

**DECYZJA DPP-WPAN.717.2.2017.AnK  
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 5 kwietnia 2018 r.

**w sprawie przyznania „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie otwartego dostępu  
dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie  
Gdynia Główna – Zakopane – Gdynia Główna**

Działając na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 3, 5 i 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 2017 r., poz. 1257 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku spółki „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „PKP Intercity” lub „Przewoźnikiem”, z 18 grudnia 2017 r., złożonego do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, przy piśmie ogólnym do podmiotu publicznego (ePUAP) 21 grudnia 2017 r., w przedmiocie wydania przez Prezesa UTK decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Gdynia Główna – Zakopane – Gdynia Główna na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r.,

**PRZYZNAJE**

**PKP Intercity otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Gdynia Główna –  
Zakopane – Gdynia Główna,**

realizowany liniami kolejowymi nr 1, 2, 4, 8, 9, 64, 91, 94, 97, 98, 99, 202, 570, 624 i 625 na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023, z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie PKP Intercity może uruchomić do 3 par pociągów w dobie, zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach 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 społeczno-gospodarczego kraju.
3. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów PKP Intercity na następujących stacjach: Gdynia Główna, Sopot, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Główny, Tczew, Malbork, Iława Główna, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Kraków Główny, Sucha Beskidzka Zamek, Chabówka, Nowy Targ, Zakopane.
4. 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.
5. Na trasie Gdynia Główna – Zakopane – Gdynia Główna przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, PKP Intercity będzie realizowało przewozy pojazdami kolejowymi typu EMU250PKP (ED250), 112A-2 (SPOT), 112A, 112Ag, 112Ah, 112Aj, 112Ak, 112ALux, 112Am, 112Ap, 112Ar, 112Az, 139A, 140A, 140A-z, 145Ab, 145A, 145Ac, 152A, 154Ab, 156A, 158A, Z1A, Z2A, 111A, 111A-2 (SPOT), 111Ag, 111Ah, 111Ainw (SPOT), 111ALux, 111Ap, 111Ar, 111Arow, 111As, 111Au, 111Aw, 111Ax, 111Ay, 136A, 141A, 144A, 144Aa, 152Az, 154A, 154Aa, 154Arow, 156A, 159A, 167A,

168A, 170A, 171A, YB, XB, XBN Mg2, Z1B, Z2B, 609A, 612A, 406A, RESTAU, 155A, 113A, 113Aa, WR Bautzen oraz 305Ad.

6. Przewoźnik zapewni co najmniej 2 miejsca dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się w pojazdach kolejowych typu: EMU250PKP (ED250), 111Ainw(SPOT), 111Arow (z 60 miejscami siedzącymi w II klasie), 144Aa, 156A (54-miejscowe), 167A, 168A (z 56 miejscami siedzącymi w II klasie), YB, XB (56-miejscowe), XBN Mg2, Z1B (z 56 miejscami siedzącymi w II klasie).

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Przewoźnik zagwarantuje 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.

7. 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.
8. Dopuszcza się uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji w innych godzinach niż wskazane w rozkładach jazdy stanowiących załączniki nr 1 i 2 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.

## UZASADNIENIE

### Stan faktyczny:

21 grudnia 2017 r. do Prezesa UTK wpłynął wniosek PKP Intercity z 18 grudnia 2017 r., złożony przy piśmie ogólnym do podmiotu publicznego (ePUAP) z 21 grudnia 2017 r., o przyznanie otwartego dostępu na trasie Gdynia Główna – Zakopane – Gdynia Główna na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r.

Informacja o wpłynięciu wniosku PKP Intercity została opublikowana na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego 5 stycznia 2018 r.

W piśmie z 10 stycznia 2018 r. (znak: DPP-WPAN.717.2.2017.5.AnK) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wszczęciu 21 grudnia 2017 r., na jego wniosek, postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie krajowej Gdynia Główna – Zakopane – Gdynia Główna na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023.

Jednocześnie Prezes UTK poinformował Przewoźnika o włączeniu do materiału dowodowego: licencji PKP Intercity nr L/034/2017, potwierdzającej zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego, Załącznika nr 1 do licencji dotyczącego posiadanego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej, certyfikatu bezpieczeństwa Przewoźnika cz. A nr PL1120150041, potwierdzającego akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej oraz cz. B nr PL1220150041, potwierdzającego akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci.

W piśmie z 11 stycznia 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2018.1.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 Gdynia Główna – Zakopane – Gdynia Główna. W zawiadomieniu Prezes UTK poinformował adresatów o możliwości złożenia przez nich wniosku o badanie równowagi ekonomicznej w związku z wpływem 21 grudnia 2017 r. do Prezesa UTK ww. wniosku PKP Intercity o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie krajowej.

W piśmie z 25 stycznia 2018 r. (znak: NI-IT-1.8060.1.2018.DA), Marszałek Województwa Mazowieckiego poinformował Prezesa UTK o braku uwag do toczących się postępowań administracyjnych w przedmiocie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu PKP Intercity.

Marszałek Województwa Dolnośląskiego, w piśmie z 29 stycznia 2018 r. (znak: DT-D.III.8061.18.2018) przedstawił stanowisko w sprawie toczących się postępowań, wszczętych z wniosków PKP Intercity.

