

**DECYZJA DPP-WOPN.717.8.2019.PL PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 11 grudnia 2020 r.

**w sprawie przyznania POLREGIO otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Białystok – Zielona Góra Główna i w relacji powrotnej.**

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 3-6 oraz art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 710, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, w związku z art. 4 ustawy z dnia 13 lutego 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 400), art. 15 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. Urz. UE L 239 z 12 sierpnia 2014 r., str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 869/2014” oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku przewoźnika kolejowego Przewozy Regionalne sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (obecnie: POLREGIO sp. z o.o.), zwanego dalej „POLREGIO”, „Przewoźnikiem” lub „Stroną”, z 5 grudnia 2019 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem”: 6 grudnia 2019 r.), uzupełnionego pismem z 27 grudnia 2019 r. (data wpływu do Urzędu: 30 grudnia 2019 r.) oraz pismem z 10 lutego 2020 r. (data wpływu do Urzędu: 10 lutego 2020 r.) w przedmiocie wydania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, „Organem”, lub „organem regulacyjnym”, decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie krajowej Białystok – Zielona Góra Główna i w relacji powrotnej na okres od 14 czerwca 2020 r. do 31 grudnia 2024 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 oraz 2024/2025 (do 31 grudnia 2024 r.),

**PRYZNAJE**

**POLREGIO otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Białystok – Zielona Góra Główna i w relacji powrotnej,**

realizowany liniami kolejowymi nr 1, 2, 3, 6, 273, 358, 436, 449, 807 oraz 808 w okresie od dnia nabycia przez niniejszą decyzję cechy ostateczności do 31 grudnia 2024 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 oraz 2024/2025 (do 31 grudnia 2024 r.), z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie POLREGIO uruchomi:

- 0,5 pary pociągów na dobę w poniedziałki;
- 0,5 pary pociągów na dobę w piątki;
- 0,5 pary pociągów na dobę w soboty;
- 0,5 pary pociągów na dobę w niedziele,

(połączenia realizowane w poniedziałki, piątki, soboty oraz niedziele) zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.

2. Przewoźnik zobowiązany jest uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji.

Tym samym Przewoźnik nie jest uprawniony do uruchamiania pociągów w większym wymiarze (tj. częstotliwości) lub w innych terminach niż to wynika z punktu 1 niniejszej decyzji.

3. Połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji stanowią uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województw: podlaskiego, mazowieckiego, łódzkiego, wielkopolskiego oraz lubuskiego, organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

4. W przypadku prac modernizacyjnych i remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju.
5. Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji, w pełnej relacji, tj. na trasie Białystok – Zielona Góra Główna i w relacji powrotnej.

Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszej relacji, na podstawie niniejszej decyzji, jest dopuszczalne wyłącznie w wyniku zaistnienia niemożliwych do przewidzenia zdarzeń zewnętrznych, niezależnych od Przewoźnika, będących następstwem siły wyższej lub działalności podmiotów trzecich (jak np. zarządcy infrastruktury).

6. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Białystok, Łapy, Szepietowo, Czyżew, Małkinia, Tłuszcz, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Sochaczew, Łowicz Główny, Kutno, Koło, Konin, Słupca, Września, Swarzędz, Poznań Główny, Buk, Opalenica, Nowy Tomyśl, Zbąszyń, Zbąszynek, Babimost, Sulechów oraz Zielona Góra Główna.

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.
7. Uruchamianie przez Przewoźnika nowych przewozów kolejowych nie powinno skutkować likwidacją skomunikowań pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.
  8. Na trasie Białystok – Zielona Góra Główna i w relacji powrotnej, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy pojazdami kolejowymi typu:
    - EN57AL/ALd/ALc/AKŁ/AKM, zapewniającymi 160 miejsc siedzących, 10 miejsc uchylnych, co najmniej 15 oznaczonych miejsc dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
    - EN57 FPS, zapewniającymi 166 miejsc siedzących, 14 miejsc uchylnych, co najmniej 2 miejsca przeznaczone dla osób poruszających się na wózkach oraz co najmniej 9 oznaczonych miejsc dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
    - ED 72Ac, zapewniającymi 211 miejsc siedzących, 11 miejsc uchylnych, co najmniej 2 miejsca przeznaczone dla osób poruszających się na wózkach oraz co najmniej 9 oznaczonych miejsc dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania również innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli POLREGIO 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.

9. 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.
10. Dopuszcza się uruchamianie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji decyzji, w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy, zawartym w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
11. Przewoźnik zobowiązany jest poinformować Prezesa UTK, o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Białystok – Zielona Góra Główna i w relacji powrotnej:
  - a) w niepełnej relacji;
  - b) w częstotliwości i terminie innymi niż wprost wynikającymi z niniejszej decyzji.

W przypadku wystąpienia okoliczności, o których mowa powyżej, Przewoźnik w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia ich wystąpienia, obowiązany jest przedstawić stanowisko w sprawie wraz z uzasadnieniem.

## UZASADNIENIE

### Stan faktyczny:

Należy stwierdzić, że 6 grudnia 2019 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem poczty elektronicznej, wniosek POLREGIO z 5 grudnia 2019 r., złożony przy piśmie z 5 grudnia 2019 r. (znak: PBH1c-070-029/19), o przyznanie otwartego dostępu m.in. na trasie krajowej Białystok – Zielona Góra Główna i w relacji powrotnej w okresie od 14 czerwca 2020 r. do 31 grudnia 2024 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 oraz 2024/2025 (do 31 grudnia 2024 r.), zwany dalej również „Wnioskiem”. We Wniosku zawarto m.in. stanowisko Przewoźnika dotyczące występowania informacji, które nie powinny zostać upublicznione (tajemnica przedsiębiorstwa).

Pismem z 27 grudnia 2019 r. (znak: PBH1c-070-029.1/19), za pośrednictwem poczty elektronicznej, POLREGIO przekazała uzupełnienie Wniosku poprzez przedstawienie dowodu uiszczenia należnej opłaty skarbowej (uzupełnienie braku fiskalnego).

W piśmie z 29 stycznia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2019.3.PL), Prezes UTK wezwał POLREGIO do uzupełnienia informacji w zakresie przekazanego projektu rozkładu jazdy pociągów oraz do przedstawienia stanowiska Przewoźnika w przedmiocie sposobu doręczenia korespondencji w ramach niniejszego postępowania.

Jednocześnie Prezes UTK zwrócił uwagę na specyfikę postępowań administracyjnych z zakresu regulacji oraz procedurę określoną w rozporządzeniu 869/2014, przewidującą m.in.

- a) mechanizmy postępowania oraz terminy dla uzupełnienia niekompletnego wniosku o przyznanie otwartego dostępu;
- b) obowiązek publikacji jawnej wersji wniosku o przyznanie otwartego dostępu i oczekiwanie na zgłoszenie ewentualnych wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej;
- c) konieczność uzupełnienia otrzymanych przez Prezesa UTK wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w sytuacji ich otrzymania oraz zidentyfikowania braków;
- d) termin zarezerwowany dla organu regulacyjnego do wydania decyzji w sprawie otwartego dostępu, w sytuacji posiadania wszelkich niezbędnych dowodów umożliwiających rozstrzygnięcie wniosku,

które mogą wpływać na ostateczny termin zakończenia postępowania.

Działając na podstawie art. 77 § 4 k.p.a., Prezes UTK zawiadomił również POLREGIO, że faktem znanym Organowi z urzędu jest zmiana nazwy prawnej Przewoźnika.

Pismem z 10 lutego 2020 r. (znak: PBH1-070-07/2020), które wpłynęło do Prezesa UTK, za pośrednictwem poczty elektronicznej 10 lutego 2020 r., POLREGIO przekazała odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 29 stycznia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2019.3.PL). Przewoźnik wskazał adres poczty elektronicznej, na który powinna być doręczana korespondencja, w związku z toczącym się postępowaniem w sprawie przyznania otwartego dostępu.

W piśmie z 6 marca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2019.5.PL), Prezes UTK zawiadomił POLREGIO o wszczęciu postępowania administracyjnego w sprawie oraz poinformował Przewoźnika o włączeniu w poczet materiału dowodowego:

1. licencji POLREGIO nr WPO/054/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych osób, zmienionej decyzją Prezesa UTK z 25 marca 2010 r. (znak: TRM/900/05/10);
2. certyfikatu bezpieczeństwa POLREGIO część A nr PL1120150043, wydanego 9 grudnia 2015 r., potwierdzającego akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej zgodnie z właściwymi przepisami;
3. certyfikatu bezpieczeństwa POLREGIO część B nr PL1220180019, wydanego 31 lipca 2018 r., potwierdzającego akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci zgodnie z właściwymi przepisami;
4. załącznika nr 1 do Regulaminu Sieci 2019/2020 PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „PKP PLK”, zatytułowanego: *Wykaz linii kolejowych udostępnianych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*, pobranego ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminu/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20192020/>;
5. załącznika nr 2.6. do Regulaminu Sieci 2019/2020 PKP PLK, zatytułowanego: *Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych*, pobranego ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminu/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20192020/>;

6. opracowania Urzędu zatytułowanego: *Wymiana pasażerska na stacjach w Polsce w 2018 r.*, wraz z załącznikiem w formacie .xlsx, przedstawiającym szczegółowe dane analityczne, pobranego ze strony internetowej: <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/15580,Wymiana-pasazerska-na-stacjach-w-Polsce-w-2018-r.html>;
7. informacji odpowiadającej odpisowi pełnemu z rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla POLREGIO, zarejestrowanej pod numerem KRS: 0000031521 (stan na dzień: 24 stycznia 2020 r.), pobranej w trybie art. 4 ust. 4a ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2019 r. poz. 1500, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o KRS”;
8. pisma POLREGIO z 27 stycznia 2020 r. (znak: PBZ2-0010/1/2020), informującego o zmianie nazwy Strony.

Ponadto Prezes UTK poinformował Przewoźnika w ww. piśmie o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Z uwagi na fakt, iż 6 grudnia 2019 r. Strona złożyła równocześnie siedem wniosków o przyznanie otwartego dostępu, Prezes UTK realizował czynności dotyczące m.in. niniejszego postępowania w zakresie poinformowania podmiotów uprawnionych o otrzymanym Wniosku oraz analizy otrzymanej dokumentacji, w sprawie zarejestrowanej pod znakiem: DPP-WOPN.717.2.2020.

W związku z czynnościami prowadzonymi w sprawie zarejestrowanej pod znakiem: DPP-WOPN.717.2.2020, w toku niniejszego postępowania, Prezes UTK informował POLREGIO o stanie prowadzonego postępowania w przedmiocie przyznania Przewoźnikowi prawa otwartego dostępu na trasie krajowej Białystok – Zielona Góra Główna i w relacji powrotnej w okresie od 14 czerwca 2020 r. do 31 grudnia 2024 r., tj. na roczne rozkłady jazdy: 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 oraz 2024/2025 (do 31 grudnia 2024 r.), zwanej dalej również „nową usługą POLREGIO”.

