

Warszawa, dnia 29 grudnia 2022 r.

Poz. 37

**DECYZJA NR DPP-WOPN.717.17.2022.JK
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

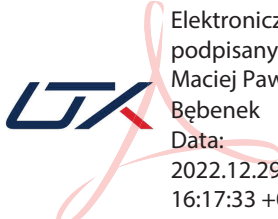
z dnia 9 grudnia 2022 r.

w sprawie przyznania RegioJet otwartego dostępu na trasie krajowej Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 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: Wrocław Główny, Brzeg, Opole Główne, Strzelce Opolskie, Gliwice, Zabrze, Chorzów Batory, Katowice, Sosnowiec Główny, Dąbrowa Górnicza, Zawiercie, Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, przy wykorzystaniu linii kolejowych oznaczonych numerami: 1, 2, 4, 132, 135 oraz 137, zarządzanych przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP PLK.

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 w związku z art. 104 § 1 oraz art. 127 § 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 2000, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku art. 13a ust. 1 oraz art. 29c ust. 1, 2, 6 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1984, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, w związku z 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”, po rozpatrzeniu wniosku RegioJet a. s. z siedzibą w Brnie, zwanej dalej „RegioJet”, „Wnioskodawcą” lub „Przewoźnikiem”, z 5 sierpnia 2022 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem”, za pośrednictwem platformy ePUAP: 5 sierpnia 2022 r.) o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z 4 lipca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.PL) odmawiającą przyznania RegioJet otwartego dostępu na trasie krajowej Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 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: Wrocław Główny, Brzeg, Opole Główne, Strzelce Opolskie, Gliwice, Zabrze, Chorzów Batory, Katowice, Sosnowiec Główny, Dąbrowa Górnicza, Zawiercie, Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, przy wykorzystaniu linii kolejowych oznaczonych numerami: 1, 2, 4, 132, 135 oraz 137, zarządzanych przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanego dalej „PKP PLK”,

UTRZYMUJĘ W MOCY

decyzję Prezesa UTK z 4 lipca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.PL) odmawiającą przyznania RegioJet otwartego dostępu na trasie krajowej Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 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: Wrocław Główny, Brzeg, Opole Główne, Strzelce Opolskie, Gliwice, Zabrze, Chorzów Batory, Katowice, Sosnowiec Główny, Dąbrowa Górnicza, Zawiercie, Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, przy wykorzystaniu linii kolejowych oznaczonych numerami: 1, 2, 4, 132, 135 oraz 137, zarządzanych przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP PLK.


Elektronicznie
podpisany przez
Maciej Paweł
Bębenek
Data:
2022.12.29
16:17:33 +01'00'

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Należy wskazać, że 10 czerwca 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek RegioJet z 10 czerwca 2021 r. o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia – Wrocław 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 (przewozy realizowane codziennie w częstotliwości równej 9 parom połączeń na dobę), zwany dalej również „Wnioskiem”.

Po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego, 4 lipca 2022 r. Prezes UTK wydał decyzję (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.PL) odmawiającą przyznania RegioJet otwartego dostępu na trasie krajowej Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 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: Wrocław Główny, Brzeg, Opole Główne, Strzelce Opolskie, Gliwice, Zabrze, Chorzów Batory, Katowice, Sosnowiec Główny, Dąbrowa Górnicza, Zawiercie, Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, przy wykorzystaniu linii kolejowych oznaczonych numerami: 1, 2, 4, 132, 135 oraz 137, zarządzanych przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP PLK, zwaną dalej również „Decyzją”.

Decyzja została skutecznie doręczona Przewoźnikowi za pośrednictwem platformy ePUAP 7 lipca 2022 r.

Przewoźnik 5 sierpnia 2022 r. złożył wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej Decyzją, zwany dalej również „Wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy”.

Prezes UTK pismem z 6 września 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.17.2022.2.JK) wyznaczył 6 października 2022 r. jako nowy termin załatwienia sprawy.

Pismem z 4 października 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.17.2022.3.JK) Prezes UTK zawiadomił RegioJet o zmianie terminu załatwienia sprawy, który został ustalony na 7 listopada 2022 r.

Pismem z 7 listopada 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.17.2022.4.JK) Prezes UTK zawiadomił RegioJet o zmianie terminu załatwienia sprawy, który został ustalony na 7 grudnia 2022 r.

Prezes UTK po ponownym rozpatrzeniu sprawy 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 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.

Zgodnie z 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.*

Stosownie do art. 127 § 3 k.p.a.: *Od decyzji wydanej w pierwszej instancji przez ministra lub samorządowe kolegium odwoławcze nie służy odwołanie, jednakże strona niezadowolona z decyzji może zwrócić się do tego organu z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy; do wniosku tego stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące odwołań od decyzji.*

Natomiast art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym informuje, że strona niezadowolona z decyzji może zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 30 dni od dnia jej otrzymania.

Zgodnie z art. 5 § 2 pkt 4 k.p.a., ilekroć w przepisach k.p.a. jest mowa o ministrach, rozumie się przez to Prezesa i wiceprezesa Rady Ministrów pełniących funkcję ministra kierującego określonym działem administracji rządowej, ministrów kierujących określonym działem administracji rządowej, przewodniczących komitetów wchodzących w skład Rady Ministrów, kierowników centralnych urzędów administracji rządowej podległych, podporządkowanych lub nadzorowanych przez Prezesa Rady Ministrów lub właściwego ministra, a także kierowników innych równorzędnych urzędów państwowych załatwiających sprawy, o których mowa w art. 1 pkt 1 i 4 k.p.a.

Zgodnie z powyższym, na mocy art. 127 § 3 k.p.a. w związku z art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym od decyzji wydanej w pierwszej instancji przez ministra lub samorządowe kolegium odwoławcze stronie nie służy odwołanie, jednakże strona niezadowolona z decyzji może zwrócić się do tego organu (tu Prezesa UTK) z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy. Ponieważ, w myśl art. 5 § 2 pkt 4 k.p.a., ilekroć w przepisach k.p.a. jest mowa o ministrach, rozumie się przez to także kierowników centralnych urzędów administracji rządowej podległych, podporządkowanych

lub nadzorowanych przez Prezesa Rady Ministrów lub właściwego ministra. Takim organem, zgodnie z powyższym przepisem, jest Prezes UTK.

Rozpatrując kwestię dopuszczalności Wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, należy zwrócić uwagę na następujące aspekty.

Niniejsze postępowanie zostało zainicjowane Wnioskiem RegioJet z 5 sierpnia 2022 r. o ponowne rozpatrzenie sprawy, zakończonej wydaniem przez Prezesa UTK Decyzji. RegioJet była stroną toczącego się przed Prezesem UTK postępowania zakończonego wydaniem ww. Decyzji.

Zgodnie z poświadczeniem platformy ePUAP, Decyzja została doręczona Przewoźnikowi 7 lipca 2022 r. Wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy został przekazany do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP 5 sierpnia 2022 r. Wnioskodawca zachował więc ustawowy termin 30 dni od dnia doręczenia (tj. 7 lipca 2022 r.) zaskarżonego rozstrzygnięcia.

Wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy został podpisany ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osobę upoważnioną do reprezentacji Przewoźnika na podstawie dołączonego pełnomocnictwa.

W tym miejscu należy wskazać, że podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie jest aplikant (art. 29c ust. 1 w zw. z art. 29d ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym). Definicja legalna aplikanta znajduje się w art. 4 pkt 9b ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym jest to: *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 zgodnie z definicją art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym przewoźnikiem kolejowym jest: *przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorca świadczący wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa*.

W toku niniejszego postępowania Prezes UTK ustalił zdolność RegioJet do prowadzenia działalności polegającej na wykonywaniu przewozów kolejowych na podstawie wskazanych poniżej dokumentów. RegioJet posiada licencję na wykonywanie przewozów kolejowych osób (nr L/2009/1521, wydaną 30 kwietnia 2009 r. przez *Drážní úřad*). Ponadto Przewoźnik posiada certyfikat bezpieczeństwa część A nr CZ1120190021, wydany 30 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 część 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 został mu nadany nr PL1220200033, ważny od 14 sierpnia 2020 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.

Należy zatem stwierdzić, że w przedmiotowej sprawie zrealizowane zostały przesłanki wynikające z art. 127 § 3 k.p.a. w związku z art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym, upoważniające Prezesa UTK do ponownego rozpoznania sprawy administracyjnej zakończonej zaskarżoną decyzją i wydania rozstrzygnięcia w tym zakresie.

Organ w postępowaniu odwoławczym nie może ograniczać się tylko do kontroli decyzji organu I instancji, ponieważ ciąży na nim obowiązek ponownego merytorycznego rozpoznania i rozstrzygnięcia sprawy administracyjnej (Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz. pod red. B. Adamiak, J. Borkowski, Legalis 2021 r.). Znajduje to również potwierdzenie w orzecznictwie: *Istota administracyjnego toku instancji polega na dwukrotnym rozstrzygnięciu tej samej sprawy, nie zaś na kontroli zasadności argumentów podniesionych w stosunku do orzeczenia organu I instancji (...)* (wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego, zwanego dalej „NSA”, z 22 marca 1996 r., sygn. akt SA/Wr 1996/95, Legalis nr 40056).

