

**DECYZJA NR DPP-WOPN.717.9.2021.AJ
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 16 listopada 2021 r.

w sprawie przyznania Kolejom Małopolskim otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Kraków Główny – Medyka i w relacji powrotnej

DECYZJA

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 2, 5, 7 i 8 oraz art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1984), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, art. 11 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (Dz. Urz. UE L 294 z 21 listopada 2018 r., str. 5), zwanego dalej „rozporządzeniem 2018/1795”, oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 735, z późn.zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. z siedzibą w Krakowie, zwanej dalej „Kolejami Małopolskimi”, „Przewoźnikiem” lub „Stroną”, z 11 czerwca 2021 r. (data doręczenia do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem”, za pośrednictwem poczty elektronicznej: 11 czerwca 2021 r.) w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Kraków Główny – Medyka i w relacji powrotnej na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027 (przewozy wykonywane jedną parą pociągów w soboty, niedziele i wybrane dni świąteczne), uzupełnionego pismami z 20 października 2021 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 21 października 2021 r.),

PRYZNAJĘ

Kolejom Małopolskim otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Kraków Główny – Medyka i w relacji powrotnej,

realizowany liniami kolejowymi nr 91 i 629, na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027 (przewozy wykonywane jedną parą pociągów w soboty, niedziele i wybrane dni świąteczne) z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie Koleje Małopolskie uruchomią 1 parę pociągów w soboty, niedziele i wybrane dni świąteczne zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.
2. Przewoźnik obowiązany jest uruchamiać nowe połączenia pasażerskie częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji.
3. Połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji stanowią uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województw małopolskiego i podkarpackiego organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego.
4. W przypadku prac modernizacyjnych lub 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 Kraków Główny – Medyka i w relacji powrotnej.

Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszej relacji, na podstawie niniejszej decyzji, jest dopuszczalne wyłącznie w wyniku zaistnienia zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

6. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Kraków Główny, Kraków Zabłocie, Kraków Płaszów, Bochnia, Tarnów, Dębica, Rzeszów Główny, Łańcut, Przeworsk, Jarosław, Przemyśl Zasanie, Przemyśl Główny i Medyka.

Nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku, zawierającego uzasadnienie, od organizatora publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1371), zwanej dalej „p.t.z.”, realizującego zadania w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, 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;
 - c) w przypadku wystąpienia zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.
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 Kraków Główny – Medyka i w relacji powrotnej, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy przy pomocy elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN77 (typ 32WE).

W ww. pojazdach Przewoźnik zapewni miejsca przystosowane do przewozu co najmniej 2 osób z niepełnosprawnością lub o ograniczonej sprawności ruchowej.

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania również innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Koleje Małopolskie zagwarantują takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów. Przewoźnik jest zobowiązany do wykorzystywania wyłącznie taboru spełniającego warunki techniczne, środowiskowe i eksploatacyjne określone przez zarządcę infrastruktury dla poszczególnych linii kolejowych.

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 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.
11. Przewoźnik obowiązany jest poinformować Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Kraków Główny – Medyka i w relacji powrotnej:
- a) w niepełnej relacji;
 - b) w częstotliwości i terminie innymi niż wprost wynikającym z niniejszej decyzji;
- oraz o wystąpieniu okoliczności skutkujących:
- c) zaprzestaniem wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy;
 - d) wprowadzeniem dodatkowych postojów.

W przypadku wystąpienia okoliczności, o których mowa w pkt 11 lit. a – d, Przewoźnik w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia ich wystąpienia, obowiązany jest przedstawić Prezesowi UTK stanowisko w sprawie wraz z uzasadnieniem.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Należy stwierdzić, że 11 czerwca 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem poczty elektronicznej, wniosek Kolei Małopolskich z 11 czerwca 2021 r. w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Kraków Główny – Medyka i w relacji powrotnej na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027 (przewozy wykonywane jedną parą pociągów w soboty, niedziele i wybrane dni świąteczne), zwany dalej również „Wnioskiem”.

Pismem z 7 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.9.2021.2.AJ) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wszczęciu 11 czerwca 2021 r., na jego wniosek, postępowania administracyjnego w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Kraków Główny – Medyka i w relacji powrotnej, w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027.

