

Warszawa, dnia 29 lipca 2022 r.

Poz. 14

**DECYZJA NR DPP-WOPN.717.5.2021.MP**

**PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 24 czerwca 2022 r.

**w sprawie przyznania RegioJet otwartego dostępu na trasie krajowej  
Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny.**

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 2, 6 pkt 2 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 przewoźnika kolejowego RegioJet a. s. z siedzibą w Brnie, zwanego dalej „RegioJet”, „Przewoźnikiem” lub „Stroną”, z 10 czerwca 2021 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem” za pośrednictwem platformy ePUAP: 10 czerwca 2021 r.), uzupełnionego pismem z 30 lipca 2021 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 30 lipca 2021 r.), pismem z 9 marca 2022 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 9 marca 2022 r.) oraz pismami z 29 marca 2022 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 29 marca 2022 r.), w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny 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 i 2026/2027

#### **ODMAWIAM PRZYZNANIA**

**RegioJet otwartego dostępu na trasie krajowej Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny 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 i 2026/2027, na podstawie którego Przewoźnik byłby uprawniony do wykonywania, we wskazanym okresie, przewozów codziennie w wymiarze 9 (słownie: dziewięciu) par połączeń na dobę, realizując postoje handlowe w następujących lokalizacjach: Kraków Główny, Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Modlin, Iława Główna, Malbork, Tczew, Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Sopot, Gdynia Główna, przy wykorzystaniu linii kolejowych oznaczonych numerami: 1, 2, 4, 8, 9, 64, 202 oraz 570, zarządzanych przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanego dalej „PKP PLK”.**

#### **UZASADNIENIE**

##### **Stan faktyczny:**

Należy stwierdzić, że 10 czerwca 2021 r. do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek RegioJet w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny 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 realizowane codziennie w częstotliwości równej 9 parom połączeń na dobę), zwany dalej również „Wnioskiem”.

Pismem z 20 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.2.AJ) Prezes UTK wezwał RegioJet do uzupełnienia braków formalnych poprzez złożenie Wniosku w formie elektronicznej, przewidzianej dla tej czynności zgodnie z treścią art. 4 ust. 5 rozporządzenia 2018/1795 oraz podpisanego zgodnie z zasadami reprezentacji wynikającymi z odpowiedniego rejestru lub przez pełnomocnika należycie umocowanego.

Następnie 30 lipca 2021 r. do Prezesa UTK wpłynęło, za pośrednictwem platformy ePUAP, uzupełnienie Wniosku RegioJet, zgodnie z treścią wezwania Prezesa UTK z 20 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.2.AJ).

 Elektronicznie  
podpisany przez  
Maciej Paweł  
Bębenek  
Data: 2022.07.29  
12:06:55 +02'00'

W piśmie z 4 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.4.AJ) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wszczęciu 10 czerwca 2021 r., na jego wniosek, postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie krajowej Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny 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.

W tym samym piśmie Prezes UTK poinformował Przewoźnika o włączeniu do materiału dowodowego następujących dokumentów:

1. Regulaminu Sieci 2021/2022 PKP PLK wraz z załącznikami:
  - nr 1, zatytułowany: *Wykaz linii kolejowych udostępnianych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*;
  - nr 2.6, zatytułowany: *Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych*;
  - nr 2.7, zatytułowany: *Wykaz linii kolejowych, na których wprowadzone zostały ograniczenia ich użytkowania*;
  - nr 2.19, zatytułowany: *Mapa linii kolejowych w Polsce zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*, pobrany ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminu/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/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/16623,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/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/16653,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/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/15443,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/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/15681,Najwieksze-dworce-kolejowe-w-Polsce.html>.

Jednocześnie 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 9 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.5.AJ) Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione o otrzymaniu powiadomienia RegioJet w sprawie uruchomienia nowych kolejowych przewozów pasażerskich na trasie krajowej Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny oraz poinformował o przysługującym prawie zgłoszenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w terminie i na zasadach określonych w przepisach rozporządzenia 2018/1795.

Następnie 10 września 2021 r. do Urzędu wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek przewoźnika kolejowego „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanego dalej „PKP Intercity”, z 10 września 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w związku z Wnioskiem RegioJet. Załącznikami do wniosku PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej były:

1. kopia umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, zawarta dnia 31 grudnia 2020 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP Intercity na lata 2021 – 2030, zwana dalej również „umową ramową”;
2. analiza wpływu wprowadzenia nowych połączeń komercyjnych na usługi świadczone przez PKP Intercity na podstawie umowy ramowej (część A i B) w latach 2021-2027;
3. metodologia obliczeń zastosowana przez PKP Intercity wykorzystana przy opracowywaniu analizy wpływu, o której mowa w punkcie 2 powyżej;
4. zestawienie prezentujące marżę rozsądnego zysku z umowy ramowej w latach 2022 – 2027.

Część informacji zawartych we wniosku oraz załącznikach PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej została oznaczona jako niepodlegająca udostępnieniu podmiotom trzecim, w tym RegioJet.

Ponadto PKP Intercity 13 września 2021 r. przedstawiła dowód wniesienia opłaty skarbowej z tytułu przedłożenia Prezesowi UTK dokumentu pełnomocnictwa, w związku z wniesionym wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Z kolei 28 września 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął również, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek Ministra Infrastruktury z 3 września 2021 r., o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowaną usługą przewozu osób RegioJet.

Pismem z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.10.MP), Prezes UTK zwrócił się do PKP PLK o przedstawienie informacji w zakresie:

1. możliwości trasowania pociągów RegioJet, zgodnie z projektami rozkładów jazdy zawartych we Wniosku Przewoźnika, bez zmian w trasowaniu na wnioskowanej trasie pociągów przewoźnika kolejowego PKP Intercity;
2. stopnia wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, przy zastosowaniu, której RegioJet planują wykonywać nowe połączenie opisane we Wniosku;
3. spodziewanego wpływu wytrasowania pociągów RegioJet na możliwość trasowania pociągów PKP Intercity w całym okresie planowanego wykonywania przewozów przez Przewoźnika;
4. planów rozwoju infrastruktury, pod kątem tras objętych proponowanymi nowymi kolejowymi przewozami pasażerskimi RegioJet, w tym wskazania okresu realizacji takich planów.

W piśmie z 19 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.214.2021) PKP PLK przedstawiła, za pośrednictwem poczty elektronicznej, odpowiedź na wezwanie Prezesa UTK z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.10.MP).

W piśmie z 14 lutego 2022 r., doręczonym do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP, RegioJet przedstawiła stanowisko odnośnie terminów, w których zgodnie z przepisami rozporządzenia 2018/1795, organ regulacyjny powinien podejmować czynności.

Pismem z 16 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.12.MP) Prezes UTK wezwał RegioJet do przedstawienia analizy założeń wskazanych we Wniosku, w zakresie:

- planowanej trasy, na której mają być wykonywane nowe przewozy kolejowe RegioJet;
- planowanego harmonogramu (rozkładu jazdy) wykonywania nowych przewozów kolejowych RegioJet; oraz
- częstotliwości kursowania pociągów RegioJet;

w związku z informacjami dostarczonymi do niniejszego postępowania administracyjnego przez podmioty uprawnione.

Ponadto, Prezes UTK postanowił włączyć w poczet materiału dowodowego niniejszej sprawy:

1. załącznik nr 2.10 do Regulaminu Sieci 2021/2022 PKP PLK, zatytułowany: *Wykaz punktów stycznych infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z infrastrukturą kolejową innych zarządców*, pobrany ze strony internetowej PKP PLK: [https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-ikontrahentow/warunkiudostepniania\\_infrastruktury-i-regulaminy/regulaminsieci/regulamin-sieci-20212022/](https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-ikontrahentow/warunkiudostepniania_infrastruktury-i-regulaminy/regulaminsieci/regulamin-sieci-20212022/);
2. informację odpowiadającą odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP Intercity zarejestrowaną pod numerem KRS: 0000296032 (stan na dzień: 15 lutego 2022 r., godz. 16:23:03), pobraną 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.), zwaną dalej „ustawą o krajowym rejestrze sądowym”;
3. informację odpowiadającą odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP PLK zarejestrowaną pod numerem KRS: 0000037568 (stan na dzień: 15 lutego 2022 r., godz. 16:25:07), pobraną w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy o krajowym rejestrze sądowym;
4. opracowanie Urzędu pt. *Dobowa wymiana pasażerska na stacjach kolejowych w Polsce w 2020 r.*, pobrane ze strony internetowej Urzędu: <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/wymiana-pasazerskanas/17633,Przewozy-pasazerskie.html#PLIKI>;
5. Krajowy Program Kolejowy do 2023 r., stanowiący załącznik do uchwały Rady Ministrów nr 162/2015 z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r.<sup>1</sup> wraz z aktualizacjami w związku z podjęciem:
  - uchwały Rady Ministrów nr 144/2016 z dnia 23 listopada 2016 r.;

---

<sup>1</sup> Uchwały Rady Ministrów zostały ponadto opublikowane w Monitorze Polski.

- uchwały Rady Ministrów nr 186/2017 z dnia 4 grudnia 2017 r.;
- uchwały Rady Ministrów nr 181/2018 z dnia 6 grudnia 2018 r.;
- uchwały Rady Ministrów nr 17/2019 z dnia 19 lutego 2019 r.;
- uchwały Rady Ministrów nr 110/2019 z dnia 17 września 2019 r.;
- uchwały Rady Ministrów nr 156/2021 z dnia 26 listopada 2021 r.,

pobrany ze strony internetowej Ministerstwa Infrastruktury: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/krajowy-program-kolejowy>;

6. dokument pn. *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.*, stanowiący załącznik do uchwały Rady Ministrów nr 105 z dnia 24 września 2019 r., pobrany ze strony internetowej Ministerstwa Infrastruktury: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/projekt-strategii-zrownowazonegorozwojutransportu- do-2030-roku2>;
7. opracowanie PKP PLK pn. *Pierwsza korekta sieciowego harmonogramu zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy 2022/2023 Sieciowy harmonogram zamknięć torowych 2022/2023*, pobrane ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/klienci-ikontrahenci/warunkiudostepniania- infrastruktury-i-regulaminy/harmonogramzamkniec-torowych>;
8. opracowanie PKP PLK pn. *Sieciowy harmonogram zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy 2023/2024*, pobrane ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunkiudostepniania- infrastruktury-iregulaminy/harmonogram-zamkniec-torowych>;

W tym samym piśmie Prezes UTK zawiadomił Stronę, że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi, oprócz dokumentów wskazanych w poprzednich pismach Prezesa UTK oraz w niniejszym piśmie, następujące dokumenty:

1. pismo Prezesa UTK z 9 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.5.AJ), informujące podmioty uprawnione o wpływie Wniosku RegioJet;
2. wniosek PKP Intercity z 10 września 2021 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 10 września 2021 r.) o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wraz z załącznikami, w wersji jawnej i w wersji zawierającej szczególnie chronione informacje handlowe, wraz z załączonym dokumentem pełnomocnictwa;
3. pismo PKP Intercity z 10 września 2021 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 10 września 2021 r.), do którego ww. przewoźnik załączył informację o hasle, którym zabezpieczono dokument elektroniczny zawierający wersję niejawną wniosku PKP Intercity;
4. pismo PKP Intercity z 13 września 2021 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 13 września 2021 r.), do którego ww. przewoźnik załączył dowód uiszczenia opłaty z tytułu złożenia dokumentu pełnomocnictwa w sprawie;
5. wniosek Ministra Infrastruktury z 3 września 2021 r. (data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem platformy ePUAP: 28 września 2021 r.) o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wraz z załącznikami, w wersji jawnej i w wersji zawierającej szczególnie chronione informacje handlowe;
6. pismo Prezesa UTK z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.10.MP), będące wezwaniem PKP PLK do przedstawienia informacji dotyczących uruchomienia usług RegioJet, o których mowa w powiadomieniu;
7. pismo PKP PLK z 19 listopada 2021 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 19 listopada 2021 r.; znak: IDRR.611.214.2021), stanowiące odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.10.MP).

Dodatkowo Prezes UTK przekazał Przewoźnikowi, w załącznikach do pisma Prezesa UTK z 16 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.12.MP), jawne wersje wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej PKP Intercity oraz Ministra Infrastruktury.

Równocześnie w tym piśmie Prezes UTK zawiadomił, że faktem znanym z urzędu jest:

1. posiadanie przez RegioJet statusu przewoźnika kolejowego, w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, na rzecz której zostały wydane m.in. następujące dokumenty uprawniające do wykonywania przewozów kolejowych osób w transporcie kolejowym:
  - a) licencja przewoźnika kolejowego nr L/2009/1521 z 30 kwietnia 2009 r. wydana przez *Drážní úřad*, ważna bezterminowo, wraz ze zmianami (informacja przedstawiona przez RegioJet we wniosku w sprawie prowadzonej przed Prezesem UTK pod znakiem: DMB-WMIC.401.18.2020);

- b) certyfikat bezpieczeństwa część A nr CZ1120190021, ważny od 8 października 2019 r. do 7 października 2024 r., potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, wydany przez *Drážní úřad*, będący czeskim organem regulacyjnym, właściwym w zakresie transportu kolejowego (informacja przedstawiona przez RegioJet we wniosku w sprawie prowadzonej przed Prezesem UTK pod znakiem: DMB-WMIC.401.18.2020);
  - c) certyfikat bezpieczeństwa cz. B nr PL1220200033 ważny od 14 sierpnia 2020 r. do 30 listopada 2022 r., potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, stanowiący załącznik do decyzji Prezesa UTK z 14 sierpnia 2020 r. (znak: DMB-WMIC.401.18.2020.AKa);
2. posiadanie przez PKP Intercity statusu przewoźnika kolejowego, w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, na rzecz której zostały wydane m.in. następujące dokumenty, uprawniające do wykonywania przewozów kolejowych osób w transporcie kolejowym:
- a) jednolita licencja nr L/034/2017, potwierdzająca 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, stanowiąca załącznik do decyzji Prezesa UTK z 16 lutego 2017 r. (znak: DRRK-WKL.700.3.2017.PW), zmieniająca m.in. licencję nr WPO/036/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych osób, udzieloną 27 lutego 2004 r. przez Prezesa UTK;
  - b) 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, stanowiący załącznik do decyzji Prezesa UTK z 27 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.400.47.2020.KS);
  - c) 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, stanowiący załącznik do decyzji Prezesa UTK z 27 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.401.60.2020.KS);
3. zawarcie przez PKP Intercity umowy:
- a) ramowej, podpisanej 31 grudnia 2020 r. z Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich na lata 2021 – 2030;
  - b) rocznej, podpisanej 29 kwietnia 2021 r. z Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2021 r. do 31 grudnia 2021 r.;
4. 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).

W tym samym piśmie Prezes UTK wyznaczył 15 marca 2022 r. jako nowy termin załatwienia sprawy oraz poinformował Stronę o przysługujących jej uprawnieniach do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Pismem z 16 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.13.MP) Prezes UTK wezwał PKP PLK do przedstawienia dokumentów potwierdzających udzielenie pełnomocnictwa osobie, która podpisała pismo PKP PLK z 19 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.214.2021).

W wiadomości z 22 lutego 2022 r., przekazanej za pośrednictwem poczty elektronicznej, PKP PLK przedstawiła odpowiedź na wezwanie Prezesa UTK z 16 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.13.MP).

Następnie 1 marca 2022 r., za pośrednictwem platformy ePUAP, Strona zwróciła się z wnioskiem o prolongatę terminu udzielenia odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 16 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.12.MP).

Pismem z 9 marca 2022 r., doręczonym do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP 9 marca 2022 r., RegioJet przedstawiła odpowiedź na wezwanie Prezesa UTK z 16 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.12.MP) oraz złożyła wniosek o zapoznanie się materiałem dowodowym postępowania.

W piśmie z 14 marca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.18.JK) Prezes UTK wezwał PKP PLK do uzupełnienia informacji przedstawionych w piśmie ww. zarządcy infrastruktury z 19 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.214.2021).

W związku z tym niezbędne było przedłożenie przez PKP PLK kopii dokumentacji lub podanie źródła, z których można pobrać dokumentację, która posłużyła ww. zarządcy infrastruktury do ustalenia:

- stopnia wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, pod kątem tras objętych proponowanymi nowymi kolejowymi przewozami pasażerskimi RegioJet;
- możliwości trasowania pociągów RegioJet w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027, także w zakresie planów rozwoju infrastruktury, pod kątem tras objętych proponowanymi nowymi kolejowymi przewozami pasażerskimi RegioJet;
- prawdopodobieństwa konieczności zmiany tras pociągów innych przewoźników realizujących przewozy wojewódzkie w ramach służby publicznej na odcinkach Kraków Główny – Koźłów, Grodzisk Mazowiecki – Warszawa Wschodnia i Tezew – Gdynia Główna;
- braku możliwości obsługi pociągów RegioJet podczas postoju na stacji Gdynia Główna.

Pismem z 18 marca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.19.MP) Prezes UTK postanowił ograniczyć RegioJet prawo wglądu do materiału dowodowego niniejszego postępowania w odniesieniu do wskazanych w ww. piśmie dokumentów dostarczonych przez PKP Intercity oraz Ministra Infrastruktury, ze względu na występowanie w nich szczególnie chronionych informacji handlowych, o których mowa w art. 8 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795.

W piśmie z 18 marca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.20.MP) Prezes UTK przychylił się do wniosku RegioJet w zakresie udostępnienia akt sprawy z wyłączeniem szczególnie chronionych informacji handlowych. Jednocześnie Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika, że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi, oprócz dokumentów wskazanych we wcześniejszych pismach Prezesa UTK, następujące dokumenty:

- pismo Prezesa UTK z 16 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.13.MP), będące wezwaniem PKP PLK do uzupełnienia brakującego dokumentu pełnomocnictwa udzielonego pełnomocnikowi spółki, zgodnie z obowiązującymi zasadami reprezentacji;
- wiadomość elektroniczna PKP PLK z 22 lutego 2022 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 22 lutego 2022 r.) wraz z dokumentami potwierdzającymi umocowanie osoby, która złożyła podpis pod pismem PKP PLK z 19 listopada 2021 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 19 listopada 2021 r., znak: IDRR.611.214.2021);
- pismo Prezesa UTK z 14 marca 2022 r. (znak: DPN-WOPN.717.5.2021.18.JK) będące wezwaniem PKP PLK do wskazania dokumentów i informacji, które stanowiły podstawę do udzielenia przez PKP PLK odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.10.MP).