Zgodnie z art. 136 k.p.a., organ administracji publicznej jest zobowiązany do ponownego rozważenia wszystkich istotnych dla sprawy okoliczności faktycznych i prawnych, a w razie konieczności, do przeprowadzenia uzupełniającego postępowania dowodowego. Przedmiotem postępowania odwoławczego nie jest bowiem weryfikacja decyzji organu pierwszej instancji, a wydanie nowego rozstrzygnięcia w sprawie, które wyeliminuje ewentualne wady decyzji wydanej przez organ pierwszej instancji. Stanowi to realizację wywodzącej się z zasad konstytucyjnych, a także przewidzianej wprost w art. 15 k.p.a. zasady dwuinstancyjności administracyjnej (Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz. Pod red. B. Adamiak, J. Borkowski, Legalis 2021 r.).

Jak wskazuje się w orzecznictwie: *Potwierdzona w art. 15 k.p.a. zasada dwuinstancyjności postępowania administracyjnego daje stronie tego postępowania prawo do dwukrotnego rozpatrzenia, a także rozstrzygnięcia jej sprawy przez dwa organy administracji. Oznacza to, że organ odwoławczy w całości rozpatruje i rozstrzyga sprawę załatwioną decyzją organu pierwszej instancji* (wyrok NSA z 13 października 2020 r., sygn. akt II OSK 1632/20, Legalis nr 2501726).

W odmienny sposób gwarancje wynikające z zasady dwuinstancyjności zapewniane są w sytuacji, gdy organem właściwym do rozpatrzenia sprawy w pierwszej instancji jest organ administracyjny w randze ministra, nad którym, z uwagi na strukturalne ograniczenia administracji publicznej, nie występują organy wyższego stopnia. Wówczas uprawnienie strony do dwukrotnego rozpoznania sprawy administracyjnej realizowane jest w ramach instytucji wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, która uregulowana została w art. 127 § 3 k.p.a. W tym trybie strona niezadowolona z decyzji wydanej przez ministra lub centralny organ administracji rządowej jest uprawniona do zainicjowania przed tym samym organem drugiego postępowania merytorycznego w tej samej sprawie, do którego odpowiednio należy stosować przepisy k.p.a. dotyczące odwołań.

Stosownie do regulacji art. 128 k.p.a.: *Odwołanie nie wymaga szczegółowego uzasadnienia. Wystarczy, jeżeli z odwołania wynika, że strona nie jest zadowolona z wydanej decyzji. (...).*

Według art. 138 § 1 k.p.a. organ odwoławczy, w związku z prowadzonym postępowaniem odwoławczym, może:

- 1) utrzymać w mocy zaskarżoną decyzję; albo
- 2) uchylić zaskarżoną decyzję w całości albo w części i w tym zakresie orzec co do istoty sprawy, albo – uchylając tę decyzję – umorzyć postępowanie pierwszej instancji w całości albo w części; albo
- 3) umorzyć postępowanie odwoławcze.

Jak wskazał NSA w wyroku z 6 maja 2021 r. (sygn. akt I GSK 281/21, Legalis nr 2611211): *Regulacja prawna z art. 138 § 1 pkt 1) i pkt 2) KPA oznacza, że zgodnie z zasadą dwuinstancyjności organ odwoławczy obowiązany jest ponownie rozpoznać i rozstrzygnąć sprawę rozstrzygniętą decyzją organu I instancji. Organ odwoławczy rozpatruje sprawę ponownie merytorycznie w jej całokształcie, co oznacza, że ma obowiązek rozpatrzyć wszystkie żądania strony i ustosunkować się do nich w uzasadnieniu swojej decyzji. Zakres rozstrzygnięcia sprawy administracyjnej decyzją odwoławczą wyznaczony jest zakresem rozstrzygnięcia sprawy decyzją organu I instancji. Organ odwoławczy nie może zmieniać rodzaju sprawy, co oznacza, że w postępowaniu odwoławczym może być rozpoznana i rozstrzygnięta wyłącznie tożsama pod względem podmiotowym i przedmiotowym sprawa, organ odwoławczy nie może również zmieniać zakresu sprawy i nie może orzekać w zakresie innym niż to uczynił przed nim organ pierwszoinstancyjny. Organ odwoławczy, rozpatrując sprawę ponownie co do jej istoty, jest obowiązany usunąć te wadliwości decyzji, których dopuścił się organ I instancji.*

W związku z powyższym, po wpływie do Urzędu Wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, Prezes UTK obowiązany był do powtórnego przeprowadzenia postępowania administracyjnego z Wniosku Przewoźnika.

Zgodnie z dyspozycją przepisu art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym oraz art. 4 ust. 4 rozporządzenia 2018/1795, po wpływie do Urzędu Wniosku RegioJet z 10 czerwca 2021 r. o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia – Wrocław 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 (przewozy realizowane codziennie w częstotliwości równej 9 parom połączeń na dobę) i uzupełnieniu przez Przewoźnika braków o charakterze formalnym, przeprowadzone zostały następujące czynności.

Należy stwierdzić, że 5 sierpnia 2021 r. na stronie internetowej Urzędu (dostęp: <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/17686,Powiadomienie-RegioJet-a-s-o-planowanych-nowych-krajowych-uslugach-pasazerskich-.html>) opublikowana została jawna wersja powiadomienia RegioJet z 10 czerwca 2021 r. o planowanych nowych krajowych usługach pasażerskich na trasie Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny.

Stosownie do art. 4 ust. 4 rozporządzenia 2018/1795, po otrzymaniu wypełnionego formularza powiadomienia, organ regulacyjny powiadamia następujące podmioty:

- a) *każdy właściwy organ, który zawarł umowę o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na tej trasie lub trasie alternatywnej w rozumieniu dyrektywy 2012/34/UE;*
- b) *każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczenia dostępu na mocy art. 11 dyrektywy 2012/34/UE;*
- c) *każde przedsiębiorstwo kolejowe prowadzące przewozy w ramach umowy o świadczenie usług publicznych na trasie nowych kolejowych przewozów pasażerskich lub na trasie alternatywnej.*

Wobec powyższego, pismem Prezesa UTK z 5 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.5.JK) o Wniosku RegioJet powiadomione zostały tzw. podmioty uprawnione, właściwe z uwagi na planowaną trasę nowej usługi Przewoźnika.

Przepis art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym stanowi: *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 wnioski 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.

Należy więc stwierdzić, że termin na wniesienie wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej wynosi jeden miesiąc i rozpoczyna swój bieg, w każdym przypadku indywidualnie, od momentu doręczenia podmiotom uprawnionym jawnej wersji powiadomienia.

Mając na uwadze powyższe przepisy należy odnotować, że 31 sierpnia 2021 r. do Urzędu wpłynęło pismo zarządu województwa opolskiego z 30 sierpnia 2021 r. (znak: DIG-II.8061.33.2021.OB), informujące, że ww. zarząd jest stroną umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym, na której wykonywanie może mieć wpływ Wniosek RegioJet. Powyższy podmiot wskazał dodatkowo, że z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej wystąpi operator właściwej umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym. Ponadto wpłynęły także pisma:

- Ministra Infrastruktury z 3 września 2021 r. (znak: DTK-8.4602.229.2021.BR, data wpływu do Urzędu: 28 września 2021 r.), oraz
- PKP Intercity S.A. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „PKP Intercity” lub „Spółką”, z 7 września 2021 r. (data wpływu do Urzędu: 8 września 2021 r.),
- POLREGIO sp. z o.o. (obecnie: POLREGIO S.A.) z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „POLREGIO”, z 7 września 2021 r. (data wpływu do Urzędu: 9 września 2021 r.),
- Kolei Śląskich sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach, zwana dalej „Kolejami Śląskimi”, z 8 września 2021 r. (znak: KS.TP.743 /09/2021, data wpływu do Urzędu: 9 września 2021 r.),

będące wnioskami o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z Wnioskiem RegioJet.

Zgodnie z powyższym, należało sprawdzić zachowanie miesięcznego terminu na złożenie wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej przez powyższe podmioty uprawnione.

Zgodnie z elektronicznym Urzędowym Poświadczeniem Przedłożenia dokumentu wystawionym przez platformę ePUAP, pismo Prezesa UTK z 5 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.5.JK) zostało doręczone do Ministra Infrastruktury 6 sierpnia 2021 r. Natomiast, zgodnie ze zwrotnym potwierdzeniem odbioru wystawionym przez operatora pocztowego, powyższe pismo Prezesa UTK zostało doręczone do PKP Intercity, POLREGIO oraz Kolei Śląskich 10 sierpnia 2021 r.