Przy piśmie z 2 lutego 2018 r. (znak: PBHlf-070-2/2018) „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „Przewozami Regionalnymi”, złożyła pięć wniosków o przeprowadzenie przez Prezesa UTK badania równowagi ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych realizowanych przez:

- 1) Oddział Lubelski Przewozów Regionalnych z siedzibą w Lublinie,
- 2) Oddział Małopolski Przewozów Regionalnych z siedzibą w Krakowie,
- 3) Oddział Podkarpacki Przewozów Regionalnych z siedzibą w Rzeszowie,

- 4) Oddział Warmińsko-Mazurski Przewozów Regionalnych z siedzibą w Olsztynie,
- 5) Oddział Wielkopolski Przewozów Regionalnych z siedzibą w Poznaniu.

Wnioski dotyczyły planowanych przez PKP Intercity połączeń na trasach obejmujących linie kolejowe: nr 2 na odcinku Terespol – Brest Centr., nr 8 na odcinku Kozłów – Kraków Główny, nr 9 na odcinku Działdowo – Iława Główna – Malbork, nr 91 na odcinku Kraków Główny – Rzeszów/Przemyśl – Medyka i nr 353 na odcinku Poznań – Gniezno – Inowrocław.

W piśmie z 2 lutego 2018 r. (znak: DT-III.8050.3.2018 (ePUAP)) Marszałek Województwa Wielkopolskiego złożył wniosek o przeprowadzenie przez Prezesa UTK badania równowagi ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych, obejmujących połączenia na liniach kolejowych nr 3 na odcinku Poznań – Nowy Tomyśl, nr 351 na odcinku Poznań – Krzyż i nr 353 na odcinku Poznań – Gniezno. Wniosek ten nie dotyczy trasy, która jest przedmiotem niniejszej decyzji.

W piśmie z 2 lutego 2018 r. (znak: DTK.VI.4602.5.2018.AS2) Minister Infrastruktury przedstawił stanowisko dotyczące uruchomienia przez PKP Intercity połączeń, których dotyczą wnioski o przyznanie otwartego dostępu.

W piśmie z 15 lutego 2018 r. (znak: ZTM-PPO-1.6213.2.2018.AKA(1.AKA.ZTM.PPO-1)) Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie, zwany dalej „ZTM”, przedstawił stanowisko dotyczące uruchomienia przez PKP Intercity połączeń, których dotyczą wnioski o przyznanie otwartego dostępu

W piśmie z 28 lutego 2018 r., znak: DPP-WPAN.717.2.2017.11.AnK, Prezes UTK zawiadomił PKP Intercity o uzupełnieniu materiału dowodowego o stanowisko Marszałka Województwa Mazowieckiego z 25 stycznia 2018 r. (znak: NI-IT-I.8060.1.2018.DA) oraz Marszałka Województwa Dolnośląskiego z 29 stycznia 2018 r. (znak: DT-D.III.8061.18.2018), pismo Przewozów Regionalnych z 2 lutego 2018 r. (znak: PBHlf-070-2/2018) z załączonymi pięcioma wnioskami o badanie równowagi ekonomicznej, wniosek Marszałka Województwa Wielkopolskiego złożony przy piśmie z 2 lutego 2018 r. (znak: DT-III.8050.3.2018), stanowisko Ministra Infrastruktury z 2 lutego 2018 r. (znak: DTK.VI.4602.5.2018.AS2), umowę o świadczenie usług publicznych nr IG-1.1/2016-2020 z 26.10.2015 r. zawartą przez Przewozy Regionalne z Marszałkiem Województwa Warmińsko-Mazurskiego, stanowisko ZTM z 15 lutego 2018 r. (znak: ZTM-PPO-1.6213.2.2018.AKA(1.AKA.ZTM.PPO-1)), oraz o zgromadzeniu materiału dowodowego w niniejszym postępowaniu. Ponadto Prezes UTK poinformował Przewoźnika o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów w terminie 7 dni od daty otrzymania pisma.

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 21 grudnia 2017 r. do Prezesa UTK wpłynął wniosek PKP Intercity z 18 grudnia 2017 r. o wydanie decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie Gdynia Główna – Zakopane – Gdynia Główna na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r.

Prezes UTK ustalił, że PKP Intercity jest przewoźnikiem kolejowym posiadającym licencję nr L/034/2017, wydaną na czas nieokreślony i potwierdzającą zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz certyfikat bezpieczeństwa część A z 9 grudnia 2015 r. nr PL1120150041 (ważny od 15 grudnia 2015 r. do 15 grudnia 2020 r.) potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej i część B z 9 grudnia 2015 r. nr PL1220150041 (ważny od 31 grudnia 2015 r. do 31 grudnia 2020 r.), potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez Przewoźnika w celu spełnienia krajowych wymagań 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.

PKP Intercity jest przewoźnikiem kolejowym. Jest wobec tego uprawniony do złożenia wniosku będącego przedmiotem rozpoznania w niniejszej sprawie. Wniosek PKP Intercity został podpisany przez ustanowionego pełnomocnika, umocowanego zgodnie z zasadami reprezentacji Przewoźnika, wskazanymi w Krajowym Rejestrze Sądowym.

W myśl 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 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 o świadczenie usług publicznych.

Dodatkowo, zgodnie z ust. 6 przywołanego przepisu, *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 Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. Urz. UE L 239 z dnia 12 sierpnia 2014 r., s. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 869/2014”, z wyłączeniem art. 13 i art. 14 tego 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. Przepis art. 3 ust. 4 rozporządzenia 869/2014 traktuje, że organ regulacyjny niezwłocznie publikuje na swojej stronie internetowej powiadomienie o złożonym przez PKP Intercity wniosku o przyznanie 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.

Podmioty uprawnione mają obowiązek złożyć wniosek 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.

Informację o wpłynięciu wniosku PKP Intercity Prezes UTK opublikował 5 stycznia 2018 r., na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego (pod adresem: <https://www.utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/13798,Wnioski-PKP-Intercity-SA-z-21-grudnia-2017-r-o-przyznanie-otwartego-dostepu.html>).