W tym samym piśmie Prezes UTK poinformował Stronę o włączeniu w poczet materiału dowodowego:

1. Regulaminu Sieci 2021/2022 PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „PKP PLK”, wraz z załącznikami:
 - nr 1, zatytułowanym: *Wykaz linii kolejowych udostępnianych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*;
 - nr 2.6, zatytułowanym: *Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych*;
 - nr 2.7, zatytułowanym: *Wykaz linii kolejowych, na których wprowadzone zostały ograniczenia ich użytkowania*;
 - nr 2.19, zatytułowanym: *Mapa linii kolejowych w Polsce zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*,pobranymi ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostępniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20212022/>;
2. opracowania Urzędu, zatytułowanego: *Wymiana pasażerska na stacjach w Polsce w 2019 r.* wraz z trzema załącznikami w formacie .xlsx, przedstawiającymi szczegółowe dane analityczne, pobranego ze strony internetowej: <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/16709,Wymiana-pasazerska-w-2019-r.html>;
3. opracowania Urzędu, zatytułowanego: *Podsumowanie 2020. Przewozy pasażerskie i towarowe*, pobranego ze strony internetowej <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/16660,Podsumowanie-2020-przewozy-pasazerskie-i-towarowe.html>;
4. opracowania Urzędu, zatytułowanego: *Kolej w województwach – wykorzystanie i polityka transportowa*, pobranego ze strony internetowej <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/15560,Kolej-w-wojewodztwach-wykorzystanie-i-polityka-transportowa.html>;
5. opracowania Urzędu, zatytułowanego: *Największe dworce kolejowe w Polsce*, pobranego ze strony internetowej <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/15780,Najwieksze-dworce-kolejowe-w-Polsce.html>;
6. informacji odpowiadającej odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla Kolei Małopolskich, zarejestrowanemu pod numerem KRS: 0000500799 (stan na dzień: 1 lipca 2021 godz. 11:49:34), pobranej w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2021 r. poz. 112, z późn. zm.).

Jednocześnie Prezes UTK zawiadomił Stronę, że faktem znanym Prezesowi UTK jest wydanie na rzecz Kolei Małopolskich:

1. decyzji Prezesa UTK z 23 sierpnia 2019 r. (znak: DMB-WMIC.400.9.2019.SW) wydającej certyfikat bezpieczeństwa cz. A nr PL1120190013 wraz z załącznikiem w postaci certyfikatu bezpieczeństwa cz. A nr PL1120190013;
2. decyzji Prezesa UTK z 17 września 2019 r. (znak: DMB-WMIC.401.16.2019.SW) wydającej certyfikat bezpieczeństwa cz. B nr PL1120190016 wraz z załącznikiem w postaci certyfikatu bezpieczeństwa cz. B nr PL1120190016;

3. licencji na świadczenie usług transportu kolejowego z 23 czerwca 2014 r. wydanej przez Prezesa UTK nr UPT/237/2014;
4. licencji na świadczenie usług transportu kolejowego z 23 czerwca 2014 r. wydanej przez Prezesa UTK nr WPO/236/2014.

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

Pismem z 8 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.9.2021.3.AJ) Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione o otrzymaniu powiadomienia Kolei Małopolskich w sprawie uruchamiania nowych kolejowych przewozów pasażerskich na trasie krajowej Kraków Główny – Medyka i w relacji powrotnej oraz poinformował o przysługującym prawie złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w terminie i na zasadach określonych w przepisach rozporządzenia 2018/1795.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 8 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.9.2021.3.AJ), 9 sierpnia 2021 r. wpłynęło za pośrednictwem platformy ePUAP pismo „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „PKP Intercity” z 5 sierpnia 2021 r. (znak: BBPR1k-070-023/2021), w którym ww. przewoźnik poinformował Prezesa UTK, iż nie będzie składał do postępowania wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 26 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.9.2021.5.JK) Prezes UTK zawiadomił PKP PLK, że w terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 nie został złożony żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 31 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.9.2021.6.JK) Prezes UTK zawiadomił Koleje Małopolskie, że w terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 nie został złożony żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. W tym samym piśmie Przewoźnik został poinformowany również, że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi następujące dokumenty:

