

Warszawa, dnia 18 kwietnia 2018 r.

Poz. 7

**DECYZJA NR DPP-WPAN.717.8.2017.PL
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 4 kwietnia 2018 r.

**w sprawie przyznania „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie
otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie
Warszawa Wschodnia – Zielona Góra – Warszawa Wschodnia**

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 2017 r., poz. 1257 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „PKP Intercity” lub „Przewoźnikiem”, z 18 grudnia 2017 r. (znak: BBS3-070-93/2017), złożonego do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, przy piśmie ogólnym do podmiotu publicznego (ePUAP) z 21 grudnia 2017 r., w przedmiocie wydania przez Prezesa UTK decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Warszawa Wschodnia – Zielona Góra – Warszawa Wschodnia na okres od 14 grudnia 2019 r. do 9 grudnia 2023 r.,

PRZYZNAJĘ

PKP Intercity otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Warszawa Wschodnia – Zielona Góra – Warszawa Wschodnia,

realizowany liniami kolejowymi nr 1, 2, 3, 273, 358 i 436 na okres od 14 grudnia 2019 r. do 9 grudnia 2023 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 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 4 par pociągów w dobie, zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załączniku 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: Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Kutno, Konin, Poznań Główny, Nowy Tomyśl, Zbąszynek, Sulechów oraz Zielona Góra.

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 Warszawa Wschodnia – Zielona Góra – Warszawa Wschodnia przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy pojazdami kolejowymi typu: 112A-2 (SPOT), 112A, 112 Ag, 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, 305Ad.

Przewoźnik kolejowy zapewni co najmniej 2 miejsca dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się w pojazdach kolejowych typu: 111Ainw (SPOT), 111Arow (w wersji z 60 miejscami siedzącymi w II klasie), 144Aa, 156A i 167A (w wersji z 54 miejscami siedzącymi w II klasie), 168A (w wersji z 58 miejscami siedzącymi w II klasie), YB, XB (w wersji z 56 miejscami siedzącymi w II klasie), XBN Mg2 oraz Z1B (w wersji 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.

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

Stan faktyczny:

21 grudnia 2017 r. do Prezesa UTK wpłynął wniosek PKP Intercity z 18 grudnia 2017 r. (znak: BBS3-070-93/2017), złożony przy piśmie ogólnym do podmiotu publicznego (ePUAP) z 21 grudnia 2017 r., o przyznanie otwartego dostępu na trasie Warszawa Wschodnia – Zielona Góra – Warszawa Wschodnia na okres od 14 grudnia 2019 r. do 9 grudnia 2023 r.

Informacja o wpływie wniosku PKP Intercity do Prezesa UTK została opublikowana na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego 5 stycznia 2018 r.

W piśmie z 10 stycznia 2018 r., (znak: DPP-WPAN.717.8.2017.5.PL), 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 Warszawa Wschodnia – Zielona Góra – Warszawa Wschodnia na okres od 14 grudnia 2019 r. do 9 grudnia 2023 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 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 Warszawa Wschodnia – Zielona Góra – Warszawa Wschodnia. 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.

Pismem 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.

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.

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

Wnioski Przewozów Regionalnych dotyczyły 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.

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.717.8.2017.11.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 nr DT/III/102/2016 na 2015-2025 o świadczenie usług publicznych zawartą przez Marszałka Województwa Wielkopolskiego z Kolejami Wielkopolskimi sp. z o.o., stanowisko ZTM z 15 lutego 2018 r. (znak: ZTM-PPO-1.6213.2.2018.AKA(1.AKA.ZTM.PPO-1)), oraz 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 Warszawa Wschodnia – Zielona Góra – Warszawa Wschodnia na okres od 14 grudnia 2019 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 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.