Reasumując, termin na przekazanie wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej dla Ministra Infrastruktury mijał 6 września 2021 r., zaś dla PKP Intercity, POLREGIO oraz Kolei Śląskich 10 września 2021 r. Zgodnie z powyższym oraz w myśl art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, wniosek Ministra Infrastruktury o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej nie został złożony z zachowaniem terminu jednego miesiąca od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób. Natomiast wnioski o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej PKP Intercity, POLREGIO i Kolei Śląskich zostały złożone z zachowaniem ustawowego miesięcznego terminu.

W myśl art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, *Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie, w przypadku gdy w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w ust. 4, oceni, że proponowane połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, albo gdy żaden podmiot nie wystąpił o przeprowadzenie takiego badania.*

Natomiast 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.*

Zgodnie z art. 10 ust. 2 zdanie 1 rozporządzenia 2018/1795, 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. Ocena organu regulacyjnego (tu: Prezesa UTK) dotyczy wpływu finansowego netto nowych kolejowych przewozów pasażerskich na umowę o świadczenie usług publicznych. Stosownie do treści art. 10 ust. 3 zdania 2 rozporządzenia 2018/1795: *analiza kosztów i przychodów generowanych w związku*

ze świadczeniem usług objętych umową o świadczenie usług publicznych po pojawieniu się na rynku nowych kolejowych przewozów pasażerskich obejmuje następujące elementy:

- a) zmienność kosztów ponoszonych i przychodów uzyskiwanych przez przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych (w tym, w stosownych przypadkach, wszelkie oszczędności kosztów, takie jak te wynikające z braku wymiany taboru 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).

Zgodnie z treścią art. 10 ust. 5 rozporządzenia 2018/1795, ocena organu regulacyjnego (tu: Prezesa UTK), powinna uwzględniać także:

- 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.

Tak jak już zostało wcześniej wspomniane, organ – w postępowaniu odwoławczym – nie może ograniczać się tylko do kontroli decyzji organu I instancji. Ze względu na obowiązek ponownego merytorycznego rozpoznania i rozstrzygnięcia sprawy administracyjnej, Prezes UTK ponownie przeanalizował wnioski o badanie równowagi ekonomicznej Ministra Infrastruktury, PKP Intercity, POLREGIO oraz Kolei Śląskich.

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

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.

Natomiast zgodnie z elektronicznym Urzędowym Poświadczeniem Przedłożenia dokumentu ePUAP, informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez Wnioskodawcę, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 5 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.5.JK), została doręczona Ministrowi Infrastruktury 6 sierpnia 2021 r.

Należy też zwrócić 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.

Również w art. 11 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE¹ zawarta została regulacja informująca o terminie na złożenie wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej: *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.*

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 wnioski 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.*

Zgodnie więc z powyższymi regulacjami, podmiot uprawniony obowiązany jest do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w terminie jednego miesiąca, licząc od momentu otrzymania informacji o zamiarze świadczenia przewozów pasażerskich.

Minister Infrastruktury otrzymał informację o Wniosku Przewoźnika 6 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. 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.

Pismo zarządu województwa opolskiego z 30 sierpnia 2021 r. (znak: DIG-II.8061.33.2021.OB):

Województwo opolskie posiada status organizatora publicznego transportu zbiorowego, w tym w zakresie transportu kolejowego, na obszarze województwa opolskiego. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym funkcję organizatora publicznego transportu zbiorowego realizuje marszałek województwa. Jednocześnie należy wskazać, że województwo opolskie jest stroną umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym, której operatorem jest POLREGIO, zwaną dalej „umową PSC POLREGIO”.

W ww. piśmie została zwrócona uwaga na możliwe zagrożenie, jakie nowe połączenie RegioJet może powodować na trasie Wrocław Główny – Opole – Gliwice – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej. Zostało również wyszczególnione, że odcinki linii kolejowych pokrywające się z Wnioskiem Przewoźnika charakteryzują się dużym zagęszczeniem ruchu, co może znajdować przełożenie na realizację umowy zawartej pomiędzy województwem opolskim a POLREGIO. Przywołany został też problem ograniczonej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, związany

¹ dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (wersja przekształcona) (Dz. Urz. UE. L 343 z 14 grudnia 2012 r. str. 32), zwana dalej „dyrektywą 2012/34/UE”

z wykonywaniem połączeń przez pociągi dalekobieżne jak również z licznymi pracami remontowo-modernizacyjnymi, realizowanymi przez PKP PLK. W piśmie zarządu województwa opolskiego zwrócono również uwagę na problem związany z możliwym obniżeniem frekwencji podróży, stwierdzając, że podróżni, w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego, mogliby zacząć korzystać z nowych połączeń realizowanych przez Wnioskodawcę.

Na końcu poinformowano, że z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej wystąpi operator właściwej umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym, tj. POLREGIO.

Powyższe pismo nie stanowiło wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Wniosek PKP Intercity z 7 września 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej:

8 września 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek PKP Intercity z 7 września 2021 r., o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowaną usługą przewozu osób RegioJet. Informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez Wnioskodawcę, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 5 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.5.JK) została doręczona Spółce 10 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.

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 Spółki zostały wydane przez Prezesa UTK. W związku z powyższym Prezes UTK ustalił, że PKP Intercity jest przewoźnikiem kolejowym posiadającym podstawowe dokumenty z zakresu transportu kolejowego, umożliwiające wykonywanie kolejowych przewozów osób.

Następnie Prezes UTK sprawdził, czy PKP Intercity jest stroną umowy o świadczenie usług publicznych, której równowaga ekonomiczna mogłaby zostać zagrożona w konsekwencji uruchomienia usługi przez RegioJet. Zgodnie z tym, co ustalili, 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, zwana dalej „Umową Ramową”, 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.

Zgodnie z powyższym, Prezes UTK uznał, że PKP Intercity, w myśl art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym i art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795, jest podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Dlatego też, Prezes UTK poddał wyżej wspomniany wniosek dalszej analizie formalnej oraz merytorycznej.

Zgodnie ze stanowiskiem Spółki, uruchomienie pociągów komercyjnych, kursujących w podobnych godzinach jak pociągi służby publicznej, może prowadzić do pogorszenia wyniku finansowego przewozów o charakterze PSC, których celem jest zapewnienie spójności terytorialnej kraju poprzez oferowanie połączeń regularnego kursowania. W związku z tym PKP Intercity, jako strona Umowy Ramowej, wykonała analizę Wniosku Przewoźnika oraz oszacowała jego wpływ na powyższą Umowę, co zostało dokładnie przedstawione we wniosku Spółki o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

W ww. wniosku PKP Intercity przedstawiła także metodologię obliczeń, dzięki której został oszacowany możliwy wpływ nowych proponowanych połączeń Wnioskodawcy na aktualną Umowę Ramową. Zgodnie ze stanowiskiem Spółki, wynik obliczeń został wyrażony procentowo w odniesieniu do zapisanej w Umowie Ramowej rekompensaty na pokrycie kosztów. W swoim wniosku PKP Intercity oświadczyła, że zakładając podobieństwo przyszłych rozkładów jazdy

do aktualnego, wpływ procentowy na rekompensatę w latach kursowania pociągów Wnioskodawcy jest taki sam, w związku z tym, na podstawie istniejącej Umowy Ramowej, obliczany jest kwotowy wpływ na tę Umowę w każdym roku. Wpływem jest więc wzrost rekompensaty, jaki będzie musiał dopłacić organizator publicznego transportu zbiorowego (tu: Minister Infrastruktury) w związku ze zmniejszeniem przychodu z pociągów służby publicznej w wyniku kursowania pociągów komercyjnych RegioJet.

Zgodnie z informacją Spółki zawartą we wniosku: *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:*

– ~~XXXX~~ zł w roku 2021.

Stanowi to 11,37% planowanej rekompensaty, co oznacza zmniejszenie przychodu w kolejnych latach o:

– ~~XXXX~~ zł w roku 2022,

– ~~XXXX~~ zł w roku 2023,

– ~~XXXX~~ zł w roku 2024,

– ~~XXXX~~ zł w roku 2025,

– ~~XXXX~~ zł w roku 2026,

– ~~XXXX~~ zł w roku 2027,

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

W swoim wniosku PKP Intercity poinformowała dodatkowo, że w związku z możliwym wpływem realizowania nowych usług przez Wnioskodawcę na zmianę cen biletów, przewiduje 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. Spółka zamierza jednak na bieżąco analizować frekwencję zarówno w zagrożonych pociągach własnych, jak również w pociągach konkurencji. Zgodnie ze stanowiskiem PKP Intercity, na podstawie wyników prowadzonych analiz będą podejmowane dalsze działania, np. obniżanie cen biletów na przejazd oraz wprowadzanie promocji na bilety, jednakże zabieg ten może powodować dalsze obniżenie przychodów i będzie się wiązało z koniecznością pokrycia zaistniałego deficytu.

PKP Intercity, wraz z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, przekazała również załączniki:

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

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

Zgodnie z oświadczeniem PKP Intercity zawartym w złożonym wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej: *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*

² Oznaczenie ~~XXXX~~ pokazuje usuniętą treść stanowiącą szczególnie chronione informacje handlowe z punktu widzenia przedsiębiorcy

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.