W piśmie z 22 października 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2019.6.PL), Prezes UTK poinformował Przewoźnika o włączeniu w poczet materiału dowodowego:

1. decyzji Prezesa UTK z 11 maja 2020 r. (znak: DRR-WLKD.700.11.2020.AŁ), zmieniającej dane w licencjach udzielonych 27 lutego 2004 r. przez Prezesa UTK, tj. w licencji na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy nr WPR/052/2004, zmienionej decyzją Prezesa UTK nr TRM/901/11/10 z 25 marca 2010 r.; w licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób nr WPO/054/2004, zmienionej decyzją Prezesa UTK nr TRM/900/05/10 z 25 marca 2010 r. oraz w licencji na świadczenie usług trakcyjnych nr UPT/053/2004, zmienionej decyzją Prezesa UTK nr TRM/902/13/10 z 25 marca 2010 r. wraz z załącznikiem w postaci licencji nr L/085/2020;
2. decyzji Prezesa UTK z 20 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.400.72.2020.MP), wydającej na rzecz Przewoźnika certyfikat bezpieczeństwa cz. A nr PL1120200052, wraz z załącznikiem w postaci certyfikatu bezpieczeństwa cz. A nr PL1120200052;
3. decyzji Prezesa UTK z 20 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.401.85.2020.MP), wydającej na rzecz Przewoźnika certyfikat bezpieczeństwa cz. B nr PL1220200065, wraz z załącznikiem w postaci certyfikatu bezpieczeństwa cz. B nr PL1220200065;
4. pisma Prezesa UTK z 3 kwietnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2020.1.PL), informującego podmioty uprawnione o wpływie Wniosku;
5. pisma przewoźnika kolejowego Koleje Dolnośląskie S.A., zwanego dalej „Kolejami Dolnośląskimi” z 9 kwietnia 2020 r. (znak: KD/HT/057/2020), informującego o braku zamiaru składania wniosku o badanie równowagi ekonomicznej w związku z Wnioskiem;
6. pisma przewoźnika kolejowego „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o., zwanego dalej „Kolejami Mazowieckimi” z 24 kwietnia 2020 r. (znak: MHP.F-073-33-2020), informującego o braku zamiaru składania wniosku o badanie równowagi ekonomicznej w związku z Wnioskiem;
7. wniosku przewoźnika kolejowego „PKP Intercity” S.A., zwanego dalej „PKP Intercity” z 29 kwietnia 2020 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wraz z załącznikami, w związku z Wnioskiem;
8. pisma Prezesa UTK z 29 maja 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2020.8.PL) do PKP Intercity w przedmiocie uzupełnienia informacji w zakresie m.in. wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z Wnioskiem;
9. pisma Prezesa UTK z 8 czerwca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2020.9.PL) do zarządcy infrastruktury PKP PLK, w przedmiocie przedstawienia informacji dotyczących infrastruktury kolejowej i możliwości realizacji usług opisanych we Wniosku;

10. pisma PKP Intercity z 25 czerwca 2020 r. (znak: BBPR1k-070-008/2020), wraz z załącznikami, stanowiącego odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 29 maja 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2020.8.PL);
11. pisma PKP PLK z 1 lipca 2020 r. (znak: IBR1w-0911-62.2/2020), stanowiącego odpowiedź na wezwanie Prezesa UTK z 8 czerwca 2020 r. znak: DPP-WOPN.717.2.2020.9.PL);
12. wiadomości elektronicznej PKP Intercity z 2 lipca 2020 r., wraz z załącznikiem, stanowiącej uzupełnienie pisma PKP Intercity z 25 czerwca 2020 r. (znak: BBPR1k-070-008/2020);
13. pisma Prezesa UTK z 25 sierpnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2020.12.PL) do PKP Intercity, stanowiącego wezwanie do przedstawienia stanowiska w zakresie występowania, w ramach przekazanej dokumentacji oraz obowiązujących umowach o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym, których równowaga ekonomiczna może zostać zagrożona w związku z nową usługą przewozu osób POLREGIO, informacji wrażliwych z handlowego punktu widzenia;
14. pisma PKP Intercity z 9 września 2020 r. (znak: BBPR1k-070-018/2020), stanowiącego odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 25 sierpnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2020.12.PL);
15. pisma PKP Intercity z 1 października 2020 r. (znak: BBPR1k-070-018a/2020), wraz z załącznikami, stanowiącego uzupełnienie pisma PKP Intercity z 9 września 2020 r. (znak: BBPR1k-070-018/2020);
16. umowy ramowej z 25 lutego 2011 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich, na lata 2011 – 2021, zawartej pomiędzy PKP Intercity a Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, wraz z aneksami nr 1 - 9, zwanej dalej również „umową ramową”;
17. umowy rocznej z 1 kwietnia 2020 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r., zawartej na podstawie umowy ramowej pomiędzy PKP Intercity a Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, zwanej dalej również „umową roczną”;
18. informacji odpowiadającej odpisowi pełnemu z rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla POLREGIO, zarejestrowanej pod numerem KRS: 0000031521 (stan na dzień: 20 października 2020 r.), pobranej w trybie art. 4 ust. 4a ustawy o KRS.

Jednocześnie Prezes UTK poinformował POLREGIO, że część dokumentacji zgromadzonej w toku postępowania w związku z wnioskiem PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, stanowi informacje o poufnym charakterze, które nie powinny być udostępniane podmiotom trzecim (w tym przypadku również Stronie).

Ponadto Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o zmianie terminu zakończenia niniejszego postępowania administracyjnego (do 30 listopada 2020 r.) oraz poinformował POLREGIO o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Mając na względzie ochronę informacji wrażliwych z handlowego punktu widzenia PKP Intercity, zawartych w dokumentacji niezbędnej dla przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej, Prezes UTK w piśmie z 16 listopada 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2019.7.PL), ograniczył POLREGIO prawo wglądu do materiału dowodowego niniejszego postępowania.

W piśmie z 19 listopada 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2019.8.PL), Prezes UTK zawiadomił POLREGIO, że faktem znanym Organowi z urzędu jest posiadanie przez PKP Intercity statusu przewoźnika kolejowego oraz wydanie na jej rzecz następujących dokumentów:

1. jednolitej licencji nr L/034/2017, potwierdzającej zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, wraz z informacją dotyczącą ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, stanowiącej załącznik do decyzji Prezesa UTK z 16 lutego 2017 r. (znak: DRRK-WKL.700.3.2017.PW), zmieniającej m.in. licencję nr WPO/036/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych osób, udzieloną 27 lutego 2004 r. przez Prezesa UTK;
2. certyfikatu bezpieczeństwa część A nr PL1120200051, ważnego od 28 października 2020 r. do 28 października 2025 r., potwierdzającego akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, stanowiącego załącznik do decyzji Prezesa UTK z 27 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.400.47.2020.KS);
3. certyfikatu bezpieczeństwa część B nr PL1220200063, ważnego od 28 października 2020 r. do 28 października 2025 r., potwierdzającego akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci, zgodnie

z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, stanowiącego załącznik do decyzji Prezesa UTK z 27 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.401.60.2020.KS).

Jednocześnie Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o zmianie terminu zakończenia niniejszego postępowania administracyjnego (do 11 grudnia 2020 r.) oraz poinformował POLREGIO o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

W związku z zawiadomieniem z 19 listopada 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2019.8.PL), Przewoźnik nie skorzystał z przysługujących mu praw, wskazanych w tym piśmie.

#### **Mając na względzie powyższe, Prezes UTK zważył, co następuje:**

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

Szczegółowe regulacje dotyczące procedury przyznawania otwartego dostępu, omówione w dalszej części rozstrzygnięcia, zostały przewidziane w art. 29c ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzeniu 869/2014.

Wskazać jednocześnie należy, że 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.

Natomiast zgodnie z art. 104 § 1 k.p.a.: *organ administracji publicznej załatwia sprawę przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej.*

Ze względu na zmianę ustawy o transporcie kolejowym, m.in. w zakresie odnoszącym się do otwartego dostępu, należy w tym miejscu przywołać brzmienie art. 4 ustawy z dnia 13 lutego 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 400), który stanowi jak poniżej:

*1. Do postępowań w sprawie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, o której mowa w art. 29c ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.*

*2. Do nowych kolejowych przewozów pasażerskich, w przypadku których aplikant, o którym mowa w art. 4 pkt 9b ustawy zmienianej w art. 1, powiadomił o zamiarze ich wprowadzenia w terminie umożliwiającym rozpoczęcie ich wykonywania przed dniem 12 grudnia 2020 r., stosuje się przepisy rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. Urz. UE L 239 z 12.08.2014, str. 1).*

Art. 12 przywołanej powyżej ustawy stwierdza, że: *Ustawa wchodzi w życie po upływie 2 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów art. 1 pkt 7 lit. a tiret drugie, art. 3 pkt 3 oraz art. 6, które wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.*

Ustawa zmieniająca ustawę o transporcie kolejowym, o której mowa powyżej, została ogłoszona w Dzienniku Ustaw 11 marca 2020 r., wobec tego regulacje w niej przewidziane, z wyjątkiem przepisów art. 1 pkt 7 lit. a tiret drugie, art. 3 pkt 3 oraz art. 6 ww. ustawy, niemające wpływu na postępowania w sprawie przyznania otwartego dostępu, zaczęły obowiązywać od 12 maja 2020 r.

Z tego względu należało stwierdzić, że do niniejszego postępowania znajdują zastosowanie przepisy ustawy o transporcie kolejowym w brzmieniu obowiązującym przed 12 maja 2020 r.

W pierwszej kolejności, Prezes UTK przeanalizował dopuszczalność złożenia Wniosku przez POLREGIO.

Należy stwierdzić, że 6 grudnia 2019 r. do Prezesa UTK wpłynął Wniosek POLREGIO z 5 grudnia 2019 r. (uzupełniony pismami z 27 grudnia 2019 r. oraz z 10 lutego 2020 r.) o wydanie decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie krajowej Białystok – Zielona Góra Główna i w relacji powrotnej na okres od 14 czerwca 2020 r. do 31 grudnia 2024 r. W związku z otrzymaniem przez Prezesa UTK Wniosku, niezbędne było ustalenie statusu Strony na podstawie obowiązujących przepisów prawa. Prezes UTK ustalił, że Strona jest przewoźnikiem kolejowym posiadającym zmienioną i ujednoczoną licencję nr L/085/2020, na świadczenie przewozów pasażerskich, przewozów towarowych i usług trakcyjnych, będącą załącznikiem do decyzji Prezesa UTK z 11 maja 2020 r. (znak: DRR-WLKD.700.11.2020.AŁ), wydaną na czas nieokreślony. Ponadto na rzecz Przewoźnika został wydany certyfikat bezpieczeństwa część A nr PL1120200052, ważny od 22 października 2020 r. do 22 października 2025 r., potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z właściwymi przepisami oraz certyfikat bezpieczeństwa część B nr PL1220200065, ważny od 22 października 2020 r. do 22 października 2025 r., potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci zgodnie z właściwymi przepisami.