Wobec tego czterotygodniowy termin na złożenie ww. wniosków przez podmioty uprawnione upłynął 2 lutego 2018 r.

Mając na uwadze powyższe okoliczności, zgodnie z cytowanym wyżej art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, 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 alternatywami. Inaczej mówiąc, użycie spójnika „albo” oznacza, że tylko jedno ze zdań, w których występuje alternatywa rozłączna, jest prawdziwe.

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, bądź
- 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.

Mając na względzie powyższe Prezes UTK dokonał badania równowagi ekonomicznej, o którym mowa w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym w zakresie określonym otrzymanymi wnioskami podmiotów uprawnionych i stwierdził co następuje.

#### **Analiza wniosków Przewozów Regionalnych przesłanych przy piśmie z 2 lutego 2018 r. (znak: PBHlf 070-2/2018)**

Do Prezesa UTK wpłynęło pięć wniosków Przewozów Regionalnych, zwanych dalej także „podmiotem uprawnionym”, dotyczących badania równowagi ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych realizowanych przez Oddziały: Lubelski, Małopolski, Podkarpacki, Warmińsko-Mazurski i Wielkopolski na trasach obejmujących linie kolejowe: nr 2 na odcinku Terespol – Brest Centr., nr 8 na odcinku Kozłów – Kraków Główny, nr 9 na odcinku Działdowo – Iława Główna – Malbork, nr 91 na odcinku Kraków Główny – Rzeszów/Przemyśl – Medyka i nr 353 na odcinku Poznań – Gniezno – Inowrocław. We wnioskach tych zwrócono uwagę, że połączenia realizowane obecnie przez PKP Intercity w ramach otwartego dostępu powodują przesuwanie pociągów uruchamianych przez operatora umów o świadczenie usług publicznych zawartych z odpowiednimi marszałkami województw, powodując tym samym utrudnienia w trasowaniu pociągów regionalnych zgodnie z oczekiwaniami pasażerów. Podkreślono, że pociągi PKP Intercity, w tym także komercyjne, są w procesie alokacji przepustowości traktowane priorytetowo, co wobec realizowanych na wielu linach kolejowych prac modernizacyjnych powoduje znaczne problemy z realizacją połączeń regionalnych. Dużym problemem jest konieczność wydłużonych postojów pociągów REGIO w celu umożliwienia wyprzedzenia ich przez pociągi międzywojewódzkie PKP Intercity. Powoduje to obniżenie atrakcyjności połączeń regionalnych poprzez utratę taktu ich kursowania oraz wydłużony czas przejazdu. Szczególną uwagę zwrócono na utrudnienia związane z realizowanymi pracami modernizacyjnymi, które powodują wprowadzanie kolejnych ograniczeń w ruchu pociągów. Zmniejsza to dostępną przepustowość, powoduje konieczność uruchamiania komunikacji zastępczej, a tym samym zmniejsza atrakcyjność połączeń oraz prowadzi do spadku przychodów operatora oraz obniżenia rentowności świadczonych przez niego usług o charakterze użyteczności publicznej.

#### **Oddział Warmińsko-Mazurski**

W odniesieniu do połączeń objętych wnioskiem PKP Intercity dotyczącym trasy Gdynia Główna – Zakopane – Gdynia Główna podmiot uprawniony wskazał, że Przewozy Regionalne posiadają podpisaną umowę nr IG 1.1/2016-2020 z 26.10.2015 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na okres od 2016 r. do 2020 r., na podstawie której realizuje przewozy między innymi na linii nr 9 Warszawa Wschodnia – Gdańsk Główny na odcinku Działdowo – Iława Główna – Malbork. Realizacja przewozów pasażerskich na tym odcinku jest kontynuacją wcześniejszych umów podpisywanych z Marszałkiem Województwa Warmińsko-Mazurskiego na przewozy o charakterze użyteczności publicznej. Przewozy Regionalne wskazały, że uruchomienie dodatkowych połączeń przez PKP Intercity na odcinku Działdowo – Malbork spowoduje ograniczenie w dostępie do linii nr 9 w godzinach kursowania pociągów tego przewoźnika umieszczonych w rozkładzie jazdy zawartym we wniosku o przyznanie otwartego dostępu. Zdaniem podmiotu uprawnionego, bez względu na priorytet, pociągi PKP IC, nawet komercyjne, mają pierwszeństwo w trasowaniu przed pociągami Przewozów Regionalnych. Skutkiem tego są zmiany polegające na wydłużeniu czasu jazdy, co pogarsza ofertę służby publicznej i może obniżyć rentowność pociągów REGIO objętych umową o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich. Podmiot uprawniony szacuje, że wpływy z realizacji połączeń relacji Działdowo – Iława Główna – Malbork mogą zmniejszyć się o około 25% w stosunku do założeń planu przychodów na 2018 rok w odniesieniu do odcinka Działdowo – Malbork. Dodatkowo zagęszczenie liczby pociągów PKP Intercity na linii nr 9 spowoduje utrudnienia w wytrasowaniu pociągów REGIO niezgodnie z oczekiwaniami podróżnych.

Przewozy Regionalne wskazały, że spadek przychodów ma wpływ na realizację umowy nr IG-1.1/2016-2020 z 26.10.2015 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich. Prognoza uzyskanych przychodów zgodnie z podpisaną umową uwzględniała uruchomienie czterech par pociągów w relacji Działdowo - Iława Główna oraz ośmiu par pociągów na odcinku Iława Główna – Malbork. Planowane przychody stanowiły podstawę do negocjacji rekompensaty przysługującej Operatorowi za realizację przewozów zamówionych przez Organizatora na lata 2016 – 2020. Zdaniem podmiotu uprawnionego, spadek przychodów spowoduje deficyt, co może skutkować rezygnacją Organizatora z wykonywania przewozów na tym odcinku.