1. pismo Prezesa UTK z 8 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.9.2021.3.AJ), informujące podmioty uprawnione o wpływie Wniosku Kolei Małopolskich;
2. pismo PKP Intercity z 5 sierpnia 2021 r. (znak: BBPR1k-070-023/2021), informujące o braku zainteresowania składaniem wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej;
3. pismo Prezesa UTK z 26 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.9.2021.5.JK), do PKP PLK, informujące o braku wpływu wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Ponadto Prezes UTK zawiadomił Stronę, że faktem znanym z urzędu jest:

- posiadanie przez PKP PLK statusu zarządcy infrastruktury, w rozumieniu art. 4 pkt 7 ustawy o transporcie kolejowym na rzecz, której została wydana autoryzacja bezpieczeństwa nr PL2120210000, stanowiąca załącznik do decyzji Prezesa UTK z 26 lutego 2021 r. (znak: DMB-WMIC.410.6.2020.RP).

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

Następnie PKP Intercity pismem z 8 września 2021 r., które wpłynęło za pośrednictwem platformy ePUAP 8 września 2021 r., przedłożyła pełnomocnictwo i dowód uiszczenia opłaty skarbowej od złożonego dokumentu pełnomocnictwa w związku z pismem PKP Intercity z 5 sierpnia 2021 r. (znak: BBPR1k-070-023/2021).

Pismem z 27 września 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.9.2021.7.AJ) Prezes UTK zawiadomił Stronę, że do materiału dowodowego sprawy załączono pismo PKP Intercity z 8 września 2021 r.

Jednocześnie Prezes UTK zawiadomił Koleje Małopolskie o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy na 27 października 2021 r., a także poinformował Przewoźnika o zakończeniu etapu zbierania materiału dowodowego w sprawie oraz o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań w terminie 7 dni od otrzymania zawiadomienia.

Pismem z 4 października 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 5 października 2021 r.) Strona wniosła o możliwość zapoznania się z aktami sprawy oraz dołączyła dokument pełnomocnictwa wraz z dowodem uiszczenia opłaty z tytułu złożonego dokumentu pełnomocnictwa.

Strona 15 października 2021 r. skorzystała z możliwości zapoznaniem się z aktami sprawy, co zostało potwierdzone w karcie przeglądowej akt sprawy DPP-WOPN.717.9.2021.

Pismem z 20 października 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 21 października 2021 r.) Koleje Małopolskie wniosły o doręczanie pism, między innymi w niniejszym postępowaniu, na wskazany adres do doręczeń elektronicznych.

W odpowiedzi na zawiadomienie z 28 września 2021 r. (DPP-WOPN.717.7.2021.8.JK) Koleje Małopolskie złożyły oświadczenie z 20 października 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 21 października 2021 r.), w którym zrzekły się prawa do skorzystania z uprawnień, o których mowa w art. 10 k.p.a.

Pismem z 25 października 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.9.2021.11.AJ) Prezes UTK zawiadomił Stronę o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy na 26 listopada 2021 r.

Mając powyższe na uwadze, Prezes UTK zważył, co następuje:

Stosownie do art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13ab i art. 13b ust. 2 i 3, przepisy k.p.a.

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

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

Jak już wcześniej wspomniano, 11 czerwca 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął Wniosek Kolei Małopolskich z 11 czerwca 2021 r. w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Kraków Główny – Medyka i w relacji powrotnej na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027 (przewozy wykonywane jedną parą pociągów w soboty, niedziele i wybrane dni świąteczne).

W związku z otrzymaniem przez Prezesa UTK Wniosku niezbędne było ustalenie statusu Przewoźnika na podstawie obowiązujących przepisów prawa.

Prezes UTK ustalił, że Koleje Małopolskie są przewoźnikiem kolejowym posiadającym licencję nr WPO/236/2014 wydaną na czas nieokreślony i potwierdzającą zdolność Strony do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Ponadto, na rzecz Przewoźnika, został wydany, decyzją Prezesa UTK z 23 sierpnia 2019 r. (znak: DMB-WMIC.400.9.2019.SW), certyfikat bezpieczeństwa cz. A nr PL1120190013 potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z właściwymi przepisami (ważny do 29 sierpnia 2024 r.). Decyzją Prezesa UTK z 17 września 2019 r. (znak: DMB-WMIC.401.16.2019.SW) wydano na rzecz Kolei Małopolskich certyfikat bezpieczeństwa cz. B nr PL1220190016 potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci zgodnie z właściwymi przepisami (ważny do 15 października 2024 r.).