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 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.* Natomiast przez przewoźnika kolejowego, zgodnie z art. 4 ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym, należy rozumieć przedsiębiorcę uprawnionego na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej lub podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej.

W związku z posiadaniem przez POLREGIO jednolitej licencji, uprawniającej m.in. do wykonywania przewozów kolejowych osób, można uznać Stronę za przewoźnika kolejowego. POLREGIO przysługuje zatem uprawnienie do złożenia wniosku, będącego przedmiotem rozpoznania w niniejszej sprawie. Wniosek POLREGIO został podpisany ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Przewoźnika, zgodnie z informacjami wskazanymi w rejestrze przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego.

Stosownie do regulacji 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.*

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

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

Prezes UTK, mając na względzie przepisy rozporządzenia 869/2014, w tym w szczególności art. 3 ust. 4, dopiero po przekazaniu przez POLREGIO Wniosku zawierającego wszystkie wymagane przepisami dane, uprawniony był do opublikowania informacji na jego temat na swojej stronie internetowej. Informację o wpływie Wniosku, Prezes UTK opublikował 6 kwietnia 2020 r. na stronie internetowej Urzędu <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/15889,Wnioski-POLREGIO-sp-z-oo-w-sprawie-pryznania-otwartego-dostepu-na-trasach-krajo.html>. Wobec tego Prezes UTK stwierdził, że czterotygodniowy termin na złożenie ww. wniosków przez podmioty uprawnione upłynął 4 maja 2020 r.

Podmiotom uprawnionym przysługuje prawo do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej w terminie czterech tygodni od publikacji wniosku przewoźnika na stronie internetowej organu regulacyjnego (art. 4 ust. 1 rozporządzenia 869/2014). O badanie równowagi ekonomicznej mogą występować z wnioskiem następujące podmioty (art. 10 rozporządzenia 869/2014):

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

Oznacza to, że do wystąpienia o przeprowadzenie badania 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).

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

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

Powyższy przepis definiuje kryteria, które powinny zostać spełnione w celu wydania decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu. Użycie spójnika „albo” wskazuje na alternatywę wykluczającą (rozłączną) zawartą w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym. Jej zastosowanie oznacza, że należy wybrać pomiędzy dwoma wykluczającymi się możliwymi do zaistnienia wariantami, opisanymi powyżej w pkt 1) i 2).

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 przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej; albo
- 2) wpływu 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 o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.

W ramach niniejszego postępowania do sprawy wpłynęły stanowiska od następujących podmiotów uprawnionych:

- pismo Kolei Dolnośląskich z 9 kwietnia 2020 r. (znak: KD/HT/057/2020), niestanowiące wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej;
- pismo Kolei Mazowieckich z 24 kwietnia 2020 r. (znak: MHP.F-073-33-2020), niestanowiące wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej;
- wniosek PKP Intercity z 29 kwietnia 2020 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wraz z załącznikami (oraz pismami uzupełniającymi informacje zawarte w ww. wniosku);
- pismo PKP PLK z 1 lipca 2020 r. (znak: IBR1w-0911-62.2/2020), niestanowiące wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Ze względu na powyższe, Prezes UTK przeanalizował informacje otrzymane od ww. podmiotów uprawnionych, zgromadzone w toku niniejszego postępowania oraz dokonał oceny informacji wskazanych przez PKP Intercity we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

#### **Pismo Kolei Dolnośląskich z 9 kwietnia 2020 r. (znak: KD/HT/057/2020)**

Koleje Dolnośląskie w piśmie z 9 kwietnia 2020 r. (znak: KD/HT/057/2020), przedstawiły stanowisko, zgodnie z którym: *W odpowiedzi na pismo DPP-WOPN.717.2.2020.1.PL z 03.04.2020 r. Koleje Dolnośląskie informują, że nie zamierzają występować z wnioskiem o przeprowadzenie badania głównego celu i badania równowagi ekonomicznej w związku ze złożeniem przez przewoźnika POLREGIO sp. z o.o. powiadomienia w sprawie uruchamiania nowych kolejowych przewozów pasażerskich.*

Stanowisko przedstawione przez Koleje Dolnośląskie nie uległo zmianie w terminie, w którym podmioty uprawnione mogły składać wnioski o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Z tego względu Prezes UTK stwierdził, że w terminie określonym przepisami prawa nie wpłynął wniosek Kolei Dolnośląskich o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.



**Pismo Kolei Mazowieckich z 24 kwietnia 2020 r. (znak: MHP.F-073-33-2020)**

W piśmie z 24 kwietnia 2020 r. (znak: MHP.F-073-33-2020), Koleje Mazowieckie wskazały, że: *W nawiązaniu do pisma DPP-WOPN.717.2.2020.I.PL z dnia 3 kwietnia 2020 r., dotyczącego wystąpienia przewoźnika POLREGIO sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, o przyznanie otwartego dostępu na trasach:*

1. Białystok - Zielona Góra Główna i w relacji powrotnej,
2. Gdynia Główna - Wrocław Główny i w relacji powrotnej,
3. Gdynia Główna - Poznań Główny i w relacji powrotnej,
4. Gdańsk Główny - Kołobrzeg i w relacji powrotnej,
5. Olsztyn Główny - Kołobrzeg i w relacji powrotnej,
6. Wrocław Główny - Kołobrzeg i w relacji powrotnej,
7. Wrocław Główny - Świnoujście i w relacji powrotnej,

*spółka „Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o. informuje, że nie uruchamia pociągów w ww. relacjach. Kursowanie pociągów w relacjach przechodzących przez linię średnicową w Warszawie nie naruszy równowagi ekonomicznej kursów objętych PSC (tj. wykonywanych przez naszą Spółkę w ramach umowy zawartej z Samorządem Województwa Mazowieckiego o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich).*

Jednocześnie w przedstawionym stanowisku Koleje Mazowieckie wskazały, że: *Niemniej jednak chcielibyśmy zwrócić uwagę na fakt, że pociągi KM objęte umową PSC kursują po linii średnicowej dalekobieżnej i należy mieć na uwadze możliwość wystąpienia takiej sytuacji, kiedy po rozpoczęciu planowanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. przebudowy stacji Warszawa Zachodnia oraz linii średnicowej, pociągi Kolei Mazowieckich będą musiały ustąpić miejsca pociągom komercyjnym.*

Z uwagi na brzmienie powyższego pisma, należy uznać, iż stanowisko Kolei Mazowieckich nie stanowiło wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, z tego względu nie zostało przeprowadzone badanie w ww. zakresie. Jednocześnie Prezes UTK wziął pod uwagę stanowisko ww. przewoźnika kolejowego, dotyczące potencjalnej konkurencji pociągów komercyjnych z tymi uruchamianymi na podstawie umów o świadczenie usług publicznych i zawarł w niniejszej decyzji odpowiednie warunki umożliwiające korzystanie z infrastruktury kolejowej (klauzule nr 1- 4, 7, 10 i 11).

**Wniosek PKP Intercity z 29 kwietnia 2020 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej**

Należy stwierdzić, że 29 kwietnia 2020 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek PKP Intercity, o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowaną usługą przewozu osób POLREGIO. Wniosek PKP Intercity został uzupełniony pismami z 25 czerwca 2020 r. (znak: BBPR1k-070-008/2020), z 9 września 2020 r. (znak: BBPR1k-070-018/2020) oraz z 1 października 2020 r. (znak: BBPR1k-070-018a/2020). Ze względu na to, że informację o wpływie Wniosku, Prezes UTK opublikował na stronie internetowej Urzędu 6 kwietnia 2020 r., a termin 4 tygodni, liczony od momentu dokonania publikacji przez organ regulacyjny, upływał 4 maja 2020 r., stwierdzić należało że wniosek PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej został złożony w terminie.

W dalszej kolejności, Prezes UTK przeanalizował status PKP Intercity, uprawniający ten podmiot do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Zgodnie z informacjami, którymi Prezes UTK dysponuje z urzędu, PKP Intercity jest podmiotem sektora transportu kolejowego, posiadającym licencję nr L/034/2017, potwierdzającą zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, wraz z ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej, niezbędnej dla wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego. Ponadto na rzecz PKP Intercity został wydany certyfikat bezpieczeństwa część A nr PL1120200051, ważny od 28 października 2020 r. do 28 października 2025 r., potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi oraz certyfikat bezpieczeństwa część B nr PL1220200063, ważny od 28 października 2020 r. do 28 października 2025 r., potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi. Wszystkie wskazane powyżej dokumenty PKP Intercity, zostały wydane przez Prezesa UTK. Z tego względu należy uznać, że PKP Intercity jest przewoźnikiem kolejowym, posiadającym podstawowe dokumenty z zakresu transportu kolejowego, uprawnionym do wykonywania kolejowych przewozów osób.

W dalszej kolejności, mając na względzie treść przepisu art. 10 lit. d) rozporządzenia 869/2014, Prezes UTK przeanalizował zagadnienie obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym, których stroną jest PKP Intercity oraz, których równowaga ekonomiczna mogłaby zostać zagrożona w wyniku uruchomienia

nowej usługi przez POLREGIO. Prezes UTK ustalił, że PKP Intercity jest stroną następujących umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym:

- umowy ramowej z 25 lutego 2011 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich, zawartej z Ministrem Infrastruktury; oraz
- umowy rocznej z 1 kwietnia 2020 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r., zawartej z Ministrem Infrastruktury.

Zawarty w załączniku nr 1 i 1a umowy rocznej, rozkład jazdy pociągów PKP Intercity na okres od 1 stycznia 2020 r. do 12 grudnia 2020 r. oraz od 13 grudnia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. pozwala stwierdzić, że ww. przewoźnik kolejowy jest podmiotem uprawnionym, w myśl art. 10 rozporządzenia 869/2014. PKP Intercity jest przewoźnikiem kolejowym, będącym jednocześnie operatorem umowy o świadczenie usług publicznych, która przewiduje wykonywanie połączeń pasażerskich w tym samym terminie co Przewoźnik oraz na odcinku pokrywającym się z planowanym uruchamianiem usługi przez POLREGIO. Z tego względu należało uznać, że zgłoszony przez PKP Intercity wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, powinien podlegać dalszej analizie formalnej oraz merytorycznej.