Prezes UTK przeanalizował informacje przekazane przez Spółkę oraz przyjął stanowisko PKP Intercity w sprawie konieczności zapewnienia poufności określonych informacji zebranych w toku prowadzonego postępowania administracyjnego. Wobec powyższego, Prezes UTK postanowieniem z 21 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.20.PL) ograniczył Przewoźnikowi prawo wglądu do materiału dowodowego sprawy z uwagi na ochronę szczególnie chronionych informacji handlowych Spółki.

Następnie Prezes UTK ponownie przeanalizował przewidywany 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*.

Zgodnie z § 6 ust. 1 Umowy Ramowej: ~~---~~. Natomiast w § 6 ust. 2 określono, że: ~~---~~.

Zgodnie z założeniami dotyczącymi pracy eksploatacyjnej oraz szacowanej wielkości rekompensaty (§ 6 ust. 3 Umowy Ramowej): ~~---~~.

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: ~~---~~.

Zgodnie z założeniami ww. załącznika nr 3, do Umowy Ramowej rekompensata, z tytułu realizacji umowy, obliczana jest odrębnie według następującego wzoru:

~~---~~,

gdzie:

~~---~~.

Każdemu ze wspomnianych wyżej składników całkowitej wysokości rekompensaty wypłacanej z tytułu realizacji umowy poświęcone zostały 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, czyli w okresie planowanego wykonywania usług przez RegioJet, przewidywana jest następująca rekompensata:

Rekompensata na lata 2022 – 2027	
rok	kwota (zł)
2022	---
2023	---
2024	---
2025	---
2026	---
2027	---
razem	---

Łącznie rekompensata na lata 2022 – 2027 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 prezentuje poniższa tabela:

Marża rozsądnego zysku na lata 2022 – 2027	
rok	kwota (zł)
2022	---
2023	---
2024	---
2025	---
2026	---
2027	---
razem	---

Łącznie marża rozsądnego zysku na lata 2022 – 2027 będzie równa kwocie ~~---~~ zł.

Natomiast 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:

Całkowita rekompensata (rekompensata wraz z marżą rozsądnego zysku) na lata 2022 – 2027	
rok	kwota (zł)
2022	---
2023	---
2024	---
2025	---
2026	---
2027	---
razem	---

Łącznie całkowita rekompensata na lata 2022 – 2027 będzie równa kwocie ~~---~~ zł.

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

Zaprezentowane 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).

Z zebranych przez Prezesa UTK danych wynikało, 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:

Planowany pociąg RegioJet, zgodnie z Wnioskiem	Odcinek pokrywający się z planowaną trasą RegioJet (Z → DO)	Nr pociągu PKP Intercity zagrożony planowany m pociągiem RegioJet	Godzina odjazdu (Z)	Godzina przyjazdu (DO)
Warszawa Wschodnia (o. 4:00) – Wrocław Główny (p. 8:56)	Zawiercie – Katowice	54070/1	6:10	6:50
	Katowice – Wrocław Główny	3802/3	6:11	8:35
		3806/7	7:11	9:27
Warszawa Wschodnia (o. 6:00) – Wrocław Główny (p. 10:56)	Warszawa Wschodnia – Katowice	14002/3	6:33 (od 14 marca 6:36)	9:10 (od 14 marca 9:07)
		14000/1	5:40 (od 14 marca 5:41)	8:22 (od 14 marca 8:19)
		1620/1	5:15	9:45
		16150/1	5:55	9:43
	Katowice – Wrocław Główny	4553/2	8:09	10:17
		36000/1	8:45	10:47
	Opole Główne – Wrocław Główny	28102/3	10:15	11:05
		48102/3	10:26	11:18
Warszawa Wschodnia (o. 8:00) – Wrocław Główny (p. 12:56)	Warszawa Wschodnia – Katowice	1450/1	7:20 (od 14 marca 7:15)	10:43 (od 14 marca 10:41)
		14004/5	08:49 (do 13 marca w soboty i niedziele 8:53)	11:35
		1420/1	07:15	10:41
	Zawiercie – Katowice	14100/1	9:52	10:29
	Katowice – Wrocław Główny	35106/7	9:48	11:50
		3700/1	11:12	13:00
	Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny	1624/5	8:20	12:25
Warszawa Wschodnia (o. 10:00) – Wrocław Główny (p. 14:56)	Warszawa Wschodnia – Katowice	56100/1	10:20	13:59
	Zawiercie – Katowice	24100/1	11:09	11:46
	Katowice – Wrocław Główny	3512/3	12:05	14:10
		26101/0	13:08	15:03
	Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny	1626/7	10:15	14:54
Warszawa Wschodnia (o. 12:00) –	Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny	16152/3	11:09	15:40
		1628/9	12:11	16:24

Planowany pociąg RegioJet, zgodnie z Wnioskiem	Odcinek pokrywający się z planowaną trasą RegioJet (Z → DO)	Nr pociągu PKP Intercity zagrożony planowaniem pociągiem RegioJet	Godzina odjazdu (Z)	Godzina przyjazdu (DO)
Wrocław Główny (p. 16:56)	Katowice – Wrocław Główny	3804/5	13:58	16:00
Warszawa Wschodnia (o. 14:00) – Wrocław Główny (p. 18:56)	Warszawa Wschodnia – Katowice	14006/7	13:43	16:20
		1422/3	14:13	17:43
		54100/1	14:40	17:10
	Zawiercie – Wrocław Główny	26102/3	15:21	18:11
	Opole Główne – Wrocław Główny	35150/1	18:28	19:21
		35104/5	17:41	18:28
Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny	17106/7	14:17	19:00	
Warszawa Wschodnia (o. 16:00) – Wrocław Główny (p. 20:56)	Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny	1660/1	15:59	20:20
	Katowice – Wrocław Główny	3700/1	18:15	20:14
		3600/1	19:08	21:01
Warszawa Wschodnia (o. 18:00) – Wrocław Główny (p. 22:56)	Warszawa Wschodnia – Katowice	14008/9	17:45	20:26
		5422/3	18:00	21:31
	Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny	1632/3	18:20	22:59
	Katowice – Wrocław Główny	45170/1	20:13	22:34
		36104/5	20:45	23:06
	Opole Główne – Wrocław Główny	26104/5	21:28	22:20
Warszawa Wschodnia (o. 20:00) – Wrocław Główny (p. 00:56)	Warszawa Wschodnia – Katowice	14102/3	20:41	23:32
	Katowice – Wrocław Główny	48070/1	21:56	00:02
	Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny	2600/1	20:28	00:24 (od 14 marca 00:33)
		16152/3	19:18	23:48
Wrocław Główny (o. 4:00) – Warszawa Wschodnia (p. 8:56)	Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia	6200/1	4:23	8:24
		6150/1	4:23	8:24
		6133/2	4:31	9:36
		4522/3	6:34	9:55

Planowany pociąg RegioJet, zgodnie z Wnioskiem	Odcinek pokrywający się z planowaną trasą RegioJet (Z → DO)	Nr pociągu PKP Intercity zagrożony planowanym pociągiem RegioJet	Godzina odjazdu (Z)	Godzina przyjazdu (DO)
Wrocław Główny (o. 6:00) – Warszawa Wschodnia (p. 10:56)	Wrocław Główny – Opole Główny	63104/5	5:07	5:57
		62104/5	06:11	07:02
	Wrocław Główny – Katowice	54190/1	5:35	8:03
		6300/1	06:37	08:38
	Katowice – Warszawa Wschodnia	41008/9	7:35	10:11
Katowice – Zawiercie	42104	7:21	7:57	
Wrocław Główny (o. 8:00) – Warszawa Wschodnia (p. 12:56)	Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia	6131/0	7:24	11:39
		71106/7	8:52	13:42
	Wrocław Główny – Katowice	7300/1	7:38	9:41
	Wrocław Główny – Opole Główny	53150/1	8:45	9:36
	Katowice – Warszawa Wschodnia	4122/3	10:30	13:50
4500/1		10:52	13:20	
Wrocław Główny (o. 10:00) – Warszawa Wschodnia (p. 14:56)	Wrocław Główny – Zawiercie	62102/3	9:55	12:44
	Wrocław Główny – Opole Główny	83104/5	9:35	10:21
	Katowice – Warszawa Wschodnia	41006/7	11:37	14:14
Wrocław Główny (o. 12:00) – Warszawa Wschodnia (p. 16:56)	Wrocław Główny – Katowice	8305/4	11:40	13:43
		62100/1	12:46	14:39
	Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia	6228/9	12:05	16:10
	Katowice – Warszawa Wschodnia	65100/1	14:14	17:41
Wrocław Główny (o. 14:00) – Warszawa Wschodnia (p. 18:56)	Wrocław Główny – Katowice	5312/3	13:40	15:46
		73000/1	14:52	16:44
	Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia	61152/3	14:06	18:40
		6127/6	13:17	17:52
	Katowice – Warszawa Wschodnia	41004/5	16:12	18:52
Wrocław Główny (o. 16:00) – Warszawa	Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia	6154/5	15:28	19:42
		6123/2	16:59	21:44
		53106/7	15:50	17:53