Badając wniosek Przewozów Regionalnych Prezes UTK stwierdził, że przewoźnik ten jest operatorem umowy nr IG-1.1/2016-2020 z 26.10.2015 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, zawartej z Marszałkiem Województwa Warmińsko-Mazurskiego, obejmującej swoim okresem obowiązywania rozkłady jazdy pociągów 2018/2019 i 2019/2020, których dotyczy także wniosek PKP Intercity o przyznanie otwartego dostępu na trasie Gdynia Główna – Zakopane – Gdynia Główna. Tym samym Przewozy Regionalne są podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej w rozumieniu art. 10 rozporządzenia 869/2014.

Odnosząc się do przedstawionej we wniosku Przewozów Regionalnych oceny skutków uruchomienia pociągów komercyjnych planowanych przez PKP Intercity, należy zaznaczyć, że linia kolejowa nr 9 zapewnia podstawowe połączenie kolejowe północnych obszarów Polski z centralną i południową częścią kraju. Trzeba jednocześnie podkreślić, że na linii kolejowej nr 9 PKP Intercity planuje uruchamiać na trasie, której dotyczy niniejsza decyzja, 3 pary połączeń w dobie. Linia kolejowa nr 9 wykorzystywana jest zarówno dla realizacji połączeń o charakterze służby publicznej, międzywojewódzkich i regionalnych, jak też komercyjnych, bardzo istotnych z punktu widzenia zapewnienia szybkiego i wygodnego przepływu na tym kierunku dużych potoków podróżnych. Z tego powodu została ona wyremontowana i dostosowana do ruchu pociągów z wyższymi prędkościami niezbędnymi dla zapewnienia sprawnej realizacji szybkich połączeń dalekobieżnych. Z drugiej strony jest rzeczą oczywistą, że także osoby potrzebujące przemieszczać się pomiędzy stacjami położonymi na wskazanym we wniosku Przewozów Regionalnych odcinku Działdowo – Iława Główna – Malbork muszą mieć zapewnione dogodne połączenia o charakterze regionalnym. Dlatego oceniając wpływ uruchomienia przez PKP Intercity połączeń na podstawie niniejszej decyzji Prezes UTK wziął pod uwagę konieczność pogodzenia obu rodzajów przewozów, które z racji swojej specyfiki, muszą równolegle korzystać z linii kolejowej nr 9.

Mając powyższe na względzie trzeba odnieść się do zapisów art. 29c ust. 3 i 4 ustawy o transporcie kolejowym, wskazujących, że to Prezes UTK, w wyniku przeprowadzonego badania określa, czy proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych. Tym samym, także to czy skutkiem proponowanej usługi będzie inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy, także podlega ocenie Prezesa UTK. W związku z tym to Prezes UTK dokonuje oceny poziomu obniżenia przychodów z realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Mając na względzie potrzeby realizacji przewozów zarówno regionalnych, jak i międzywojewódzkich, w tym także komercyjnych, Prezes UTK w badaniu, o którym mowa w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, musi brać pod uwagę potrzeby zapewnienia połączeń wszystkich kategorii. Dlatego inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych nie może być ograniczone wyłącznie do oceny skutków dla realizacji konkretnej umowy, lecz musi być analizowane w szerszej perspektywie potrzeb zapewnienia przewozów pasażerskich na trasach krajowych. Czym innym jest bowiem

obniżenie przychodów osiąganych przez operatora wskutek bezpośredniej konkurencji pociągów komercyjnych i służby publicznej, a czym innym wynikające z konieczności realizacji tym samym odcinkiem linii kolejowej, i w zbliżonych godzinach, obu rodzajów połączeń adresowanych, z uwagi na inne kategorie pociągów, do różnych kategorii podróży.

W analizowanym przypadku przeprowadzając badanie, o którym mowa w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK ocenił, że wniosek PKP Intercity dotyczy połączeń o dużym znaczeniu dla sprawnego funkcjonowania potrzebnego, dogodnego skomunikowania dużych, ważnych i odległych geograficznie regionów kraju, w zakresie uzupełniającym koszty usług przewozowych objęty umową o świadczenie usług publicznych zawartą przez ministra właściwego do spraw transportu. Dodatkowo, Prezes UTK wziął pod uwagę niewielką liczbę połączeń w dobie, których dotyczy niniejsza decyzja. Ponadto poprzez dostosowanie do potrzeb podróży korzystających z pociągów dalekobieżnych na przedmiotowej trasie mają one duże znaczenie dla dokonywania przez nich wyboru, jako środka transportu, pociągu zamiast samochodu. Tym samym, połączenia planowane przez PKP Intercity są odpowiedzią na konkretne zapotrzebowanie społeczne bardzo dużej liczby podróży potrzebujących przemieszczać się pomiędzy Pomorzem a centralną i południową częścią Polski. Mają one duże znaczenie dla sprawnego funkcjonowania ogólnokrajowego systemu przewozów osób.