Stosownie do art. 29c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym: *regularny przewóz kolejowy osób niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej jest wykonywany na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego 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 albo decyzję o przyznaniu ograniczonego 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 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, należy rozumieć przedsiębiorcę uprawnionego do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorcę świadczącego wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorcę uprawnionego do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa. Nowe brzmienie definicji przewoźnika kolejowego, określone w art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, zostało nadane w następstwie wejścia w życie ustawy z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 780), zwanej dalej „ustawą zmieniającą”.

W przywołanej powyżej ustawie zmieniającej znalazły się przepisy przejściowe, mające zastosowanie do podmiotów posiadających ważne certyfikaty bezpieczeństwa w części A i B. Wskazać w tym miejscu należy na brzmienie art. 4 ust. 1-3 ustawy zmieniającej, który stanowi, że:

1. *Certyfikaty bezpieczeństwa, autoryzacje bezpieczeństwa i świadectwa bezpieczeństwa wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność zgodnie z warunkami, na jakich zostały wydane.*
2. *Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury posiadający certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację bezpieczeństwa wydaną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy mogą prowadzić działalność na podstawie dotychczasowych systemów zarządzania bezpieczeństwem do czasu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub przedłużenia lub aktualizacji autoryzacji bezpieczeństwa.*
3. *Przewoźników kolejowych posiadających certyfikat bezpieczeństwa uznaje się, do czasu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, za przewoźników kolejowych, o których mowa w art. 4 pkt 9 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.*

Tym samym należy stwierdzić, że Koleje Małopolskie, w związku z posiadaniem licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób oraz certyfikatów bezpieczeństwa w części A i B, spełniają wymagania ustawy o transporcie kolejowym pozwalające uznać Stronę za przewoźnika kolejowego. Przewoźnikowi przysługuje zatem uprawnienie do złożenia wniosku dotyczącego przyznania otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Wniosek Kolei Małopolskich został podpisany ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osobę upoważnioną do reprezentacji Przewoźnika, zgodnie z informacjami wskazanymi w rejestrze przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego.

Zgodnie z treścią art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym aplikant, który zamierza wystąpić o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonywania przewozu na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, na trasie, na której są wykonywane przewozy na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, informuje o tym właściwego zarządcę infrastruktury oraz Prezesa UTK. Informacja o planowanym uruchomieniu komercyjnych przewozów osób na danej trasie, powinna zostać przedstawiona za pomocą standardowego formularza powiadomienia, o którym mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795, nie później niż w terminie 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów, którego będzie dotyczył wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej.

Stosownie do regulacji przepisy art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym stanowią: *Prezes UTK, nie później niż przed upływem 10 dni od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2, przekazuje tę informację organizatorowi publicznego transportu kolejowego i przewoźnikowi kolejowemu, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na trasie, o której mowa w ust. 2.*

Artykuł 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym określa, że: w terminie miesiąca od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2 tego przepisu, organizator publicznego transportu kolejowego i przewoźnik kolejowy, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, oraz zarządca właściwej infrastruktury kolejowej mogą złożyć do Prezesa UTK wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu przepisów rozporządzenia 2018/1795.

Prezes UTK pismem z 8 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.9.2021.3.AJ) zawiadomił podmioty uprawnione, tj. te, którym przysługuje możliwość złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o planowanym uruchomieniu nowej usługi przez Przewoźnika. Pismo, o którym mowa wyżej, z uwagi na obowiązujące regulacje prawne, zostało przesłane do Ministra Infrastruktury, Marszałka Województwa Małopolskiego oraz Marszałka Województwa Podkarpackiego za pośrednictwem platformy ePUAP. Natomiast ww. pismo w przypadku przewoźników kolejowych tj. POLREGIO sp. z o.o., PKP Intercity, a także zarządcy infrastruktury PKP PLK, zostało przesłane za pośrednictwem operatora pocztowego.