Planowany pociąg RegioJet, zgodnie z Wnioskiem	Odcinek pokrywający się z planowaną trasą RegioJet (Z → DO)	Nr pociągu PKP Intercity zagrożony planowanymi pociągami RegioJet	Godzina odjazdu (Z)	Godzina przyjazdu (DO)
Wschodnia (p. 20:56)	Wrocław Główny – Katowice	63000/1	16:49	18:58
	Wrocław Główny – Opole Główne	84103/2	16:34	17:25
		82102/3	16:42	17:32
	Katowice – Warszawa Wschodnia	4120/1	17:21	20:45
		41002/3	18:51	21:18
	Katowice – Zawiercie	41100/1	17:28	18:04
Wrocław Główny (o. 18:00) – Warszawa Wschodnia (p. 22:56)	Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia	6121/0	18:45	23:28
		61150/1	18:10	22:12
	Wrocław Główny – Katowice	5452/3	17:34	19:49
		8306/7	18:50	20:46
	Katowice – Warszawa Wschodnia	41000/1	19:44	22:22
Wrocław Główny (o. 20:00) – Warszawa Wschodnia (p. 00:56)	Wrocław Główny – Katowice	8302/3	19:50	21:51
		84101/0	20:50	23:07

gdzie „o.” – odjazd, „p.” – przyjazd.

Zgodnie z analizą przeprowadzoną w odniesieniu do pociągów uruchamianych w 2021 r. można przyjąć, że dla odcinków pokrywających się miał zostać wygenerowany przychód w wysokości $\times\text{--}\times$ zł. Natomiast uruchomienie przez RegioJet nowej usługi może spowodować zmniejszenie zakładanego przychodu o kwotę $\times\text{--}\times$ zł.

W związku z tym, że wniosek PKP Intercity dotyczył przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej wpływu uruchomienia nowej usługi RegioJet na Umowę Ramową, wyżej przedstawiony spadek przychodów należy odnieść do wielkości rekompensaty przewidzianej w ww. umowie. Należy również dodać, że na dzień przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej w postępowaniu zakończonym wydaniem Decyzji nie funkcjonowały 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. Dlatego też zakładając, 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 PKP Intercity należy pomnożyć przez liczbę lat (rozkładów jazdy pociągów), kiedy ma być uruchamiana usługa RegioJet. Tym samym powyższą kwotę $\times\text{--}\times$ zł należy pomnożyć przez 5. W następstwie wykonania powyższego działania uzyskany zostanie wynik w wysokości $\times\text{--}\times$ zł, który będzie przedstawiał szacowany sumaryczny spadek przychodów, jakich może spodziewać się PKP Intercity w następstwie uruchamiania usługi przez Wnioskodawcę. Dopiero zestawienie powyższej kwoty, tj. $\times\text{--}\times$ zł, z wielkością rekompensaty przewidzianą w Umowie Ramowej pozwoli ocenić skalę wpływu uruchomienia nowej usługi RegioJet na ww. umowę.

W związku z tym kwotę $\times\text{--}\times$ zł należy odnieść do kwoty:

1. $\times\text{--}\times$ zł, co odpowiada szacowanej wielkości rekompensaty na pokrycie kosztów; oraz

2. ~~2,78~~ 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 2,78% rekompensaty przewidzianej w Umowie Ramowej na pokrycie kosztów; oraz
2. spodziewany spadek przychodów w następstwie uruchomienia nowej usługi RegioJet może stanowić 1,94% 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 Spółkę. Zgodnie z tym stanowiskiem, skoro w roku 2021 (jako roku bazowym do wyliczeń PKP Intercity), w przypadku, gdyby RegioJet uruchamiał usługę już w tym rocznym rozkładzie jazdy pociągów, spodziewane jest zmniejszenie przychodów generowanych przez pociągi tego przewoźnika o 11,37% (stosunek spadku przychodów PKP Intercity wobec wysokości rekompensaty w roku 2021, tj. odpowiednio kwoty ~~2,78~~ zł wobec kwoty ~~2,78~~ zł) to w związku z tym w kolejnych latach należy zestawiać ze sobą wspomnianą wielkość procentową z przewidzianą wielkością rekompensaty na dany rok Umowy Ramowej. Tym samym, zgodnie z danymi dotyczącymi spodziewanego wpływu usług RegioJet na połączenia służby publicznej realizowane przez PKP Intercity, zmniejszenie przychodu w kolejnych latach, zgodnie z poniższą tabelą, szacuje się na kwoty:

Zmniejszenie przychodu w latach 2022 – 2027 w związku z planowanym nowym połączeniem RegioJet	
rok	kwota (zł)
2022 (21 dni)	2,78
2023	2,78
2024 (366 dni)	2,78
2025	2,78
2026	2,78
2027 (344 dni)	2,78
razem	2,78

co razem wyniesie ~~2,78~~ zł w całym okresie w wyniku uruchomienia pociągów konkurencyjnych.

Powyższe 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. Dodatkowo PKP Intercity zauważyła, że dla lat 2022 – 2027 przewidziano inne (wyższe) wartości rekompensat dla PKP Intercity niż w roku 2021 i z tego względu szacowane wpływy w każdym roku nie są identyczne.

W związku z powyższym Prezes UTK odniósł się do regulacji przewidzianych 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, w tym załączniku nr 1, zwanym 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 stosunku 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.

Należy również zauważyć, 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 postojów (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 ta została wyrażona za pomocą map, określających siatkę połączeń, gdzie każdy kolor oznacza inną wartość liczby realizowanych połączeń.

Również 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 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 zakończyłby 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.

Informacje zawarte w Planie transportowym potwierdzają, 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. Konsekwencją tego będą ograniczenia możliwości trasowania pociągów przez PKP PLK na odcinku miasta Warszawa, a w szczególności na odcinkach Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia. Zmniejszenie dostępnej zdolności przepustowej będzie miało wpływ na każdego potencjalnego przewoźnika kolejowego planującego uruchamianie połączeń kolejowych z uwzględnieniem postojów handlowych zlokalizowanych w Warszawie, również na RegioJet czy na PKP Intercity. Jednocześnie zakończenie prac modernizacyjnych na Warszawskim Węźle Kolejowym ma dać przewoźnikom kolejowym gwarancje na zwiększenie dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, co w przyszłości 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.

Tak jak wcześniej zostało wspomniane: *Analiza odnosi się do umowy o świadczenie usług publicznych jako całości, a nie do poszczególnych usług wykonywanych na jej podstawie, w całym okresie jej obowiązywania* (art. 10 ust. 2 zdanie 1 rozporządzenia 2018/1795).

W związku z powyższym przeprowadzana przez organ regulacyjny analiza odnosi się do całości umowy, której równowaga ekonomiczna, w następstwie uruchomienia usługi komercyjnej, może zostać zagrożona, a nie wobec konkretnych usług realizowanych na podstawie kontraktu służby publicznej.

Umowa Ramowa pomiędzy PKP Intercity a Ministrem Infrastruktury została zawarta na lata 2021 – 2030, dlatego wymagane było zestawienie wpływu nowej usługi RegioJet do całości Umowy Ramowej. Niemniej jednak, bez względu na przyjęty wariant analizy badania równowagi ekonomicznej (stałej wielkości spodziewanego zmniejszenia przychodów w kolejnych latach bądź 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, a także umów rocznych zawieranych na jej podstawie w okresie wykonywania przewozów przez Przewoźnika.

Prezes UTK zwrócił również uwagę na obustronne relacje pomiędzy Umową Ramową a każdą umową roczną oraz na 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 związku z powyższym, w umowach rocznych na dany rok określane 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, które zostały zaplanowane w umowie rocznej na rok 2021. Tak więc rok 2021 był rokiem bazowym dla przeprowadzenia analizy wpływu nowej usługi RegioJet na połączenia realizowane w oparciu o Umowę Ramową. W analizie przyjęto również założenie utrzymania oferty służby publicznej na co najmniej dotychczasowym poziomie. Nie jest jednak 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. Należy zauważyć, że w Umowie Ramowej zawarto regulacje umożliwiające dokonanie modyfikacji pierwotnie założonej pracy eksploatacyjnej/przewozowej. Ponadto Plan transportowy również przewiduje konieczność zatrzymania rozwoju oferty pasażerskiej przygotowywanej przez Ministra Infrastruktury w latach, w których będzie realizowana modernizacja Warszawskiego Węzła Kolejowego. W związku z tym, skoro spodziewana sytuacja w zakresie dostępności zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej 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 takiej częstotliwości i wymiarze, o jaką wnioskuje RegioJet.

Reasumując, dostarczone przez PKP Intercity informacje, a następnie ich analiza oraz ocena przeprowadzona przez Prezesa UTK, pozwoliły przyjąć, że w następstwie uruchomienia nowej usługi przez Przewoźnika zagrożona zostanie równowaga ekonomiczna Umowy Ramowej. W związku z tym Prezes UTK ocenił, że w wyniku uruchomienia nowego połączenia przez RegioJet wystąpi istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które PKP Intercity świadczy w ramach Umowy Ramowej, oraz na koszty netto dla właściwego organu (tu: Ministra Infrastruktury), który zawarł ww. umowę.