W tym miejscu wypada powrócić do wskazanego wyżej rozróżnienia tych przewozów komercyjnych, które są bezpośrednią konkurencją dla pociągów służby publicznej, od tych, które nie są w swoim zamierzeniu konkurencyjne dla nich, z uwagi na to, że adresowane są do różnych kategorii podróży. Rozróżnienie to ma kluczowe znaczenie dla oceny przez Prezesa UTK, czy uruchomienie połączeń otwartego dostępu zagrazi równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych. Trzeba bowiem zauważyć, że ustawodawca w art. 29c ust. 4, ani żadnym innym przepisie ustawy o transporcie kolejowym nie określił kryteriów oceny, kiedy obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy i będące skutkiem proponowanej usługi komercyjnej należy uznać za *inne niż nieistotne*. Tym samym, w świetle postanowienia art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, to Prezes UTK dokonuje takiej oceny na podstawie badania konkretnego przypadku. Jednakże w art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym jest zawarty, krytyczny dla tego przepisu, warunek, że obniżenie przychodów z pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych może być ocenione przez Prezesa UTK jako inne niż nieistotne wyłącznie wówczas, gdy będzie ono skutkiem uruchomienia pociągów objętych wnioskiem o przyznanie otwartego dostępu. Oznacza to, jak wskazano wyżej, że inna będzie ocena skutków uruchomienia połączeń komercyjnych stanowiących bezpośrednio konkurencję dla służby publicznej, a inna w przypadku różnych kategorii połączeń, które muszą funkcjonować obok siebie na tym samym odcinku linii kolejowej w zbliżonych godzinach, a nawet mających, na pewnym odcinku trasy, te same stacje zatrzymania.

W przypadku połączeń, o których mowa w niniejszej decyzji, z tych samych odcinków linii kolejowych, muszą korzystać zarówno pociągi wojewódzkie o charakterze użyteczności publicznej, jak i pociągi międzywojewódzkie, w tym komercyjne, istotne z punktu widzenia zaspokajania potrzeb przewozowych osób w ruchu dalekobieżnym. Dlatego problemy z trasowaniem pociągów regionalnych zgodnym z oczekiwaniem operatora umowy o świadczenie usług publicznych i pasażerów jego pociągów, nie są skutkiem uruchomienia połączeń komercyjnych, lecz wielkości dostępnej zdolności przepustowej, która musi zaspokoić potrzeby zarówno ruchu regionalnego, jak i międzywojewódzkiego.

W przypadku, którego dotyczy niniejsza decyzja, mamy do czynienia z przewozami komercyjnymi niekonkurencyjnymi w stosunku do połączeń realizowanych przez operatora regionalnego. Problemy, na które zwrócił uwagę podmiot uprawniony we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej wynikają, jak wskazano wyżej, z wielkości dostępnej zdolności przepustowej na linii kolejowej nr 9. Dlatego nie można uznać, że obniżenie przychodów, o którym mowa we wniosku Przewozów Regionalnych, będzie skutkiem uruchomienia pociągów w ramach otwartego dostępu. Tym samym nie można uznać, że został spełniony warunek konieczny do uznania, że proponowane przez PKP Intercity krajowe połączenie pasażerskie zagraża równowadze ekonomicznej umowy nr IG-1.1/2016-2020 z 26.10.2015 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na okres od 2016 r. do 2020 r., zawartej przez Przewozy Regionalne z Województwem Warmińsko-Mazurskim.

Osobną, lecz równie istotną, kwestią jest ocena wskazanego przez Przewozy Regionalne, szacowanego spadku przychodów w związku z uruchomieniem połączeń, których dotyczy niniejsza decyzja. Trzeba w pierwszym rzędzie zauważyć, że podmiot uprawniony przedstawił zbiorcze szacunki obniżenia przychodów, jakie jego zdaniem, mogłyby wystąpić w przypadku uruchomienia połączeń planowanych przez PKP Intercity. Został bowiem złożony zbiorczy wniosek o badanie równowagi ekonomicznej dotyczący łącznie 6 postępowań administracyjnych obejmujących wszystkie planowane przez PKP Intercity międzywojewódzkie pociągi komercyjne łączące Pomorze z centralną i południową częścią kraju.

Tymczasem w przepisie art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym jednoznacznie wskazano, że *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 (...)*. Oznacza to, że badanie równowagi ekonomicznej prowadzone jest osobno dla każdej trasy krajowej, tj. odrębnie w ramach każdego postępowania w odniesieniu do połączeń, których ono dotyczy. Tymczasem wniosek Przewozów Regionalnych nie zawiera rozróżnienia oszacowania wskazanych tam wartości w stosunku do poszczególnych tras planowanych przez PKP Intercity.

Ponadto we wniosku Przewozów Regionalnych wskazano, że dane te dotyczą jedynie planów odnoszących się do realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej w 2018 r., tj. przed okresem, którego dotyczy niniejsza decyzja. Trzeba też zaznaczyć, że na podstawie art. 28pb ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym organizatorzy publicznego transportu zbiorowego są obowiązani do przekazania Prezesowi UTK kopii podpisanych przez siebie umów o świadczenie usług publicznych w ciągu 7 dni od ich zawarcia. Na tej podstawie Prezes UTK stwierdził, że umowa nr IG-1.1/2016-2020 z 26.10.2015 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na okres od 2016 r. do 2020 r, która jest w posiadaniu Prezesa UTK na mocy przepisu art. 28pb ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, na dzień wydania niniejszej decyzji nie zawiera załącznika określającego wysokość rekompensaty należnej jej operatorowi w okresie, którego dotyczy niniejsza decyzja. Tymczasem przepis art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym wskazuje wprost, że *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*. Oznacza to, że ustawodawca narzuca podmiotowi uprawnionemu wykazanie, że wskazane w przepisie art. 20c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym obniżenie przychodów nie tylko będzie jednoznacznie skutkiem uruchomienia planowanych pociągów komercyjnych, ale także, że określony spadek przychodów nastąpi w okresie, którego dotyczy wniosek o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej. Tym samym, przede wszystkim, nie każde obniżenie przychodów związane z wprowadzeniem połączeń komercyjnych może być uznane za będące skutkiem ich uruchomienia, ale tylko takie, które jest bezpośrednio skutkiem realizacji konkretnej usługi komercyjnej. Nadto omawiany spadek przychodów musi nie tylko dotyczyć okresu objętego wnioskiem o przyznanie otwartego dostępu, ale musi również faktycznie wystąpić. Wniosek Przewozów Regionalnych nie spełnia tego warunku.