PKP Intercity jest przewoźnikiem kolejowym. Przysługuje mu zatem uprawnienie do złożenia wniosku będącego przedmiotem rozpoznania w niniejszej sprawie. Wniosek PKP Intercity został podpisany przez ustanowionego w sprawie 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 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 uprawnienie 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 głównego celu 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 Prezes UTK stwierdził, że 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 wniosku Marszałka Województwa Wielkopolskiego złożonego przy piśmie z 2 lutego 2018 r. (znak: DT-III.8050.3.2018)

Marszałek Województwa Wielkopolskiego, w przesłanym do Prezesa UTK wniosku o badanie równowagi ekonomicznej zwrócił się o przeprowadzenie przez Prezesa UTK badania, o którym mowa w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym w związku z możliwością wystąpienia zagrożenia równowagi ekonomicznej połączeń regionalnych realizowanych na trasach przebiegających liniami kolejowymi nr 353 na odcinku Poznań Główny – Gniezno i 351 na odcinku Poznań Główny – Krzyż, nie dotyczących połączeń, o których mowa w niniejszej decyzji, a także linią kolejową nr 3 na odcinku Nowy Tomyśl – Poznań Główny, której dotyczy niniejsza decyzja. Marszałek w swoim wniosku podkreślił, że połączenia planowane do realizacji przez PKP Intercity mają bardzo istotne znaczenie dla Wielkopolski z punktu widzenia połączeń międzywojewódzkich, ponieważ umożliwiają mieszkańcom tego regionu odbycie podróży biznesowych do innych ośrodków gospodarczych Polski. Jednocześnie Marszałek zwrócił uwagę, że istotą połączeń realizowanych przez PKP Intercity powinno być skomunikowanie wojewódzkich ośrodków, również z możliwością dotarcia z/do ośrodków subregionalnych przy braku zaburzeń w przewozach realizowanych w obrębie danego regionu. We wniosku Marszałek podkreślił, że planowane przez PKP Intercity połączenia na terenie Województwa Wielkopolskiego dotyczą pociągów uruchamianych przez tego przewoźnika już we wcześniejszych rozkładach jazdy pociągów, w związku z tym organizator przewozów wojewódzkich nie widzi potrzeby odmowy przyznania przedmiotowego prawa pod warunkiem realizacji odpraw pasażerów na terenie województwa tylko i wyłącznie według taryfy podstawowej, w szczególności w przypadku biletów okresowych. Marszałek przedstawił opinię, że prowadzona przez PKP Intercity polityka taryfowa poprzez stosowanie odpowiednich promocji oraz ofert specjalnych przyczynia się do spadku przychodów na wybranych liniach komunikacyjnych (tym samym do wzrostu rekompensaty wypłacanej operatorom kolejowym przez województwo), w obrębie których organizator jest zobowiązany do uruchomienia pociągów na podstawie Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego, uchwalonego przez Sejmik Województwa. Marszałek wskazał dotychczasowe działania tego przewoźnika na odcinkach Poznań Główny – Leszno, Poznań Główny – Piła oraz Poznań Główny – Gniezno. Przewozy proponowane przez PKP Intercity, w przypadku zastosowania taryfy specjalnej, będą zdaniem Marszałka, zagrażały przede wszystkim zaburzeniem równowagi ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych na odcinku Gniezno – Poznań Główny w czasie obowiązywania objazdów pociągów PKP Intercity w związku z modernizacją linii kolejowej E-20. Oferta PKP Intercity na przedmiotowym odcinku może być częściej wybierana

przez pasażerów z uwagi na krótszy czas przejazdu przy zadowalającej częstotliwości połączeń. Obecnie ten organizator publicznego transportu zbiorowego posiada informację potwierdzającą, że część pasażerów podróżujących na tym odcinku dokonuje zakupu biletu okresowego na pociągi regionalne w jedną stronę, a w przeciwnym kierunku – kupują bilet okresowy oferowany przez Intercity. Dodatkowo we wniosku zawarto informację, że w przypadku zastosowania przez PKP Intercity ofert specjalnych może pojawić się również zagrożenie zaburzenia równowagi ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych na odcinkach Krzyż – Poznań Główny oraz Nowy Tomyśl – Poznań Główny. Ponadto w związku z uruchomieniem taryfy specjalnej na – nieobjętym przebiegiem trasy będącej przedmiotem niniejszej decyzji – odcinku Poznań Główny – Leszno, organizator może spodziewać się ok. 10% spadku sprzedaży biletów jednorazowych, ok. 43% spadku sprzedaży biletów okresowych oraz przychodów związanych z tą sprzedażą.