Ponadto 8 lipca 2021 r. Prezes UTK opublikował informację o wpływie Wniosku Kolei Małopolskich na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/17561,Powiadomienie-Kolei-Malopolskich-sp-z-oo-o-planowanych-nowych-krajowych-uslugach.html>.

Przepisy art. 29c ust. 3 i 4 ustawy o transporcie kolejowym nawiązują do regulacji art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795, który stanowi, że: *każdy wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej składany jest do organu regulacyjnego przez podmioty, o których mowa w art. 11 ust. 2 akapit pierwszy dyrektywy 2012/34/UE, w terminie wyznaczonym w tym przepisie.* Przepis art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 zawiera odesłanie do przepisu ustanowionego na poziomie dyrektywy. Natomiast zgodnie z art. 11 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012 r. str. 32, z późn. zm.), w brzmieniu nadanym dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającą dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz. Urz. UE L 352 z 23 grudnia 2016 r. str. 1): *aby określić, czy zostałaby zagrożona równowaga ekonomiczna w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, właściwy organ regulacyjny lub właściwe organy regulacyjne,*

o których mowa w art. 55, przeprowadzają obiektywną analizę ekonomiczną i opierają swoją decyzję na z góry ustalonych kryteriach. Dokonują tego na wniosek złożony w terminie miesiąca od otrzymania informacji o zamiarze świadczenia przewozów pasażerskich, o którym mowa w art. 38 ust. 4, przez dowolny z poniższych podmiotów:

- a) właściwy organ lub właściwe organy, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych;
- b) każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na podstawie niniejszego artykułu;
- e) zarządca infrastruktury;
- f) przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych.

Ze względu na to, że obowiązujące przepisy nie wiążą ze sobą początku biegu terminu dla złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z momentem publikacji jawnej wersji powiadomienia aplikanta (tu: Kolei Małopolskich) o planowanej nowej usłudze, Prezes UTK przyjął, że początek biegu terminu dla każdego z podmiotów liczony jest indywidualnie. Początek biegu terminu dla złożenia przez podmiot uprawniony wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej związany jest z momentem doręczenia pisma organu regulacyjnego informującego o otrzymaniu wniosku o przyznanie otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu należało przyjąć, że termin na dokonanie czynności, o której mowa powyżej, rozpoczynał się, zgodnie z obowiązującymi zasadami obliczania terminów, od momentu doręczenia pisma Prezesa UTK z 8 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.9.2021.3.AJ).

W ustawie o transporcie kolejowym znajduje się również regulacja dotycząca sposobu postępowania Prezesa UTK w przypadku braku wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej oraz w sytuacji otrzymania takiego wniosku.

Wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie jest możliwe w sytuacji, gdy żaden podmiot uprawniony nie złoży, w terminie przewidzianym przepisami, wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej albo gdy w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK oceni, że proponowane połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym).

Zakres badania równowagi ekonomicznej oraz kryteria oceny zostały uregulowane w art. 10 rozporządzenia 2018/1795. Zgodnie z art. 10 ust. 1 zdanie drugie rozporządzenia 2018/1795: *uważa się, że równowaga ekonomiczna jest zagrożona, jeżeli nowe kolejowe przewozy pasażerskie miałyby istotny negatywny wpływ na co najmniej jeden z następujących elementów:*

- a) rentowność usług, które przedsiębiorstwo kolejowe świadczy w ramach umowy o świadczenie usług publicznych;
- b) koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę o świadczenie usług publicznych.