Dodatkowo Prezes UTK postanowił włączyć w poczet materiału dowodowego sprawy Regulamin Sieci 2022/2023 PKP PLK, wraz z załącznikami:

- nr 1, zatytułowany: *Wykaz linii kolejowych udostępnianych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*;
- nr 2.6, zatytułowany: *Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych*;
- nr 2.7, zatytułowany: *Wykaz linii kolejowych, na których wprowadzone zostały ograniczenia ich użytkowania*;
- nr 2.19, zatytułowany: *Mapa linii kolejowych w Polsce zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*, pobrany ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostępniania-infrastruktury-iregulaminy/regulamin-sieci/regulamin-sieci-2022/2023>.

Jednocześnie Prezes UTK wyznaczył 15 kwietnia 2022 r. jako nowy termin załatwienia sprawy oraz poinformował Stronę o przysługujących jej uprawnieniach do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Ponadto 18 marca 2022 r. za pośrednictwem poczty elektronicznej do Urzędu wpłynęło pismo PKP PLK z 17 marca 2022 r. (znak: IDRR.611.66.2022), w którym zarządca infrastruktury udzielił odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 14 marca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.18.JK) oraz przedstawił wymagane dokumenty.

Prezes UTK poinformował RegioJet, w piśmie z 23 marca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.22.MP), że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi, oprócz dokumentów wskazanych we wcześniejszych pismach Prezesa UTK, następujący dokument:

- pismo PKP PLK z 17 marca 2022 r. (znak: IDRR.611.66.2022, data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem poczty elektronicznej: 18 marca 2022 r.), wraz z załącznikami, stanowiące odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 14 marca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.18.JK).

Jednocześnie Prezes UTK poinformował Stronę o przysługujących jej uprawnieniach do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 18 marca 2022 r., (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.20.MP) Strona przesłała pismo z 29 marca 2022 r., (data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem platformy ePUAP: 29 marca 2022 r.), w którym przekazała swoje stanowisko.

Pismem z 29 marca 2022 r. (data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem platformy ePUAP: 29 marca 2022 r.) RegioJet przekazała stanowisko w odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 23 marca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.22.MP).

Następnie Strona 5 kwietnia 2022 r., za pośrednictwem platformy ePUAP, złożyła pismo w trybie art. 37 k.p.a. wraz z uzasadnieniem.

Po rozpatrzeniu ponaglenia z 5 kwietnia 2022 r., Prezes UTK w piśmie z 12 kwietnia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.26.GP) przedstawił RegioJet informacje odnośnie wyjaśnienia skomplikowanego stanu faktycznego sprawy. Jednocześnie Prezes UTK wyznaczył 29 kwietnia 2022 r. jako nowy termin załatwienia sprawy.

W piśmie z 28 kwietnia 2022 r., (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.27.MP) Prezes UTK zawiadomił Stronę o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy na 20 maja 2022 r.

W piśmie z 19 maja 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.28.MP) Prezes UTK wyznaczył 20 czerwca 2022 r. jako nowy termin załatwienia sprawy.

Strona 26 maja 2022 r. złożyła za pośrednictwem Prezesa UTK skargę z 25 maja 2022 r. na beczynność i przewlekłe prowadzenie niniejszego postępowania.

### **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, 10 czerwca 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął wniosek RegioJet z 10 czerwca 2021 r. o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny 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 i 2026/2027. Wniosek, o którym mowa powyżej, został uzupełniony przez Przewoźnika pismami z 30 lipca 2021 r., 9 marca 2022 r. oraz dwoma pismami z 29 marca 2022 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 licencję nr L/2009/1521, na wykonywanie przewozów kolejowych osób, wydaną 30 kwietnia 2009 r. przez *Drážní úřad*, certyfikat bezpieczeństwa cz. A nr CZ1120190021, wydany 3 października 2019 r. przez *Drážní úřad* (ważny od 8 października 2019 r. do 7 października 2024 r.), potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej oraz certyfikat bezpieczeństwa cz. B nr PL1220170019, wydany decyzją Prezesa UTK z 30 listopada 2017 r. (znak: DBK-WSZM.401.32.2016.17.MP), zmieniony decyzją Prezesa UTK z 14 sierpnia 2020 r. (znak: DMB-WMIC.401.18.2020.AKa), którą to nadano mu nr PL1220200033 (ważny od 30 listopada 2017 r. do 30 listopada 2022 r.), potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci.

Stosownie do art. 29c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym: *regularny przewóz kolejowy osób niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej jest wykonywany 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 RegioJet, w związku z posiadaniem licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób oraz certyfikatów bezpieczeństwa w części A i B, spełnia 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 Przewoźnika został podpisany ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osobę umocowaną do reprezentacji Przewoźnika, zgodnie z informacjami wskazanymi w wypisie z rejestru handlowego (czeski odpowiednik rejestru 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: *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 zarządcę 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 9 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.5.AJ) zawiadomił podmioty uprawnione, tj. te, którym przysługuje możliwość złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o planowanym uruchomieniu nowej usługi przez Przewoźnika.

Ponadto 2 sierpnia 2021 r. Prezes UTK opublikował informację o wpływie wniosku RegioJet na stronie internetowej Urzędu: <https://www.utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep->



krajowy/powiadomienia/17682,Powiadomienie-RegioJet-a-s-o-planowanych-nowych-krajowych-uslugach-pasazerskich-.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), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34/UE”: *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;*
- c) *zarządca infrastruktury;*
- d) *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: RegioJet) 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 9 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.5.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) *zmiennosc 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 osiągniętego 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 do Prezesa UTK wpłynęły wnioski o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, złożone przez PKP Intercity oraz Ministra Infrastruktury.

#### **Wniosek PKP Intercity z 10 września 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej:**

Do Prezesa UTK 10 września 2021 r. wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek PKP Intercity z 10 września 2021 r., o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowaną usługą przewozu osób RegioJet. Informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez RegioJet, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 9 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.5.AJ) została doręczona PKP Intercity 13 sierpnia 2021 r. Tym samym Prezes UTK stwierdził, że wniosek PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej został złożony z zachowaniem terminu jednego miesiąca na dokonanie czynności, przewidzianego przepisami prawa. 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 Prezes UTK ustalił, że PKP Intercity jest przewoźnikiem kolejowym posiadającym podstawowe dokumenty z zakresu transportu kolejowego, umożliwiające wykonywanie kolejowych przewozów osób.

W dalszej kolejności Prezes UTK zwrócił uwagę na spełnianie przez PKP Intercity wymagania w zakresie bycia stroną umowy o świadczenie usług publicznych, których równowaga ekonomiczna mogłaby zostać zagrożona w następstwie uruchomienia usługi przez RegioJet. W tym celu Prezes UTK ustalił, że PKP Intercity jest stroną następujących umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym:

- umowy ramowej z dnia 31 grudnia 2020 r. zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP Intercity na lata 2021 – 2030, oraz

- umowy rocznej z dnia 29 kwietnia 2021 r., zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP Intercity, o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2021 r. do 31 grudnia 2021 r.

Zawarty w załączniku nr 1 umowy ramowej plan przedmiotowo finansowy na lata 2021 – 2030 wskazujący stacje początkowe oraz końcowe wykonywania przewozów przez PKP Intercity pozwala stwierdzić, że ww. przewoźnik kolejowy jest podmiotem uprawnionym, w myśl art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym i art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795. 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 odcinkach pokrywających się z planowanym uruchamianiem usługi przez RegioJet. Z tego względu należało uznać, że zgłoszony przez PKP Intercity wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej powinien podlegać dalszej analizie formalnej oraz merytorycznej.

PKP Intercity oświadczyła, że zamiar wprowadzenia nowych połączeń przez RegioJet wzbudził obawy związane z zaburzeniem równowagi ekonomicznej na liniach kolejowych, na których planowane jest uruchomienie dodatkowych pociągów.

Zgodnie ze stanowiskiem przedstawionym przez PKP Intercity: *W związku z powyższym PKP IC zdecydowało się na wykonanie analizy zaproponowanej oferty połączeń kolejowych oraz ich wpływu na Umowę PSC, której stroną jest PKP IC. Obecnie PKP IC jest stroną Umowy Ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, zawartej dnia 31.12.2020 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a „PKP Intercity” S.A., na lata 2021 – 2030. W załączniku nr 1 znajduje się kopia powyższej Umowy Ramowej wraz ze wskazaniem informacji objętych klauzulą Tajemnica Przedsiębiorstwa „PKP Intercity” S.A. oraz uzasadnieniem, dlaczego zostały utajnione. Uszczegółowieniem zapisów Umowy Ramowej są Umowy Roczne, które zawierają szczegółowy wykaz uruchamianych pociągów wraz z planowanymi przychodami i rekompensatą. Na podstawie powyższej Umowy Ramowej osobno na każdy rok będzie podpisywana Umowa Roczna o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich (dalej: „Umowa Roczna”). Zagrożona jest równowaga ekonomiczna Umowy Ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich, która została zawarta w dniu 31.12.2020 roku, pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a „PKP Intercity” S.A., na lata 2021 - 2030 (dalej: „Umowa Ramowa”).*

W dalszej części złożonego wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej PKP Intercity podniosła, że: *Zgodnie z metodologią znajdującą się w załączniku nr 3 do niniejszego wniosku jedynie bieżący rozkład jazdy pociągów daje możliwość obliczenia wpływu konkurencyjnych pociągów na pociągi PSC. Wynik obliczeń wyrażony jest procentowo w odniesieniu do rekompensaty na pokrycie kosztów zapisanej w Umowie Ramowej. Przy założeniu podobnego rozkładu jazdy w przyszłych latach, procentowy wpływ na rekompensatę w latach kursowania pociągów RegioJet jest taki sam, a na podstawie istniejącej Umowy Ramowej obliczany jest kwotowy wpływ na tę Umowę w każdym roku. Tym wpływem jest wzrost rekompensaty powodowany zmniejszeniem przychodu z pociągów PSC w wyniku kursowania pociągów komercyjnych. Analiza wykonana według części II metodologii obejmująca bieżący rozkład jazdy została wykonana na podstawie danych z załącznika nr 2 do Umowy Rocznej. Obliczenia te, znajdują się w załączniku nr 2 część A do niniejszego wniosku. W kolejnym kroku został oszacowany wpływ nowych usług RegioJet na przewozy realizowane przez PKP IC w latach 2022 – 2027. Symulacja wpływu wprowadzenia nowych połączeń komercyjnych na Umowę Ramową wykonana według części III metodologii znajduje się w załączniku nr 2 część B do niniejszego wniosku. Źródłem danych jest Umowa Ramowa, w której została zapisana rekompensata na pokrycie kosztów i założenia PKP IC dotyczące kosztów i przychodów obecnie uruchamianych pociągów, które są zawarte w Umowie Rocznej na rok 2021. Z powyższej analizy wynika zmniejszenie przychodu z Umowy PSC o:*

- $\text{X} - \text{X}^2$  zł w roku 2021.

*Stanowi to 8,21% planowanej rekompensaty, co oznacza zmniejszenie przychodu w kolejnych latach o:*

- $\text{X} - \text{X}$  zł w roku 2022,
- $\text{X} - \text{X}$  zł w roku 2023,
- $\text{X} - \text{X}$  zł w roku 2024,
- $\text{X} - \text{X}$  zł w roku 2025,
- $\text{X} - \text{X}$  zł w roku 2026,
- $\text{X} - \text{X}$  zł w roku 2027,

<sup>2</sup> Oznaczenie  $\text{X} - \text{X}$  pokazuje usuniętą treść stanowiącą szczególnie chronioną informację handlową przedsiębiorcy.

– razem ~~z~~ zł w całym okresie w wyniku uruchomienia pociągów konkurencyjnych.

W odniesieniu do ewentualnego wpływu realizowania nowych usług przez RegioJet na zmianę cen biletów PKP Intercity poinformowała, że: *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 dalsze obniżenie przychodów dla pociągów objętych zadaniem i będzie się wiązało z koniecznością pokrycia zaistniałego deficytu.*

Załącznikami do wniosku PKP Intercity o przeprowadzenie zadania równowagi ekonomicznej były:

1. kopia umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, zawarta dnia 31 grudnia 2020 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP Intercity na lata 2021 – 2030;
2. analiza wpływu wprowadzenia nowych połączeń komercyjnych na usługi świadczone przez PKP Intercity na podstawie umowy ramowej (część A i B);
3. metodologia obliczeń zastosowana przez PKP Intercity wykorzystana przy opracowywaniu analizy wpływu, o której mowa w punkcie 2 powyżej;
4. zestawienie prezentujące marżę rozsądnego zysku z umowy ramowej w latach 2022 – 2027.

PKP Intercity poinformowała, że część informacji zawartych we wniosku o przeprowadzenie równowagi ekonomicznej oraz w załącznikach nr 1, 2 i 4 zawiera informacje, które nie powinny podlegać udostępnieniu podmiotom trzecim ze względu na ich szczególnie rodzaj oraz wartość gospodarczą.

PKP Intercity w złożonym wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej wskazała, że: *Informacje dotyczące przychodów znajdują się w załączniku nr 2 część A. W załączniku nr 1 (Plan Przedmiotowo-Finansowy) część A do Umowy Ramowej podana jest wysokość marży rozsądnego zysku na poszczególne lata obowiązywania ww. Umowy. W załączniku nr 4 do niniejszego wniosku została przedstawiona marża rozsądnego zysku wyrażona, jako procentowe zmniejszenie Rekompensaty na pokrycie kosztów. Dane znajdujące się we wskazanym załączniku tj.: „Rekompensata na pokrycie kosztów zaplanowana w zagrożonej Umowie PSC” oraz „Marża rozsądnego zysku” zostały zaczerpnięte z Umowy Ramowej i są szczególnie chronionymi informacjami handlowymi. W związku z powyższym zostały objęte klauzulą Tajemnica Przedsiębiorstwa „PKP Intercity” S.A. TP 578/2020 z uwagi na wysoką wartość gospodarczą powyższych informacji. Dane te nie są powszechnie znane osobom zwykle zajmującym się tym rodzajem informacji i nie są łatwo dostępne dla takich osób. Spółka podjęła działania mające na celu wyeliminowanie możliwości dotarcia do powyższych danych przez osoby trzecie w normalnym toku zdarzeń, bez konieczności podejmowania szczególnych starań. Podsumowując PKP IC podjęła niezbędne działania w celu zachowania ich w poufności. W ww. załączniku nr 4 została również zamieszczona wersja jawna pliku.*

W następstwie analizy informacji przekazanych przez PKP Intercity Prezes UTK przyjął stanowisko PKP Intercity dotyczące konieczności zapewnienia poufności określonych informacji zebranych w toku prowadzonego postępowania administracyjnego. W konsekwencji Prezes UTK postanowieniem z 18 marca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.19.MP) ograniczył RegioJet prawo wglądu do materiału sprawy z uwagi na ochronę szczególnie chronionych informacji handlowych PKP Intercity.

Prezes UTK, po zgromadzeniu wszystkich niezbędnych informacji w sprawie, przeanalizował spodziewany wpływ usługi Przewoźnika na umowę ramową, której stroną jest PKP Intercity. Z tego względu zasadne było zweryfikowanie w szczególności postanowień dotyczących zasad finansowania przewozów ujętych w § 6 umowy ramowej zatytułowanym *Finansowanie Realizacji Zadań*.

Umowa ramowa w § 6 ust. 1 stanowi, że: ~~z~~ W § 6 ust. 2 określono, że: ~~z~~

Zgodnie z założeniami dotyczącymi pracy eksploatacyjnej oraz szacowanej wielkości rekompensaty (§ 6 ust. 3 umowy ramowej): ~~z~~:

Rekompensata, w związku z realizacją przewozów, jest obliczana według założeń opisanych w załączniku nr 3 do umowy ramowej zatytułowanym *Zasady ustalania wysokości Rekompensaty*. Zgodnie z punktem 1 tego załącznika: ~~z~~.

Zgodnie z założeniami załącznika nr 3 do umowy ramowej rekompensata z tytułu realizacji umowy obliczana jest odrębnie według następującego algorytmu:

~~z~~,

gdzie:

✂—✂.

Każdemu ze wspomnianych wyżej składników całkowitej wysokości rekompensaty wypłacanej z tytułu realizacji umowy poświęcono samodzielne sekcje załącznika nr 3 do umowy ramowej.

Mając na względzie planowane w umowie ramowej zadania oraz regulacje odnoszące się do sposobu ustalania wysokości rekompensaty, w załączniku nr 1 część A umowy ramowej określono szacunkowe wielkości finansowe.

Zgodnie z szacunkami określonymi w umowie ramowej na pokrycie kosztów w latach 2022 – 2027 (okres planowanego wykonywania usług przez RegioJet) przewidywana jest następująca rekompensata:

- w roku 2022 – ✂—✂ zł;
- w roku 2023 – ✂—✂ zł;
- w roku 2024 – ✂—✂ zł;
- w roku 2025 – ✂—✂ zł;
- w roku 2026 – ✂—✂ zł;
- w roku 2027 – ✂—✂ zł;

co łącznie daje wynik równy kwocie ✂—✂ zł.

Szacuje się, że sumaryczna wartość środków finansowych niezbędnych dla pokrycia kosztów realizacji umowy ramowej w pełnym okresie jej obowiązywania, tj. w latach 2021 – 2030 ma wynieść ✂—✂ zł.