W zgłoszonym wniosku o badanie równowagi ekonomicznej PKP Intercity wskazała, że: „PKP Intercity” S.A. (dalej: „PKP IC”) jako narodowy przewoźnik kolejowy w Polsce oraz strona umów o świadczenie międzynarodowych i międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na terenie całego kraju wykazuje zainteresowanie wszystkimi zmianami w ofercie przewozowej generowanymi przez przewoźników kolejowych.

PKP Intercity poinformowała, że zamiar wprowadzenia nowych połączeń przez POLREGIO wzbudził obawy związane z zaburzeniem równowagi ekonomicznej na liniach kolejowych, na których planowane jest uruchomienie dodatkowej pary pociągów. Wykonywanie nowej usługi przez POLREGIO, zdaniem PKP Intercity, może spowodować zakłócenia w uruchamianiu połączeń wykonywanych na podstawie umowy rocznej.

W dalszej części wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej PKP Intercity wskazała również, że: *W związku z powyższym została przeprowadzona przez PKP IC analiza wpływu wprowadzenia pociągów Polregio na przychody z połączeń PSC na bazie Umowy PSC międzywojewódzkiej na 2020 rok. W chwili obecnej obliczenia dotyczące m.in. przyszłego rozkładu jazdy pociągów edycji 2020/2021 nie są możliwe z uwagi na trwające prace przy jego tworzeniu.*

PKP Intercity przedstawiła także informacje dotyczące obowiązujących kontraktów służby publicznej w transporcie kolejowym podkreślając, że: *W przewozach krajowych świadczenie usług odbywa się na podstawie: „Umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich”, zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a „PKP Intercity” S.A. Wskazana Umowa została zawarta w dniu 25 lutego 2011 roku na 10 lat z możliwością przedłużenia o 5 lat i została zaktualizowana na podstawie podpisanych później Aneksów. Nowa Umowa Ramowa jeszcze nie została podpisana, ale przewiduje się, że ma to nastąpić do końca 2020 roku. Będzie obowiązywała w latach 2021-2030. Uszczegółowieniem zapisów Umowy Ramowej są Umowy Roczne, które zawierają szczegółowy wykaz uruchamianych pociągów wraz z planowanymi przychodami i rekompensatą.*

PKP Intercity wskazała, że zagrożona jest równowaga ekonomiczna umowy rocznej (okres obowiązywania do 31 grudnia 2020 r.) oraz kolejnych umów rocznych, tj. na lata 2021, 2022, 2023 oraz 2024, które nie zostały jeszcze podpisane. PKP Intercity przedstawiła stanowisko, zgodnie z którym: *Z powyższej analizy wynika zmniejszenie przychodu z połączeń krajowych na poziomie  $\approx$  ~~1~~ zł, co daje procentowe zmniejszenie przychodu z Umowy PSC krajowej na rok 2020 w wyniku uruchomienia pociągów konkurencyjnych od 14.06.2020: 0,05%. W załączniku nr 1 do niniejszego wniosku została przedstawiona analiza wpływu wprowadzenia nowych połączeń komercyjnych na Umowę PSC międzywojewódzką na 2020. Natomiast w załączniku nr 2 została przedstawiona metodologia według, której została wykonana analiza wpływu na połączenia PSC.*

PKP Intercity zaznaczyła, że część informacji przedstawionych we wniosku nie powinna podlegać udostępnieniu podmiotom trzecim (w tym Stronie) ze względu na ich poufny charakter.

W piśmie z 29 maja 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2020.8.PL), Prezes UTK wezwał PKP Intercity do przedstawienia dodatkowych informacji dotyczących następujących kwestii:

- 1) szacowanej elastyczności przewozów (np. elastyczności cen i wpływu na obecnie obowiązującą taryfę przewozową, elastyczności w odniesieniu do charakterystycznych cech jakościowych usług);

---

<sup>1</sup> Oznaczenie  $\approx$  ~~1~~ pokazuje usuniętą treść stanowiącą informacje wrażliwe z handlowego punktu widzenia przedsiębiorcy.

- 2) czy w związku z uruchomieniem nowej usługi przewozu przez POLREGIO, po stronie PKP Intercity wystąpią ewentualne oszczędności (np. w związku z brakiem konieczności wymiany taboru kolejowego, którego okres eksploatacyjny dobiega końca, lub personelu, którego umowy wygasają);
- 3) czy po stronie PKP Intercity, w związku z uruchomieniem nowej usługi przez POLREGIO, wystąpią ewentualne korzyści, takie jak: pozyskanie nowych pasażerów, którzy mogliby być zainteresowani połączeniami realizowanymi przez PKP Intercity w ramach umowy o świadczenie usług publicznych;
- 4) spodziewanego wpływu na jakość usług kolejowych realizowanych przez PKP Intercity w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, w związku z uruchomieniem nowej usługi POLREGIO;
- 5) czy istnieje możliwość zawężenia zakresu stosowania umowy o świadczenie usług publicznych, w związku z planowaną nową usługą POLREGIO;
- 6) czy, a jeśli tak, to w jaki sposób, uruchomienie przez POLREGIO nowej usługi może oddziaływać na inwestycje PKP Intercity w zakresie taboru kolejowego;
- 7) planowanej reakcji PKP Intercity, w kontekście realizowania określonych przejazdów na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, przy uwzględnieniu informacji przedstawionych w punktach 1-6, na uruchomienie przez POLREGIO nowej usługi przewozu osób.

W piśmie z 25 czerwca 2020 r. (znak: BBPR1k-070-008/2020) PKP Intercity przedstawiła, w związku z wezwaniem Prezesa UTK z 29 maja 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2020.8.PL) dodatkowe informacje w sprawie. Odnośnie do zagadnienia szacowanej elastyczności przewozów, PKP Intercity poinformowała: *Przewidujemy poziom elastyczności cenowej popytu w zakresie od 0,5 do 1,5, w zależności od szeregu czynników oraz od indywidualnego charakteru pasażera bądź części pasażerów jako grupy docelowej oferty. Ponadto PKP IC zamierza na bieżąco analizować frekwencję zarówno w zagrożonych pociągach własnych jak i pociągach konkurencji. Wyniki tych badań będą podstawą do dalszych działań polegających między innymi na ewentualnym obniżeniu cen biletów za przejazd i wprowadzania promocji na bilety, co jednak może spowodować obniżenie przychodów dla pociągów objętych zadaniem i będzie się wiązało z koniecznością pokrycia zaistniałego deficytu.*

PKP Intercity wskazała, że w następstwie uruchomienia nowej usługi przez POLREGIO nie jest spodziewane odnotowanie oszczędności. Jednocześnie ww. przewoźnik kolejowy poinformował, że nie planuje ograniczenia oferty przewozowej na zagrożonej trasie, natomiast ostateczna decyzja dotycząca obowiązującej oferty przewozowej należy do właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego. Ponadto PKP Intercity wyraziła obawę, że następstwem uruchomienia nowej usługi przez POLREGIO może być przejście części pasażerów, dotychczas korzystających z połączeń realizowanych w oparciu o obowiązującą umowę roczną, na rzecz usługi komercyjnej.

Odnośnie do określenia spodziewanego wpływu nowej usługi POLREGIO na te, realizowane na podstawie umowy rocznej, PKP Intercity wskazała, że nie jest spodziewane odnotowanie znaczącego wpływu. PKP Intercity zwróciła uwagę, że: *Konkurencja może mieć wpływ na obniżenie cen biletów za przejazd oraz na wprowadzanie większej liczby promocji co jednak w przypadku elastyczności cenowej  $>(1,0)$  może spowodować obniżenie przychodów dla pociągów objętych zadaniem i będzie się wiązało z koniecznością pokrycia zaistniałego deficytu. Ponadto z perspektywy zapewnienia bezpieczeństwa w kontekście zdarzeń epidemiologicznych dzięki stosowaniu przez PKP Intercity rezerwacji miejsc we wszystkich pociągach przewoźnik zapewni wyższy poziom bezpieczeństwa publicznego poprzez dostosowanie liczby pasażerów do wdrażanych ograniczeń zajętości miejsc w pociągach. Przewoźnicy regionalni nie są w stanie zapewnić zajętości miejsc zgodnie z wytycznymi.*

Ze względu na opracowaną i sukcesywnie realizowaną przez PKP Intercity strategię zakupu nowego i modernizację istniejącego taboru nie jest spodziewane, by uruchomienie nowej usługi przez POLREGIO miało jakikolwiek wpływ na obszar inwestycji taborowych.

W podsumowaniu swojego stanowiska, PKP Intercity wskazała, że w następstwie uruchomienia nowej usługi przez POLREGIO spodziewaną reakcją będzie obniżenie cen biletów, co będzie miało również konsekwencje w postaci spadku poziomu uzyskiwanych przychodów.

W piśmie z 25 sierpnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2020.12.PL), Prezes UTK wezwał PKP Intercity do weryfikacji dotychczas przedstawionego stanowiska, dotyczącego występowania informacji, które nie powinny zostać udostępnione podmiotom trzecim. Ponadto Prezes UTK zwrócił się do PKP Intercity o przedstawienie stanowiska w zakresie występowania, w dokumentach dotyczących PKP Intercity, mających zastosowanie w niniejszej sprawie, informacji wrażliwych z handlowego punktu widzenia.

W piśmie z 9 września 2020 r. (znak: BBPR1k-070-018/2020), w związku z wezwaniem Prezesa UTK z 25 sierpnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2020.12.PL), PKP Intercity przedstawiła dodatkowe informacje w sprawie, dotyczące występowania informacji wrażliwych z handlowego punktu widzenia, które ze względu na swój charakter nie powinny podlegać udostępnieniu podmiotom trzecim (w tym POLREGIO).

W piśmie z 1 października 2020 r. (znak: BBPR1k-070-018a/2020) PKP Intercity przedstawiła korektę stanowiska przekazanego do Prezesa UTK w piśmie z 9 września 2020 r. (znak: BBPR1k-070-018/2020), w zakresie dotyczącym występowania informacji wrażliwych z handlowego punktu widzenia.

W następstwie analizy informacji przekazanych przez PKP Intercity, Prezes UTK przyjął stanowisko ww. przewoźnika kolejowego dotyczące konieczności zapewnienia poufności określonych informacji zebranych w toku prowadzonego postępowania administracyjnego. W konsekwencji, Prezes UTK ograniczył POLREGIO prawo wglądu do materiału sprawy z uwagi na ochronę informacji PKP Intercity wrażliwych z handlowego punktu widzenia.

Po zgromadzeniu wszystkich niezbędnych informacji w sprawie, Prezes UTK przeanalizował spodziewany wpływ nowej usługi POLREGIO na umowę roczną, której stroną jest PKP Intercity. Z tego względu, zasadne było zweryfikowanie w szczególności postanowień dotyczących zasad finansowania przewozów, ujętych w punkcie 2 umowy rocznej. Zgodnie z punktem 2.1 umowy rocznej: ✂--✂.