Przeprowadzana analiza badania równowagi ekonomicznej odnosi się do umowy o świadczenie usług publicznych jako całości, a nie do poszczególnych usług wykonywanych na jej podstawie, w całym okresie obowiązywania (art. 10 ust. 2 zdanie 1 rozporządzenia 2018/1795). Ocena organu regulacyjnego (tu: Prezesa UTK) dotyczy wpływu finansowego netto nowych kolejowych przewozów pasażerskich na umowę o świadczenie usług publicznych. Stosownie do treści art. 10 ust. 3 zdania 2 rozporządzenia 2018/1795: *analiza kosztów i przychodów generowanych w związku ze świadczeniem usług objętych umową o świadczenie usług publicznych po pojawieniu się na rynku nowych kolejowych przewozów pasażerskich obejmuje następujące elementy:*

- a) zmienność kosztów ponoszonych i przychodów uzyskiwanych przez przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych (w tym, w stosownych przypadkach, wszelkie oszczędności kosztów, takie jak te wynikające z braku wymiany taboru osiagającego koniec okresu użytkowania lub niezastępowania pracowników, których umowa się kończy);
- b) skutki finansowe wygenerowane przez proponowane nowe kolejowe przewozy pasażerskie w sieci objętej umową o świadczenie usług publicznych (takie jak doprowadzanie pasażerów, którzy mogą być zainteresowani połączeniem z usługą regionalną objętą umową o świadczenie usług publicznych);
- c) ewentualne konkurencyjne reakcje przedsiębiorstwa kolejowego realizującego umowę o świadczenie usług publicznych;
- d) wpływ na odpowiednie inwestycje przedsiębiorstw kolejowych lub właściwych organów, na przykład w odniesieniu do taboru;
- e) wartość wszelkich istniejących praw wyłącznych.

Ocena organu regulacyjnego (tu: Prezesa UTK) dotyczy również znaczenia wpływu, mając na względzie obowiązujące ustalenia umowne między właściwym organem (tu: organizatorem publicznego transportu zbiorowego)

a przedsiębiorstwem kolejowym wykonującym usługi publiczne, w tym, w stosownych przypadkach, poziom rekompensaty ustalony zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3 grudnia 2007 r. str. 1, z późn. zm.), lub wynikający z konkurencyjnego zawarcia umowy oraz wszelkich mechanizmów podziału ryzyka takiego jak ryzyko związane z ruchem i przychodami (art. 10 ust. 4 rozporządzenia 2018/1795).

Ocena organu regulacyjnego (tu: Prezesa UTK), zgodnie z treścią art. 10 ust. 5 rozporządzenia 2018/1795, powinna uwzględniać również:

- a) korzyści netto dla klientów wynikające z nowych kolejowych przewozów pasażerskich w krótkim i średnim okresie;
- b) wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na wyniki i jakość przewozów kolejowych;
- c) wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych.

W ramach niniejszego postępowania zostało złożone pismo PKP Intercity z 5 sierpnia 2021 r. (znak: BBPR1k-070-023/2021), w którym ww. podmiot przedstawił swoje stanowisko.

Pismo PKP Intercity z 5 sierpnia 2021 r. (znak: BBPR1k-070-023/2021)

W piśmie z 5 sierpnia 2021 r. (znak: BBPR1k-070-023/2021) PKP Intercity oświadczyła, że nie będzie składała wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z uwagi na przewidywany znikomy wpływ nowych połączeń na umowę o świadczenie usług publicznych, zawartą pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury a PKP Intercity.

W związku z powyższym należy uznać, że w ramach niniejszego postępowania nie wpłynął żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Wobec tego, w świetle art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK obowiązany był wydać decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na trasie krajowej Kraków Główny – Medyka i w relacji powrotnej na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027 (przewozy wykonywane jedną parą pociągów w soboty, niedziele i wybrane dni świąteczne).

Zgodnie z treścią art. 29c ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym: *w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo o przyznaniu ograniczonego dostępu określa się w szczególności:*

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

Przepis art. 29c ust. 7 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym obliuguje Prezesa UTK do określenia w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, warunków oraz zakresu korzystania z 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.

Prezes UTK przyznał Kolejom Małopolskim, zgodnie z Wnioskiem Przewoźnika, prawo do wykonywania przewozów na wnioskowanej trasie w wymiarze jednej pary pociągów w soboty, niedziele i wybrane dni świąteczne, zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.

Zgodnie z żądaniem Kolei Małopolskich Prezes UTK ustalił, że Przewoźnik będzie uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji.

Analiza przeprowadzona przez Prezesa UTK pozwoliła ustalić, że połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji powinny stanowić uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województw: małopolskiego oraz podkarpackiego, organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego. W ocenie Prezesa UTK usługa Kolei Małopolskich powinna przede wszystkim stanowić odpowiedź na potrzeby podróżnych. Z tego względu Prezes UTK określił w decyzji, że w przypadku prac modernizacyjnych lub 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.