W odniesieniu do spodziewanej marży rozsądnego zysku w latach 2022 – 2027 (okres planowanego wykonywania przewozów przez RegioJet) wielkości prezentują się następująco:

- w roku 2022 – na ✂—✂ zł;
- w roku 2023 – na ✂—✂ zł;
- w roku 2024 – na ✂—✂ zł;
- w roku 2025 – na ✂—✂ zł;
- w roku 2026 – na ✂—✂ zł;
- w roku 2027 – na ✂—✂ zł;

co łącznie daje wynik równy kwocie ✂—✂ zł.

Sumaryczna łączna wartość marży rozsądnego zysku w całkowitym okresie wykonywania umowy ramowej (lata 2021 – 2030) ma wynieść ✂—✂ zł.

Wysokość całkowitej rekompensaty, przewidzianej w umowie ramowej, w latach 2022 – 2027 (okres planowanego wykonywania przewozów przez RegioJet) szacowana jest:

- w roku 2022 – na ✂—✂ zł;
- w roku 2023 – na ✂—✂ zł;
- w roku 2024 – na ✂—✂ zł;
- w roku 2025 – na ✂—✂ zł;
- w roku 2026 – na ✂—✂ zł;
- w roku 2027 – na ✂—✂ zł;

co łącznie daje wynik w kwocie odpowiadającej ✂—✂ zł.

Natomiast całkowita rekompensata z tytułu realizacji umowy w latach 2021 – 2030 jest szacowana na ✂—✂ zł.

Przedstawione powyżej kwoty obrazują całkowite koszty netto właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego niezbędne do pokrycia w związku z realizacją umowy ramowej (i tym samym konkretnych umów rocznych).

Zgromadzone przez Prezesa UTK w ramach niniejszego postępowania dane pozwalają oszacować, że uruchamianie połączeń w ramach usługi RegioJet może oddziaływać, w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., na następujące pociągi PKP Intercity:

## 1. w relacji Warszawa Centralna – Gdynia Główna:

- 35170/1 z godziną odjazdu 05:26 oraz godziną przyjazdu 05:30 gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna;
- 1524/5 z godziną odjazdu 05:46 oraz godziną przyjazdu 05:50, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna;
- 1520/1 z godziną odjazdu 05:51 (od 14 marca 5:20) oraz godziną przyjazdu 05:55 (od 14 marca 5:24), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna;
- 18153/2 z godziną odjazdu 06:24 oraz godziną przyjazdu 06:46, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna;
- 35170/1 z godziną odjazdu 05:40 oraz godziną przyjazdu 07:50 gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Centralna – Iława Główna;
- 1524/5 z godziną odjazdu 05:55 (od 14 marca 05:35) oraz godziną przyjazdu 07:52 (od 14 marca 7:28), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Centralna – Iława Główna;
- 1520/1 z godziną odjazdu 06:00 (od 14 marca 05:55) oraz godziną przyjazdu 07:59, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Centralna – Iława Główna;
- 18153/2 z godziną odjazdu 07:00 (od 14 marca 07:11,) oraz godziną przyjazdu 09:12(od 14 marca 09:19, od 26 kwietnia 09:24), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Centralna – Iława Główna;
- 35170/1 z godziną odjazdu 07:52 oraz godziną przyjazdu 08:31, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Malbork;
- 58104/5 z godziną odjazdu 8:23 oraz godziną przyjazdu 09:03, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Malbork;
- 18153/2 z godziną odjazdu 09:14 oraz godziną przyjazdu 09:52, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Malbork;
- 35170/1 z godziną odjazdu 08:33 oraz godziną przyjazdu 08:45, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Malbork – Tczew;
- 58104/5 z godziną odjazdu 09:04 oraz godziną przyjazdu 09:16, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Malbork – Tczew;
- 7500/1 z godziną odjazdu 08:08 oraz godziną przyjazdu 08:52, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Główna;
- 35170/1 z godziną odjazdu 08:47 oraz godziną przyjazdu 09:33, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Główna;
- 58104/5 z godziną odjazdu 09:17 oraz godziną przyjazdu 10:02, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Główna;
- 7500/1 z godziną odjazdu 09:38 oraz godziną przyjazdu 10:22, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Główna;

## 2. w relacji Kraków Główny – Gdynia Główna:

- 31102/3 z godziną odjazdu 04:45 oraz godziną przyjazdu 07:33 (od 14 marca 07:34), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Kraków Główny – Warszawa Zachodnia;
- 41010/1 z godziną odjazdu 05:46 oraz godziną przyjazdu 09:04 (od 26 marca 09:12), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Kraków Główny – Warszawa Zachodnia;
- 3520/1 z godziną odjazdu 06:34 oraz godziną przyjazdu 11:51, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Kraków Główny – Warszawa Zachodnia;
- 31102/3 z godziną odjazdu 07:37 ( do 13 marca w soboty, niedziele i święta oraz od 14 marca od 07:36) oraz godziną przyjazdu 08:01 gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia;

- 41010/1 z godziną odjazdu 09:06 (od 26 marca 09:18) oraz godziną przyjazdu 09:26 (od 26 marca 09:27), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia;
- 15100/1 z godziną odjazdu 08:42 oraz godziną przyjazdu 09:06, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia;
- 15100/1 z godziną odjazdu 09:08 oraz godziną przyjazdu 11:52, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Malbork;
- 15100/1 z godziną odjazdu 08:52 oraz godziną przyjazdu 11:19, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Gdańska – Malbork;
- 15150/1 z godziną odjazdu 07:45 oraz godziną przyjazdu 10:37, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Gdańska – Malbork;
- 18153/2 z godziną odjazdu 07:11 oraz godziną przyjazdu 09:58 (od 26 marca 10:03), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Gdańska – Malbork;
- 18105/4 z godziną odjazdu 11:09 oraz godziną przyjazdu 11:21, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Malbork – Tczew;
- 15100/1 z godziną odjazdu 11:53 (od 14 marca 11:20) oraz godziną przyjazdu 12:05 (od 14 marca 11:32), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Malbork – Tczew;
- 15150/1 z godziną odjazdu 10:52 oraz godziną przyjazdu 11:06, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Malbork – Tczew;
- 18153/2 z godziną odjazdu 09:54 (od 14 marca 10:00 oraz od 26 czerwca 10:05) oraz godziną przyjazdu 10:06 (od 14 marca 10:11 oraz od 26 czerwca 10:16), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Malbork – Tczew;
- 85112/3 z godziną odjazdu 10:28 oraz godziną przyjazdu 11:11, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Główna;
- 18105/4 z godziną odjazdu 11:22 oraz godziną przyjazdu 12:06, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Główna;
- 6505/4 z godziną odjazdu 11:32 oraz godziną przyjazdu 12:14, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Główna;
- 15100/1 z godziną odjazdu 12:06 (od 14 marca 11:35) oraz godziną przyjazdu 12:48 (od 14 marca 12:18), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Główna;
- 18153/2 z godziną odjazdu 10:07 (od 14 marca 10:12, od 26 kwietnia 10:17) oraz godziną przyjazdu 10:52 (od 14 marca 10:56, od 26 kwietnia 11:00), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Główna;
- 15150/1 z godziną odjazdu 11:07 oraz godziną przyjazdu 11:51, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Główna;
- 3520/1 z godziną odjazdu 07:38 oraz godziną przyjazdu 11:42 (od 14 marca 11:51), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Kraków Główny – Warszawa Zachodnia;
- 31110/1 z godziną odjazdu 08:17 oraz godziną przyjazdu 11:50, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Kraków Główny – Warszawa Zachodnia;
- 31111/0 z godziną odjazdu 08:35 oraz godziną przyjazdu 12:33, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Kraków Główny – Warszawa Zachodnia;
- 1526/7 z godziną odjazdu 10:40 oraz godziną przyjazdu 12:44, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Iława Główna;
- 18115/14 z godziną odjazdu 10:41 (od 14 marca 11:01) oraz godziną przyjazdu 13:14, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Iława Główna;
- 15100/1 z godziną odjazdu 11:15 oraz godziną przyjazdu 11:52, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Malbork;

- 15100/1 z godziną odjazdu 11:53 oraz godziną przyjazdu 12:05, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Malbork – Tczew;
- 15100/1 z godziną odjazdu 12:06 oraz godziną przyjazdu 12:48, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Główna;
- 4520/1 z godziną odjazdu 12:10 oraz godziną przyjazdu 12:56, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Główna;
- 75105/4 z godziną odjazdu 13:42 oraz godziną przyjazdu 14:26, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Główna;
- 3522/3 z godziną odjazdu 09:50 oraz godziną przyjazdu 13:47 (od 14 marca 13:54), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Kraków Główny – Warszawa Zachodnia;
- 3524/5 z godziną odjazdu 10:45 oraz godziną przyjazdu 15:44, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Kraków Główny – Warszawa Zachodnia;
- 3520/1 z godziną odjazdu 11:46 oraz godziną przyjazdu 12:01 (od 14 marca 12:10), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia;
- 31110/1 z godziną odjazdu 11:51 oraz godziną przyjazdu 12:16, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia;
- 45000/1 z godziną odjazdu 13:34 oraz godziną przyjazdu 15:11, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Iława;
- 15153/2 z godziną odjazdu 13:07 oraz godziną przyjazdu 15:18, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Iława;
- 18115/4 z godziną odjazdu 13:16 oraz godziną przyjazdu 13:56, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Malbork;
- 45000/1 z godziną odjazdu 15:12 oraz godziną przyjazdu 15:46, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Malbork;
- 18115/4 z godziną odjazdu 13:58 oraz godziną przyjazdu 14:10, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Malbork – Tczew;
- 58107/6 z godziną odjazdu 15:19 oraz godziną przyjazdu 15:31, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Malbork – Tczew;
- 45000/1 z godziną odjazdu 15:47 oraz godziną przyjazdu 15:59, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Malbork – Tczew;
- 18115/4 z godziną odjazdu 14:12 oraz godziną przyjazdu 15:05, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Główna;
- 6503/2 z godziną odjazdu 15:22 oraz godziną przyjazdu 16:04, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Główna;
- 4553/2 z godziną odjazdu 15:22 oraz godziną przyjazdu 16:04, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Główna;
- 58107/6 z godziną odjazdu 15:32 oraz godziną przyjazdu 16:16, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Główna;
- 45000/1 z godziną odjazdu 16:00 oraz godziną przyjazdu 16:41, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Główna;
- 35104/5 z godziną odjazdu 11:45 (od 14 marca 11:30) oraz godziną przyjazdu 14:32 (od 14 marca 14:07), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Kraków Główny – Warszawa Zachodnia;
- 3524/5 z godziną odjazdu 11:01 oraz godziną przyjazdu 16:04, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Kraków Główny – Warszawa Zachodnia;
- 38154/5 z godziną odjazdu 11:45 (od 14 marca 11:30) oraz godziną przyjazdu 14:32 (od 14 marca 14:07), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Kraków Główny – Warszawa Zachodnia;



- 3522/3 z godziną odjazdu 13:51 (od 14 marca 13:56) oraz godziną przyjazdu 13:55 (od 14 marca 14:01), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna;
- 35104/5 z godziną odjazdu 14:34 (od 14 marca 14:08) oraz godziną przyjazdu 14:38 (od 14 marca 14:12), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna;
- 38154/5 z godziną odjazdu 14:34 (od 14 marca 14:08) oraz godziną przyjazdu 14:38 (od 14 marca 14:12), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna;
- 1528/9 z godziną odjazdu 14:44 oraz godziną przyjazdu 14:48, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna;
- 45000/1 z godziną odjazdu 13:25 oraz godziną przyjazdu 13:31, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia;
- 3522/3 z godziną odjazdu 14:00 (od 14 kwietnia 14:03) oraz godziną przyjazdu 14:06 (od 4 kwietnia 14:10), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Śródmieście – Warszawa Wschodnia;
- 1528/95 z godziną odjazdu 14:50 oraz godziną przyjazdu 14:56, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia
- 35104/5 z godziną odjazdu 15:00 oraz godziną przyjazdu 15:06, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia;
- 38154/5 z godziną odjazdu 15:00 oraz godziną przyjazdu 15:06, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia;
- 1528/9 z godziną odjazdu 14:58 oraz godziną przyjazdu 16:47, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Ława Główna;
- 35104/5 z godziną odjazdu 15:08 oraz godziną przyjazdu 17:13, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Ława Główna;
- 38154/5 z godziną odjazdu 15:08 oraz godziną przyjazdu 17:13, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Ława Główna;
- 35104/5 z godziną odjazdu 17:15 oraz godziną przyjazdu 17:53, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Ława Główna – Malbork;
- 38154/5 z godziną odjazdu 17:15 oraz godziną przyjazdu 17:53, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Ława Główna – Malbork;
- 15153/2 z godziną odjazdu 15:19 oraz godziną przyjazdu 16:00, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Ława Główna – Malbork;
- 58109/8 z godziną odjazdu 16:58 oraz godziną przyjazdu 17:10, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Malbork – Tczew;
- 15153/2 z godziną odjazdu 16:01 oraz godziną przyjazdu 16:13, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Malbork – Tczew;
- 3530/1 z godziną odjazdu 16:35 oraz godziną przyjazdu 17:19, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Główna;
- 3560/1 z godziną odjazdu 16:35 oraz godziną przyjazdu 17:19, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Główna;
- 58109/8 z godziną odjazdu 17:11 oraz godziną przyjazdu 17:56, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Główna;
- 35106/7 z godziną odjazdu 17:17 oraz godziną przyjazdu 18:02, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Główna;
- 75000/1 z godziną odjazdu 18:06 oraz godziną przyjazdu 18:47 (od 29 kwietnia 18:22), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Główna (od 29 kwietnia Gdańsk Główny);
- 15153/2 z godziną odjazdu 16:14 oraz godziną przyjazdu 16:59, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Główna;

- 3524/5 z godziną odjazdu 10:35 (od 14 marca 11:01) oraz godziną przyjazdu 15:44 (od 14 marca 16:04), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Kraków Główny – Warszawa Zachodnia (od 14 marca Warszawa Gdańska);
- 3526/7 z godziną odjazdu 14:55 (od 14 marca 14:46) oraz godziną przyjazdu 19:49 (od 14 marca 19:30), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Kraków Główny – Warszawa Zachodnia;
- 3126/7 z godziną odjazdu 14:46 oraz godziną przyjazdu 19:30, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Kraków Główny – Warszawa Zachodnia;
- 3524/5 z godziną odjazdu 15:46 (od 14 marca 16:09) oraz godziną przyjazdu 16:34, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Modlin;
- 1530/1 z godziną odjazdu 16:56 oraz godziną przyjazdu 18:57, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Iława Główna;
- 35104/5 z godziną odjazdu 17:55 oraz godziną przyjazdu 18:06, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Malbork – Tczew;
- 38154/5 z godziną odjazdu 17:55 oraz godziną przyjazdu 18:06, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Malbork – Tczew;
- 15105/4 z godziną odjazdu 19:48 oraz godziną przyjazdu 20:00, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Malbork – Tczew;
- 35104/5 z godziną odjazdu 18:09 oraz godziną przyjazdu 18:26, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdańsk Główny;
- 38154/5 z godziną odjazdu 18:09 oraz godziną przyjazdu 18:26, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdańsk Główny;
- 3512/3 z godziną odjazdu 19:10 oraz godziną przyjazdu 19:26, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdańsk Główny;
- 15105/4 z godziną odjazdu 20:01 oraz godziną przyjazdu 20:20, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdańsk Główny;
- 15104/5 z godziną odjazdu 20:01 oraz godziną przyjazdu 20:20, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdańsk Główny;
- 35104/5 z godziną odjazdu 18:29 oraz godziną przyjazdu 18:54, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdańsk Główny – Gdynia Główna;
- 38154/5 z godziną odjazdu 18:29 oraz godziną przyjazdu 18:54, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdańsk Główny – Gdynia Główna;
- 3512/3 z godziną odjazdu 19:29 oraz godziną przyjazdu 19:53, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdańsk Główny – Gdynia Główna;
- 15105/4 z godziną odjazdu 20:23 oraz godziną przyjazdu 20:46, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdańsk Główny – Gdynia Główna;
- 15104/5 z godziną odjazdu 20:23 oraz godziną przyjazdu 20:46, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdańsk Główny – Gdynia Główna;
- 35100/1 z godziną odjazdu 15:07 oraz godziną przyjazdu 18:51, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Kraków Główny – Warszawa Zachodnia;
- 35100/1 z godziną odjazdu 15:26 oraz godziną przyjazdu 18:58, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Kraków Główny – Warszawa Gdańska;
- 65100/1 z godziną odjazdu 17:44 (od 14 marca 17:24) oraz godziną przyjazdu 20:29, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Iława Główna;
- 35100/1 z godziną odjazdu 18:52 (od 14 marca 19:08) oraz godziną przyjazdu 21:00, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Iława Główna;
- 35100/1 z godziną odjazdu 21:10 oraz godziną przyjazdu 21:51, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Malbork;