Odnosząc się do ustalonych w umowie rocznej wielkości finansowych należy stwierdzić, że w umowie tej wskazano: ✂--✂.

W umowie rocznej w punkcie 2.2.1. zawarte zostało postanowienie dotyczące wysokości rekompensaty wypłacanej PKP Intercity. Zgodnie z przywołanym wyżej postanowieniem: ✂--✂.

Uzupełniająco należy stwierdzić, że rozsądny zysk otrzymywany przez PKP Intercity, w związku z realizowaniem przewozów na podstawie umowy rocznej może zostać wypłacony zgodnie z zasadami określonymi w punkcie 2.2.5 umowy rocznej: ✂--✂.

Natomiast zgodnie z treścią załącznika nr 2 do umowy rocznej, zatytułowanego „Plan Finansowy”, planowane przychody z tytułu realizacji przewozów przez PKP Intercity, wynosić mają:

- ✂--✂ zł w całkowitym okresie obowiązywania umowy rocznej, tj. od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r.;
- ✂--✂ zł w okresie od 13 grudnia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. (nowy rozkład jazdy pociągów).

Przewidywane jest również osiągnięcie przez PKP Intercity rozsądnego zysku w wysokości ✂--✂ zł.

Zgromadzone przez Prezesa UTK w ramach niniejszego postępowania dane, pozwalają oszacować, że uruchamianie połączeń w ramach nowej usługi POLREGIO może oddziaływać na następujące pociągi PKP Intercity:

- nr 15110/1 z godziną odjazdu 16:09 oraz godziną przyjazdu 19:12, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną nową usługą POLREGIO jest Białystok – Sochaczew;
- nr 18112/3 z godziną odjazdu 16:54 oraz godziną przyjazdu 17:41, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną nową usługą POLREGIO jest Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna – Sochaczew;
- nr 17100/1 z godziną odjazdu 17:00 oraz godziną przyjazdu 17:36, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną nową usługą POLREGIO jest Warszawa Centralna – Sochaczew;
- nr 7321/0 z godziną odjazdu 05:18 oraz godziną przyjazdu 07:17, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną nową usługą POLREGIO jest Zielona Góra – Poznań Główny;
- nr 71103/2 z godziną odjazdu 05:35 oraz godziną przyjazdu 09:46, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną nową usługą POLREGIO jest Poznań Główny – Kutno – Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia;
- nr 5132/3 z godziną odjazdu 07:36 oraz godziną przyjazdu 08:46, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną nową usługą POLREGIO jest Kutno – Warszawa Zachodnia;
- nr 51110/1 z godziną odjazdu 08:13 oraz godziną przyjazdu 10:01, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną nową usługą POLREGIO jest Kutno – Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia;
- nr 81112/3 z godziną odjazdu 09:25 oraz godziną przyjazdu 11:16, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną nową usługą POLREGIO jest Kutno – Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia.

Sumaryczne szacowane przychody z przejazdów pociągów PKP Intercity z odcinków pokrywających się z planowaną nową usługą POLREGIO mają wynieść ✂--✂ zł. Jednocześnie spodziewany jest, w następstwie uruchomienia przez Stronę przewozów na trasie krajowej Białystok – Zielona Góra Główna i w relacji powrotnej, spadek przychodów uzyskiwanych przez PKP Intercity na poziomie ✂--✂ zł.

Przychody osiągane przez PKP Intercity, w związku z uruchamianiem ww. pociągów na podstawie umowy rocznej, należy zestawiać nie tylko z łącznymi przychodami osiąganymi w całym okresie obowiązywania umowy rocznej przez

te pociągi, ale również z całkowitą wysokością przychodów generowanych na podstawie umowy rocznej. Dokumentacja zebrana przez Prezesa UTK w ramach niniejszego postępowania pozwala stwierdzić, że sumaryczny przychód osiągnięty przez PKP Intercity z tytułu uruchamiania pociągów, na podstawie umowy rocznej, wynosi ~~2,21~~ zł.

Suma utraconych przez PKP Intercity przychodów, w związku z uruchomieniem planowanej nowej usługi przez POLREGIO, stanowi w przybliżeniu 1/1892 w odniesieniu do spodziewanych przychodów, jakie ww. operator umowy rocznej uzyska z tytułu realizacji umowy rocznej w pełnym okresie jej obowiązywania. Po odjęciu od planowanych w umowie rocznej przychodów PKP Intercity z tytułu realizacji zaplanowanych w niej przewozów, przychodów utraconych w następstwie uruchomienia planowanej nowej usługi przez POLREGIO, PKP Intercity jako operator umowy rocznej uzyska przychód w wysokości ~~0,05~~ zł.

Zestawienie ze sobą danych dotyczących całkowitych przychodów osiągniętych przez PKP Intercity z wielkością obrazującą zmianę wysokości przychodów osiągniętych przez ww. przewoźnika kolejowego, w sytuacji uruchamiania połączeń przez POLREGIO, pozwoliło oszacować, że wysokość spadku przychodów generowanych przez pociągi służby publicznej będzie kształtować się na poziomie:

- 2,21% w odniesieniu do pociągów wykonujących przejazdy na odcinkach pokrywających się z planowaną nową usługą POLREGIO; oraz
- 0,05% w odniesieniu do wszystkich pociągów wykonujących przejazdy na podstawie umowy rocznej.

Prezes UTK zwrócił uwagę, że umowa roczna, której stroną jest PKP Intercity, została zawarta na okres od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. Jest to zatem kontrakt terminowy, którego obowiązywanie zostało ograniczone w czasie przez jego strony. Na mocy postanowień umownych, umowa roczna wygaśnie zatem 31 grudnia 2020 r. Mając na uwadze wspólny termin wykonywania przewozów przez PKP Intercity i POLREGIO oraz ograniczenie w czasie obowiązywania umowy rocznej stwierdzić należy, że nowe usługi Przewoźnika spowodują nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie ww. umowy. Pod pojęciem wpływu na umowę roczną należy rozumieć w szczególności przewidzianą w nim pracę eksploatacyjną PKP Intercity, relacje i częstotliwość uruchamianych pociągów, a przede wszystkim wielkość zaplanowanych środków finansowych (w tym rekompensaty).

Prezes UTK zwrócił również uwagę, że w przewozach krajowych świadczenie usług na podstawie umowy rocznej, odbywa się w związku z obowiązywaniem umowy ramowej. Wspomniana umowa ramowa (na przewozy międzywojewódzkie) została zawarta 25 lutego 2011 r. na okres 10 lat. W związku z okresem obowiązywania umowy ramowej, stanowiącej podstawę dla zawierania umów rocznych, obecna umowa roczna jest ostatnim kontraktem zawartym na pełny rok kalendarzowy. Ostatnia umowa (jeszcze niepodpisana), która zostanie zawarta na podstawie obowiązującej umowy ramowej, będzie dotyczyła wykonywania przewozów krajowych w okresie maksymalnym od 1 stycznia 2021 r. do 25 lutego 2021 r. Obecnie trwają prace nad umowami ramowymi w zakresie przewozów krajowych oraz międzynarodowych dla perspektywy czasowej 2021-2030. Jednocześnie, z uwagi na fazę projektową ww. dokumentów, nie jest możliwe dokonanie oceny wpływu uruchamiania przewozów przez POLREGIO na usługi świadczone przez PKP Intercity w ramach kontraktów służby publicznej w okresie od 1 stycznia 2021 r. (pierwszy dzień po zakończeniu obowiązywania umowy rocznej) do 31 grudnia 2024 r. (ostatni dzień planowanego wykonywania przewozów przez POLREGIO w związku z niniejszą decyzją).

Mając na względzie przedstawione powyżej wyliczenia, zapisy umowy rocznej (w tym nawiązujące do postanowień umowy ramowej), stwierdzić należy, że w następstwie uruchomienia przewozów przez POLREGIO nie wystąpi inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy rocznej, której stroną jest PKP Intercity.

Jednocześnie Prezes UTK uwzględnił argumenty PKP Intercity dotyczące konieczności uruchamiania pociągów kursujących na podstawie umowy rocznej, a także odnoszące się do zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej. W tym celu w niniejszej decyzji zostały zawarte odpowiednie klauzule, określające warunki wykonywania przewozów kolejowych osób przez POLREGIO (klauzule nr 1- 4, 7, 10 i 11).

#### **Pismo PKP PLK z 1 lipca 2020 r. (znak: IBR1w-0911-62.2/2020)**

W piśmie z 1 lipca 2020 r. (znak: IBR1w-0911-62.2/2020), PKP PLK zawarła informacje dotyczące planowanego uruchomienia przez POLREGIO nowych usług kolejowych przewozów pasażerskich, w tym tych na trasie Białystok – Zielona Góra Główna i w relacji powrotnej na okres od 14 czerwca 2020 r. do 31 grudnia 2024 r.

PKP PLK zwróciła uwagę na termin, w jakim POLREGIO wystąpiła z wnioskiem o przyznanie otwartego dostępu, w związku z obowiązującymi terminami dla składania wniosków o przydzielenie i wykorzystanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej przewidzianymi przepisami prawa.