Dodatkowo, należy podkreślić, że we wniosku Przewozów Regionalnych mowa jest wyłącznie o obniżeniu przychodów wskutek możliwego braku przepustowości w przypadku uruchomienia pociągów planowanych przez PKP Intercity. Natomiast, pociągi międzywojewódzkie, których dotyczy niniejsza decyzja, mają zatrzymywać się na wskazanych we wniosku podmiotu uprawnionego, węzłowych stacjach Tczew, Malbork i Iława Główna, umożliwiając tym samym dostęp do tych połączeń osobom z terenu województwa warmińsko-mazurskiego. Część z tych podróżnych zamierzających skorzystać z oferty połączenia komercyjnego PKP Intercity aby dojechać do danej stacji węzłowej skorzysta z połączeń regionalnych Przewozów Regionalnych. Tym samym uruchomienie połączeń, których dotyczy niniejsza decyzja, przyczyni się, w pewnym stopniu, do zwiększenia liczby podróżnych korzystających z pociągów uruchamianych przez podmiot uprawniony. Ponieważ we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej mowa jest wyłącznie o spadku przychodów z pociągów regionalnych, a nie o zmianie takich przychodów będącej odzwierciedleniem bilansu wzrostu i utraty liczby pasażerów, wielkość ta została pominięta w przedstawionych szacunkach.

Przedstawiona wyżej analiza wskazuje, że Przewozy Regionalne nie przedstawiły dowodów pozwalających wykazanie faktycznego spadku przychodów z pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, przyporządkowanych uruchomieniu połączenia komercyjnego rozstrzyganemu w niniejszej decyzji w okresie, którego dotyczy niniejsza decyzja. Mając na uwadze powyższe, w wyniku badania przeprowadzonego na podstawie art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK stwierdził, że nie można określić, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych nr IG-1.1/2016-2020 z 26.10.2015 r. zawartej przez Przewozy Regionalne z Marszałkiem Województwa Warmińsko-Mazurskiego.

### **Oddział Małopolski**

We wniosku dotyczącym połączeń o charakterze użyteczności publicznej realizowanych przez Oddział Małopolski Przewozów Regionalnych wskazano, że z uwagi na ograniczoną przepustowość odcinka linii kolejowej nr 8 Kozłów – Kraków, uruchomienie planowanych pociągów PKP Intercity może zagrazić równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych zawartej przez Przewozy Regionalne, obejmującej połączenia zawierające ten odcinek. Trasa połączeń, których dotyczy niniejsza decyzja, zawiera ten odcinek linii kolejowej nr 8. Jednakże, w przedmiotowym wniosku podmiotu uprawnionego wskazano, że dotyczy on wyłącznie trasy Przemyśl Główny – Kołobrzeg – Przemyśl Główny. W takiej sytuacji, zgodnie z art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK nie przeprowadza badania, o którym mowa w tym przepisie.



**Pismo Marszałka Województwa Mazowieckiego z 25 stycznia 2018 r. (znak: NI-IT-I.8060.1.2018.DA)**

W piśmie z 25 stycznia 2018 r. (znak: NI-IT-I.8060.1.2018.DA) Marszałek Województwa Mazowieckiego poinformował Prezesa UTK o braku uwag do toczących się postępowań administracyjnych w przedmiocie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu PKP Intercity.

**Pismo Marszałka Województwa Dolnośląskiego z 29 stycznia 2018 r. znak: DT-D.III.8061.18.2018**

Marszałek Województwa Dolnośląskiego, pismem z 29 stycznia 2018 r. (znak: DT-D.III.8061.18.2018) przedstawił stanowisko w sprawie toczących się postępowań, wszczętych z wniosków PKP Intercity. W ww. piśmie Marszałek negatywnie odniósł się do praktyki stosowanej przez zarządcę infrastruktury dotyczącej trasowania pociągów. Marszałek kwestionował realizowane przez zarządcę infrastruktury kryteria nadawania priorytetów pociągów w związku z realizowaniem przewozów. Jednocześnie Marszałek pozytywnie ocenił działanie PKP Intercity, polegające na uruchamianiu pociągów dalekobieżnych objętych umowami o świadczenie usług publicznych jak i pociągów komercyjnych na końcowych odcinkach linii kolejowych. Zdaniem Marszałka podejmowanie ww. działań przez Przewoźnika stanowi element rozwoju gospodarczego i społecznego regionów przez które ma być wykonywane połączenie kolejowe.

**Pismo Ministra Infrastruktury z 2 lutego 2018 r. (znak: DTK.VI.4602.5.2018.AS2)**

Minister Infrastruktury w piśmie z 2 lutego 2018 r. (znak: DTK.VI.4602.5.2018.AS2) podkreślił, że większość pociągów, których dotyczą połączenia uwzględnione we wnioskach PKP Intercity o przyznanie otwartego dostępu, stanowi kontynuację już realizowanych połączeń. Jednocześnie wskazał, że te pociągi, które pojawiły się we wnioskach Przewoźnika jako nowe, stanowią uzupełnienie oferty połączeń realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych zawartej z ministrem właściwym ds. transportu.