Badając wniosek Marszałka Województwa Wielkopolskiego Prezes UTK stwierdził, że jest on organizatorem umowy nr DT/III/102/2016 z 29 kwietnia 2016 r., o świadczenie usług publicznych w zakresie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich pomiędzy Województwem Wielkopolskim a Kolejami Wielkopolskimi, obejmującej swoim okresem obowiązywania rozkłady jazdy pociągów 2019/2020, 2020/2021, 20221/2022 i 2022/2023, których dotyczy także wniosek PKP Intercity. Tym samym Marszałek Województwa Wielkopolskiego jest podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej w rozumieniu art. 10 rozporządzenia 869/2014.

Wniosek Marszałka Województwa Wielkopolskiego obejmuje odcinek linii kolejowej nr 3 Nowy Tomyśl – Poznań Główny, którym przebiega, w części, trasa połączeń, których dotyczy niniejsza decyzja. Odnosząc się do analizy przedstawionej przez Marszałka Województwa Wielkopolskiego trzeba przede wszystkim przywołać i podkreślić zawartą w niej ważną ocenę istoty komercyjnych połączeń międzywojewódzkich, w tym przypadku planowanych przez PKP Intercity. Zapewnienie mieszkańcom każdego regionu, a w tym przypadku Wielkopolski, dogodnych połączeń międzywojewódzkich, umożliwiających wygodny i szybki przejazd koleją do innych rejonów kraju w celach biznesowych i innych, jest ważną funkcją, jaką spełnia uruchamianie pociągów na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu. Łączy się to z celowością podejmowania działań ukierunkowanych na wzrost wolumenu pasażerów w przewozach kolejowych, kształtujących się obecnie na poziomie 3% zarówno średnio w skali kraju, jak i w Wielkopolsce (źródło: opracowanie Prezesa UTK - *Wykorzystanie i potencjał kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce* dostępne pod adresem <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/12849,Wykorzystanie-i-potencjal-kolejowych-przewozow-pasazerskich-w-Polsce.html>). Jest także prawdą, że przewozy organizowane na poziomie międzywojewódzkim, regionalnym, subregionalnym i aglomeracyjnym na podstawie umów o świadczenie usług publicznych zawieranych przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego mają istotne znaczenie dla zapewnienia podróżnym sprawnych przejazdów w skali lokalnej. Oba rodzaje przewozów są ważne z punktu widzenia dogodnych przejazdów koleją. W obu przypadkach zdarza się także, że pociągi muszą kursować po tych samych liniach kolejowych i w zbliżonych porach, zatrzymując się także niekiedy na tych samych stacjach. Konieczne jest zatem zapewnienie możliwości kursowania zarówno dla połączeń komercyjnych, jak i dla pociągów realizujących przewozy służby publicznej.

Zgodnie z przywołaną wyżej umową nr DT/III/102/2016 z 29 kwietnia 2016 r., na trasie obejmującej odcinek Poznań Główny – Nowy Tomyśl przewidziane jest 17,5 par pociągów regionalnych w dobie. PKP Intercity planuje uruchamiać na podstawie niniejszej decyzji 4 pary pociągów w dobie, z czego jedna w godzinach szczytu przewozowego (porannego w kierunku do Poznania i popołudniowego w kierunku do Nowego Tomyśla). Obawy podmiotu uprawnionego dotyczyły w znacznej mierze utraty podróżnych korzystających z biletów okresowych. Bilety okresowe są kupowane przez osoby korzystające regularnie z określonych połączeń, najczęściej w celu dojazdu do i z pracy oraz szkół. Tym samym przejazdy osób korzystających z biletów okresowych mają miejsce głównie w godzinach szczytu przewozowego. W tym przypadku, z uwagi na kluczowe znaczenie Poznania jako miejsca pracy i nauki wielu osób, zasadnicze potoki podróżnych występują w godzinach porannych w kierunku Poznania, a w godzinach popołudniowych – w kierunku Nowego Tomyśla. Oznacza to, że potencjalny odpływ pasażerów pociągów wojewódzkich na tym obszarze na rzecz pociągów komercyjnych PKP Intercity mógłby następować w przypadku jednej pary połączeń w dobie.