Odnosnie do planowanej nowej usługi POLREGIO, zakładającej realizację kolejowych przewozów osób na trasie Białystok – Zielona Góra Główna, PKP PLK wskazała, że: *W związku z rozpoczętą modernizacją odcinka Kietlanka -*

*Białystok linii kolejowej nr 6, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. nie widzi możliwości opracowania i przydzielenia trasy dla pociągów w relacji Białystok - Zielona Góra Główna i z powrotem. Z uwagi na ograniczenia spowodowane wprowadzeniem na wskazanym odcinku ruchu jednotorowego oraz nocnej przerwy technologicznej dostępna zdolność przepustowa jest wykorzystywana w 100%. Planowany termin realizacji modernizacji to 29 miesięcy, jednakże z uwagi na zmiany organizacji prowadzenia ruchu jest wysoce prawdopodobne, że wydłuży się do 2024 r.*

PKP PLK poinformowała również, że: *Dla pozostałych relacji (tzn. innych niż relacja Białystok – Zielona Góra Główna w zakresie odcinka objętego modernizacją linii kolejowej nr 6), zgodnie z Regulaminem Sieci 2019/2020 w aktualnym rozkładzie jazdy 2019/2020 wskazane pociągi mogą być trasowane tylko w ramach IRJ (Indywidualny Rozkład Jazdy) w pozostałej wolnej zdolności przepustowej. Ewentualne zmiany tras pociągów innych przewoźników mogą być wprowadzone tylko i wyłącznie za ich zgodą. Zgodnie z Regulaminem Sieci 2020/2021 termin składania wniosków do RRJ 2020/2021 upłynął w dniu 14.04.2020 r. w związku z powyższym sytuacja jest analogiczna jak dla rozkładu jazdy 2019/2020 z tym, że istnieje jeszcze możliwość złożenia przez Polregio wniosków na czerwcową korektę Roczno Roczny Rozkładu Jazdy (RRJ) 2020/21, jednakże wnioski takie również trasowane są w pozostałej wolnej zdolności przepustowej.*

Ponadto PKP PLK zwróciła uwagę, że odnośnie do przyszłych rocznych rozkładów jazdy pociągów, tj. 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 oraz 2024/2025, według stanu wiedzy ww. zarządcy infrastruktury: *PKP Intercity nie ma jeszcze zawartej umowy na realizację przewozów służby publicznej (wnioski do RRJ 2020/21 zostały złożone na podstawie oświadczenia Ministerstwa Infrastruktury o zamiarze zawarcia takiej umowy). W związku z tym nie jest znana liczba pociągów planowanych przez PKP Intercity, co uniemożliwia udzielenie precyzyjnej odpowiedzi, jednakże jest wysoce prawdopodobne, że trasowanie tych pociągów będzie wymagało zmian w trasowaniu pociągów PKP Intercity za wyjątkiem relacji Wrocław - Świnoujście - Wrocław, gdzie jest niewielka liczba pociągów tego przewoźnika.*

PKP PLK przedstawiła w swoim stanowisku informacje, opracowane na podstawie obowiązującego rocznego rozkładu jazdy pociągów, dotyczące średniego procentowego wykorzystania infrastruktury kolejowej m.in. dla trasy Białystok – Zielona Góra Główna, które przedstawiają się następująco:

- 1) dla odcinka Białystok – Kietlanka:
  - a) w kierunku nieparzystym - 100%;
  - b) w kierunku parzystym - 100%;
- 2) dla odcinka Kietlanka – Warszawa Wschodnia:
  - a) w kierunku nieparzystym - 18%;
  - b) w kierunku parzystym – 21,5%;
- 3) dla odcinka Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia:
  - c) w kierunku nieparzystym - 84%;
  - d) w kierunku parzystym - 87%;
- 4) dla odcinka Warszawa Zachodnia – Błonie:
  - a) w kierunku nieparzystym - 38%;
  - b) w kierunku parzystym - 34%;
- 5) dla odcinka Błonie – Kutno:
  - a) w kierunku nieparzystym - 23%;
  - b) w kierunku parzystym - 26%;
- 6) dla odcinka Kutno – Konin:
  - a) w kierunku nieparzystym - 19%;
  - b) w kierunku parzystym - 20%;
- 7) dla odcinka Konin – Poznań Wschodni:
  - a) w kierunku nieparzystym - 19%;
  - b) w kierunku parzystym - 20%;
- 8) dla odcinka Poznań Wschodni – Poznań Główny:
  - a) w kierunku nieparzystym - 49%;

- b) w kierunku parzystym - 48%;
- 9) dla odcinka Poznań Główny – Zbąszynek:
  - a) w kierunku nieparzystym - 28%;
  - b) w kierunku parzystym - 34%;
- 10) dla odcinka Zbąszynek – Czerwieńsk:
  - a) w kierunku nieparzystym - 40%;
  - b) w kierunku parzystym - 40%
- 11) dla odcinka Czerwieńsk – Zielona Góra Główna:
  - a) w kierunku nieparzystym - 50%;
  - b) w kierunku parzystym - 62%.

Prezes UTK przeanalizował informacje przekazane przez PKP PLK i na ich podstawie stwierdził, że linie kolejowe, na których ma być wykonywana nowa usługa POLREGIO, nie charakteryzują się, za wyjątkiem odcinka linii kolejowej nr 6, 100% wykorzystaniem zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej.

Odnosnie do zgłoszonego przez PKP PLK zastrzeżenia dotyczącego braku możliwości wytrasowania pociągów POLREGIO, w związku z trwającą modernizacją infrastruktury kolejowej na linii nr 6 na odcinku Kietlanka - Białystok, należy stwierdzić, że w tym przypadku Przewoźnik posiada kilka możliwości postępowania.

Po pierwsze, POLREGIO może wystąpić do PKP PLK z wnioskiem o przydzielenie zdolności przepustowej, zgodnie z projektowanym rozkładem jazdy. Ze względu na trwające prace modernizacyjne infrastruktury kolejowej, PKP PLK powinna wziąć pod uwagę klauzule przewidziane w niniejszej decyzji Prezesa UTK, umożliwiające m.in. wytrasowanie pociągów Przewoźnika przy wykorzystaniu alternatywnych linii kolejowych. Zgodnie z klauzulą nr 9 zawartą w niniejszej decyzji Prezesa UTK: *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.* Trwająca modernizacja infrastruktury kolejowej (np. konkretnego odcinka linii kolejowej), to jedna z okoliczności, którą należy uznać za uzasadniającą możliwość wyznaczenia przez PKP PLK wykonywania usługi innymi liniami kolejowymi, niż te wskazane w sentencji decyzji Prezesa UTK. Należy wskazać na następujące przykładowe trasy objazdowe:

- liniami kolejowymi nr 2, 31 i 32, tj. przez Siedlce, Siemiatycze, Czeremchę, Bielsk Podlaski (trasa podstawowo wykorzystywana jako objazd w ruchu towarowym, pojazdy w trakcji spalinowej od postoju handlowego w Siedlcach) albo;
- liniami kolejowymi nr 29 i 36 od Tłuszcza do Łap przez Ostrołkę i Śniadowo (również linia nieelektryfikowana od Ostrołki do Łap, a ponadto odcinek Łapy – Białystok jest modernizowany i charakteryzuje się ograniczoną zdolnością przepustową).

Wykonywanie przez POLREGIO przejazdów przy wykorzystaniu ostatecznie zaproponowanej przez PKP PLK trasy objazdowej, może powodować wydłużony czas całkowitego wykonywania przejazdu na trasie Białystok – Zielona Góra Główna oraz wymuszać konieczność zastosowania spalinowego taboru kolejowego (ze względu na brak elektryfikacji wszystkich odcinków trasy objazdowej). Zgodnie z klauzulą zawartą w punkcie 8 niniejszej decyzji Prezesa UTK: *Dopuszcza się możliwość wykorzystywania również innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli POLREGIO 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.* Powyższa klauzula nie rozstrzyga o tym, jakie źródło energii powinno stanowić podstawę dla uruchamiania pojazdów przeznaczonych do obsługi połączeń POLREGIO na trasie Białystok – Zielona Góra Główna. Z tego względu należy przyjąć, że jeżeli tabor alternatywny (wobec EN57 i jego różnych wariantów modernizacji, wskazanych w sentencji decyzji) spełniać będzie zarówno wymagania określone w niniejszej decyzji Prezesa UTK (pod względem komfortu pasażerów oraz dostępności dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się), jak i normy ustanowione przez PKP PLK a odnoszące się do przydzielania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, dopuszczalne będzie wykorzystywanie innego rodzaju taboru do realizacji planowanej nowej usługi POLREGIO.

Drugą możliwością dla POLREGIO jest wystąpienie do PKP PLK, z wnioskiem o przydzielenie (a następnie wykorzystanie) zdolności przepustowej, dla niepełnej relacji (np. Zielona Góra Główna – Małkinia – Zielona Góra Główna). Zgodnie z klauzulą w punkcie 5 niniejszej decyzji Prezesa UTK: *Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszej relacji, na podstawie niniejszej decyzji, jest dopuszczalne wyłącznie w wyniku zaistnienia niemożliwych do przewidzenia zdarzeń zewnętrznych, niezależnych od Przewoźnika, będących następstwem siły wyższej*

lub działalności podmiotów trzecich (jak np. zarządcy infrastruktury). Jednakże, w tym przypadku, POLREGIO powinna zrealizować również obowiązek przekazania stosownej informacji, zgodnie z klauzulą w pkt 11 niniejszej decyzji Prezesa UTK.

Jednocześnie Prezes UTK przyjął wyjaśnienia PKP PLK z których wynika, że ze względu na brak obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych, których stroną ma być PKP Intercity, PKP PLK nie dysponuje informacjami pozwalającymi kategorycznie stwierdzić, jak będzie kształtowała się dostępność zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej po rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020 na całym odcinku planowanej nowej usługi. Prezes UTK zwrócił również uwagę, że trudności w oszacowaniu dostępnej w przyszłości zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej mogą wynikać z faktu, że co roku jest opracowywany rozkład jazdy pociągów. Dopiero uzyskanie przez PKP PLK wniosków o przydzielenie, a następnie wykorzystanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, umożliwi dokonanie kategorycznej oceny dotyczącej obciążenia linii kolejowych tworzących odcinki danej trasy.

W związku z informacjami przedstawionymi przez PKP PLK, Prezes UTK zawarł w niniejszej decyzji odpowiednie warunki umożliwiające korzystanie z infrastruktury kolejowej w sposób zapewniający POLREGIO realizację usługi na trasie Białystok – Zielona Góra Główna i w relacji powrotnej.

W toku postępowania Prezes UTK przeanalizował również informacje dostarczone przez Przewoźnika, dotyczące szczegółowych parametrów nowej usługi, tj. docelową grupę podróżnych, projektowaną ofertę taryfową, zasady dystrybucji biletów, jak również dane dotyczące szacowanego zapewnienia składów oraz sumarycznej, w ciągu każdego roku kalendarzowego wykonywania przewozów, liczby podróżnych.

Zgodnie z informacjami POLREGIO docelową grupę podróżnych mają stanowić ☒--☒.

W zakresie projektowanej oferty taryfowej, Przewoźnik przedstawił stanowisko, zgodnie z którym: *Podstawowym i nadrzędnym celem przewoźnika jest dotarcie do jak największej grupy docelowej, która będzie skłonna skorzystać z usług przewoźnika Przewozy Regionalne, a co za tym idzie dążenie do zwiększenia popytu na usługi przewozowe, poprzez wprowadzenie różnych promocji, ofert taryfowych i pozataryfowych, przeprowadzenie kampanii reklamowych z wykorzystaniem lokalnych mediów (telewizja, radio, prasa), powierzchni reklamowych w lokalnych środkach komunikacji miejskiej oraz poprzez dystrybucję ulotek. Wprowadzone oferty komercyjne skierowane będą przede wszystkim do osób nie korzystających z ulg. Podstawą kształtowania cen i opłat za przewóz osób rzeczy i zwierząt w komunikacji krajowej jest Taryfa Przewozowa (TPR), stosowana łącznie z ustalonym przez Spółkę „Przewozy Regionalne” Regulaminem Przewozu (RPR) oraz szeregiem innych ustaw i rozporządzeń regulujących prawo do ulgowych lub bezpłatnych przejazdów środkami publicznego transportu zbiorowego. Kształtując strategię cenową i produktową Spółka „Przewozy Regionalne” oferuje oprócz ofert taryfowych, tj. ofert, których warunki taryfowe i opłaty zawarte są w TPR, również oferty pozataryfowe, których warunki taryfowe i opłaty za przejazd zamieszczone są na stronie internetowej PR oraz różnego rodzaju promocje. Opłaty za usługi przewozowe, zamieszczone są odpowiednio w TPR Spółki „Przewozy Regionalne”, w warunkach taryfowych ofert pozataryfowych oraz w warunkach taryfowych ofert specjalnych.*

Przewoźnik planuje sprzedawać bilety za pośrednictwem następujących kanałów dystrybucji:

- kasy biletowe własne – na dworcach,
- kasy biletowe na dworcach prowadzone przez innych przewoźników,
- kasy biletowe agencyjne – na dworcach,
- sprzedaż w pociągach – terminale mobilne,
- sprzedaż internetowa,
- automaty biletowe,
- sprzedaż poprzez aplikacje mobilne.

