

Warszawa, dnia 18 kwietnia 2018 r.

Poz. 8

**DECYZJA NR DPP-WPAN.717.9.2017.PL  
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 Terespol (gr.) – Kunowice (gr.) – Terespol (gr.)  
w ramach wykonywanego połączenia na trasie międzynarodowej Moskwa – Berlin/Paryż – Moskwa**

Działając 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 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) z 21 grudnia 2017 r., w przedmiocie wydania przez Prezesa UTK decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Terespol (gr.) – Kunowice (gr.) – Terespol (gr.), w ramach realizowanego połączenia na trasie międzynarodowej Moskwa – Berlin/Paryż – Moskwa, na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r.,

**PRZYZNAJĘ**

**PKP Intercity S.A. otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Terespol (gr.) –  
Kunowice (gr.) – Terespol (gr.), w ramach wykonywanego połączenia na trasie międzynarodowej Moskwa –  
Berlin/Paryż – Moskwa,**

realizowany liniami kolejowymi nr 1, 2, 3, 9, 131, 206, 353 oraz 544, 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 8 par pociągów w dobie, zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1, 2 i 3 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: Terespol, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Kutno, Konin, Iława Główna, Gniezno, Poznań Główny, Zbąszynek, Świebodzin oraz Rzepin.

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 Terespol (gr.) – Kunowice (gr.) – Terespol (gr.), w ramach realizowanego połączenia na trasie międzynarodowej Moskwa – Berlin/Paryż – Moskwa, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy pojazdami kolejowymi typu: RUS 6c, 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, 134Ab, 134Ac, 172A, 173A, 244, 248.5, 249, 249.1, 306A, 308A, Goerlitz, Bautzen, WLABm Siemens, WLALux Siemens.

Przewoźnik zapewni co najmniej 3 miejsca dla osób o ograniczonej możliwości poruszania w pojazdach kolejowych typu RUS 6c oraz 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 (w wersji z 54 miejscami siedzącymi w II klasie), 167A, 168A (w wersji z 58 miejscami siedzącymi w II klasie), YB, XB (w wersji z 56 miejscami siedzącymi w II klasie), XBN Mg2, Z1B (w wersji z 56 miejscami siedzącymi w II klasie), 172A, 173A oraz 249.1.

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 rozkładach jazdy stanowiących załączniki nr 1, 2 i 3 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 Terespol (gr.) – Kunowice (gr.) – Terespol (gr.), w ramach realizowanego połączenia na trasie międzynarodowej Moskwa – Berlin/Paryż – Moskwa, na okres od 9 grudnia 2018 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 12 stycznia 2018 r. (znak: DPP-WPAN.717.9.2017.6.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 Terespol (gr.) – Kunowice (gr.) – Terespol (gr.), w ramach realizowanego połączenia na trasie międzynarodowej Moskwa – Berlin/Paryż – Moskwa, 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 Terespol (gr.) – Kunowice (gr.) – Terespol (gr.) w ramach realizowanego połączenia na trasie międzynarodowej Moskwa – Berlin/Paryż – Moskwa. W zawiadomieniu poinformowano adresatów o możliwości złożenia przez nich wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, w związku z wpływem 21 grudnia 2017 r. do Prezesa UTK 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: PBH1f-070-2/2018) „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwane 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 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 – Hawa 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.717.9.2017.11.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), 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: PBHif-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 1185/DT/CP/16 z 9 grudnia 2016 r. pomiędzy Województwem Lubelskim a Przewozami Regionalnymi, umowę nr DT/III/102/2016 na lata 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 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 zatwierdza 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 Terespol (gr.) – Kunowice (gr.) – Terespol (gr.), w ramach realizowanego połączenia na trasie międzynarodowej Moskwa – Berlin/Paryż – Moskwa, 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 cz. 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 cz. 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 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 ww. 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 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.

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 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 województwa, 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 liniach 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 i powoduje spadek przychodów operatora oraz obniżenie rentowności świadczonych przez niego usług o charakterze użyteczności publicznej.

