	17:38
				o	17:55
2	36,341	217,496	Mińsk Mazowiecki	o	18:19
2	18,09	235,586	Mrozy	o	18:32
2	34,009	269,595	Siedlce	o	18:53
2	27,754	297,349	Łuków	p	19:10
				o	19:12
2	28,209	325,558	Międzyrzec Podlaski	o	19:30
2	24,206	349,764	Biała Podlaska	o	19:47
2	16,033	365,797	Chotyłów	o	20:00
2	20,384	386,181	Terespol	p	20:20
[1] kursuje w (5) i (7)					

Załącznik nr 2: Planowany rozkład jazdy pociągów na trasie Terespol – Lublin.

Planowany rozkład jazdy					
Terespol – Lublin					
NR Linii	odległość między stacjami [km]	km	Nr pociągu		IR 32700
			Termin kursowania		[1]
2		0	Terespol	o	14:30
2	20,384	20,384	Chotyłów	o	14:51
2	16,033	36,417	Biała Podlaska	o	15:03
2	24,206	60,623	Międzyrzec Podlaski	o	15:20
2	28,209	88,832	Łuków	p	15:37
				o	15:38
2	27,754	116,586	Siedlce	o	15:57
2	34,009	150,595	Mrozy	o	16:17
2	18,09	168,685	Mińsk Mazowiecki	o	16:29
2	36,341	205,026	Warszawa Wschodnia	p	16:54
				o	17:15
12	60,202	265,228	Pilawa	o	17:58
7	49,265	314,493	Dęblin	o	18:31
7	20,842	335,335	Puławy Miasto	o	18:48
7	21,193	356,528	Nałęczów	o	19:03
7	24,653	381,181	Lublin	p	19:23
				o	
[1] kursuje w (5) i (7)					