W zgodzie z powyższym Prezes UTK zastrzegł również, że Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji, w pełnej relacji, tj. na trasie krajowej Kraków Główny – Medyka i w relacji powrotnej.

Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszej relacji, na podstawie niniejszej decyzji, zostało zastrzeżone dla zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury. W ocenie Prezesa UTK, skoro Koleje Małopolskie złożyły Wniosek o przyznanie otwartego dostępu, na podstawie którego uruchamiane będą połączenia w relacji Kraków Główny – Medyka, to niecelowe byłoby działanie Przewoźnika polegające na wykonywaniu połączeń w krótszej relacji. Prezes UTK zauważa, że takie działanie mogłoby godzić nie tylko w prawidłowość przeprowadzonego postępowania przez organ regulacyjny oraz ocenę ewentualnie zgłoszonych wniosków przez podmioty uprawnione, ale również w interes potencjalnych podróżnych.

Prezes UTK, zgodnie z Wnioskiem Kolei Małopolskich, ustalił, że dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Kraków Główny, Kraków Zabłocie, Kraków Płaszów, Bochnia, Tarnów, Dębica, Rzeszów Główny, Łańcut, Przeworsk, Jarosław, Przemyśl Zasanie, Przemyśl Główny i Medyka.

Jednocześnie Prezes UTK stwierdził, że nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku, zawierającego uzasadnienie, od organizatora publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu p.t.z., realizującego zadania w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, 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;
- c) wystąpienia zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

Uruchamianie usługi Kolei Małopolskich nie powinno powodować zakłócenia istniejących skomunikowań pomiędzy pociągami uruchamianymi na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Prezes UTK zwrócił uwagę na to, 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 usługi Przewoźnika.

Zgodnie ze złożonym przez Koleje Małopolskie Wnioskiem przewozy realizowane na trasie krajowej Kraków Główny – Medyka i w relacji powrotnej, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przy pomocy elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN77 (typ 32WE).

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania również innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Koleje Małopolskie zagwarantują takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów. Przewoźnik jest zobowiązany do wykorzystywania wyłącznie taboru spełniającego warunki techniczne, środowiskowe i eksploatacyjne określone przez zarządcę infrastruktury dla poszczególnych linii kolejowych.

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 Koleje Małopolskie. 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 ustalono, że Przewoźnik obowiązany jest poinformować organ regulacyjny o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie krajowej Kraków Główny – Medyka i w relacji powrotnej:

- a) w niepełnej relacji;
- b) w częstotliwości i terminie innymi niż wprost wynikającym z niniejszej decyzji;
oraz o wystąpieniu okoliczności skutkujących:
- c) zaprzestaniem wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy;
- d) wprowadzeniem dodatkowych postojów.

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

Powyższa klauzula ma na celu uzyskiwanie na bieżąco wiedzy na temat faktycznie realizowanych przez Koleje Małopolskie 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. 8 ustawy o transporcie kolejowym, decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat. Ze względu na złożony przez Koleje Małopolskie Wniosek Prezes UTK przyznał Przewoźnikowi prawo otwartego dostępu na trasie krajowej Kraków Główny – Medyka i w relacji powrotnej na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r.

Prezes UTK dokonuje okresowej kontroli działalności przewoźników kolejowych wykonujących przewozy w ramach otwartego dostępu w zakresie spełniania warunków korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej określonych w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (art. 29c ust. 10 ustawy o transporcie kolejowym).

Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej wygasa w przypadku likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana (art. 29c ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym).

W art. 29c ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym określono sytuacje, w jakich Prezes UTK uchyla decyzję o przyznaniu otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej w przypadku:

- 1) wystąpienia rażącego naruszenia warunków korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej określonych w tej decyzji;
- 2) zaprzestania wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy z przyczyn leżących po stronie aplikanta.

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, wraz z Wnioskiem, przedstawiła potwierdzenie uiszczenia opłaty skarbowej z 10 czerwca 2021 r. w wysokości 10 zł na rachunek Centrum Obsługi Podatnika Urzędu m.st. Warszawy.