## **Oddział Lubelski**

W odniesieniu do połączeń objętych wnioskiem PKP Intercity dotyczącym trasy Terespol (gr.) – Kunowice (gr.) – Terespol (gr.) Przewozy Regionalne wskazały, że posiadają podpisaną umowę nr CRU-P/C/97/2016 o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na lata 2017-2020, na podstawie której realizują przewozy między innymi na linii nr 2 Warszawa Centralna – Terespol na odcinku Terespol – Brest Centr. Realizacja przewozów pasażerskich na ww. odcinku jest kontynuacją wcześniejszych umów podpisywanych z Marszałkiem Województwa Lubelskiego na przewozy publiczne. Zdaniem podmiotu uprawnionego, uruchomienie dodatkowych połączeń przez PKP Intercity na odcinku Terespol (gr.) – Brest Centr. spowoduje ograniczenie w dostępie do linii w godzinach kursowania pociągów PKP Intercity wskazanych w rozkładzie jazdy. Przewozy Regionalne wskazały, że bez względu na priorytet, pociągi PKP Intercity, także komercyjne, mają pierwszeństwo w trasowaniu przed pociągami Przewozów Regionalnych. W przypadku uruchomienia pociągów przez PKP Intercity i przesunięciu czasowym pociągów przygranicznych, Przewozy Regionalne stracą możliwość nawiązania dogodnych skomunikowań na stacji Terespol z pociągami REGIO w komunikacji krajowej. Planowane przez PKP Intercity pociągi relacji Terespol – Zebrzydowice – Terespol mogą przejąć część podróży z pociągów REGIO. Wszystkie te zmiany mogą obniżyć rentowność pociągów REGIO objętych umową o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich. Podmiot uprawniony szacuje, że wpływy z uruchamiania pociągów w relacji Terespol – Brest Centr. – Terespol mogą się zmniejszyć o około 50%. Dodatkowo zagęszczenie ilości pociągów Intercity na linii spowoduje utrudnienia w wytrasowaniu pociągów REGIO zgodnie z oczekiwaniami podróży.

Badając wniosek Przewozów Regionalnych Prezes UTK stwierdził, że przewoźnik ten jest operatorem umowy nr 1185/DT/CP/16 z 9 grudnia 2016 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na lata 2017-2020 zawartej z Województwem Lubelskim, obejmującej swoim okresem obowiązywania rozkłady jazdy pociągów 2018/2019 i 2019/2020, których dotyczy także wniosek PKP Intercity o przyznanie otwartego dostępu na trasie Terespol (gr.) – Kunowice (gr.) – Terespol (gr.), w ramach realizowanego połączenia na trasie międzynarodowej Moskwa – Berlin/Paryż – Moskwa. Umowa ta uwzględnia połączenia przebiegające, w części, trasą, której dotyczy niniejsza decyzja. 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 PKP Intercity, których dotyczy niniejsza decyzja należy zaznaczyć, że linia kolejowa nr 2 zapewnia połączenie kolejowe wschodnich obszarów Polski z centralną i zachodnią częścią kraju. Stanowi także część linii E20 wykorzystywanej dla połączeń międzynarodowych z Rosji do zachodniej części Europy. 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 podróży. Z drugiej strony jest rzeczą oczywistą, że konieczne jest zapewnienie skomunikowania połączeń Terespol – Brześć z pociągami na liniach krajowych, w tym REGIO uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Trzeba także podkreślić, że niniejsza decyzja dotyczy uruchomienia 2 par połączeń, obejmujących odcinek Terespol (gr.) – Brest Centr. Oba są to pociągi międzynarodowe relacji Terespol (gr.) – Kunowice (gr.) – Terespol (gr.), w ramach realizowanego połączenia na trasie międzynarodowej Moskwa – Berlin/Paryż – Moskwa. W wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK ustalił, że obie pary połączeń wnioskowanych przez PKP Intercity zaplanowane są w innych godzinach niż 6 połączeń REGIO wskazanych w rozkładach jazdy pociągów, które podmiot uprawniony dołączył do wniosku o badanie równowagi ekonomicznej. Tym samym nie można stwierdzić wystąpienia zagrożenia związanego z zakłóceniem skomunikowania czy opóźnieniem pociągów o charakterze użyteczności publicznej spowodowanego uruchomieniem dwóch par połączeń PKP Intercity.