**Pismo ZTM z 15 lutego 2018 r. (znak: ZTM-PPO-1.6213.2.2018.AKA (1.AKA.ZTM.PPO-1))**

ZTM w piśmie z 15 lutego 2018 r. (znak: ZTM-PPO-1.6213.2.2018.AKA (1.AKA.ZTM.PPO-1)) przedstawił stanowisko w sprawie toczących się postępowań, wszczętych z wniosków PKP Intercity. W ww. piśmie ZTM zwrócił uwagę, że z punktu widzenia prawidłowego i niezakłóconego funkcjonowania przewozów aglomeracyjnych i regionalnych, kluczową kwestią jest zachowanie odpowiedniej przepustowości układu średnicowego i dalekobieżnego, a także poszczególnych linii wprowadzających ruch kolejowy do Warszawy, dla potrzeb usług o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez m.st. Warszawa. ZTM podkreślił, że stoi na stanowisku, że z perspektywy potrzeb ruchu aglomeracyjnego konkurencja w segmencie przewozów o charakterze międzywojewódzkim nie może wpłynąć na zakłócenie regularności przewozów pasażerskich (aglomeracyjnych i wojewódzkich) i pogorszenie poziomu zaspokojenia potrzeb pasażerów korzystających z połączeń SKM oraz KM (w ramach oferty Wspólny Bilet ZTM - KM).

Pisma Ministra Infrastruktury, Marszałka Województwa Mazowieckiego, Marszałka Województwa Dolnośląskiego i ZTM nie stanowiły wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o której mowa w postanowieniach rozporządzenia 869/2014.

W tym miejscu wskazać należy, że przedmiotem postępowania administracyjnego, w sprawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, jest badanie przez Prezesa UTK, czy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych jest zagrożona, w związku z planowanym wykonywaniem nowego połączenia komercyjnego (art. 29c ust. 3 i ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym).

Biorąc pod uwagę powyższe, w tym warunki dostępu do infrastruktury kolejowej określone w sentencji decyzji, w wyniku badania wykonanego na wnioski złożone przez Przewozy Regionalne, Prezes UTK określił, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych. Wobec tego, w świetle art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK obowiązany był wydać decyzję przyznającą otwarty dostęp na trasie Gdynia Główna – Zakopane – Gdynia Główna. Jednocześnie Prezes UTK zawarł w niniejszej decyzji stosowne klauzule, które stanowią mają gwarancję właściwego realizowania przez PKP Intercity planowanych przewozów kolejowych.

Biorąc pod uwagę powyższe, w tym warunki dostępu do infrastruktury kolejowej określone w sentencji decyzji, w wyniku badania wywołanego wnioskami złożonymi przez Przewozy Regionalne, Prezes UTK określił, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy 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.

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*. 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.*

Tym samym Prezes UTK jest obowiązany przytoczonym wyżej przepisem ustawy o transporcie kolejowym do określenia w decyzji warunków oraz zakresu wykorzystywania dostępu do infrastruktury kolejowej. Prezes UTK jest zatem uprawniony do wprowadzenia w sentencji klauzul regulujących na jakich warunkach i w jaki sposób Przewoźnik będzie mógł korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie niniejszej decyzji. W tym przypadku, zwrócił uwagę na problemy generowane przez duże natężenie prac remontowo-modernizacyjnych na sieci kolejowej w Polsce. Po przeanalizowaniu otrzymywanych skarg i informacji z rynku, Prezes UTK uznał że konieczne jest zapewnienie aby kursowanie pociągów planowanych przez PKP Intercity nie prowadziło do nieuruchamiania przewozów ważnych z punktu widzenia społeczno-gospodarczego kraju. Dlatego w 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 podkreślić, że w rozumieniu niniejszej decyzji pociągi ważne z punktu widzenia społeczno-gospodarczego kraju to przede wszystkim te, które, które zapewniają sprawne funkcjonowanie podstawowych obszarów istotnych dla społeczeństwa. Są nimi przykładowo pociągi dowożące podróżnych do pracy i szkół, a następnie odwożące pasażerów do domu, lecz także dostarczające towary krytyczne dla sprawnego funkcjonowania społeczeństwa i dla interesu gospodarczego kraju, jak np. dowóz węgla do elektrowni, 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: Gdynia Główna – Zakopane – Gdynia Główna dla 3 par pociągów w dobie, na warunkach wskazanych w złożonym wniosku.

Mając na względzie zgromadzony materiał dowodowy i przeprowadzone badanie równowagi ekonomicznej Prezes UTK określił, zgodnie z żądaniem Przewoźnika, że pociągi PKP Intercity mogą zatrzymywać się na następujących stacjach: Gdynia Główna, Sopot, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Główny, Tczew, Malbork, Iława Główna, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Kraków Główny, Sucha Beskidzka Zamek, Chabówka, Nowy Targ, Zakopane.

Niemniej jednak, mając na uwadze, że organizator publicznego transportu zbiorowego może wykazać zainteresowanie wprowadzeniem dodatkowych stacji zatrzymania na trasie wnioskowanej przez PKP Intercity 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 właściwego zapisu.

Ponadto, Prezes UTK mając na względzie trwające na sieci zarządcy infrastruktury prace modernizacyjne oraz biorąc pod uwagę, że to 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 nr 1 i 2 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od PKP Intercity.

PKP Intercity będzie realizowało przewozy osobowe 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 zgodnie z wnioskiem PKP Intercity na okres 5 lat, tj. na rozkłady jazdy pociągów 2018/2019/, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023.