- 35100/1 z godziną odjazdu 21:52 oraz godziną przyjazdu 22:04, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Malbork – Tczew;
  - 55105/4 z godziną odjazdu 21:00 (od 13 czerwca 21:14) oraz godziną przyjazdu 21:12 (od 13 czerwca 21:59), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Malbork – Tczew;
  - 85110/1 z godziną odjazdu 20:23 oraz godziną przyjazdu 21:16, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Głównia;
  - 45100/1 z godziną odjazdu 20:54 oraz godziną przyjazdu 21:42, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Głównia;
  - 75109/8 z godziną odjazdu 21:36 oraz godziną przyjazdu 22:23, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Głównia;
  - 35100/1 z godziną odjazdu 22:06 oraz godziną przyjazdu 22:47, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdynia Głównia;
  - 3526/7 z godziną odjazdu 14:55 (od 14 marca 14:46) oraz godziną przyjazdu 20:49 (od 14 marca 20:37), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Kraków Główny – Modlin;
  - 35100/1 z godziną odjazdu 22:06 oraz godziną przyjazdu 22:22, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdańsk Główny;
  - 6501/0 z godziną odjazdu 22:11 oraz godziną przyjazdu 22:27, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Gdańsk Główny;
  - 6501/0 z godziną odjazdu 22:30 oraz godziną przyjazdu 22:53, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdańsk Główny – Gdynia Główna;
3. relacji Kraków Główny – Warszawa Wschodnia:
- 31100/1 z godziną odjazdu 20:25 (od 14 marca 19:52) oraz godziną przyjazdu 23:16 (od 14 marca 22:41), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Kraków Główny – Warszawa Wschodnia;
  - 31152/3 z godziną odjazdu 20:20 oraz godziną przyjazdu 23:39, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Kraków Główny – Warszawa Wschodnia;
4. relacji Warszawa Wschodnia – Kraków Główny:
- 13100/1 z godziną odjazdu 05:09 (od 14 marca 05:39) oraz godziną przyjazdu 08:06 (od 14 marca 08:30), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Kraków Główny – Warszawa Wschodnia;
5. relacji Gdynia Główna – Kraków Główny:
- 5600/1 z godziną odjazdu 05:06 oraz godziną przyjazdu 08:47, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
  - 53100/1 z godziną odjazdu 05:11 oraz godziną przyjazdu 05:52, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
  - 53100/1 z godziną odjazdu 05:53 oraz godziną przyjazdu 08:50, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Warszawa Wschodnia;
  - 5326/7 z godziną odjazdu 07:24 (od 14 marca 06:50) oraz godziną przyjazdu 07:51 (od 14 marca 07:17), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Modlin – Warszawa Wschodnia;
  - 5326/7 z godziną odjazdu 07:54 (od 14 marca 07:24) oraz godziną przyjazdu 12:24 (od 14 marca 12:26), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Kraków Główny;
  - 1326/7 z godziną odjazdu 07:54 (od 14 marca 07:24) oraz godziną przyjazdu 12:24 (od 14 marca 12:26), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Kraków Główny;
  - 57108/9 z godziną odjazdu 05:54 oraz godziną przyjazdu 06:41, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
  - 54100/1 z godziną odjazdu 07:00 oraz godziną przyjazdu 07:46, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;

- 51104/5 z godziną odjazdu 07:14 oraz godziną przyjazdu 06:01, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 50104/5 z godziną odjazdu 06:02 oraz godziną przyjazdu 06:47, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 51104/5 z godziną odjazdu 08:03 oraz godziną przyjazdu 08:15, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Malbork;
- 50104/5 z godziną odjazdu 06:53 oraz godziną przyjazdu 07:06, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Malbork;
- 53100/1 z godziną odjazdu 06:46 oraz godziną przyjazdu 09:24 (od 14 marca 09:53), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Warszawa Zachodnia;
- 56100/1 z godziną odjazdu 07:58 oraz godziną przyjazdu 10:24 (od 14 marca 10:32), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Warszawa Zachodnia;
- 5326/7 z godziną odjazdu 08:21 (od 14 marca 07:54) oraz godziną przyjazdu 12:42 (od 14 marca 12:26), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Kraków Główny;
- 1326/7 z godziną odjazdu 08:21 (od 14 marca 07:54) oraz godziną przyjazdu 08:50 (od 14 marca 12:26), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Kraków Główny;
- 53100/1 z godziną odjazdu 09:30 (od 14 marca 09:56) oraz godziną przyjazdu 13:12 (od 14 marca 13:37), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Kraków Główny;
- 58110/1 z godziną odjazdu 07:40 oraz godziną przyjazdu 08:33, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 5312/3 z godziną odjazdu 07:54 oraz godziną przyjazdu 08:37, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 53104/5 z godziną odjazdu 08:59 oraz godziną przyjazdu 09:48, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 83154/5 z godziną odjazdu 08:59 oraz godziną przyjazdu 09:48, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 57000/1 z godziną odjazdu 09:11 oraz godziną przyjazdu 09:52, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 53104/5 z godziną odjazdu 09:52 oraz godziną przyjazdu 12:51, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Warszawa Wschodnia;
- 83154/5 z godziną odjazdu 09:52 oraz godziną przyjazdu 12:51, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Warszawa Wschodnia;
- 5324/5 z godziną odjazdu 11:25 (od 14 marca 11:43) oraz godziną przyjazdu 12:10 (od 14 marca 12:32), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Modlin – Warszawa Wschodnia;
- 5324/5 z godziną odjazdu 12:12 (od 14 marca 12:34) oraz godziną przyjazdu 16:38 (od 14 marca 16:55), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Kraków Główny;
- 53100/1 z godziną odjazdu 09:56 oraz godziną przyjazdu 13:37, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Kraków Główny;
- 85109/8 z godziną odjazdu 09:58 oraz godziną przyjazdu 10:41, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 53106/7 z godziną odjazdu 10:06 oraz godziną przyjazdu 10:49, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 5330/1 z godziną odjazdu 11:10 oraz godziną przyjazdu 11:54, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 5360/1 z godziną odjazdu 11:10 oraz godziną przyjazdu 11:54, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;

- 54000/1 z godziną odjazdu 11:17 oraz godziną przyjazdu 11:59, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 51152/3 z godziną odjazdu 10:59 oraz godziną przyjazdu 11:44, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 85109/8 z godziną odjazdu 10:43 oraz godziną przyjazdu 10:56, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Malbork;
- 54000/1 z godziną odjazdu 12:00 oraz godziną przyjazdu 12:11, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Malbork;
- 51152/3 z godziną odjazdu 11:45 oraz godziną przyjazdu 11:57, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Malbork;
- 54000/1 z godziną odjazdu 12:12 oraz godziną przyjazdu 12:45, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Malbork – Iława Główna;
- 53104/5 z godziną odjazdu 10:46 oraz godziną przyjazdu 12:51, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Warszawa Wschodnia;
- 83154/5 z godziną odjazdu 10:46 oraz godziną przyjazdu 12:51, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Warszawa Wschodnia;
- 5128/9 z godziną odjazdu 12:35 (od 14 marca 12:25) oraz godziną przyjazdu 14:21 (od 14 marca 14:08), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Warszawa Wschodnia;
- 54000/1 z godziną odjazdu 12:46 oraz godziną przyjazdu 14:44, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Warszawa Wschodnia;
- 53104/5 z godziną odjazdu 10:46 oraz godziną przyjazdu 12:51, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Warszawa Wschodnia;
- 51152/3 z godziną odjazdu 12:38 oraz godziną przyjazdu 14:58, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Warszawa Wschodnia;
- 53104/5 z godziną odjazdu 12:54 oraz godziną przyjazdu 13:34 (od 14 marca 13:46), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia;
- 83154/5 z godziną odjazdu 12:54 oraz godziną przyjazdu 13:34 (od 14 marca 13:46), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia;
- 5322/3 z godziną odjazdu 13:54 (od 14 marca 13:48) oraz godziną przyjazdu 14:09 (od 14 marca 14:01), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia;
- 5128/9 z godziną odjazdu 14:24 oraz godziną przyjazdu 14:38, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia;
- 54000/1 z godziną odjazdu 14:29 oraz godziną przyjazdu 14:44 (od 14 marca 14:43), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia;
- 53104/5 z godziną odjazdu 13:36 (od 14 marca 13:48) oraz godziną przyjazdu 16:31 (od 14 marca 16:23), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Kraków Główny;
- 83154/5 z godziną odjazdu 13:36 (od 14 marca 13:48) oraz godziną przyjazdu 16:31 (od 14 marca 16:23), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Kraków Główny;
- 5322/3 z godziną odjazdu 14:11 (od 14 marca 14:04) oraz godziną przyjazdu 18:03, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Kraków Główny;
- 5602/3 z godziną odjazdu 11:50 oraz godziną przyjazdu 12:33, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 5452/3 z godziną odjazdu 11:50 oraz godziną przyjazdu 12:33, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 85107/6 z godziną odjazdu 11:55 oraz godziną przyjazdu 12:40, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;

- 81114/5 z godziną odjazdu 12:57 oraz godziną przyjazdu 13:42, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 85107/6 z godziną odjazdu 12:41 oraz godziną przyjazdu 12:53, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Malbork;
- 81114/5 z godziną odjazdu 13:43 oraz godziną przyjazdu 13:55, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Malbork;
- 81114/5 z godziną odjazdu 13:57 oraz godziną przyjazdu 14:35, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Malbork – Iława Główna;
- 81114/5 z godziną odjazdu 14:44 oraz godziną przyjazdu 17:02 (od 14 marca 16:51), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Warszawa Wschodnia (od 14 marca Warszawa Gdańska);
- 51152/3 z godziną odjazdu 12:38 oraz godziną przyjazdu 14:58, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Warszawa Gdańska;
- 5320/1 z godziną odjazdu 15:24 oraz godziną przyjazdu 15:50 (od 14 marca 15:49), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Modlin – Warszawa Wschodnia (od 14 marca Warszawa Gdańska);
- 5320/1 z godziną odjazdu 15:54 oraz godziną przyjazdu 16:12, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia;
- 13110/1 z godziną odjazdu 16:34 oraz godziną przyjazdu 16:49, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia;
- 5322/3 z godziną odjazdu 14:11 (od 14 marca 14:04) oraz godziną przyjazdu 18:03, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Kraków Główny;
- 5320/1 z godziną odjazdu 16:15 (od 14 marca 15:52) oraz godziną przyjazdu 21:00 (od 14 marca 21:05), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Kraków Główny;
- 13110/1 z godziną odjazdu 16:51 (od 14 marca 16:47) oraz godziną przyjazdu 20:18 (od 14 marca 20:21), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Kraków Główny;
- 57104/5 z godziną odjazdu 13:57 oraz godziną przyjazdu 14:41, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 5420/1 z godziną odjazdu 15:00 oraz godziną przyjazdu 15:44, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 51100/1 z godziną odjazdu 15:12 oraz godziną przyjazdu 16:02, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 51100/1 z godziną odjazdu 16:11 oraz godziną przyjazdu 16:59, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Iława Główna;
- 81114/5 z godziną odjazdu 14:44 oraz godziną przyjazdu 17:59, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Warszawa Zachodnia;
- 51100/1 z godziną odjazdu 17:00 oraz godziną przyjazdu 19:14, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Warszawa Zachodnia;
- 5320/1 z godziną odjazdu 16:15 (od 14 marca 15:52) oraz godziną przyjazdu 21:00 (od 14 marca 21:05), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Kraków Główny;
- 13110/1 z godziną odjazdu 16:51 (od 14 marca 16:47) oraz godziną przyjazdu 20:18 (od 14 marca 20:21), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Kraków Główny;
- 5604/5 z godziną odjazdu 15:30 oraz godziną przyjazdu 16:19, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 81105/4 z godziną odjazdu 15:53 oraz godziną przyjazdu 16:42, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 58112/3 z godziną odjazdu 16:53 oraz godziną przyjazdu 17:37, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;

- 81152/3 z godziną odjazdu 17:05 oraz godziną przyjazdu 17:51, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 51100/1 z godziną odjazdu 15:47 oraz godziną przyjazdu 16:37, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 51150/1 z godziną odjazdu 16:34 oraz godziną przyjazdu 17:29, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 58112/3 z godziną odjazdu 16:53 oraz godziną przyjazdu 17:37, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna–Tczew;
- 5604/5 z godziną odjazdu 15:30 oraz godziną przyjazdu 16:19, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 81105/4 z godziną odjazdu 15:53 oraz godziną przyjazdu 16:42, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 51150/1 z godziną odjazdu 16:34 oraz godziną przyjazdu 17:29, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 81153/2 z godziną odjazdu 17:05 oraz godziną przyjazdu 17:51, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 81105/4 z godziną odjazdu 16:51 oraz godziną przyjazdu 17:04, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Malbork;
- 81152/3 z godziną odjazdu 17:53 oraz godziną przyjazdu 18:05, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Malbork;
- 51100/1 z godziną odjazdu 16:45 oraz godziną przyjazdu 16:56, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Malbork;
- 51150/1 z godziną odjazdu 17:30 oraz godziną przyjazdu 17:42, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Malbork;
- 81153/2 z godziną odjazdu 17:53 oraz godziną przyjazdu 18:05, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Malbork;
- 81152/3 z godziną odjazdu 18:14 oraz godziną przyjazdu 18:57, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Malbork – Iława Główna;
- 51100/1 z godziną odjazdu 16:57 oraz godziną przyjazdu 17:32, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Malbork – Iława Główna;
- 51150/1 z godziną odjazdu 17:43 oraz godziną przyjazdu 18:22, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Malbork – Iława Główna;
- 81153/2 z godziną odjazdu 18:14 oraz godziną przyjazdu 18:57, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Malbork – Iława Główna;
- 5126/7 z godziną odjazdu 17:22 (od 14 marca 17:25) oraz godziną przyjazdu 19:07 (od 14 marca 19:10), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Warszawa Wschodnia;
- 81152/3 z godziną odjazdu 19:00 oraz godziną przyjazdu 20:56 (od 14 marca 20:58), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Warszawa Wschodnia;
- 51100/1 z godziną odjazdu 17:00 (do 14 marca 17:36) oraz godziną przyjazdu 18:51(od 14 marca 19:37), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Warszawa Wschodnia (od 14 marca Warszawa – Gdańska);
- 51150/1 z godziną odjazdu 18:23 oraz godziną przyjazdu 20:52, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Warszawa Gdańska;
- 81153/2 z godziną odjazdu 19:00 oraz godziną przyjazdu 20:58, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Warszawa Wschodnia;
- 51100/1 z godziną odjazdu 18:59 oraz godziną przyjazdu 19:05, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna;

- 5126/7 z godziną odjazdu 19:09 (od 14 marca 19:12) oraz godziną przyjazdu 19:15(od 14 marca 19:17), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna;
- 14010/1 z godziną odjazdu 19:29 oraz godziną przyjazdu 19:35, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna;
- 13102/3 z godziną odjazdu 19:59 (od 14 marca 20:04) oraz godziną przyjazdu 20:05 (od 14 marca 20:10), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna;
- 13102/3 z godziną odjazdu 20:04 oraz godziną przyjazdu 20:10, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna;
- 51100/1 z godziną odjazdu 19:10 oraz godziną przyjazdu 19:14, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Centralna – Warszawa Zachodnia;
- 5126/7 z godziną odjazdu 19:20 oraz godziną przyjazdu 19:25, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Centralna – Warszawa Zachodnia;
- 14010/1 z godziną odjazdu 19:45 (od 14 marca 19:44) oraz godziną przyjazdu 19:49 (od 14 marca 19:48), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Centralna – Warszawa Zachodnia;
- 13102/3 z godziną odjazdu 20:10 (od 14 marca 20:45) oraz godziną przyjazdu 20:14 (od 14 marca 20:49), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Centralna – Warszawa Zachodnia;
- 14010/1 z godziną odjazdu 19:51( od 14 marca 19:49) oraz godziną przyjazdu 22:59, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Kraków Główny;
- 13102/3 z godziną odjazdu 20:16 (od 14 marca 20:50) oraz godziną przyjazdu 23:25 (od 14 marca 23:39), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Zachodnia – Kraków Główny;

6. relacji Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia

- 57106/7 z godziną odjazdu 17:40 oraz godziną przyjazdu 18:24, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 85104/5 z godziną odjazdu 17:58 oraz godziną przyjazdu 18:43, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 53170/1 z godziną odjazdu 19:01 oraz godziną przyjazdu 19:45, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 5700/1 z godziną odjazdu 19:17 oraz godziną przyjazdu 20:03, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Tczew;
- 85104/5 z godziną odjazdu 18:44 oraz godziną przyjazdu 19:37, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Iława Główna;
- 53170/1 z godziną odjazdu 19:46 oraz godziną przyjazdu 20:39, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Tczew – Iława Główna;
- 81152/3 z godziną odjazdu 19:00 oraz godziną przyjazdu 20:56 (od 14 marca 20:58), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Warszawa Wschodnia;
- 5328/9 z godziną odjazdu 20:01 oraz godziną przyjazdu 21:52, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Warszawa Wschodnia;
- 53170/1 z godziną odjazdu 20:41 oraz godziną przyjazdu 22:51, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Warszawa Wschodnia;
- 5328/9 z godziną odjazdu 20:17 oraz godziną przyjazdu 22:16, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Warszawa Wschodnia;
- 51150/1 z godziną odjazdu 18:23 oraz godziną przyjazdu 20:52, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Warszawa Gdańska;
- 81153/2 z godziną odjazdu 19:00 oraz godziną przyjazdu 20:58, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Iława Główna – Warszawa Wschodnia.

Analiza przeprowadzona w odniesieniu do pociągów uruchamianych w 2021 r. pozwala przyjąć, że dla odcinków pokrywających się miał zostać wygenerowany przychód w wysokości ~~8~~ zł. Jednocześnie uruchomienie przez



RegioJet nowej usługi może spowodować zmniejszenie zakładanego przychodu o kwotę ~~...~~ zł. Należy w tym miejscu dodać, że nie funkcjonują w obrocie prawnym umowy roczne PKP Intercity na wszystkie lata, w których mają być realizowane połączenia RegioJet, określające konkretne połączenia przewidziane do uruchomienia w danym roku kalendarzowym.

Ze względu na to, że wniosek PKP Intercity dotyczył przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej uruchomienia wpływu nowej usługi RegioJet na umowę ramową, prezentowany powyżej spadek przychodów należy odnieść do wielkości rekompensaty przewidzianych w ww. umowie. Przy założeniu, że w kolejnych latach oferta PKP Intercity zostanie utrzymana na co najmniej takim samym poziomie (w odniesieniu do przywołanych w zestawieniu pociągów), otrzymany powyżej spodziewany spadek przychodów generowanych przez pociągi ~~...~~. Usługa Strony miała być planowo świadczona w latach 2022 (od 11 grudnia), 2023, 2024, 2025, 2026 oraz 2027 (do 11 grudnia). W następstwie wykonania powyższego działania uzyskany zostanie wynik w wysokości ~~...~~ zł, który będzie obrazował szacowany sumaryczny spadek przychodów, jakich może nie uzyskać PKP Intercity w następstwie uruchamiania usługi przez RegioJet. Dopiero zestawienie powyższej kwoty, tj. ~~...~~ zł z wielkością rekompensaty przewidzianą w umowie ramowej pozwoli ocenić skalę wpływu uruchomienia nowej usługi RegioJet na ww. umowę.