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 2. 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, 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 przewozowych objętych 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. Połączenia planowane przez PKP Intercity są odpowiedzią na konkretne zapotrzebowanie społeczne dużej liczby podróżnych nie tylko potrzebujących przemieszczać się pomiędzy wschodnią, centralną i zachodnią częścią Polski, lecz także w ramach połączeń międzynarodowych realizowanych na podstawie umów zawartych z przewoźnikami z krajów sąsiednich. 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 grup 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 przede wszystkim zauważyć, że ustawodawca w art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, ani w 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 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 i międzynarodowe, 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 oraz międzynarodowego.

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 2. 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 przywołanej wyżej umowy nr 1185/DT/CP/16 z 9 grudnia 2016 zawartej przez Przewozy Regionalne z Województwem Lubelskim.

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 2 postępowań administracyjnych obejmujących wszystkie planowane przez PKP Intercity międzynarodowe pociągi komercyjne łączące wschodnią i zachodnią granicę 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.

Należy odnieść się również do przepisu art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym wskazującym 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. 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 faktycznie wystąpić. Wniosek Przewozów Regionalnych nie spełnia tego warunku.

Dodatkowo, trzeba podkreślić, że we wniosku Przewozów Regionalnych wskazano propozycje zmian w rozkładzie jazdy pociągów REGIO w rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018 w związku z kursowaniem pociągów międzywojewódzkich, zawierające 8 pozycji, z czego 6 dotyczących połączeń PKP Intercity o charakterze użyteczności publicznej. Jedynie dwie pozycje dotyczą międzynarodowych pociągów komercyjnych PKP Intercity. Porównanie dołączonego do wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, planowanego rozkładu jazdy pociągów REGIO na rok 2019 z rozkładem jazdy przedstawionym we wniosku PKP Intercity wykazuje, że z 4 pociągów, których dotyczy niniejsza decyzja, tylko jeden jest planowany w godzinach kursowania pociągu REGIO relacji Brest Centr. – Terespol. Oznacza to, że wskazany we wniosku Przewozów Regionalnych spadek przychodów faktycznie związany jest z kursowaniem międzywojewódzkich pociągów służby publicznej, a nie planowanych przez PKP Intercity do uruchomienia w ramach otwartego dostępu. Ponadto, we wniosku Przewozów Regionalnych wskazano jedynie szacunki dotyczące roku 2018 oparte na przychodach osiągniętych przez operatora w ciągu 11 miesięcy 2017 r. zamiast wykazania spadku przychodów w roku 2019.

Przedstawiona wyżej analiza wskazuje, że Przewozy Regionalne nie wykazały, że faktycznie wystąpi spadek 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. Ponadto przedstawione szacunki obejmują kursowanie pociągów PKP Intercity uruchamianych zarówno jako komercyjne, jak i o charakterze służby publicznej. Nie można także stwierdzić, że ewentualne obniżenie przychodów z pociągów uruchamianych na podstawie umowy nr 1185/DT/CP/16 z 9 grudnia 2016 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na lata 2017-2020 zawartej przez Przewozy Regionalne z Województwem Lubelskim, byłoby skutkiem uruchomienia pociągów międzynarodowych PKP Intercity.

Mając na uwadze powyższe, w wyniku przeprowadzonego badania Prezes UTK stwierdził, że nie można określić, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych nr 1185/DT/CP/16 z 9 grudnia 2016 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na lata 2017-2020 zawartej przez Przewozy Regionalne z Województwem Lubelskim.