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

POUCZENIE

Stronie niezadowolonej z niniejszej decyzji przysługuje prawo zwrócenia się do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 30 dni od daty doręczenia decyzji (art. 127 § 3 k.p.a. w związku z art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym).

Jeżeli Strona nie chce skorzystać z prawa do zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, może wnieść do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie skargę na decyzję w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji stronie. Skargę wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK.

Wpis od skargi wynosi 200 zł (słownie: dwieście złotych i 00/100) i uiszczany jest gotówką do kasy sądu administracyjnego lub na rachunek bankowy tego sądu, zgodnie z art. 15 w związku z art. 127 § 3 w związku z art. 129 § 2 k.p.a. w związku z art. 3 § 2 pkt 1 oraz art. 13 § 2, art. 52 § 1 i § 3, art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 2325, z późn. zm.), zwanej dalej: „p.p.s.a.”, w związku z § 2 ust. 1 pkt 2 i § 5 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 535).

Stronie przysługuje możliwość ubiegania się o prawo pomocy, obejmujące zwolnienie strony od kosztów sądowych oraz bezpłatne ustanowienie profesjonalnego pełnomocnika, na zasadach określonych w art. 239 – art. 262 p.p.s.a.

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

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

Załączniki:

1. Projekt rocznego rozkładu jazdy na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027 (przewozy wykonywane jedną parą pociągów w soboty, niedziele i wybrane dni świąteczne) na trasie krajowej Kraków Główny – Medyka.
2. Projekt rocznego rozkładu jazdy na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027 (przewozy wykonywane jedną parą pociągów w soboty, niedziele i wybrane dni świąteczne) na trasie krajowej Medyka – Kraków Główny.

Załącznik nr 1 do decyzji DPP-WOPN.717.9.2021.AJ

| Numer pociągu | | 33105 | |
|--------------------------|------------------|---------------------|-------------------|
| Termin kursowania | | (C) | |
| Km | Stacja | Godz. przyj. | Godz. odj. |
| 0,000 | Kraków Główny | | 09:30 |
| 2,416 | Kraków Zabłocie | 09:33 | 09:34 |
| 1,980 | Kraków Płaszów | 09:37 | 09:38 |
| 33,905 | Bochnia | 09:59 | 10:00 |
| 39,436 | Tarnów | 10:18 | 10:19 |
| 33,222 | Dębica | 10:34 | 10:35 |
| 46,925 | Rzeszów Główny | 10:57 | 10:58 |
| 16,784 | Łańcut | 11:08 | 11:09 |
| 20,033 | Przeworsk | 11:20 | 11:21 |
| 14,923 | Jarosław | 11:30 | 11:31 |
| 33,407 | Przemyśl Zasanie | 11:53 | 11:54 |
| 1,606 | Przemyśl Główny | 11:57 | 11:58 |
| 12,762 | Medyka | 12:09 | |
| 257,399 | | | |

Załącznik nr 2 do decyzji DPP-WOPN.717.9.2021.AJ

| Numer pociągu | | 33104 | |
|--------------------------|------------------|---------------------|-------------------|
| Termin kursowania | | (C) | |
| Km | Stacja | Godz. przyj. | Godz. odj. |
| 0,000 | Medyka | | 18:36 |
| 12,762 | Przemyśl Główny | 18:47 | 18:48 |
| 1,606 | Przemyśl Zasanie | 18:50 | 18:51 |
| 33,407 | Jarosław | 19:11 | 19:12 |
| 14,923 | Przeworsk | 19:20 | 19:21 |
| 20,033 | Łańcut | 19:33 | 19:34 |
| 16,784 | Rzeszów Główny | 19:45 | 19:46 |
| 46,925 | Dębica | 20:08 | 20:09 |
| 33,222 | Tarnów | 20:24 | 20:25 |
| 39,436 | Bochnia | 20:43 | 20:44 |
| 33,905 | Kraków Płaszów | 21:02 | 21:03 |
| 1,980 | Kraków Zabłocie | 21:05 | 21:06 |
| 2,416 | Kraków Główny | 21:10 | |
| 257,399 | | | |