Wniosek POLREGIO z 7 września 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej:

Jak wcześniej zostało wspomniane, 9 września 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem poczty elektronicznej, wniosek POLREGIO z 7 września 2021 r., o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowaną usługą przewozu osób RegioJet, zwany dalej również „wnioskiem z 7 września 2021 r.”.

Informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez Wnioskodawcę, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 5 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.5.JK), została doręczona POLREGIO 10 sierpnia 2021 r. W związku z tym Prezes UTK stwierdził, że wniosek POLREGIO o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej został złożony z zachowaniem terminu jednego miesiąca na dokonanie czynności, przewidzianego przepisami prawa.

Następnie Prezes UTK przeanalizował status POLREGIO uprawniający ten podmiot do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Zgodnie z informacjami, którymi Prezes UTK dysponuje z urzędu, POLREGIO jest podmiotem sektora transportu kolejowego posiadającym licencję nr L/085/2020, 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 POLREGIO został wydany jednolity certyfikat bezpieczeństwa nr PL1020210197 ważny od 1 grudnia 2021 r. do 1 grudnia 2026 r., potwierdzający akceptację przyjętego przez przedsiębiorstwo kolejowe systemu zarządzania bezpieczeństwem w tym regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo w celu spełniania konkretnych wymagań w zakresie bezpiecznego wykonywania przewozów na danej sieci, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi. Wszystkie wskazane powyżej dokumenty POLREGIO zostały wydane przez Prezesa UTK. Z tego względu Prezes UTK ustalił, że POLREGIO jest przewoźnikiem kolejowym posiadającym podstawowe dokumenty z zakresu transportu kolejowego, umożliwiające wykonywanie kolejowych przewozów osób.

Kolejno Prezes UTK przeanalizował warunek spełniania przez POLREGIO wymagania w zakresie bycia stroną umowy o świadczenie usług publicznych, której równowaga ekonomiczna mogłaby zostać zagrożona w następstwie uruchomienia usługi przez RegioJet. W tym celu Prezes UTK ustalił, że POLREGIO jest stroną m.in. umowy PSC POLREGIO.

Na podstawie zawartego w załączniku nr 1 umowy PSC POLREGIO schematu linii komunikacyjnych, a także rozkładu jazdy pociągów, ujętego w załączniku nr 2 do umowy PSC POLREGIO, określających stacje początkowe oraz końcowe wykonywania przewozów przez POLREGIO można 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. POLREGIO jest przewoźnikiem kolejowym, będącym jednocześnie operatorem umowy o świadczenie usług publicznych, która przewiduje wykonywanie połączeń pasażerskich w tym samym terminie co Przewoźnik oraz na odcinku pokrywającym się z planowanym uruchamianiem usługi przez RegioJet. Zgodnie z powyższym należało uznać, że złożony przez POLREGIO wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej powinien podlegać dalszej analizie formalnej oraz merytorycznej.

POLREGIO w swoim wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 7 września 2021 r. poinformowała: *POLREGIO sp. z o.o. realizuje przewozy pasażerskie na podstawie umów o świadczenie usług publicznych zawartych z właściwymi organizatorami (tj. Urzędami Marszałkowskimi województw: śląskiego, opolskiego i dolnośląskiego) na odcinkach linii kolejowej nr 132 zbieżnych z trasą planowanego nowego połączenia kolejowego:*

- *na odcinku Gliwice – granica województwa (Błotnica Strzelecka) – organizatorem przewozów jest Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego,*
- *na odcinku granica województwa (Błotnica Strzelecka) – granica województwa (Lipki) – organizatorem przewozów jest Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego,*
- *na odcinku granica województwa (Lipki) – Wrocław Główny – organizatorem przewozów jest Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego.*

Przewozy realizowane są w kilku relacjach na ciągu komunikacyjnym E30, tj.:



- *Opole Główne – Gliwice (w obu kierunkach),*
- *Racibórz/ Kędzierzyn-Koźle/ Opole Główne – Brzeg/ Wrocław Główny (w obu kierunkach).*

Ponadto POLREGIO oświadczyła, że uruchomienie planowanej nowej usługi przez Wnioskodawcę może stanowić zagrożenie dla równowagi ekonomicznej umowy PSC POLREGIO.

POLREGIO w swoim wniosku z 7 września 2021 r. zwróciła również uwagę na charakterystykę linii kolejowej nr 132, którą świadczy usługi w ramach umowy PSC POLREGIO, jak również przy wykorzystaniu której zamierza


realizować przewozy Przewoźnik: Linia nr 132 charakteryzuje się znacznym natężeniem ruchu kolejowego zarówno dla pociągów pasażerskich obsługiwanych przez POLREGIO sp. z o.o. i PKP Intercity S.A. oraz częściowo przez Koleje Dolnośląskie na odcinku Wrocław Główny – Wrocław Brochów, a także przez przewoźników towarowych. Przedłużające się prace remontowe i modernizacyjne linii prowadzone przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.) w wielu lokalizacjach powodują duże trudności w uzyskaniu właściwej przepustowości linii kolejowej, co w konsekwencji powoduje utrudnienia w trasowaniu pociągów POLREGIO. Z informacji uzyskanych od zarządcy infrastruktury kolejowej wynika, że przynajmniej do roku 2023 będzie wyłączony z ruchu jeden tor na odcinku Opole Główne – Opole Zachodnie, a prędkość jazdy po drugim torze zostanie ograniczona do 20 km/h. Spowoduje to znaczne utrudnienia w ruchu pociągów, tym bardziej, że odcinek ten jest wspólny również dla pociągów relacji Nysa – Opole Główne linią nr 287. W ocenie Spółki zakres prac modernizacyjnych i naprawczych realizowanych na szeroką skalę przez zarządcę infrastruktury kolejowej na liniach kolejowych uniemożliwia przyjęcie do realizacji nowych przewozów i może wiązać się z ograniczoną możliwością uruchomienia wszystkich planowanych pociągów o charakterze służby publicznej. Dodatkowym aspektem jest wspomniane wcześniej obciążenie linii. Ograniczona przepustowość linii powoduje utrudnienia w trasowaniu pociągów POLREGIO przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, z uwagi na pierwszeństwo trasowania pociągów wyższej kategorii. Uruchamianie pociągów Spółki „PKP Intercity” w krótkich odstępach czasowych powoduje, że w godzinach szczytu przewozowego oferta przedstawiana naszym podróżnym nie jest optymalna. Z dużą dozą prawdopodobieństwa można przyjąć, że uruchomienie dodatkowych 9 par pociągów przez RegioJet a.s. na tak obciążonej linii (zwłaszcza odcinek Wrocław – Opole) może spowodować jeszcze większe trudności w trasowaniu pociągów.


Dla potwierdzenia swojego stanowiska POLREGIO przedstawiła wykres odbywającego się codziennie ruchu pociągów na odcinku Opole Główne – Wrocław Główny w terminie od 12 grudnia 2021 r. do 10 grudnia 2022 r.

Dodatkowo POLREGIO poinformowała, że obowiązująca umowa PSC POLREGIO zakłada możliwość . Ponadto POLREGIO . Uruchomienie nowych kolejowych przewozów pasażerskich przez RegioJet może zaburzyć realizację ww. planów POLREGIO.

POLREGIO we wniosku z 7 września 2021 r. zwróciła również uwagę na kwestię spodziewanego wpływu nowej usługi RegioJet na rentowność usług realizowanych w ramach umowy PSC POLREGIO. POLREGIO przedstawiła szczegółowe dane dotyczące wartości przychodów uzyskiwanych przez tego przewoźnika w pociągach, których rozkład jazdy jest zbliżony do wskazanych we Wniosku Przewoźnika. Według danych zaprezentowanych przez POLREGIO uruchamianie pociągów na odcinkach:

- Brzeg – Gliwice;
- Wrocław Główny – Opole Główne;
- Wrocław – Kędzierzyn Koźle;
- Wrocław Główny – Racibórz;
- Opole Główne – Gliwice;
- Racibórz – Wrocław Główny;
- Kędzierzyn Koźle – Wrocław Główny;
- Opole Główne – Wrocław Główny;
- Nysa – Wrocław Główny;
- Gliwice – Opole Główne;
- Gliwice – Opole Zachodnie;

pozwała rocznie uzyskać przychody, w ramach obowiązującej umowy PSC POLREGIO, w wysokości odpowiadającej kwocie  zł.

POLREGIO powyższe ustalił na podstawie badania frekwencji podróżnych, przeprowadzone we wskazanych pociągach w latach 2019 – 2020. Jednocześnie ww. przewoźnik poinformował, że na linii nr 132, na odcinku Gliwice – Wrocław, w roku 2019 POLREGIO odnotowała przychody w wysokości  zł.