W związku z tym kwotę ~~...~~ zł. należy odnieść do kwoty:

1. ~~...~~ zł, co odpowiada szacowanej wielkości rekompensaty na pokrycie kosztów; oraz
2. ~~...~~ zł, co odpowiada zsumowaniu wielkości rekompensaty na pokrycie kosztów z marżą rozsądnego zysku.

Zestawienie ze sobą powyższych kwot, pozwala stwierdzić, że:

1. spodziewany spadek przychodów w następstwie uruchomienia nowej usługi RegioJet może stanowić 2,01% rekompensaty przewidzianej w umowie ramowej na pokrycie kosztów; oraz
2. spodziewany spadek przychodów w następstwie uruchomienia nowej usługi RegioJet może stanowić 1,4% całkowitej rekompensaty (uwzględniającej marżę rozsądnego zysku).

Spodziewany spadek przychodów operatora umowy ramowej może generować następstwa w postaci modyfikacji sposobu i zakresu wykonywania przewozów wskazanych w umowie ramowej w kolejnych latach jej obowiązywania lub zwiększeniem całkowitych kosztów netto przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego. Obniżenie spodziewanych przychodów z tytułu realizacji danej umowy o świadczenie usług publicznych może być bowiem wyrównywane poprzez zwiększenie wysokości rekompensaty należnej operatorowi tejże umowy.

Prezes UTK zwrócił uwagę również na stanowisko przyjęte przez PKP Intercity, zgodnie z którym skoro w roku 2021 (jako roku bazowym do wyliczeń PKP Intercity) spodziewane jest zmniejszenie, w przypadku gdyby RegioJet uruchamiał usługę już w tym rocznym rozkładzie jazdy pociągów, przychodów generowanych przez pociągi tego przewoźnika o 8,21% (stosunek spadku przychodów PKP Intercity wobec wysokości rekompensaty w roku 2021, tj. odpowiednio kwoty ~~...~~ zł wobec kwoty ~~...~~ zł) i w związku z tym w kolejnych latach należy zestawiać ze sobą wspomnianą wielkość procentową z przewidzianą na dany rok wielkością rekompensaty. Tym samym zgodnie z danymi dotyczącymi spodziewanego wpływu usług RegioJet na połączenia służby publicznej realizowane przez PKP Intercity, zmniejszenie przychodu w kolejnych latach szacuje się na kwotę:

- ~~...~~ zł w roku 2022,
- ~~...~~ zł w roku 2023,
- ~~...~~ zł w roku 2024,
- ~~...~~ zł w roku 2025,
- ~~...~~ zł w roku 2026,
- ~~...~~ zł w roku 2027,
- razem ~~...~~ zł w całym okresie w wyniku uruchomienia pociągów konkurencyjnych.

Powyższe wnioskowanie PKP Intercity uzasadniła tym, że siatka połączeń realizowanych na podstawie umowy ramowej jest względnie stała, jednakże dopuszczalne są w przyszłości zmiany polegające na zwiększeniu liczby par połączeń w określonych destynacjach. Ponadto PKP Intercity zauważyła, że dla lat 2022 – 2027 przewidziano inne (wyższe) wartości rekompensat dla PKP Intercity niż w roku 2021 r., z tego względu szacowane wpływy w każdym roku nie są identyczne.

Prezes UTK zwrócił w tym względzie uwagę na regulacje przewidziane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich

i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 2328) oraz załącznikach do tego rozporządzenia, zwanego dalej „Planem transportowym”.

W punkcie 3.8. Planu transportowego, zatytułowanego: *Planowana sieć kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych objętych Planem wskazano, że: Połączenia międzywojewódzkie i międzynarodowe w ramach planowanej sieci połączeń kolejowych dofinansowanych przez Ministra podzielono na dwie kategorie:*

- *połączenia międzywojewódzkie i międzynarodowe codzienne, stanowiące rdzeń oferty przewozowej,*
- *połączenia międzywojewódzkie i międzynarodowe sezonowe, stanowiące uzupełnienie oferty przewozowej, w zakresie dowozu do ośrodków turystycznych, gdzie jako sezon rozumie się okresy wakacji i ferii szkolnych, okresy świąteczne oraz weekendy.*

*Przyjmuje się, że połączenia międzynarodowe (codzienne lub sezonowe) są połączeniami międzywojewódzkimi wydłużonymi o odcinki wybiegające poza granice kraju, zatem nie wyodrębnia się ich jako oddzielnej kategorii.*

W odniesieniu do założeń dla opracowania siatki połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych codziennych, planowano ją w oparciu o następujące przesłanki:

- *zapewnienie połączeń na poziomie nie mniejszym niż przewidziano to w rjp 2017/18,*
- *kształtowanie sieci połączeń w taki sposób, aby linie komunikacyjne w miarę możliwości obsługiwały przynajmniej jedną z siedmiu największych aglomeracji (Warszawa, Kraków, Łódź, Katowice, Gdańsk, Wrocław, Poznań),*
- *kształtowanie siatki połączeń zapewniające dużą bezpośredniość połączeń pomiędzy stolicą a pozostałymi miastami wojewódzkimi oraz pomiędzy poszczególnymi miastami wojewódzkimi a pozostałymi dużymi miastami,*
- *wprowadzenie dla poszczególnych linii komunikacyjnych częstotliwości kursowania umożliwiającą utworzenie równoodstępowego rozkładu jazdy; podstawowym modulem liczby połączeń w ciągu doby są 4 pary pociągów (kursowanie pociągów co 4 godziny w ciągu dnia); w szczególnych przypadkach uwzględniano wydłużone pory kursowania pociągów zwiększając liczbę połączeń z 4 do 5 par pociągów,*
- *zwiększanie na poszczególnych odcinkach sieci kolejowej częstotliwości przez nakładanie się tras kilku linii komunikacyjnych; na głównych ciągach komunikacyjnych dąży się do realizacji co najmniej 16 par połączeń w ciągu doby (co godzinę, czyli 4 linie komunikacyjne z częstotliwością co 4 godziny każda),*
- *kursowanie pociągów według cyklicznego rozkładu jazdy (patrz: punkt 3.8.3),*
- *wprowadzenie połączeń kolejowych w relacjach konkurencyjnych dla transportu autobusowego i samochodowego, a w których istnieje możliwość obsługi przez transport kolejowy, przy zapewnieniu konkurencyjnych parametrów tej oferty (w tym czas przejazdu wynikający ze stanu infrastruktury),*
- *minimalizację wykluczenia transportowego przez zaplanowanie połączeń do jak największej liczby powiatów w kraju, przy zachowaniu zasady zapewnienia co najmniej 4 par połączeń codziennych w ciągu doby z każdego obsługiwane punktu handlowego (w wyjątkowych przypadkach: 2 par połączeń),*
- *planowanie miejsc postojów handlowych w oparciu o potencjał demograficzny oraz ich dostępność przestrzenną,*
- *minimalizacji dodatkowej pracy eksploatacyjnej potrzebnej do osiągnięcia odpowiedniego poziomu oferty.*

Jednocześnie należy wskazać, że w Planie transportowym znajduje się informacja potwierdzająca konieczność maksymalnego ograniczenia oferty przewozowej w latach 2021 – 2027 w związku z planowaną modernizacją Warszawskiego Węzła Kolejowego.

*Odnosnie do liczby planowanych połączeń kolejowych na konkretnych odcinkach, to zgodnie z punktem 3.8 Planu transportowego: Oferta przewozowa powinna zapewniać realizację informacji i danych ujętych w dalszych częściach Planu, w zakresie:*

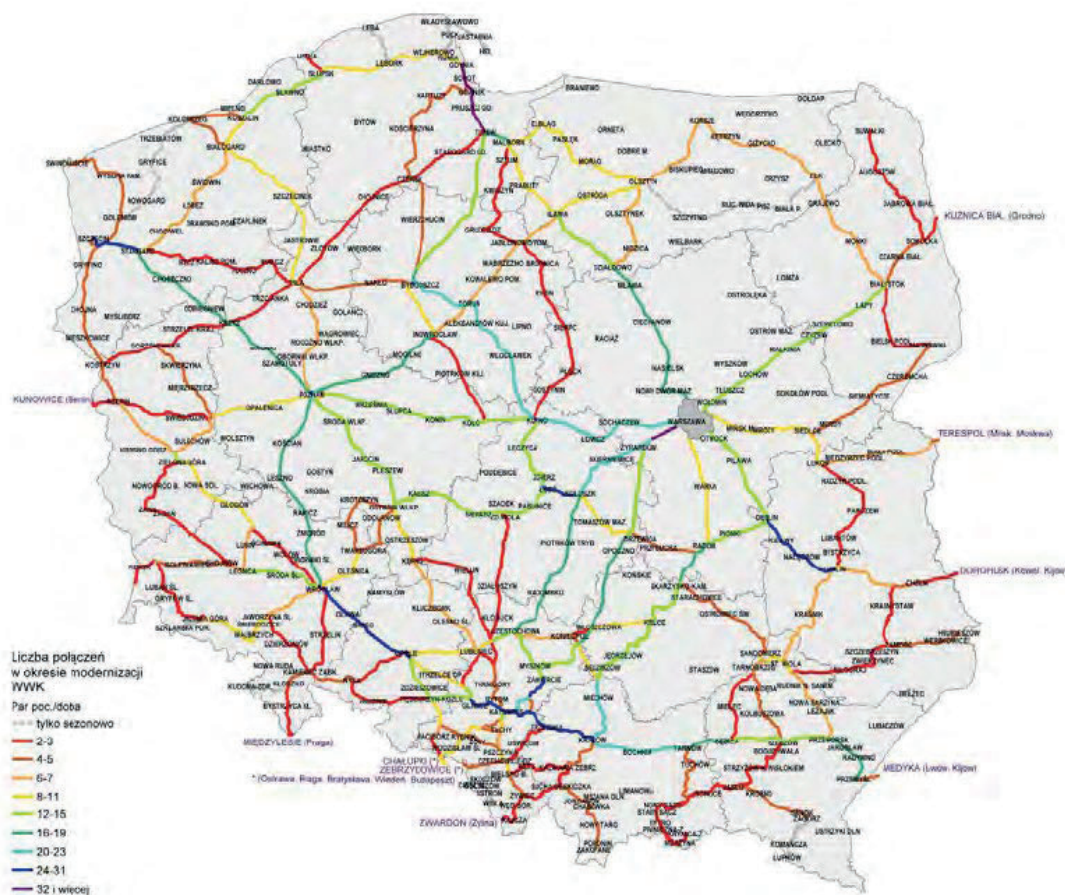
- *liczby połączeń (zgodnie z punktem 3.8.1),*
- *obsługi punktów postoju (zgodnie z punktem 3.8.2).*

W punkcie 3.8.1. Planu transportowego przedstawiono informację dotyczącą liczby połączeń codziennych oraz planowanych połączeń sezonowych na poszczególnych odcinkach sieci kolejowych, w przyjętych horyzontach krajowych. Informacja, o której mowa powyżej, została wyrażona za pomocą map, określających siatkę połączeń, gdzie każdy kolor ma oznaczać inną wartość liczby realizowanych połączeń.

Jednocześnie w tym fragmencie Planu transportowego znajduje się następująca informacja: *Jak wskazano wyżej, wyznaczenie perspektyw czasowych wiąże się m.in. z planowanymi zmianami przepustowości sieci kolejowej,*

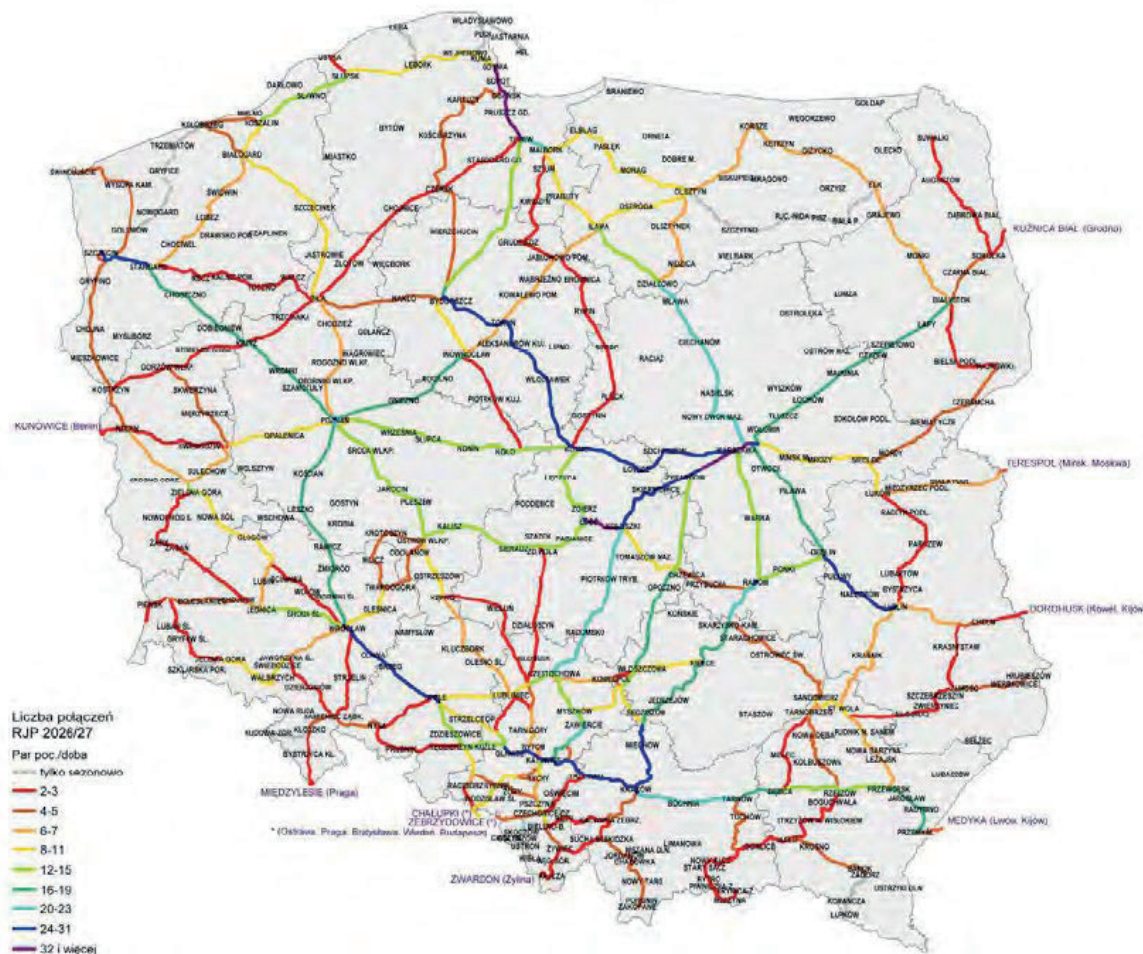
w tym w okresie zaplanowanej na lata 2021 – 2027 modernizacji WVK. Szczegółowe informacje odnośnie przebiegu i planowanych rezultatów modernizacji linii średnicowej nie należą do zakresu rzeczowego Planu. Można jednak zaznaczyć, że projekt modernizacji WVK obejmuje w pierwszym etapie przebudowę całego układu torowego stacji Warszawa Zachodnia. W drugim etapie przebudowie ma ulec linia średnicowa dalekobieżna (linie kolejowe nr 1 i nr 2) wraz z modernizacją układu torowego stacji Warszawa Centralna oraz rozpocząć mają prace na stacji Warszawa Wschodnia. W ostatnim etapie projektu modernizacja ma objąć linię średnicową podmiejską (linia kolejowa nr 447), w tym przebudowę przystanku osobowego Warszawa Śródmieście, budowę nowego przystanku w okolicy ronda de Gaulle'a oraz przeniesienie przystanku Warszawa Powiśle w rejon ulicy Solec. Etap ten zakończyłyby również prace modernizacyjne na stacji Warszawa Wschodnia. W ramach inwestycji zaplanowano także przebudowę wszystkich obiektów inżynierskich w tym mostów średnicowych i wiaduktów. W okresie modernizacji WVK przewiduje się przejściowe ograniczenie oferty przewozów pasażerskich, w tym ruchu pociągów dalekobieżnych.

Planowaną sieć połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych w okresie modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego prezentuje poniższa grafika, zaczerpnięta z Planu transportowego (rys. 24).



Przedstawiona powyżej oferta przewozowa – rocznego rozkładu jazdy pociągów 2023/2024 uwzględnia najbardziej ograniczoną zdolność przepustową Warszawskiego Węzła Kolejowego. Spodziewane jest utrzymanie podobnej oferty podczas dwóch kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów, tj. 2024/2025 oraz 2025/2026.

Planowaną siatkę połączeń dalekobieżnych w okresie modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego należy również zestawzić z informacjami obrazującymi liczbę połączeń w okresie po zakończeniu prac, o których mowa powyżej.



Zestawienie ze sobą danych ujętych na mapach potwierdza, że w związku z planowanymi pracami modernizacyjnymi, w szczególności na Warszawskim Węźle Kolejowym, planowane jest czasowe maksymalne ograniczenie rozwoju pożądanej siatki połączeń, których organizatorem jest Minister Infrastruktury. Spodziewane działania tego organizatora publicznego transportu zbiorowego mają być bezpośrednią konsekwencją ograniczenia możliwości trasowania pociągów przez PKP PLK na odcinku miasta Warszawa, w tym w szczególności na odcinkach Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia. Zmniejszenie dostępnej zdolności przepustowej będzie miało wpływ nie tylko na Ministra Infrastruktury i PKP Intercity, lecz również na potencjalnego każdego przewoźnika kolejowego planującego uruchamianie połączeń kolejowych z uwzględnieniem postojów handlowych zlokalizowanych w Warszawie. Jednocześnie zakończenie prac modernizacyjnych na Warszawskim Węźle Kolejowym ma zapewnić przewoźnikom kolejowym zwiększenie dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, co będzie miało bezpośrednie przełożenie na możliwość uruchamiania połączeń kolejowych. Występowanie dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej na odcinku Warszawskiego Węzła Kolejowego będzie stwarzało dogodne warunki dla uruchamiania połączeń kolejowych zarówno tych realizowanych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, jak również na podstawie decyzji dotyczącej otwartego dostępu.