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.*

Natomiast 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,

Prezes UTK uchyla decyzję o przyznaniu otwartego dostępu (art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym).

#### **POUCZENIE**

Na podstawie art. 29c ust. 3 w zw. z art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym w związku z art. 479<sup>69</sup> § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 155 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).

Oplata 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), 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 uprawnień 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 z *up.* *Radosław Pacewicz*

## Planowany rozkład jazdy pociągów na trasie Gdynia Główna – Zakopane

| <i>Kategoria; nazwa</i>    |         | EIC          | Tatry     | EIC      | Giewont | EIC      |        |
|----------------------------|---------|--------------|-----------|----------|---------|----------|--------|
| <i>Terminy kursowania;</i> |         | (2)-(5), (7) |           | (1), (6) |         | (6)      |        |
| <i>Stacja początkowa</i>   |         | Warszawa     | Wschodnia | Gdynia   | Główna  | Gdynia   | Główna |
| Stacja                     | km      |              |           |          |         |          |        |
| Gdynia Główna              | 0,000   |              |           |          | 4:15    |          | 7:15   |
| Sopot                      | 9,331   |              |           | 4:23     | 4:24    | 7:23     | 7:24   |
| Gdańsk Oliwa               | 3,653   |              |           | 4:28     | 4:29    | 7:28     | 7:29   |
| Gdańsk Wrzeszcz            | 3,828   |              |           | 4:33     | 4:34    | 7:33     | 7:34   |
| Gdańsk Główny              | 4,180   |              |           | 4:39     | 4:42    | 7:39     | 7:42   |
| Tczew                      | 31,874  |              |           | 5:00     | 5:01    |          |        |
| Malbork                    | 18,361  |              |           | 5:13     | 5:14    |          |        |
| Iława Główna               | 68,912  |              |           | 5:47     | 5:48    |          |        |
| Warszawa Wschodnia         | 101,122 |              | 7:24      | 7:22     | 7:24    | 10:17    | 10:19  |
| Warszawa Centralna         | 3,062   | 7:30         | 7:35      | 7:30     | 7:35    | 10:25    | 10:35  |
| Warszawa Zachodnia         | 4,254   | 7:39         | 7:40      | 7:39     | 7:40    | 10:39    | 10:40  |
| Kraków Główny              | 290,219 | 9:45         | 9:48      | 9:45     | 9:48    | 12:45    | 12:48  |
| Sucha Beskidzka Zamek      | 61,827  | 10:40        | 10:41     | 10:40    | 10:41   | 13:40    | 13:41  |
| Chabówka                   | 33,178  | 11:12        | 11:26     | 11:12    | 11:26   | 14:12    | 14:26  |
| Nowy Targ                  | 22,595  | 11:51        | 11:52     | 11:51    | 11:52   | 14:51    | 14:52  |
| Zakopane                   | 20,739  | 12:07        |           | 12:07    |         | 15:07    |        |
| <i>Stacja końcowa</i>      |         | Zakopane     |           | Zakopane |         | Zakopane |        |

## Planowany rozkład jazdy pociągów na trasie Zakopane – Gdynia Główna

| <i>Kategoria; nazwa</i>    |         | EIC           |       | EIC           | Giewont | EIC                | Tatry |
|----------------------------|---------|---------------|-------|---------------|---------|--------------------|-------|
| <i>Terminy kursowania;</i> |         | (7)           |       | (5), (7)      |         | (1)-(4), (6)       |       |
| <i>Stacja początkowa</i>   |         | Zakopane      |       | Zakopane      |         | Zakopane           |       |
| Stacja                     | km      |               |       |               |         |                    |       |
| Zakopane                   | 0,000   |               | 11:20 |               | 15:50   |                    | 15:50 |
| Nowy Targ                  | 20,739  | 11:37         | 11:38 | 16:07         | 16:08   | 16:07              | 16:08 |
| Chabówka                   | 22,595  | 12:04         | 12:18 | 16:34         | 16:48   | 16:34              | 16:48 |
| Sucha Beskidzka Zamek      | 33,178  | 12:48         | 12:49 | 17:18         | 17:19   | 17:18              | 17:19 |
| Kraków Główny              | 61,827  | 13:42         | 13:45 | 18:12         | 18:15   | 18:12              | 18:15 |
| Warszawa Zachodnia         | 290,219 | 15:50         | 15:51 | 20:20         | 20:21   | 20:20              | 20:21 |
| Warszawa Centralna         | 4,254   | 15:55         | 16:00 | 20:25         | 20:30   | 20:25              | 20:30 |
| Warszawa Wschodnia         | 3,062   | 16:06         | 16:08 | 20:36         | 20:38   | 20:36              |       |
| Łąwa Główna                | 60,750  |               |       | 22:12         | 22:13   |                    |       |
| Malbork                    | 68,912  |               |       | 22:46         | 22:47   |                    |       |
| Tczew                      | 18,361  |               |       | 22:59         | 23:00   |                    |       |
| Gdańsk Główny              | 31,874  | 18:43         | 18:46 | 23:18         | 23:21   |                    |       |
| Gdańsk Wrzeszcz            | 4,180   | 18:51         | 18:52 | 23:26         | 23:27   |                    |       |
| Gdańsk Oliwa               | 3,828   | 18:56         | 18:57 | 23:31         | 23:32   |                    |       |
| Sopot                      | 3,653   | 19:01         | 19:02 | 23:36         | 23:37   |                    |       |
| Gdynia Główna              | 9,331   | 19:10         |       | 23:45         |         |                    |       |
| <i>Stacja końcowa</i>      |         | Gdynia Główna |       | Gdynia Główna |         | Warszawa Wschodnia |       |