Jako załącznik do wniosku z 7 września 2021 r. POLREGIO dołączyła także oświadczenie dotyczące występowania informacji stanowiących szczególnie chronione informacje handlowe oraz załączyła wersję jawną powyższego wniosku.

Prezes UTK pismem z 4 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.14.PP) wezwał POLREGIO do przedstawienia dodatkowych informacji w zakresie dotyczącym:

1. prognoz ekonomicznych i finansowych wskazujących spodziewany wpływ uruchomienia nowej usługi RegioJet na połączenia realizowane przez POLREGIO, wraz z metodyką obliczeń;
2. występowania w umowie PSC POLREGIO, której stroną jest POLREGIO, a której równowaga ekonomiczna może zostać zagrożona w następstwie uruchomienia nowych kolejowych przewozów pasażerskich przez RegioJet, szczególnie chronionych informacji handlowych;
3. sprecyzowania stanowiska na temat występowania w zgłoszonym wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej szczególnie chronionych informacji handlowych wraz z uzasadnieniem zaproponowanego wyłączenia szczególnie chronionych informacji handlowych;
4. spójności i kompletności oświadczenia POLREGIO w zakresie dotyczącym występowania w dokumentacji szczególnie chronionych informacji handlowych;
5. spodziewanych dla POLREGIO efektów uruchomienia przez RegioJet nowej usługi, w tym:
 - a) zmiany kosztów ponoszonych i przychodów uzyskiwanych przez POLREGIO (w tym również, w stosownych przypadkach, informacji na temat potencjalnych oszczędności kosztów, takich jak tych wynikających z braku wymiany taboru osiągającego koniec okresu użytkowania lub niezastępowania pracowników, których umowa się kończy);
 - b) możliwości wygenerowania nowych potoków podróży przez proponowane kolejowe przewozy pasażerskie RegioJet w sieci objętej umową o świadczenie usług publicznych (np. poprzez doprowadzanie pasażerów, którzy mogą być zainteresowani połączeniem z usługą regionalną objętą umową PSC POLREGIO);
 - c) konkurencyjnych reakcji POLREGIO w związku z planowanym uruchomieniem nowych kolejowych przewozów pasażerskich RegioJet;
 - d) spodziewanego wpływu uruchomienia przez RegioJet planowanej nowej usługi kolejowego przewozu pasażerskiego na odpowiednie inwestycje POLREGIO, w tym w odniesieniu do taboru kolejowego;
 - e) szacowanego skutku uruchomienia przez RegioJet planowanej nowej usługi kolejowego przewozu pasażerskiego na wyniki i jakość kolejowych przewozów osób.

POLREGIO pismem z 23 listopada 2021 r. (znak: (znak: PBH1 w.713.29.2021) przedstawiła dodatkowe dane dotyczące wyliczeń zawartych we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 7 września 2021 r.

Ponadto ww. podmiot, w uzupełnieniu złożonego wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 7 września 2021 r., stwierdził m.in., że z uwagi na brak informacji dotyczącej taryfy biletowej RegioJet nie jest w stanie oszacować dokładnego, spodziewanego wpływu na obowiązującą umowę PSC POLREGIO. Ponadto POLREGIO poinformowała, że: *w relacji Wrocław – Opole przewozy pasażerskie realizowane są wspólnie ze Spółką PKP Intercity, dlatego też nie posiadamy wiedzy historycznej, która mogłaby posłużyć w celu opracowania tego rodzaju analiz. Informacja mówiąca o tym, że spadek przewozów o 50 % może oznaczać zmniejszenie liczby podróży o ~~200~~ osób i utratę wpływów w wysokości około ~~200~~ zł stanowi dla Spółki prognozowaną wielkość – wskazującą przewidywany wpływ uruchomienia nowych połączeń komercyjnych na połączenia uruchamiane w ramach służby publicznej (zakładana wielkość tego wpływu realnie może być inna).* POLREGIO ponownie wskazała, że w jej ocenie w ramach wskazanych powyżej połączeń, w następstwie uruchomienia nowych połączeń przez Wnioskodawcę, możliwy jest spadek przychodów w wysokości ~~200~~ zł, tj. 50 % kwoty ~~200~~ zł (rocznie).

POLREGIO nie uzasadniła jednak, na jakiej podstawie przyjęła założenie o możliwej utracie 50% wysokości potencjalnych przychodów generowanych przez wskazane powyżej pociągi uruchamiane na podstawie umowy PSC POLREGIO.

Dodatkowo POLREGIO przedstawiła informacje dotyczące:

- uzupełnienia dotychczasowego stanowiska w zakresie występowania szczególnie chronionych informacji handlowych we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej; oraz
- konieczności zachowania poufności całości umowy PSC POLREGIO, wraz ze wskazanymi załącznikami.

Prezes UTK przeanalizował informacje przekazane przez POLREGIO w sprawie konieczności zapewnienia poufności określonych informacji zebranych w toku prowadzonego postępowania administracyjnego. Wobec powyższego, Prezes UTK postanowieniem z 21 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.20.PL) ograniczył Przewoźnikowi prawo wglądu do materiału dowodowego sprawy z uwagi na ochronę szczególnie chronionych informacji handlowych POLREGIO.

Po zgromadzeniu wszystkich niezbędnych informacji w sprawie Prezes UTK przeanalizował spodziewany wpływ usługi Przewoźnika na umowę PSC POLREGIO, której stroną jest POLREGIO. Zasadne było więc zweryfikowanie

w szczególności postanowień dotyczących zasad finansowania przewozów ujętych w punkcie 6 umowy PSC POLREGIO zatytułowanym *Finansowanie Przewozów*. Podpunkt 6.1.1 umowy PSC POLREGIO przewiduje, że: ~~§~~–~~§~~.

Załącznik nr 6 do umowy PSC POLREGIO zatytułowany: *Szacowane łączne nakłady finansowe na realizację przewozów oraz całkowita praca eksploatacyjna wraz z wykazem wartości rocznej pracy eksploatacyjnej przypadającej na okresy rozliczeniowe*, zawiera wzór zestawienia tabelarycznego w zakresie wskazanym w tytule, dla każdego okresu rozliczeniowego. Został opracowany również wzór zestawienia dla każdego okresu rozliczeniowego w zakresie:

- planowanej pracy eksploatacyjnej,
- przychodów (w ujęciu globalnym oraz szczegółowym),
- kosztów (w ujęciu globalnym oraz szczegółowym),
- wyników,
- rozsądnego zysku,
- kwoty należnej operatorowi umowy PSC POLREGIO.

Przywołana w stanowisku POLREGIO wielkość ~~§~~–~~§~~ zł odpowiada całkowitym kosztom netto, jakie powinien pokryć właściwy organizator publicznego transportu zbiorowego w związku z realizacją umowy PSC POLREGIO przez jej operatora.

Łączna wielkość nakładów finansowych, jakie powinien pokryć organizator publicznego transportu zbiorowego, stanowi sumę kwot przewidzianych w konkretnych rocznych rozkładach jazdy pociągów, tj.:

Roczny rozkład jazdy:	kwota (zł)
2020/2021	§ – §
2021/2022	§ – §
2022/2023	§ – §
2023/2024	§ – §
2024/2025	§ – §
2025/2026	§ – §
2026/2027	§ – §
2027/2028	§ – §
2028/2029	§ – §
2029/2030	§ – §
razem	§ – §

Jednocześnie w umowie PSC POLREGIO przedstawiony został sposób postępowania w sytuacji, gdyby koszty przewidziane na pokrycie rekompensaty wzrosły ponad wartość pierwotnie założoną przez strony ww. umowy. Zgodnie z podpunktem 6.1.3 umowy PSC POLREGIO: ~~§~~–~~§~~.

Wysokość planowanej rekompensaty, w związku z realizacją przewozów, jest obliczana według założeń opisanych w załączniku nr 7 do umowy PSC POLREGIO zatytułowanym *Zasady i sposób ustalania Rekompensaty*. Zgodnie z punktem 1 tego załącznika: ~~§~~–~~§~~.

Koszty, które ponosi POLREGIO w związku z realizacją umowy PSC POLREGIO, zostały wyszczególnione w punkcie 2.1. załącznika nr 7 do ww. umowy. Natomiast źródła przychodów POLREGIO, w związku ze świadczeniem usług na podstawie ww. umowy, zostały szczegółowo opisane w punkcie 2.2. załącznika nr 7 do umowy PSC POLREGIO. Pojęcia rozsądnego zysku oraz premii za efektywność zostały opisane w punktach 2.3 i 2.4 załącznika nr 7 do umowy PSC POLREGIO.