Odniesienie spodziewanego wpływu uruchomienia nowej usługi Przewoźnika do całkowitego okresu obowiązywania umowy ramowej znajduje swoje oparcie zarówno we wniosku PKP Intercity z 10 września 2021 r., w którym wskazano że zagrożona jest równowaga ekonomiczna umowy ramowej, jak również w treści wspomnianego już art. 10 ust. 2 zdanie 1 rozporządzenia 2018/1795.

Przywołany powyżej przepis stanowi, że przeprowadzana przez organ regulacyjny analiza odnosi się do całości umowy, której równowaga ekonomiczna może zostać zagrożona w następstwie uruchomienia usługi komercyjnej, a nie wobec konkretnych usług realizowanych na podstawie kontraktu służby publicznej.

Ze względu na to, że umowa ramowa została zawarta na lata 2021 – 2030, to pomimo planowanego uruchamiania przewozów przez RegioJet w latach 2022 (od 11 grudnia) – 2027 (do 11 grudnia) wymagane było zestawienie wpływu nowej usługi Strony do całości umowy ramowej. Bez względu jednak na przyjęty wariant analizy badania równowagi ekonomicznej (stałej wielkości spodziewanego zmniejszenia przychodów w kolejnych latach albo stałej wielkości procentowej spodziewanego spadku przychodów w odniesieniu do wielkości rekompensaty) należy stwierdzić, że każdy

z nich uzasadniał twierdzenie, zgodnie z którym uruchomienie nowej usługi RegioJet mogłoby spowodować zagrożenie równowagi ekonomicznej obowiązującej umowy ramowej oraz umów rocznych zawieranych na jej podstawie w okresie wykonywania przewozów przez Przewoźnika.

Prezes UTK zwrócił również uwagę na wzajemne relacje pomiędzy umową ramową, a każdorazową umową roczną oraz doprecyzowujący charakter tej drugiej w zakresie dotyczącym projektu rozkładu jazdy pociągów.

W § 4 ust. 6 lit. a–c umowy ramowej zatytułowanym *Zasady wykonywania Zadań* stwierdzono: *W przedmiocie Rozkładu Jazdy Pociągów*:

- a) *Rozkład Jazdy Pociągów dla Zadania A i Zadania B obowiązujący w danym Okresie Obowiązywania Rozkładu Jazdy Pociągów oraz planowane rozkłady jazdy pociągów na kolejny Okres Obowiązywania Rozkładu Jazdy Pociągów w danym Roku Budżetowym stanowią załączniki do Umowy Rocznej. Planowany rozkład jazdy pociągów, o którym mowa w zdaniu poprzedzającym, jest uwzględniany przy sporządzaniu przez Przewoźnika Projektu Rozkładu jazdy Pociągów na kolejny Okres Obowiązywania Rozkładu Jazdy;*
- b) *Zamawiający i Przewoźnik zobowiązują się rozpocząć z odpowiednim wyprzedzeniem i prowadzić corocznie w dobrej wierze negocjacje w sprawie przygotowania Projektu Rozkładu Jazdy Pociągów na kolejny Okres Obowiązywania Rozkładu Jazdy Pociągów;*
- c) *Projekt Rozkładu Jazdy Pociągów w odniesieniu do Zadania A i Zadania B jest przygotowywany przez Przewoźnika na podstawie wytycznych stanowiących Załącznik nr 7 do Umowy z uwzględnieniem polityki postojów określonej w Załączniku nr 8, jak również z uwzględnieniem prac prowadzonych i zaplanowanych na infrastrukturze kolejowej Zarządcy lub zarządców [...].*

W związku z powyższym w umowach rocznych na dany rok określone są roczne rozkłady jazdy pociągów, uwzględniające założenia umowy ramowej w odniesieniu do planowanych stacji początkowych i końcowych wykonywanych przewozów (załącznik nr 1 do umowy ramowej) oraz polityki postojów (załącznik nr 8 do umowy ramowej).

Przeprowadzona analiza potencjalnego wpływu uruchomienia nowej usługi przez RegioJet odnosiła się do pociągów, których uruchomienie zostało przewidziane w umowie rocznej na rok 2021. Należy dodać, że 2021 był rokiem bazowym dla przeprowadzenia analiz wpływu nowej usługi RegioJet na połączenia realizowanej w oparciu o umowę ramową. W analizie przyjęto również założenie utrzymania oferty służby publicznej na co najmniej dotychczasowym poziomie. Jednocześnie nie jest możliwe jednoznaczne stwierdzenie, czy w przyszłości strony umowy ramowej (a tym samym konkretnych umów rocznych) nie podejmą decyzji o modyfikacji (poszerzeniu albo ograniczeniu) oferty pasażerskiej. Podnieść bowiem należy, że w umowie ramowej zawarto regulacje umożliwiające dokonanie modyfikacji pierwotnie założonej pracy eksploatacyjnej/przewozowej. Dodatkowo należy stwierdzić, że Plan transportowy przewiduje konieczność zatrzymania rozwoju oferty pasażerskiej przygotowywanej przez Ministra Infrastruktury w latach, w których będzie realizowana modernizacja Warszawskiego Węzła Kolejowego. Tym samym skoro spodziewana sytuacja w zakresie dostępności zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w szczególności na odcinkach Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna i Warszawa Centralna będzie wymuszała ograniczenie rozwoju oferty pasażerskiej połączeń dalekobieżnych, realizowanych m.in. na podstawie umowy ramowej, to tym bardziej należy przyjąć że nie wystąpią warunki umożliwiające uruchomienie nowych usług połączeń dalekobieżnych, w szczególności w wymiarze i częstotliwości takiej, o jakiej przyznanie wnioskuje RegioJet.

Podsumowując, należy wskazać, że dostarczone przez PKP Intercity informacje, a następnie ich analiza oraz ocena przeprowadzona przez Prezesa UTK pozwoliły przyjąć, że w następstwie uruchomienia nowej usługi przez RegioJet zagrożona zostanie równowaga ekonomiczna umowy ramowej. Prezes UTK ocenił, że w wyniku uruchomienia nowego połączenia przez Stronę wystąpi istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które PKP Intercity świadczy w ramach umowy ramowej oraz na koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę ramową.

### **Wniosek Ministra Infrastruktury z 3 września 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej:**

Należy wskazać, że 28 września 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek Ministra Infrastruktury z 3 września 2021 r., o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowaną usługą przewozu osób RegioJet. Informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez Stronę, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 9 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.5.JK), została doręczona Ministrowi Infrastruktury 10 sierpnia 2021 r.

Prezes UTK zwrócił uwagę na regulację art. 5 rozporządzenia 2018/1795 zatytułowaną: *Termin składania wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej*. Zgodnie z tym przepisem:

1. *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.*

2. Jeżeli w momencie otrzymania powiadomienia wnioskodawcy, o którym mowa w art. 4, umowa o świadczenie usług publicznych obejmująca tę samą trasę lub trasę alternatywną jest przedmiotem konkurencyjnej procedury przetargowej i upłynął już termin składania ofert do właściwego organu, podmioty, o których mowa w art. 11 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE, mogą wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w terminie określonym w ust. 1 w odniesieniu do przyszłej umowy o świadczenie usług publicznych.

*Pozostaje to bez uszczerbku dla stosowania niniejszego rozporządzenia do umowy o świadczenie usług publicznych, która obowiązuje w chwili dokonania powiadomienia przez wnioskodawcę.*

3. Jeżeli w terminie określonym w ust. 1 nie zostanie złożony żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, organ regulacyjny niezwłocznie informuje wnioskodawcę i zarządcę infrastruktury. Zarządca infrastruktury rozpatruje wniosek o przyznanie dostępu zgodnie z rozdziałem IV sekcja 3 dyrektywy 2012/34/UE.

Dla ustalenia terminu do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej niezbędne jest przytoczenie regulacji art. 11 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE, która przewiduje, że:

*Aby określić, czy została 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;
- c) zarządca infrastruktury;
- d) przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych.

*Właściwe organy i przedsiębiorstwa kolejowe świadczące usługi publiczne przekazują właściwemu organowi regulacyjnemu lub właściwym organom regulacyjnym informacje wymagane - w stopniu uzasadnionym - do podjęcia decyzji. Organ regulacyjny analizuje informacje otrzymane od tych stron i w stosownych przypadkach występuje o udzielenie odpowiednich informacji oraz rozpoczyna konsultacje ze wszystkimi właściwymi stronami w ciągu jednego miesiąca od otrzymania wniosku. Organ regulacyjny konsultuje się w stosownych przypadkach ze wszystkimi odpowiednimi stronami, oraz przekazuje odpowiednim stronom swoją decyzję wraz z uzasadnieniem - w rozsądnym, wcześniej ustalonym terminie, a w każdym razie nie później niż w terminie sześciu tygodni od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji.*

Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że w następstwie procesu dostosowania regulacji ustawy o transporcie kolejowym do przepisów Unii Europejskiej, w tejże ustawie nadano nowe brzmienie art. 29c ust. 4, który stanowi, że: *W terminie miesiąca od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2, 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 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.*

Z powyższych regulacji wynika zatem, że podmiot uprawniony jest obowiązany do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w terminie jednego miesiąca, licząc od momentu otrzymania informacji o zamiarze świadczenia przewozów pasażerskich, czyli w ramach niniejszego postępowania – informacji o Wniosku RegioJet.

Minister Infrastruktury otrzymał informację o Wniosku Przewoźnika 10 sierpnia 2021 r. Jednocześnie ww. organizator publicznego transportu zbiorowego złożył wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej 28 września 2021 r. Tym samym Prezes UTK stwierdził, że wniosek Ministra Infrastruktury o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej został złożony przy niezachowaniu terminu jednego miesiąca na dokonanie czynności, przewidzianej przepisami prawa.

Prezes UTK zwrócił również uwagę na konsekwencje prawne wynikające z niezachowania przez podmiot uprawniony terminu jednego miesiąca na złożenie wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Zgodnie z przytoczonym na początku art. 5 ust. 3 rozporządzenia 2018/1795, jeżeli w terminie zastrzeżonym do dokonania czynności polegającej na złożeniu wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej nie wpłynę taki wniosek, wówczas organ regulacyjny (tu: Prezes UTK) obligatoryjnie powiadamia o tym fakcie zarówno aplikanta (tu: RegioJet), jak również właściwego zarządcę infrastruktury. Powyższe wynika z tego, że skoro w terminie wynikającym z przepisów prawa nie wpłynął wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej (podmiot uprawniony postanowił nie skorzystać z przysługujących uprawnień), to tym samym wyeliminowana została

potencjalna przeszkoda uniemożliwiająca pozytywne rozpatrzenie wniosku aplikanta przed Prezesem UTK, a docelowo również przez właściwym zarządcą infrastruktury. Prawodawca unijny postanowił, że sytuacja prawna aplikanta, starającego się o przyznanie otwartego dostępu, powinna stanowić przedmiot ochrony. Powyższe ma zostać zrealizowane m.in. poprzez wprowadzenie regulacji prawnych mających na celu dyscyplinowanie podmiotów uprawnionych aby te, w przypadku ewentualnych wątpliwości co do nowych planowanych połączeń, składały wnioski o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w ściśle określonym terminie. W sytuacji gdyby nie obowiązywała ochrona taka, jak ta wynikająca z art. 5 ust. 3 rozporządzenia 2018/1795 wówczas mogłoby dojść do sytuacji, w której podmiot uprawniony mógłby w każdym czasie, o ile nie została wydana decyzja kończąca postępowanie w sprawie, złożyć wniosek dotyczący zagrożenia równowagi ekonomicznej. Tym samym aplikant nie dysponowałby jakąkolwiek ochroną prawną do momentu zakończenia postępowania przed danym organem regulacyjnym, a w praktyce nie zostałaby zrealizowana zasada pewności strony co do jej sytuacji prawnej (np. w odniesieniu do zakończenia danego etapu postępowania). Intencją unijnego prawodawcy było wyznaczenie, w ramach toczącego się postępowania dotyczącego otwartego dostępu, momentów granicznych, których przekroczenie powoduje wystąpienie określonych skutków prawnych. Jako nieodpuszczalną należy uznać sytuację, w której w związku z trwającym postępowaniem dotyczącym otwartego dostępu, w terminie jednego miesiąca nie wpłynął żaden wniosek od podmiotu uprawnionego, następnie organ regulacyjny powiadomił aplikanta oraz właściwego zarządcę o tym, że nie zidentyfikowano przeszkód dotyczących uruchomienia nowego połączenia, natomiast po pewnym czasie (np. miesiącu czy nawet dłuższym okresie) wpłynąłby spóźniony wniosek np. od operatora umowy o świadczenie usług publicznych. Wprowadzona regulacja prawna, określająca zarówno termin, jak również konsekwencje wynikające z jego przekroczenia, ma za zadanie wyeliminować wystąpienia w praktyce podobnych sytuacji, które byłyby szkodliwe dla każdego aplikanta występującego o przyznanie dostępu.

Podsumowując powyższe rozważania należy stwierdzić, że w wyniku niedochowania wymogów formalnych, tj. uchybienia miesięcznemu terminowi na złożenie wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wniosek wskazanego organizatora publicznego transportu zbiorowego nie podlegał merytorycznemu rozpatrzeniu.

**Stanowisko PKP PLK z 19 listopada 2021 r. znak: IDRR.611.214.2021) oraz z 17 marca 2022 r. (znak: IDRR.611.66.2022) dotyczące możliwości trasowania pociągów RegioJet:**

PKP PLK w piśmie z 19 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.66.2022) przedstawiła informacje dotyczące planowanego uruchomienia przez RegioJet nowej usługi kolejowych przewozów pasażerskich na trasie Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny, zgodnie z parametrami wskazanymi we Wniosku.

PKP PLK zwróciła uwagę, że na podstawie analizy obowiązującego i nowego rozkładu jazdy 2021/22, nie ma możliwości wytrasowania pociągów RegioJet zgodnie z rozkładem jazdy zawartym we Wniosku Przewoźnika bez zmiany pociągów PKP Intercity. Dodatkowo ww. zarządca infrastruktury podkreślił, że wysoce prawdopodobna będzie konieczność zmiany tras pociągów innych przewoźników realizujących przewozy wojewódzkie w ramach służby publicznej w szczególności na odcinkach Kraków Główny – Kozłów, Grodzisk Mazowiecki – Warszawa Wschodnia i Tczew – Gdynia Główna.

W odniesieniu do zagadnienia dostępności zdolności przepustowej, PKP PLK poinformowała, że: *Wykorzystanie zdolności przepustowej dla trasy Gdynia Gł. – Kraków Gł. na bazie obowiązującego rozkładu jazdy wynosi odpowiednio dla odcinków:*

1. Gdynia Gł. – Tczew – 83%;
2. Tczew – Nasielsk – 44%;
3. Nasielsk – Warszawa Wschodnia – 73%
4. Warszawa Wschodnia – Grodzisk Mazowiecki – 59%;
5. Grodzisk Mazowiecki – Kozłów – 35%;
6. Kozłów – Kraków Główny – 58%.

*Przy czym na odcinkach objętych pracami modernizacyjnymi takich jak Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna wykorzystanie zdolności przepustowej dochodzi do 100%.*

Ponadto w ocenie PKP PLK, wytrasowanie pociągów RegioJet wiązałoby się z koniecznością przesunięcia tras pociągów PKP Intercity oraz innych przewoźników kolejowych.

Ww. zarządca infrastruktury kolejowej poinformował, również że: *W okresie do 12 grudnia 2025 r. PKP PLK S.A. planuje realizację następujących prac modernizacyjnych mających wpływ na możliwość trasowania pociągów RegioJet:*

1. Do 2023 r. kontynuowana będzie aktualnie prowadzona w ramach projektu pn. „Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia” modernizacja stacji Warszawa Zachodnia;
2. Od roku 2024 w ramach projektu pn. „Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia” dotyczącego modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego

planowana jest kompleksowa przebudowa układu torowego z minimalną zmianą geometrii toru, na st. Warszawa Centralna przebudowa głowic rozjazdowych oraz zmiana wysokości peronów (do 0,76 m.). W ramach tego projektu przewidziana jest również kompleksowa przebudowa układu torowego na stacji Warszawa Wschodnia.

3. W latach 2022 – 2024 planowane są prace modernizacyjne na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Psary linii kolejowej nr 4 CMK w ramach których realizowane mają być następujące zadania:
  - 1) modernizacja 21 obiektów inżynierskich na szlaku Opoczno – Pilichowice;
  - 2) wdrożenie systemu ERTMS\_ETCS poziom;
  - 3) podbicie torów w latach;
  - 4) przebudowa stacji Psary;
  - 5) przebudowa podg. Knapówka,
4. Od 2022 r. planowana jest modernizacja i przebudowa st. Kozłów na linii nr 8.
5. W ramach realizacji robót dla zadania „Budowa przystanku kolejowego SKA Kraków Prądnik Czerwony wraz z budową parkingu typu „Park & Ride” (inwestycja miejska – PKP PLK S.A. występuje jako inwestor zastępczy) od 2022 r. planowane są prace modernizacyjne na szlaku Kraków Batowice – Kraków Przedmieście linii nr 8.
6. W dniu 06.07.2020 r. podpisana została umowa na opracowanie dokumentacji przedprojektowej „Zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia – Nasielsk (Kątne/Świercze)” w ramach projektu pn.: „Prace przygotowawcze dla wybranych projektów”. Zakres projektu obejmuje modernizację linii kolejowej nr 9 na odcinku Warszawa Wschodnia Osobowa – Kątne/Świercze od km 4,407 – 71,500. W ramach przedmiotowego projektu przeanalizowana zostanie również zasadność dobudowy dodatkowej pary torów na odcinku Legionowo (Chotomów) – Nowy Dwór Mazowiecki – Modlin. Dodatkowo na stacji Warszawa Wschodnia planuje się budowę estakady – połączenia LK7 z LK9. Obecnie na zadaniu trwają prace projektowe – w tym planowanie fazowania robót na okres 2024 – 2027.