### **Marszałek Województwa Wielkopolskiego**

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, a także linią kolejową nr 3 na odcinku Nowy Tomyśl – Poznań Główny, nie dotyczącym trasy Terespol (gr.) – Kunowice (gr.) – Terespol (gr.), 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 uchwalonego przez Sejmik Województwa Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu



Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego. 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 sygnały docierające do tego organizatora publicznego transportu zbiorowego potwierdzają, że część podróżnych na tym odcinku dokonuje zakupu biletu okresowego na pociągi regionalne w jedną stronę, a w przeciwnym kierunku - biletów okresowych oferowanych przez PKP Intercity. Ponadto 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, zgodnie z informacjami przedstawionymi przez Marszałka Województwa Wielkopolskiego, w związku z uruchomieniem taryfy specjalnej na – nieobjętym przebiegiem trasy będącej przedmiotem niniejszej decyzji – odcinku Poznań Główny – Leszno, organizator ten spodziewa 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 organizator ten zawarł umowę nr DT/III/102/2016 na lata 2015-2025 z 29 kwietnia 2016 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich ze spółką „Koleje Wielkopolskie” sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu. Umowa ta obowiązuje w okresie, którego dotyczy niniejsza decyzja i obejmuje połączenia przebiegające, w części, trasą wskazaną we wniosku PKP Intercity o przyznanie otwartego dostępu. 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 bardzo 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, a także międzynarodowych, umożliwiających wygodny i szybki przejazd koleją do innych rejonów kraju w celach biznesowych, i innych, jest niezmiernie ważną funkcją, jaką spełnia uruchamianie pociągów na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu. Łączy się to z celowością podejmowania działań nakierowanych 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>).

Niewątpliwie 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 zapewnienia podróżnym 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 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. Żaden z tych pociągów nie ma zatrzymywać się pomiędzy Poznaniem Głównym i Zbąszynkiem, zatem nie jest przewidziany postój pociągów międzynarodowych ani w Nowym Tomyślu ani innej stacji pośredniej na tym odcinku. Mając na uwadze, że pociągi, których dotyczy niniejsza decyzja są międzynarodowe, a połączenia uruchamiane na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych są regionalne, adresaci obu tych usług są odmienni. Tym samym nie można podzielić obawy Marszałka Województwa Wielkopolskiego, że z uwagi na atrakcyjniejszą ofertę PKP Intercity nastąpi odpływ pasażerów korzystających z pociągów wojewódzkich na odcinku Nowy Tomyśl – Poznań.

Trzeba odnieść się także 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 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 uwzględniona 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 tej ustawy: *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. Tymczasem Marszałek Województwa Wielkopolskiego nie przedstawił wyliczeń w zakresie wpływu połączeń wnioskowanych przez PKP Intercity na pociągi Kolei Wielkopolskich uruchamianych na podstawie przywołanej wyżej umowy nr DT/III/102/2016 na lata 2015-2025 z 29 kwietnia 2016 r., wskazując we wniosku jednoznacznie, że przedstawienie takich wyliczeń jest niemożliwe.

Mając na uwadze powyższe, w wyniku przeprowadzonego badania 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 działania 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 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym).

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 Terespol (gr.) – Kunowice (gr.) – Terespol (gr.). Jednocześnie Prezes UTK zawarł w niniejszej decyzji stosowne klauzule, które stanowią mają gwarancję właściwego realizowania przez PKP Intercity planowanych przewozów kolejowych.

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 otrzymanych 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: Terespol (gr.) – Kunowice (gr.) – Terespol (gr.), w ramach realizowanego połączenia na trasie międzynarodowej Moskwa – Berlin/Paryż – Moskwa, docelowo dla 8 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: Terespol, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Kutno, Konin, Iława Główna, Gniezno, Poznań Główny, Zbąszynek, Świebodzin oraz Rzepin.

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 nr 1, 2 i 3 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 5 lat, tj. na roczne rozkłady jazdy 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 związku 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 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*