Na tym tle trzeba się odnieść do opinii Marszałka Województwa Wielkopolskiego, zgodnie z którą nie ma potrzeby odmowy przyznania PKP Intercity otwartego dostępu dla realizacji bardzo potrzebnych mieszkańcom tego regionu przewozów międzywojewódzkich planowanych przez PKP Intercity, jednakże pod warunkiem stosowania przez tego przewoźnika taryfy według stawek podstawowych na terenie Wielkopolski. W tym aspekcie trzeba zwrócić uwagę, że ustawa o transporcie kolejowym nie daje Prezesowi UTK kompetencji do ingerencji w stawki taryfowe oferowane przez przewoźników, także występujących o przyznanie otwartego dostępu. Dlatego kwestia oferty taryfowej PKP Intercity dla połączeń planowanych w ramach otwartego dostępu nie może być przedmiotem badania i rozstrzygnięcia w niniejszej decyzji.

Obszar regulacji decyzji Prezesa UTK o przyznaniu otwartego dostępu określony jest przepisami art. 29c ust. 3, 4 i 5 ustawy o transporcie kolejowym. W myśl art. 29c ust. 3 *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.* Natomiast zgodnie z art. 29c ust. 4 *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. W przedmiotowej sprawie wpłynęły do Prezesa UTK wnioski o badanie równowagi ekonomicznej, tym samym Prezes UTK obowiązany jest do przeprowadzenia badania w celu określenia, czy proponowane krajowe połączenie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych. Jak wskazano w przytoczonym wyżej przepisie art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych może być uznana za zagrożoną w przypadku, kiedy skutkiem proponowanej usługi będzie inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy. Marszałek Województwa Wielkopolskiego jednoznacznie oświadczył we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, że nie jest obecnie możliwe przedstawienie szczegółowych wyliczeń w zakresie wpływu połączeń wnioskowanych przez PKP Intercity na równowagę ekonomiczną przywołanej wyżej umowy o świadczenie usług publicznych zawartej przez Marszałka Województwa Wielkopolskiego z Kolejami Wielkopolskimi. 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.*

Powyższe oznacza, że ustawodawca narzuca podmiotowi uprawnionemu wykazanie, że wskazane w przepisie art. 29c 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, 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 zostać wykazane przez podmiot uprawniony, że taki spadek faktycznie wystąpi. Wniosek Marszałka Województwa Wielkopolskiego nie spełnia tego warunku.

Biorąc pod uwagę przedstawione wyżej wyniki badania przeprowadzonego przez Prezesa UTK, należy stwierdzić, że brak jest zatem podstawy do ewentualnego wprowadzenia, na podstawie niniejszej decyzji, warunków ograniczających korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Mając na uwadze powyższe, w wyniku przeprowadzonego badania na podstawie art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK określił, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych.

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 rozporządzeniu 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 4 ustawy o transporcie kolejowym). Zagadnienia dotyczące właściwego trasowania przez zarządcę infrastruktury i w związku z tym realizowania przewozu przez przewoźnika kolejowego, stanowiąc mogą przedmiot odrębnego postępowania administracyjnego.

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 obowiązany był wydać decyzję przyznającą otwarty dostęp na trasie Warszawa Wschodnia – Zielona Góra – Warszawa Wschodnia. Jednocześnie Prezes UTK zawarł w niniejszej decyzji stosowne klauzule, które stanowiąc mają gwarancję właściwego realizowania przez PKP Intercity planowanych przewozów kolejowych.

Ponadto, 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 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 elektrocieplowni, 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: Warszawa Wschodnia – Zielona Góra – Warszawa Wschodnia dla 4 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: Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Kutno, Konin, Poznań Główny, Nowy Tomyśl, Zbąszynek, Sulechów oraz Zielona Góra.