Ponadto PKP PLK zaznaczyła że w chwili obecnej trwają prace nad opracowaniem ostatecznej listy przedsięwzięć do realizacji w najbliższych latach wśród których należy wymienić:

1. modernizacja linii kolejowej nr. 4 – Centralna Magistrala Kolejowa – etap II;
2. poprawa przepustowości na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Skierniewice;
3. prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia – etap II;
4. zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia – Nasielsk (Kątne/Świercze);
5. budowa łącznicy pomiędzy liniami kolejowymi nr 9 i 204;
6. zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia etap I Tczew – Pruszcz Gdański;
7. zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia etap II Pruszcz Gdański – Gdynia;
8. zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia etap III pozostałe prace.

W piśmie z 17 marca 2022 r. (znak: IDRR.611.66.2022) PKP PLK uzupełniła swoje dotychczasowe stanowisko wskazując że: Zdolność przepustowa linii kolejowych w Spółce obliczana jest przy pomocy wewnętrznie używanego programu ZPLKol opracowanego w latach 2004 – 2006 przez Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa, na podstawie danych o ilości tras na danym szlaku/odcinku dla wskazanego okresu czasu. Przepustowość liczona jest metodą kompresji tras zgodnie z kartą UIC 406 na podstawie danych z aplikacji SKRJ (System Konstrukcji Rozkładu Jazdy) i eksportowana do formatu MS Excel. Za podstawę analizy przyjęto dane z dnia 29.09.2021. W załączeniu przekazujemy otrzymane dane dla odcinka Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny w formie pliku Excel (Załącznik 1).

Zgodnie z danymi przedstawionymi przez PKP PLK w załączniku nr 1 do pisma z 17 marca 2022 r. (znak: IDRR.611.66.2022), dotyczącymi dostępnej zdolności przepustowej na odcinkach Warszawa Centralna – Kraków Główny oraz Warszawa Wschodnia – Gdynia Główna:

Nr linii	Odcinki linii kolejowych i części odcinków	Zdolność całkowita [liczba tras]		Zdolność wykorzystana [liczba tras]		% wykorzystania	
		np	p	np	p	np	p
2	Wwa Centralna - Wwa Wschodnia	210	210	97	96	46	46
2	Wwa Zachodnia - Wwa Centralna	210	210	97	96	46	46
1	Wwa Zachodnia - Wwa Włochy	231	172	85	63	37	37
1	Wwa Włochy - Józefinów	170	172	68	67	40	39
1	Józefinów - Pruszków	172	172	68	67	40	39
1	Pruszków - Grodz Maz	156	161	92	92	59	57
4	Grodz Maz - Korytów	165	160	33	35	20	22
4	Korytów - Szeligi	169	165	33	35	20	21



4	Szeligi - Biała Rawska	162	150	33	35	20	23
4	Biała Rawska - Strzałki	160	154	33	35	21	23
4	Strzałki - Idzikowice	154	145	33	34	21	23
4	Idzikowice - Opoczno Południe	166	191	37	37	22	19
4	Opoczno Południe - Pilichowice	206	172	36	36	17	21
4	Pilichowice - Olszamowice	172	171	36	36	21	21
4	Olszamowice - Włoszczowa Płn	166	193	36	36	22	19
4	Włoszczowa Płn - Knapówka	203	172	34	34	17	20
4	Knapówka - Psary	165	171	43	40	26	23
570	Psary - Starzyny	167		44		26	
64	Sprowa - Starzyny	86	85	27	26	31	31
64	Kozłów - Sprowa	78	84	27	26	35	31
8	Kozłów - Tunel	184	181	58	57	32	31
8	Tunel - Miechów	170	191	53	54	31	28
8	Miechów - Słomniki	130	120	55	60	42	50
8	Słomniki - Niedźwiedź	189	188	57	60	30	32
8	Niedźwiedź - Zastów	165	165	57	61	35	37
8	Zastów - Raciborowice	190	172	57	61	30	35
8	Raciborowice - Kraków Batowice	156	152	56	58	36	38
8	Kraków Batowice - Kr. Przedmieście	147	133	77	77	52	58
8	Kr. Przedmieście - Kraków Główny	153	208	75	76	49	37

Nr linii	Odcinki linii kolejowych i części odcinków	Zdolność całkowita [liczba tras]		Zdolność wykorzystana [liczba tras]		% wykorzystania	
		np	p	np	p	np	p
2	Wwa Centralna - Wwa Wschodnia	210	210	97	96	46	46
2	Wwa Zachodnia - Wwa Centralna	210	210	97	96	46	46
1	Wwa Zachodnia - Wwa Włochy	231	172	85	63	37	37
1	Wwa Włochy - Józefinów	170	172	68	67	40	39
1	Józefinów - Pruszków	172	172	68	67	40	39
1	Pruszków - Grodz Maz	156	161	92	92	59	57
4	Grodz Maz - Korytów	165	160	33	35	20	22
4	Korytów - Szeligi	169	165	33	35	20	21
4	Szeligi - Biała Rawska	162	150	33	35	20	23
4	Biała Rawska - Strzałki	160	154	33	35	21	23
4	Strzałki - Idzikowice	154	145	33	34	21	23
4	Idzikowice - Opoczno Południe	166	191	37	37	22	19
4	Opoczno Południe - Pilichowice	206	172	36	36	17	21
4	Pilichowice - Olszamowice	172	171	36	36	21	21
4	Olszamowice - Włoszczowa Płn	166	193	36	36	22	19
4	Włoszczowa Płn - Knapówka	203	172	34	34	17	20
4	Knapówka - Psary	165	171	43	40	26	23
570	Psary - Starzyny	167		44		26	
64	Sprowa - Starzyny	86	85	27	26	31	31
64	Kozłów - Sprowa	78	84	27	26	35	31
8	Kozłów - Tunel	184	181	58	57	32	31
8	Tunel - Miechów	170	191	53	54	31	28
8	Miechów - Słomniki	130	120	55	60	42	50
8	Słomniki - Niedźwiedź	189	188	57	60	30	32
8	Niedźwiedź - Zastów	165	165	57	61	35	37
8	Zastów - Raciborowice	190	172	57	61	30	35
8	Raciborowice - Kraków Batowice	156	152	56	58	36	38
8	Kraków Batowice - Kr. Przedmieście	147	133	77	77	52	58
8	Kr. Przedmieście - Kraków Główny	153	208	75	76	49	37

Odnośnie materiałów źródłowych dla planowanych przez PKP PLK prac modernizacyjnych, ww. zarządca infrastruktury wskazał, że: *Dane dotyczące planów rozwoju infrastruktury jak również planowanych na sieci prac modernizacyjnych i utrzymaniowych dla rozkładów jazdy 2021/22, 2022/23 i 2023/24 zawarte są w Harmonogramach zamknięć torowych dostępnych na stronie internetowej Spółki pod adresem: <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepnienia-infrastruktury-i-regulaminy/harmonogram-zamkniec-torowych> jak również w dla lat późniejszych*

w dokumencie „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku” <https://www.plk-sa.pl/informacje/rozwój/zamierzenia-inwestycyjne> .Możliwość trasowania pociągów RegioJet została określona na podstawie analizy wykresu ruchu w aplikacji SKRJ przez konstruktora rozkładu jazdy na bazie planowanego rozkładu jazdy załączonego do złożonego przez przewoźnika powiadomienia oraz wykresu Roczego Rozkładu Jazdy 2021/2022 przy założeniu niewielkiej zmienności tras w ramach kolejnych rozkładów jazdy.

W informacjach przedstawionych przez PKP PLK znalazło się również zestawienie pociągów kolizyjnych, wraz z wykresami ruchów pociągów. Zgodnie z tymi informacjami PKP PLK stwierdziła kolizyjność wnioskowanych przez RegioJet tras ze wskazanymi poniżej pojazdami:

1. pociągu relacji Warszawa – Gdynia odjazd 6:24 z 2 pociągami przewoźnika kolejowego PKP Intercity, 1 pociągiem przewoźnika kolejowego „Kolei Mazowieckich – KM” sp. z o.o.” z siedzibą w Warszawie zwanego dalej „Kolejami Mazowieckimi”, 1 pociągiem przewoźnika kolejowego „Szybkiej Kolei Miejskiej Sp. z o.o.” z siedzibą w Warszawie, zwanego dalej „SKM Warszawa”;
2. pociągu relacji Kraków – Gdynia odjazd 5:55 z 3 pociągami PKP Intercity, 1 pociągiem, przewoźnika kolejowego POLREGIO S.A., zwanego dalej „Polregio”, 1 pociągiem SKM Warszawa;
3. pociągu relacji Kraków – Gdynia odjazd 7:55 z 3 pociągami PKP Intercity, 2 pociągami Polregio, 2 pociągami SKM Warszawa i 1 pociągiem przewoźnika kolejowego „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. z siedzibą w Krakowie, zwanego dalej „Kolejami Małopolskimi”;
4. pociągu relacji Kraków – Gdynia odjazd 9:55 z 1 pociągiem PKP Intercity, 2 pociągami Polregio, 1 pociągiem Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem SKM Warszawa;
5. pociągu relacji Kraków – Gdynia odjazd 11:55 z 4 pociągami PKP Intercity, 3 pociągami Polregio, 2 pociągami Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem SKM Warszawa, 1 pociągiem Kolei Małopolskich i 1 pociągiem przewoźnika kolejowego Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej sp. z o.o. z siedzibą w Łodzi zwanego dalej „Łódzką Koleją Aglomeracyjną”;
6. pociągu relacji Kraków – Gdynia odjazd 13:55 z 4 pociągami PKP Intercity, 1 pociągiem Polregio, 1 pociągiem Kolei Mazowieckich;
7. pociągu relacji Kraków – Gdynia odjazd 15:55 z 5 pociągami PKP Intercity, 1 pociągiem Polregio, 1 pociągiem Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem SKM Warszawa, 1 pociągiem Kolei Małopolskich;
8. pociągu relacji Kraków – Gdynia odjazd 17:55 z 3 pociągami PKP Intercity, 1 pociągiem Polregio, 2 pociągami Kolei Mazowieckich;
9. pociągu relacji Kraków – Warszawa odjazd 19:55 z 4 pociągami PKP Intercity;
10. pociągu relacji Warszawa – Kraków odjazd 5:57 z 2 pociągami PKP Intercity, 1 pociągiem Polregio, 4 pociągami Kolei Mazowieckich, i 1 pociągiem Kolei Małopolskich;
11. pociągu relacji Gdynia – Kraków odjazd 4:30 z 4 pociągami PKP Intercity, 2 pociągami Polregio, 5 pociągami Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem SKM Warszawa, 1 pociągiem Kolei Małopolskich;
12. pociągu relacji Gdynia – Kraków odjazd 6:30 z 7 pociągami PKP Intercity, 3 pociągami Polregio, 2 pociągami Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem SKM Warszawa;
13. pociągu relacji Gdynia – Kraków odjazd 8:30 z 4 pociągami PKP Intercity, 2 pociągami Polregio, 2 pociągami Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem SKM Warszawa;
14. pociągu relacji Gdynia – Kraków odjazd 10:30 z 4 pociągami PKP Intercity, 1 pociągiem Polregio, 3 pociągami Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem SKM Warszawa 1 pociągiem Kolei Małopolskich;
15. pociągu relacji Gdynia – Kraków odjazd 12:30 z 5 pociągami PKP Intercity, 2 pociągami Polregio, 5 pociągami Kolei Mazowieckich, 2 pociągami SKM Warszawa, 1 pociągiem Kolei Małopolskich i 1 pociągiem Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej;
16. pociągu relacji Gdynia – Kraków odjazd 14:30 z 4 pociągami PKP Intercity, 3 pociągami Polregio, 5 pociągami Kolei Mazowieckich, 2 pociągami SKM Warszawa;
17. pociągu relacji Gdynia – Kraków odjazd 16:30 z 5 pociągami PKP Intercity, 5 pociągami Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem SKM Warszawa;
18. pociągu relacji Gdynia – Warszawa odjazd 18:30 z 2 pociągami PKP Intercity, 1 pociągiem Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem SKM Warszawa.

Zgodnie z oświadczeniem PKP PLK, ze względu na kolizyjność wnioskowanych przez Stronę tras ze wskazanymi powyżej pociągami, nie będzie możliwości uniknięcia konieczności zmiany co najmniej części powyżej wskazanych tras dla wytrasowania pociągów RegioJet.

Zarządca infrastruktury wskazał również na brak urządzeń umożliwiających wodowanie i odfekalnianie składów pociągów na stacji Gdynia Główna Osobowa, w związku z czym Regulamin Techniczny Stacji PKP PLK nie przewiduje prowadzenia takich czynności. Ponadto, z uwagi na obciążenie stacji w przedziale 400 – 600 pociągów dziennie (w zależności od dnia tygodnia), na podstawie oceny eksperckiej konstruktora rozkładów jazdy, PKP PLK stwierdziła brak możliwości wyrażenia zgody na całonocny postój pociągów na tej stacji.

Prezes UTK przeanalizował informacje przekazane przez PKP PLK i na ich podstawie stwierdził, że w związku z planowanymi przez ww. zarządcę infrastruktury kolejowej pracami modernizacyjnymi, występują obecnie oraz będą występować w najbliższej perspektywie czasowej (co najmniej do rocznego rozkładu jazdy pociągów 2027/2028) utrudnienia o charakterze infrastrukturalnym oraz użytkowym w odniesieniu do linii kolejowych, na których ma być wykonywana nowa usługa RegioJet. Zgodnie ze stanowiskiem PKP PLK, uruchomienie przewozów, o których mowa we Wniosku Przewoźnika może mieć negatywny wpływ na uruchamianie przewozów przez PKP Intercity oraz innych przewoźników kolejowych, którzy nie złożyli wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w ramach niniejszego postępowania. Powyższe może mieć konsekwencje w postaci np. konieczności trasowania pociągów innych przewoźników niż RegioJet o innych porach niż obecnie. PKP PLK zwróciła również uwagę na aspekt spodziewanego znaczącego ograniczenia zdolności przepustowej w związku z pracami modernizacyjnymi w ramach Warszawskiego Węzła Kolejowego. Przypomnieć w tym miejscu należy, że przez stacje Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia przejeżdżają nie tylko pociągi dalekobieżne, takie jakich uruchomienia postuluje RegioJet, ale również o charakterze regionalnym, aglomeracyjnym. Ograniczenie zdolności przepustowej na ww. odcinku będzie skutkowało w pierwszej kolejności na dopuszczalność uruchomienia pociągów, które już są wyprawiane w trasę. Wprowadzenie nowej usługi, która swoim zakresem obejmuje również odcinki infrastruktury kolejowej, gdzie planowane jest znaczne ograniczenie dostępnej zdolności przepustowej mogłoby powodować dodatkowe negatywne następstwa dla pociągów już uruchamianych, głównie na podstawie właściwych umów o świadczenie usług publicznych. Pojawienie się nowych pociągów, w takiej częstotliwości jak wnioskuje RegioJet, byłoby zatem rozwiązaniem sprzecznym ze spodziewanym trendem, w szczególności na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia, polegającym na ograniczaniu oferty przewozowej przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Włączenie nowych usług Przewoźnika do sieci kolejowej mogłoby dodatkowo negatywnie wpłynąć na możliwość uruchomienia ww. pociągów wyprawianych głównie w oparciu o umowy o świadczenie usług publicznych. Powyższe należy ocenić zatem jako okoliczność dodatkowo przemawiającą za brakiem możliwości uruchomienia przewozów przez RegioJet.

Prezes UTK zwrócił również uwagę, że w związku z obowiązującym obecnie systemem opracowywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, w tym procedurą składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, nie jest możliwe dokonanie kategorycznej oceny dotyczącej obciążenia linii kolejowych tworzących odcinki danej trasy w kolejnych latach. Jednocześnie zebrane w toku niniejszego postępowania dowody w postaci sieciowego harmonogramu zamknięć torowych na lata 2021 – 2024 wraz z zamierzeniami inwestycyjnymi PKP PLK, inwestycjami, których realizacja została przewidziana w Krajowym Programie Kolejowym pozwalają stwierdzić a także informacjami wynikającymi z Planu transportowego, że w najbliższych latach spodziewane jest znaczące ograniczenie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, w szczególności w związku z działaniami na Warszawskim Węźle Kolejowym.

#### **Stanowisko RegioJet przedstawione w pismach z 9 marca 2022 r. oraz 29 marca 2022 r.**

W piśmie z 9 marca 2022 r. RegioJet poinformowała, że przedstawione we Wniosku parametry planowanej nowej usługi pozostają aktualne. RegioJet poinformowała, że: *do wykonywania założonego rozkładu jazdy w zgłoszonej trasie i częstotliwości planuje wykorzystać 6 składów wagonowych, przy czym nocne postoje 2 składów planowane są w Krakowie, 2 w Warszawie oraz 2 w Gdyni. Zgłoszony orientacyjny rozkład jazdy wskazuje orientacyjne czasowe rozłożenie połączeń zapewniające kursowanie w stałym interwale czasowym.*

Ponadto RegioJet zwróciła uwagę, że stanowisko PKP PLK jest nieadekwatne i bezprzedmiotowe do procedowanego Wniosku z racji tego, że zawiera informacje dotyczące dostępności zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w rozkładzie jazdy pociągów 2021/2022.

Przewoźnik przytoczył brzmienie przepisów rozporządzenia 2018/1795 pod względem przeprowadzanej przez organ oceny zagrożenia równowagi ekonomicznej. RegioJet wskazała również, że w jej ocenie nie jest dopuszczalne, aby ocena organu regulacyjnego dotycząca kierunku decyzji w sprawie była wyłącznie uzależniona od istniejących warunków infrastruktury kolejowej. Jednocześnie Przewoźnik przedstawił zastrzeżenia dotyczące kompletności materiału dowodowego sprawy.