POLREGIO szacuje, że w okresie wykonywania przewozów, spodziewane jest przewożenie następującej liczby podróżnych:

- ☒--☒ pasażerów na jeden wykonany kurs;
- ☒--☒ pasażerów w roku 2021;
- ☒--☒ pasażerów w roku 2022;
- ☒--☒ pasażerów w roku 2023;
- ☒--☒ pasażerów w roku 2024.



Prezes UTK w toku niniejszego postępowania zwrócił również uwagę na wielkość postojów handlowych, na których planowane jest zatrzymywanie w związku z uruchamianiem nowej usługi POLREGIO. Zgodnie z danymi Prezesa UTK, opublikowanymi m.in. w opracowaniu pt. „Wymiana pasażerska na stacjach w Polsce 2018 r.” w zestawieniu stacji o największej dobowej wymianie pasażerskiej, na których zatrzymywał się więcej niż jeden przewoźnik kolejowy, znajdowały się:

- Wrocław Główny - 58 000;
- Poznań Główny - 57 800;
- Warszawa Śródmieście - 47 800;
- Warszawa Wschodnia - 47 100;
- Warszawa Centralna - 42 600;
- Kraków Główny - 41 100;
- Gdynia Główna - 40 700;
- Warszawa Zachodnia - 40 200;
- Katowice - 36 100;
- Gdańsk Główny - 22 200.

W zestawieniu stacji, gdzie odnotowuje się najwyższe wyniki z zakresu średniej dobowej wymiany pasażerskiej nie znajduje się żadna ze stacji krańcowych planowanej nowej usługi POLREGIO. Co więcej, zgodnie z danymi zawartymi w przywołanym wyżej opracowaniu Prezesa UTK, na stacji Białystok średnia dobową wymiana pasażerska wynosi – 6 800 osób, a w przypadku Zielonej Góry – 4 400 osób. Białystok i Zielona Góra, podobnie jak Wrocław, Poznań, Gdańsk, Warszawa czy Kraków są stolicami województw. Jednocześnie pod względem dobowej wymiany pasażerskiej wymienione powyżej ośrodki charakteryzują się znacznymi różnicami. Powyższe pozwala stwierdzić, że zarówno w Białymstoku, jak i w Zielonej Górze istnieje możliwość poprawy atrakcyjności oraz dostępności usług kolejowych. O atrakcyjności kolei świadczy m.in. oferta przewozowa umożliwiająca wykonywanie podróży przejazdów w różnych kierunkach i porach. Spodziewane jest, że uruchomienie planowanej nowej usługi przez POLREGIO, będzie stanowić pozytywny impuls dla zmian sektora kolejowego w stolicach województw podlaskiego oraz lubuskiego, a ponadto przyczyni się do rozwoju regionów.

Mając na uwadze całokształt zebranego w sprawie materiału dowodowego, Prezes UTK zdecydował się przyznać POLREGIO otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Białystok – Zielona Góra Główna i w relacji powrotnej na okres od dnia nabycia przez niniejszą decyzję cechy ostateczności do 31 grudnia 2024 r., tj. na roczne rozkłady jazdy: 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 oraz 2024/2025 na warunkach określonych w niniejszej decyzji.

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

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

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

Biorąc pod uwagę treść ww. art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK przyznał POLREGIO, zgodnie z Wnioskiem, prawo do wykonywania przewozów, na wnioskowanej trasie, w postaci:

- 0,5 pary pociągów na dobę w poniedziałki;
- 0,5 pary pociągów na dobę w piątki;
- 0,5 pary pociągów na dobę w soboty;
- 0,5 pary pociągów na dobę w niedziele,

zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.

Zgodnie z żądaniem POLREGIO, Prezes UTK ustalił, że Przewoźnik będzie uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji. Jednocześnie, Prezes UTK zastrzegł, że Przewoźnik nie jest uprawniony do wykonywania połączeń w większym wymiarze (częstotliwości) lub innych terminach niż to wynika z treści niniejszej decyzji.

Prezes UTK stoi na stanowisku, że każdy aplikant, starający się o decyzję o przyznaniu otwartego dostępu, powinien racjonalnie podchodzić do kwestii jego faktycznych możliwości świadczenia usług w sposób określony w złożonym przez niego wniosku.

Rolą organu regulacyjnego jest przeprowadzenie postępowania, w wyniku którego analizowany jest zarówno wniosek aplikanta (tu: POLREGIO), ewentualne wnioski o badanie równowagi ekonomicznej lub badanie głównego celu (to drugie badanie w przypadku postępowań o przyznanie dostępu na trasie międzynarodowej). W następstwie przeprowadzonego postępowania i analizy zgromadzonego materiału w sprawie, organ regulacyjny decyduje o przyznaniu, zmianie, przyznaniu warunkowym lub odmowie przyznania prawa dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu zasadne jest, aby aplikant racjonalnie podchodził do danych wskazywanych we wniosku o przyznanie otwartego dostępu dotyczących m.in. częstotliwości realizowania przewozów, czy okresu ich wykonywania. Należy podkreślić, że niecelowe jest postępowanie organu regulacyjnego polegające na analizie wniosku o przyznanie otwartego dostępu, który z założenia aplikanta nie będzie realizowany w taki sposób jak to wskazano w ww. wniosku. Dla przykładu, w sytuacji, gdy aplikant zadeklarował we wniosku np. wykonywanie kursów codziennie, to oczekiwane jest, aby faktycznie realizował te połączenia codziennie, a nie jedynie w dwa wskazane przez siebie dni. Prezes UTK zwraca uwagę, że nie zasługuje na aprobatę nieprawdziwe (w stosunku do zamierzonego) zakładanie przez przewoźników kolejowych częstotliwości wykonywania usług przewozu osób (np. przewoźnik kolejowy deklaruje wykonywanie połączeń siedem razy w tygodniu, a faktycznie realizuje usługę dwa razy w tygodniu). Należy zwrócić uwagę, że złożenie takiego wniosku może skutkować nieprawidłową reakcją ze strony podmiotów uprawnionych np. w postaci braku złożenia wniosków o badanie równowagi ekonomicznej, które mogłyby zostać złożone, gdyby aplikant już na początku przedstawił swoje rzeczywiste intencje oraz realne możliwości prowadzenia działalności na danej trasie. Z tego względu, mając na uwadze realizowanie przez POLREGIO przewozów zgodnie z Wnioskiem, Prezes UTK uwzględnił ograniczenie dotyczące częstotliwości i terminów uruchamiania nowej usługi przez Przewoźnika.

Analiza przeprowadzona przez Prezesa UTK pozwoliła ustalić, że połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji powinny stanowić uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województw: podlaskiego, mazowieckiego, łódzkiego, wielkopolskiego oraz lubuskiego, organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego. W ocenie Prezesa UTK, nowa usługa POLREGIO powinna przede wszystkim stanowić odpowiedź na dotychczas niezaspokojone potrzeby podróżnych. Z tego też względu, Prezes UTK określił w decyzji, że 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 niniejszego rozstrzygnięcia nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju.

W zgodzie z powyższym Prezes UTK zastrzegł również, że Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji, w pełnej relacji, tj. Białystok – Zielona Góra Główna i w relacji powrotnej.

Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszej relacji, na podstawie niniejszej decyzji, zostało zastrzeżone dla sytuacji będących następstwem zaistnienia niemożliwych do przewidzenia zdarzeń zewnętrznych, niezależnych od Przewoźnika, będących następstwem siły wyższej lub działalności podmiotów trzecich (jak np. zarządcy infrastruktury). W ocenie Prezesa UTK, skoro POLREGIO złożyło wniosek o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie, niecelowe byłoby postępowanie Przewoźnika, w którym usługa uruchamiana byłaby np. tylko pomiędzy subiektywnie wyselekcjonowanymi przez niego stacjami. Prezes UTK zauważa, że takie działanie mogłoby godzić nie tylko w prawidłowość przeprowadzonego postępowania przez organ regulacyjny, ocenę ewentualnie zgłoszonych wniosków przez podmioty uprawnione, ale również w interes potencjalnych podróżnych.

Ponadto Prezes UTK zgodnie z Wnioskiem ustalił, że dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Białystok, Łapy, Szepietowo, Czyżew, Małkinia, Tuszcz, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Sochaczew, Łowicz Główny, Kutno, Koło, Konin, Słupca, Września, Swarzędz, Poznań Główny, Buk, Opalenica, Nowy Tomyśl, Zbąszyń, Zbąszynek, Babimost, Sulechów oraz Zielona Góra Główna.

Jednocześnie, Prezes UTK stwierdził, że 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.

Uruchamianie nowej usługi POLREGIO nie powinno powodować zakłócenia istniejących skomunikowań pomiędzy pociągami uruchamianymi na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Prezes UTK zwrócił uwagę, że nowe połączenia Przewoźnika powinny mieć charakter uzupełniający, wobec istniejącej oferty przewozowej, a więc stanowić dla niej wartość dodaną, a nie skutkować jej pogorszeniem. Z tego względu zarządca infrastruktury powinien uwzględniać, w procesie alokacji zdolności przepustowej charakter realizowanej nowej usługi Przewoźnika.

Zgodnie ze złożonym przez POLREGIO Wnioskiem, przewozy realizowane na trasie Białystok – Zielona Góra Główna i w relacji powrotnej, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie wykonywał pojazdami kolejowymi typu:

- EN57AL/ALd/ALc/AKŁ/AKM, zapewniającymi 160 miejsc siedzących, 10 miejsc uchylnych, co najmniej 15 oznaczonych miejsc dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- EN57 FPS, zapewniającymi 166 miejsc siedzących, 14 miejsc uchylnych, co najmniej 2 miejsca przeznaczone dla osób poruszających się na wózkach oraz co najmniej 9 oznaczonych miejsc dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- ED 72Ac, zapewniającymi 211 miejsc siedzących, 11 miejsc uchylnych, co najmniej 2 miejsca przeznaczone dla osób poruszających się na wózkach oraz co najmniej 9 oznaczonych miejsc dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli POLREGIO 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.