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 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 Przewoźnika.

PKP Intercity będzie realizowało przewozy osobowe pojazdami kolejowymi typów wskazanych w pkt 4 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 4 lat, tj. na roczne rozkłady jazdy 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 uchyła decyzję o przyznaniu otwartego dostępu (art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym).

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. 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 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*

Planowany rozkład jazdy pociągów na trasie Warszawa Wschodnia – Zielona Góra – Warszawa Wschodnia

<i>Nr pociągu</i>		1710		1712		1714		1716	
<i>Kategoria; nazwa</i>		EIC		EIC		EIC		EIC	
<i>Terminy kursowania; zestawienie pociągu</i>		od XII.2019	b/c r M	od XII.2019	b/c r M	od XII.2019	b/c r M	od XII.2019	b/c r M
<i>Wagony bezpośrednie ze stacji</i>									
<i>Stacja początkowa</i>		Warszawa Wschodnia		Warszawa Wschodnia		Warszawa Wschodnia		Warszawa Wschodnia	
<i>Stacja</i>	<i>km</i>								
Warszawa Wschodnia	0,000	8:59		12:59		15:59		18:59	
Warszawa Centralna	4,254	9:05	9:10	13:05	13:10	16:05	16:10	19:05	19:10
Warszawa Zachodnia	3,062	9:14	9:15	13:14	13:15	16:14	16:15	19:14	19:15
Kutno	122,821								
Konin	78,593	10:43	10:44	14:43	14:44	17:43	17:44	20:43	20:44
Poznań Główny	97,450	11:27	11:30	15:27	15:30	18:27	18:30	21:27	21:30
Nowy Tomyśl	57,385	11:55	11:56	15:55	15:56	18:55	18:56	21:55	21:56
Zbąszynek	23,587	12:07	12:08	16:07	16:08	19:07	19:08	22:07	22:08
Sulechów	26,378	12:27	12:28	16:27	16:28	19:27	19:28	22:27	22:28
Zielona Góra	26,982	12:47		16:47		19:47		22:47	
<i>Stacja końcowa</i>		Zielona Góra		Zielona Góra		Zielona Góra		Zielona Góra	
<i>Wagony bezpośrednie do stacji</i>									

<i>Nr pociągu</i>		7116		7114		7112		7110	
<i>Kategoria; nazwa</i>		EIC		EIC		EIC		EIC	
<i>Terminy kursowania; zestawienie pociągu</i>		od XII.2019	b/c r M	od XII.2019	b/c r M	od XII.2019	b/c r M	od XII.2019	b/c r M
<i>Wagony bezpośrednie ze stacji</i>									
<i>Stacja początkowa</i>		Zielona Góra		Zielona Góra		Zielona Góra		Zielona Góra	
<i>Stacja</i>	<i>km</i>								
Zielona Góra	0,000	5:13		8:13		11:13		15:13	
Sulechów	26,982	5:32	5:33	8:32	8:33	11:32	11:33	15:32	15:33
Zbąszynek	26,378	5:52	5:53	8:52	8:53	11:52	11:53	15:52	15:53
Nowy Tomyśl	23,587	6:04	6:05	9:04	9:05	12:04	12:05	16:04	16:05
Poznań Główny	57,385	6:30	6:33	9:30	9:33	12:30	12:33	16:30	16:33
Konin	97,450	7:16	7:17	10:16	10:17	13:16	13:17	17:16	17:17
Kutno	78,593								
Warszawa Zachodnia	122,821	8:45	8:46	11:45	11:46	14:45	14:46	18:45	18:46
Warszawa Centralna	3,062	8:50	8:55	11:50	11:55	14:50	14:55	18:50	18:55
Warszawa Wschodnia	4,254	9:01		12:01		15:01		19:01	
<i>Stacja końcowa</i>		Warszawa Wschodnia		Warszawa Wschodnia		Warszawa Wschodnia		Warszawa Wschodnia	
<i>Wagony bezpośrednie do stacji</i>									