RegioJet w piśmie z 9 marca 2022 r. przedstawiła krytyczne stanowisko wobec informacji dostarczonych przez PKP PLK. W ocenie Przewoźnika ww. zarządca infrastruktury nie dostarczył m.in. informacji dotyczącej dostępnej zdolności

przepustowej na odcinkach, które miały być wykorzystywane przez RegioJet w ramach realizacji przewozów na trasie Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny. RegioJet wskazała również, że PKP PLK nie przedstawiła projektów rozkładów jazdy na wszystkie lata, w których ma być realizowana usługa Przewoźnika, tj. w okresie od 11 grudnia 2021 r. do 11 grudnia 2027 r. RegioJet zakwestionowała również deficyt informacji, w tym dostępność źródeł dowodowych, pozwalających przypuszczać że PKP PLK zamierza faktycznie realizować prace inwestycyjne na infrastrukturze kolejowej, która miałaby być wykorzystywana przez RegioJet w ramach nowych usług przewozu osób.

W obu pismach z 29 marca 2022 r. RegioJet podtrzymała dotychczas wyrażone stanowisko w szczególności w zakresie orientacyjnych danych PKP PLK. Przewoźnik podniósł, że roczne rozkłady jazdy pociągów nie są względem siebie tożsame z racji tego, że PKP PLK publikuje korekty rocznych rozkładów jazdy pociągów.

W ocenie Prezesa UTK materiały źródłowe, które były zakwestionowane przez RegioJet zostały zawarte w materiale sprawy w postaci zarówno stanowisk PKP PLK, jak również dostarczonych przez nią opracowań i zestawień oraz przytoczonych źródeł, opublikowanych m.in. na jej stronach internetowych (znajdujących się w domenie publicznej). Potwierdzeniem planowanych przez PKP PLK zamierzeń inwestycyjnych są również informacje zawarte w takich regulacjach jak Plan transportowy czy Krajowy Program Kolejowy. Należy ponadto zauważyć, że sieciowe harmonogramy zamknięć torowych (na moment wydania niniejszej decyzji dostępne do rozkładu jazdy pociągów 2023/2024) stanowią odzwierciedlenie planowanych zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK. Harmonogram zamknięć, o którym mowa powyżej, jest dokumentem posiadającym charakter informacyjny dla przewoźników kolejowych, zarówno tych którzy obecnie uruchamiają przewozy, jak również tych którzy zamierzają je uruchomić, w zakresie dostępności infrastruktury kolejowej. Dokument ten może stanowić podstawę dla decyzji właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego o dostosowaniu oferty przewozowej do realnych warunków infrastruktury kolejowej. Jednocześnie należy zauważyć, że niecelowe byłoby publikowanie przez PKP PLK, czy jakiegokolwiek innego zarządcę infrastruktury kolejowej, informacji nierzetelnych, nieprawdziwych i wprowadzających w błąd.

Prezes UTK wskazuje, że informacja na temat dostępnej zdolności przepustowej w zakresie realizacji przez Przewoźnika planowanych nowych usług została zawarta w ww. pismach PKP PLK, szczegółowo omówionych w sekcji dotyczącej stanowiska zarządcy infrastruktury co do możliwości trasowania pociągów RegioJet i spodziewanego wpływu na usługi innych przewoźników.

W odniesieniu do aspektu projektów rozkładów jazdy pociągów Prezes UTK zwraca uwagę, że obowiązujące przepisy ustawy o transporcie kolejowym, jak również postanowienia Regulaminu Sieci PKP PLK przewidują coroczny proces konstrukcji rozkładów jazdy. Rozkład jazdy pociągów nie jest opracowany na kilka lat do przodu. Jednocześnie należy zauważyć, że umowy wieloletnie pomiędzy organizatorami publicznego transportu zbiorowego a operatorami tych umów zawierają założenia co do realizowanych działań obecnie oraz w perspektywie obowiązywania całej umowy. Znaleźć w nich można zarówno dane dotyczące planowanych linii komunikacyjnych, ale również szacowanej pracy eksploatacyjnej na danych odcinkach przewozów. W ocenie Prezesa UTK można w tym zakresie zauważyć pewną stałość w uruchamianiu połączeń oferty publicznej, jak również działania mające na celu rozwój oferty przewozowej (a więc dodawanie nowych połączeń lub zwiększanie częstotliwości tych już uruchamianych). Pokreślić jednakże należy, że ostateczny kształt danego rozkładu jazdy będzie zależał od otrzymanych od PKP PLK wniosków o przydzielenie, a docelowo wykorzystanie zdolności przepustowej.

Odnosnie kryteriów ocenianych przez Prezesa UTK w toku procesu badania równowagi ekonomicznej należy wskazać, że przepis art. 10 rozporządzenia 2018/1795 wymienia w ust. 1, 3 i 5 elementy podlegające weryfikacji. Przepis art. 10 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 odnosi się do kryteriów, które pozwalają ocenić, czy w następstwie uruchomienia nowej usługi spodziewany jest istotny negatywny wpływ na rentowność usług operatora umowy o świadczenie usług publicznych lub na koszty netto dla właściwego organizatora tejże umowy.

Prezes UTK wskazuje, że publikacja korekt rozkładu jazdy pociągów może być następstwem m.in. prac modernizacyjnych prowadzonych na infrastrukturze kolejowej. W następstwie prowadzonych czynności wprowadza się np. ruch jednotorowy, przerwy w ruchu pociągów, funkcjonowanie komunikacji zastępczej. Wprowadzanie przez PKP PLK korekt rozkładu jazdy ma na celu dostarczenie wszystkim zainteresowanym aktualnych, rzeczowych i zgodnych ze stanem faktycznym informacji na temat rzeczywistego funkcjonowania transportu kolejowego na danym odcinku. Wprowadzane korekty rozkładów jazdy są często ściśle powiązane właśnie z zaplanowanymi pracami na infrastrukturze kolejowej (budowa nowej infrastruktury lub przebudowa czy rozbudowa już istniejącej). Ponadto Prezes UTK zauważa, że mając na względzie założenia organizatorów publicznego transportu zbiorowego, których celem jest utrzymanie obecnej siatki połączeń a nawet niekiedy rozbudowa tej obecnie obowiązującej, powyższe będzie miało przełożenie również na kształt rocznego rozkładu jazdy pociągów w kolejnych latach. Dowodem dla tej tezy są choćby wzrosty wysokości rekompensaty czy pracy eksploatacyjnej w kolejnych latach realizacji umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.

W przypadku oceny przeprowadzanej przez Prezesa UTK w ramach postępowań dotyczących otwartego dostępu, należy wskazać, że w art. 10 ust. 3 rozporządzenia prawodawca unijny wymienił jakie elementy podlegają ocenie w związku

ze spodziewanym wpływem uruchomienia nowej usługi na daną umowę o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym. W tym zakresie ocena 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 osiągającego 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.

Natomiast w art. 10 ust. 5 rozporządzenia 2018/1795 zawarto regulację, zgodnie z którą: *Organ regulacyjny ocenia 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.*

Należy zatem wnioskować, że organ regulacyjny (tu: Prezes UTK) jest obowiązany do wzięcia pod uwagę wszystkich elementów wskazanych w przepisach art. 10 ust. 1, 3 i 5. Nie można zatem podzielić stanowiska zgodnie, z którym Prezes UTK mógłby pomijać w swoich decyzjach odniesienia się do któregośkolwiek z przytoczonych powyżej regulacji.

Mając na względzie zebrany w toku niniejszego postępowania materiał dowodowy Prezes UTK ocenił, że uruchomienie przez RegioJet planowanej nowej usługi będzie skutkowało istotnym negatywnym wpływem na rentowność usług, które przewoźnik kolejowy w postaci PKP Intercity realizuje na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Prezes UTK przeprowadził analizę ekonomiczną wpływu planowanych nowych usług RegioJet na działalność PKP Intercity w oparciu umowę o świadczenie usług publicznych. Prezes UTK ocenił, że planowane przez RegioJet uruchomienie usług, o których mowa we Wniosku, będzie miało istotny negatywny wpływ na usługi PKP Intercity. W tym przypadku Prezes UTK dokonał oceny spodziewanego wpływu połączeń RegioJet na umowę o świadczenie usług publicznych, której równowaga ekonomiczna mogła zostać zagrożona. Analiza odnosiła się do umowy, jako całości, jednocześnie uwzględniała usługi realizowane przez operatora tej umowy. Otrzymane od podmiotu uprawnionego dane wejściowe niezbędne do przeprowadzenia analizy ekonomicznej podlegały weryfikacji przez Prezesa UTK oraz jego ocenie. Następnie ww. dane wejściowe zostały wykorzystane dla oszacowania spodziewanego wpływu planowanych nowych usług RegioJet na zagrożoną umowę o świadczenie usług publicznych. Informacje zgromadzone w toku niniejszego postępowania uzasadniały prawdopodobieństwo konieczności znacznego ograniczenia usług PKP Intercity w związku z ewentualnym przyznaniem dostępu do infrastruktury kolejowej. Na powyższe wpływały:

- parametry usług realizowanych przez PKP Intercity (w tym w szczególności rodzaj przewozów i częstotliwość uruchamiania połączeń);
- zasady przyznawania rekompensat, określonych w umowie ramowej;
- wielkości środki finansowych, przewidzianych w umowie ramowej;
- parametry planowanych usług RegioJet (w tym w szczególności rodzaj przewozów i częstotliwość uruchamiania połączeń).

Aspektem, który również został wzięty przez Prezesa UTK pod uwagę, była obecna oraz spodziewana sytuacja na infrastrukturze kolejowej, zarówno z informacji zawartych w Planie transportowym, Krajowym Programie Kolejowym, sieciowych harmonogramach zamknięć torowych, jak również w stanowisku przedstawionym przez PKP PLK, pełniące funkcję zarządcy infrastruktury, w rozumieniu m.in. przepisów ustawy o transporcie kolejowym.

Podmiot uprawniony, którego wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej podlegał rozpoznaniu, oprócz wskazania danych finansowych dotyczących spodziewanych skutków uruchomienia nowych przewozów przez RegioJet zwrócił uwagę również na kwestię dostępności infrastruktury kolejowej w najbliższej perspektywie czasowej, pokrywającej się z terminem wykonywania usług przez Przewoźnika. Zaplanowane przez PKP PLK prace modernizacyjne mają bezpośredni wpływ na sytuację na infrastrukturze kolejowej w tym w szczególności na dostępną

zdolność przepustową. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że ograniczenia zdolności przepustowej zostały zasygnalizowane przez PKP PLK, co znalazło potwierdzenie w przywołanych powyżej dokumentach. Oznacza to, że bez względu na to czy RegioJet złożyłoby Wniosek, czy też nie, sytuacja na infrastrukturze kolejowej będzie w przyszłości wymuszać na organizatorach publicznego transportu zbiorowego i przewoźnikach kolejowych konieczność ograniczenia oferty przewozowej. Uruchomienie przez RegioJet połączeń na trasie Kraków Główny – Gdynia Główna i w relacji powrotnej, zgodnie z warunkami określonymi we Wniosku, dodatkowo negatywnie wpłynęłoby na sytuację podmiotu uprawnionego, jak również innych przewoźników kolejowych.

Należy podzielić stanowisko RegioJet, zgodnie z którym kryterium dotyczące sytuacji na infrastrukturze kolejowej i spodziewanego wpływu na rozkład jazdy pociągów nie może stanowić samodzielnej podstawy dla wydania przez organ regulacyjny decyzji odmawiającej przyznania otwartego dostępu. Jednakże w niniejszej sprawie Prezes UTK zwrócił w szczególności uwagę na zagadnienia spodziewanego wpływu uruchomienia nowych usług przez RegioJet na równowagę ekonomiczną właściwych umów o świadczenie usług publicznych, a dodatkowo odniósł się również do aspektu dostępności infrastruktury kolejowej.

Dodatkowo Prezes UTK zwrócił uwagę, że wprowadzenie nowych usług na rynek usług kolejowych w sytuacji, gdy planowane jest ograniczenie oferty przewozowej m.in. w związku z pracami na Warszawskim Węźle Kolejowym, mogłoby spowodować usunięcie z przyszłych rozkładów jazdy pociągów dodatkowych połączeń PKP Intercity. Należy w tym miejscu wskazać, że usługi komercyjnego przewozu osób powinny mieć charakter uzupełniający w odniesieniu do oferty służby publicznej, a ich uruchomienie powinno korespondować m.in. z aktualną sytuacją na infrastrukturze kolejowej. Spodziewanym skutkiem uruchomienia połączeń przez RegioJet, które planują m.in. postoje handlowe na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Zachodnia, mogłoby być wyeliminowanie z rozkładu jazdy pociągów części połączeń służby publicznej dowożącej obecnie pasażerów do miejsc pracy czy kształcenia. Tym samym wprowadzenie połączeń RegioJet, na warunkach określonych we Wniosku, skutkowałoby stopniową eliminacją części usług operatorów usług publicznych. W ocenie Prezesa UTK skala spodziewanego wpływu, jak również sytuacja na infrastrukturze kolejowej, spodziewane reakcje przedsiębiorstw i potencjalne skutki dla pasażerów, uzasadniały wydanie przez Prezesa UTK decyzji odmawiającej przyznania otwartego dostępu RegioJet na warunkach określonych we Wniosku.

#### **Wskazanie zakresu zmian we Wniosku RegioJet, które zapewniłyby spełnienie warunków przyznania otwartego dostępu:**

W związku z charakterem decyzji w niniejszej sprawie, Prezes UTK wziął pod uwagę regulacje wynikające zarówno z przepisów rozporządzenia 2018/1795, określonych w art. 11 ust. 2, które stanowią, że: *W przypadku gdy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych byłaby zagrożona przez nowe kolejowe przewozy pasażerskie, organ regulacyjny:*

- a) *w stosownych przypadkach wskazuje ewentualne zmiany w nowych kolejowych przewozach pasażerskich, takie jak zmiana częstotliwości, tras, stacji pośrednich lub harmonogramu, które zapewniłyby spełnienie warunków przyznania prawa dostępu przewidzianego w art. 10 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE; lub*
- b) *może wydać zalecenia dla właściwych organów – w stosownych przypadkach w świetle korzyści netto dla klientów, o których to korzyściach mowa w art. 10 ust. 5 lit. a) niniejszego rozporządzenia – dotyczące innych zmian niezwiązanych z nową usługą przewozów pasażerskich, które zapewniłyby spełnienie warunków przyznania prawa dostępu,*

jak również tych wynikających z art. 29c ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym: *Jeżeli w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w ust. 4, Prezes UTK oceni, że proponowane połączenie pasażerskie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, uwzględniając stopień naruszenia równowagi ekonomicznej tej umowy, wydaje decyzję:*

- 1) *o przyznaniu ograniczonego dostępu,*
- 2) *odmawiającą przyznania otwartego dostępu*

*- wskazując zakres zmian w planowanym przewozie osób, w szczególności dotyczący zmiany częstotliwości, tras, stacji pośrednich lub harmonogramu, które zapewniłyby spełnienie warunków przyznania otwartego dostępu.*

W konsekwencji powyższego, Prezes UTK stwierdził, że przyznanie RegioJet otwartego dostępu, w związku z parametrami wskazanymi we Wniosku, mogłoby nastąpić, jeśli Strona:

1. zmniejszyłaby częstotliwość planowanych nowych usług zarówno w wymiarze tygodniowym oraz dobowym (we Wniosku Przewoźnik zadeklarował wykonywanie codziennie przewozów 9 razy w ciągu doby, w odstępach 2 godzinnych);
2. dokonałaby zmian w zakresie stacji pośrednich, tj. Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia (w związku z szacowanym przez PKP PLK w najbliższej perspektywie wyczerpaniem

zdolności przepustowej na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia z uwagi na modernizację na Warszawskim Węźle Kolejowym).

Prezes UTK ocenił zebrany w toku postępowania materiał dowodowy pochodzący zarówno od RegioJet, podmiotów uprawnionych, które złożyły wnioski o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, jak również od PKP PLK odpowiedzialnej m.in. za trasowanie pociągów oraz realizację prac remontowych na infrastrukturze kolejowej. Wnioski wynikające z dokumentacji stanowiącej akta sprawy pozwoliły Prezesowi UTK przyjąć, że spodziewany wpływ planowanej nowej usługi Przewoźnika na połączenia realizowane przez PKP Intercity byłyby istotny, natomiast dostępność infrastruktury kolejowej, w szczególności na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia będzie znacząco ograniczona w okresie pokrywającym się z planowym terminem realizacji przewozów przez RegioJet. Z tego względu, Prezes UTK zwraca uwagę na parametry planowanej nowej usługi RegioJet, które powinny podlegać modyfikacji tak, aby możliwe było wydanie na rzecz Przewoźnika decyzji przyznającej otwarty dostęp lub przyznającej ograniczony dostęp.

Jednocześnie należy przypomnieć, że Prezes UTK pismem z 16 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.12.MP), zwrócił się do Przewoźnika z informacją o konieczności modyfikacji parametrów usługi wskazanej we Wniosku ze względu na informacje dostarczone przez podmioty uprawnione i PKP PLK. Pomimo otrzymanego pisma RegioJet nie zdecydowała się wprowadzić zmian we Wniosku. Prezes UTK zauważa, że nie można bowiem wykluczyć sytuacji, gdzie w następstwie modyfikacji Wniosku przez Przewoźnika w niniejszej sprawie zaistniałyby warunki do wydania decyzji przyznającej Stronie otwarty dostęp do infrastruktury kolejowej.

Biorąc pod uwagę dyspozycje art. 29c ust. 5 i ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym w niniejszej sprawie Prezes UTK nie mógł wydać decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, z uwagi na to, że proponowane połączenie pasażerskie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, której stroną jest PKP Intercity.

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

#### **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 2021 r. poz. 1923, z późn. zm.). Strona, przy piśmie doręczonym 10 czerwca 2021 r. za pośrednictwem platformy ePUAP, przedstawiła dowód uiszczenia opłaty skarbowej z 14 maja 2021 r. kwoty 10 złotych 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 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 2022 r. poz. 329, 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 uprawnienia 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*