Prezes UTK zastrzegł w decyzji, że dopuszczalne jest korzystanie przez Przewoźnika 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 (np. w związku z ograniczoną zdolnością przepustową konkretnego odcinka infrastruktury kolejowej lub obowiązywaniem trasy okrężnej dla określonego fragmentu trasy).

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

Mając na względzie rolę Prezesa UTK, jako organu regulacyjnego w zakresie sektora kolejowego, Przewoźnik obowiązany jest poinformować organ regulacyjny o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Białystok – Zielona Góra Główna i w relacji powrotnej:

- a) w niepełnej relacji;
- b) w częstotliwości i terminie innymi niż wprost wynikającym z niniejszej decyzji.

W przypadku wystąpienia okoliczności, o których mowa w lit. a) lub b), Przewoźnik obowiązany jest, w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia ich wystąpienia, przedstawić stanowisko w sprawie wraz z uzasadnieniem. Klauzula ta ma na celu uzyskiwanie na bieżąco wiedzy na temat faktycznie realizowanych przez POLREGIO przewozów i ich zgodności z treścią postanowień zawartych w niniejszej decyzji.

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

Zgodnie z art. 29c ust 6 ustawy o transporcie kolejowym decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat. Ze względu na złożony przez POLREGIO Wniosek, Prezes UTK przyznał Przewoźnikowi prawo otwartego dostępu na trasie Białystok – Zielona Góra Główna i w relacji powrotnej w okresie od dnia nabycia przez niniejszą decyzję cechy ostateczności do 31 grudnia 2024 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 oraz 2024/2025 (do 31 grudnia 2024 r.).

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).

Jednocześnie należy podkreślić, że decyzja o przyznaniu otwartego dostępu wygasa w przypadku likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana (art. 29c ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym).

Prezes UTK uchyla decyzję o przyznaniu otwartego dostępu w przypadku:

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

#### **Oplata:**

Od niniejszej decyzji należna opłata skarbową wynosi 10 zł (słownie: dziesięć złotych), zgodnie z cz. I pkt 53 Załącznika do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1546, z późn. zm.).

Strona przedstawiła, przy piśmie z 27 grudnia 2019 r. (znak: PBH1c-070-029.1/19), dowód przelewu bankowego kwoty 10 złotych na rachunek Urzędu m.st. Warszawy Urząd Dzielnicy Ochota.

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

#### **POUCZENIE**

Strona niezadowolona z niniejszej decyzji może wnieść odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu ochrony konkurencji i konsumentów. Odwołanie od decyzji wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji, zgodnie z art. 29c ust. 3 w związku z art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz art. 479<sup>69</sup> § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1575, z późn. zm.), zwanej dalej: „k.p.c.”. Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji toczy się według przepisów k.p.c. o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 13b ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym).

Opłata od odwołania wynosi 1.000 zł, zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 755, z późn. zm.), zwanej dalej „u.k.s.c.”. Opłata uiszczana jest na rachunek bankowy sądu lub w kasie sądu właściwego lub w znakach opłaty sądowej według ustalonego wzoru - §2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 21 marca 2016 r. w sprawie sposobu uiszczania opłat sądowych w sprawach cywilnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 408, z późn. zm.).

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.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

Załączniki:

1. Projekt rozkładu jazdy pociągów na trasie Białystok – Zielona Góra Główna
2. Projekt rozkładu jazdy pociągów na trasie Zielona Góra Główna – Białystok

## Załącznik 1: Projekt rozkładu jazdy pociągów na trasie Białystok – Zielona Góra Główna

Nr pociągu	Kategoria	Stacja początkowa	Stacja końcowa	Terminy kursowania	Nazwa stacji	Odległość między pkt.	Nr linii	Czas przyjazdu	Czas odjazdu
<b>17140</b>	superREGIO	Białystok	Zielona Góra Główna	5, 7	Białystok		6		15:22
17140	superREGIO	Białystok	Zielona Góra Główna	5, 7	Łapy	23.27	6	15:39	15:40
17140	superREGIO	Białystok	Zielona Góra Główna	5, 7	Szepietowo	26.659	6	15:56	15:57
17140	superREGIO	Białystok	Zielona Góra Główna	5, 7	Czyżew	15.528	6	16:07	16:08
17140	superREGIO	Białystok	Zielona Góra Główna	5, 7	Małkinia	23.879	6	16:32	16:33
17140	superREGIO	Białystok	Zielona Góra Główna	5, 7	Thuszcz	50.167	6	17:16	17:17
17140	superREGIO	Białystok	Zielona Góra Główna	5, 7	Warszawa Wschodnia	40.74	2	17:47	17:49
17140	superREGIO	Białystok	Zielona Góra Główna	5, 7	Warszawa Centralna	4.254	2	17:55	18:00
17140	superREGIO	Białystok	Zielona Góra Główna	5, 7	Warszawa Zachodnia	3.082	1	18:04	18:05
17140	superREGIO	Białystok	Zielona Góra Główna	5, 7	Sochaczew	51.233	3	18:37	18:38
17140	superREGIO	Białystok	Zielona Góra Główna	5, 7	Łowicz Główny	26.334	3	18:56	18:57
17140	superREGIO	Białystok	Zielona Góra Główna	5, 7	Kutno	45.254	3	19:28	19:29
17140	superREGIO	Białystok	Zielona Góra Główna	5, 7	Koło	49.754	3	19:58	19:59
17140	superREGIO	Białystok	Zielona Góra Główna	5, 7	Konin	28.839	3	20:16	20:17
17140	superREGIO	Białystok	Zielona Góra Główna	5, 7	Słupca	28.304	3	20:31	20:32
17140	superREGIO	Białystok	Zielona Góra Główna	5, 7	Września	22.529	808	20:46	20:47
17140	superREGIO	Białystok	Zielona Góra Główna	5, 7	Swarzędz	36.288	3	21:11	21:12
17140	superREGIO	Białystok	Zielona Góra Główna	5, 7	Poznań Główny	13.038	3	21:22	21:27
17140	superREGIO	Białystok	Zielona Góra Główna	5, 7	Buk	29.481	3	21:44	21:45
17140	superREGIO	Białystok	Zielona Góra Główna	5, 7	Opalenica	9.239	3	21:51	21:52
17140	superREGIO	Białystok	Zielona Góra Główna	5, 7	Nowy Tomyśl	18.665	3	22:03	22:04
17140	superREGIO	Białystok	Zielona Góra Główna	5, 7	Zbąszyń	17.294	3	22:15	22:16
17140	superREGIO	Białystok	Zielona Góra Główna	5, 7	Zbąszynek	6.293	358	22:22	22:23
17140	superREGIO	Białystok	Zielona Góra Główna	5, 7	Babimost	9.228	358	22:31	22:32
17140	superREGIO	Białystok	Zielona Góra Główna	5, 7	Sulechów	17.15	358	22:44	22:45
17140	superREGIO	Białystok	Zielona Góra Główna	5, 7	Zielona Góra Główna	26.982	273	23:06	

## Załącznik 2: Projekt rozkładu jazdy pociągów na trasie Zielona Góra Główna - Białystok

Nr pociągu	Kategoria	Stacja początkowa	Stacja końcowa	Terminy kursowania	Nazwa stacji	Odległość między pkt.	Nr linii	Czas przyjazdu	Czas odjazdu
<b>71140</b>	superREGIO	Zielona Góra Główna	Białystok	1, 6	Zielona Góra Główna		273		4:49
71140	superREGIO	Zielona Góra Główna	Białystok	1, 6	Sulechów	26.982	358	5:10	5:11
71140	superREGIO	Zielona Góra Główna	Białystok	1, 6	Babimost	17.15	358	5:23	5:24
71140	superREGIO	Zielona Góra Główna	Białystok	1, 6	Zbąszynek	9.228	358	5:32	5:33
71140	superREGIO	Zielona Góra Główna	Białystok	1, 6	Zbąszyń	6.293	3	5:39	5:40
71140	superREGIO	Zielona Góra Główna	Białystok	1, 6	Nowy Tomyśl	17.294	3	5:51	5:52
71140	superREGIO	Zielona Góra Główna	Białystok	1, 6	Opalenica	18.665	3	6:03	6:04
71140	superREGIO	Zielona Góra Główna	Białystok	1, 6	Buk	9.239	3	6:10	6:11
71140	superREGIO	Zielona Góra Główna	Białystok	1, 6	Poznań Główny	29.481	3	6:28	6:33
71140	superREGIO	Zielona Góra Główna	Białystok	1, 6	Swarzędz	13.038	3	6:43	6:44
71140	superREGIO	Zielona Góra Główna	Białystok	1, 6	Września	36.288	808	7:08	7:09
71140	superREGIO	Zielona Góra Główna	Białystok	1, 6	Słupca	22.529	3	7:23	7:24
71140	superREGIO	Zielona Góra Główna	Białystok	1, 6	Konin	28.304	3	7:38	7:39
71140	superREGIO	Zielona Góra Główna	Białystok	1, 6	Koło	28.839	3	7:56	7:57
71140	superREGIO	Zielona Góra Główna	Białystok	1, 6	Kutno	49.754	3	8:26	8:27
71140	superREGIO	Zielona Góra Główna	Białystok	1, 6	Łowicz Główny	45.254	3	8:58	8:59
71140	superREGIO	Zielona Góra Główna	Białystok	1, 6	Sochaczew	26.334	3	9:17	9:18
71140	superREGIO	Zielona Góra Główna	Białystok	1, 6	Warszawa Zachodnia	51.233	1	9:50	9:51
71140	superREGIO	Zielona Góra Główna	Białystok	1, 6	Warszawa Centralna	3.082	2	9:55	10:00
71140	superREGIO	Zielona Góra Główna	Białystok	1, 6	Warszawa Wschodnia	4.254	2	10:06	10:08
71140	superREGIO	Zielona Góra Główna	Białystok	1, 6	Thuszcz	40.74	6	10:38	10:39
71140	superREGIO	Zielona Góra Główna	Białystok	1, 6	Małkinia	50.167	6	11:22	11:23
71140	superREGIO	Zielona Góra Główna	Białystok	1, 6	Czyżew	23.879	6	11:47	11:48
71140	superREGIO	Zielona Góra Główna	Białystok	1, 6	Szepietowo	15.528	6	11:58	11:59
71140	superREGIO	Zielona Góra Główna	Białystok	1, 6	Łapy	26.659	6	12:15	12:16
71140	superREGIO	Zielona Góra Główna	Białystok	1, 6	Białystok	23.27	6	12:33	