Zgodnie z informacjami przekazanymi przez POLREGIO we wniosku z 7 września 2021 r. ustalono, że uruchamianie połączeń w ramach usługi RegioJet może oddziaływać, w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., na następujące pociągi POLREGIO:

Relacja pociągów RegioJet	Nr pociągu POLREGIO	Godzina odjazdu	Godzina przyjazdu
Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny	46202	6:15	8:45
	46407	7:49	9:54
	46605	8:52	12:36
	66447	13:53	14:56
	46413	14:58	17:09
	60605	17:46	19:31
	46208	18:32	21:09
	46215	20:49	22:58
	46325	7:04	8:11
	46327	8:52	9:58
	46329	11:23	12:43
	46331	12:47	14:01
	46335	15:30	16:37
	46337	16:30	17:37
	46339	18:30	19:47
Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia	64322	5:00	6:45
	66302	6:18	7:44
	66304	7:43	8:49
	64402	10:00	11:56
	64204	11:54	14:29
	64206	14:27	17:28
	66306	15:55	17:01
	64410	17:47	19:54
	66310	20:55	21:58
	64326	9:00	10:07
	64328	11:15	12:22
	64330	12:45	13:52
	64336	16:45	17:52
	64338	19:09	19:51
64340	20:21	21:45	

gdzie przewozy POLREGIO są realizowane na odcinkach Opole Główne – Gliwice – Opole Główne oraz Opole Główne – Wrocław – Opole Główne, pokrywając się z planowaną nową usługą Wnioskodawcy.

Wykazane pociągi miały być uruchamiane w latach 2021 – 2022, a także planowane jest ich dalsze wykorzystywanie przez POLREGIO w latach kolejnych, pokrywających się m.in. z okresem wykonywania przewozów przez RegioJet. Zakładając, że POLREGIO będzie uruchamiała pociągi w kolejnych latach dokładnie w ww. godzinach, należy zwrócić uwagę na następujące parametry usług POLREGIO.

Po pierwsze, różnica dotycząca usług POLREGIO z planowaną nową usługą Przewoźnika odnosi się do charakteru realizowanych przewozów. POLREGIO realizuje przewozy wojewódzkie i międzywojewódzkie (pomiędzy województwami śląskim, opolskim a dolnośląskim), gdzie średni czas podróży trwa od 1 godziny (np. pociąg nr 66310 – 1 godzina 3 minuty) do blisko 4 godzin (np. pociąg nr 46605 – 3 godziny 54 minuty). Natomiast RegioJet zakłada wykonywanie przewozów o charakterze dalekobieżnym, przebiegającym przez województwa: mazowieckie, łódzkie, śląskie, opolskie oraz dolnośląskie. Szacowany przez Wnioskodawcę czas przejazdu, w ramach nowej usługi, ma wynosić 4 godziny 56 minut. Z tego względu należy zauważyć, że RegioJet planuje wykonywać przewozy należące do segmentu usług o charakterze dalekobieżnym, gdzie średni czas podróży w każdym przypadku (planowej realizacji usługi) trwałby blisko 5 godzin. Usługa Przewoźnika zapewniłaby przede wszystkim bezpośrednie połączenia pomiędzy większymi stacjami tj. Wrocław Główny, Opole Główny, Gliwice, Katowice, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna czy też Warszawa Zachodnia. Nie można wykluczyć, że część pasażerów skorzystałaby z usług RegioJet również w krótszych relacjach np. Wrocław Główny – Opole Główny czy Gliwice – Katowice. Natomiast należy także zauważyć, że pociągi wyprawiane przez POLREGIO zapewniają połączenia, gdzie stacjami początkowymi/końcowymi usług są te niewymienione w projekcie rozkładu jazdy pociągów RegioJet np. Racibórz, Kędzierzyn Koźle, Nysa czy Częstochowa. W zakresie tych stacji zatrzymania, w przypadku woli odbycia przez podróżnych bezpośredniego przejazdu ze stacji początkowej/do stacji końcowej, pociągi RegioJet nie będą mogły stanowić konkurencji z racji innych postojów handlowych oraz trasy przejazdu. Podsumowując, mimo występowania zbieżnych odcinków wykonywania przejazdów przez pociągi Wnioskodawcy oraz POLREGIO, są to dwie różnorodne usługi ukierunkowane na zaspokajanie różnych potrzeb podróżnych.

Zgodnie ze stanowiskiem POLREGIO zawartym we wniosku z 7 września 2021 r., dla odcinków pokrywających się może zostać wygenerowany przychód w wysokości $\text{X} \text{--} \text{X}$ zł rocznie, co w uproszczeniu dla całego okresu planowanego wykonywania usługi przez Przewoźnika może oznaczać łączny przychód w wysokości $\text{X} \text{--} \text{X}$ zł (kwota rocznego przychodu $\text{X} \text{--} \text{X}$ zł pomnożona przez 5 lat usługi RegioJet). W ocenie POLREGIO 50% spodziewanych przychodów z pokrywających się odcinków wspólnych dla POLREGIO i RegioJet, tj. kwota $\text{X} \text{--} \text{X}$ zł, może być zagrożone. Powyższe pozwala zatem przyjąć, że operator umowy PSC POLREGIO dopuszcza sytuację, w której uruchomienie nowych usług RegioJet pozbawi POLREGIO połowy dotychczasowych przychodów uzyskiwanych na odcinkach Opole Główny – Gliwice – Opole Główny oraz Opole Główny – Wrocław Główny – Opole Główny.

Biorąc pod uwagę różnice parametrów usług oferowanych przez POLREGIO w ramach umowy PSC POLREGIO, jak również wskazanych we Wniosku Przewoźnika, nie sposób w pełni przychylić się do argumentacji POLREGIO, według której połowa dotychczasowych przychodów uzyskiwanych przez tego przewoźnika zostanie przejęta przez RegioJet. Na powyższe stanowisko mają wpływ przede wszystkim: planowane godziny uruchamiania pociągów, jak również pełne relacje, w ramach których mają być oferowane usługi obu przewoźników kolejowych oraz pośrednie postoje handlowe.

Mimo to, Prezes UTK przeanalizował całkowitą wielkość przychodów, które w ocenie POLREGIO są zagrożone w sytuacji uruchamiania nowych usług przez Wnioskodawcę (tj. 50% dotychczas uzyskiwanych rocznych przychodów POLREGIO).

W związku z tym, w sytuacji wykonywania przewozów przez RegioJet, POLREGIO może odnotowywać przychody pomniejszone o kwotę $\text{X} \text{--} \text{X}$ rocznie, co w ujęciu 5 lat wykonywania przewozów pasażerskich przez Przewoźnika stanowiłoby sumaryczną wartość równą $\text{X} \text{--} \text{X}$ zł.

Następnie powyższa kwota, tj. $\text{X} \text{--} \text{X}$ zł, została zestawiona z wielkością rekompensaty przewidzianą w umowie PSC POLREGIO, tj. $\text{X} \text{--} \text{X}$ zł, by możliwe było ocenienie skali wpływu uruchomienia nowej usługi Przewoźnika na ww. umowę.

Zestawienie ze sobą powyższych kwot pozwala stwierdzić, że spodziewany spadek przychodów w następstwie uruchomienia nowej usługi Wnioskodawcy, w wymiarze maksymalnym, tj. takim, gdzie RegioJet przejęłaby 50% dotychczas uzyskiwanych przychodów POLREGIO, może stanowić 0,77% rekompensaty, przewidzianej w umowie PSC POLREGIO, na pokrycie kosztów.

W związku z wątpliwościami dotyczącymi deklarowanego pozbawienia POLREGIO 50% dotychczasowych wpływów, uzyskiwanych na odcinkach wspólnych dla ww. przewoźnika i RegioJet, Prezes UTK przeprowadził dodatkową symulację wpływu, w warunkach, gdzie roczne przychody POLREGIO miałyby zmniejszyć się o 40%, 25% oraz o 10%. Powyższe przedstawia tabela poniżej:

Analizowany % spadku rocznych przychodów POLREGIO	kwota rocznego spadku przychodów POLREGIO	kwota spadku przychodów POLREGIO w całym okresie trwania nowej usługi RegioJet (pomnożone przez 5 lat)
50%	✂--✂ zł	✂--✂ zł
40%	✂--✂ zł	✂--✂ zł
25%	✂--✂ zł	✂--✂ zł
10%	✂--✂ zł	✂--✂ zł

Natomiast przychód POLREGIO (w stosunku rocznym równym ✂--✂ zł oraz w stosunku 5 lat trwania nowej usługi RegioJet równym ✂--✂ zł), przy ewentualnym 50%, 40%, 25% oraz 10% spadku przychodów w następstwie uruchomienia nowej usługi RegioJet, przedstawia tabela poniżej:

Analizowany % spadku rocznych przychodów POLREGIO	kwota rocznego przychodu POLREGIO uwzględniając % spadku przychodu w następstwie uruchomienia nowej usługi RegioJet	kwota przychodów POLREGIO w całym okresie trwania nowej usługi RegioJet (pomnożone przez 5 lat) uwzględniając % spadku przychodu w następstwie uruchomienia nowej usługi RegioJet
50%	✂--✂ zł	✂--✂ zł
40%	✂--✂ zł	✂--✂ zł
25%	✂--✂ zł	✂--✂ zł
10%	✂--✂ zł	✂--✂ zł

Poniższa tabela przedstawia zestawienie kwot całkowitego możliwego spadku przychodu POLREGIO (w całym okresie trwania nowej usługi Przewoźnika) z rekompensatą zawartą w umowie PSC POLREGIO:

Analizowany % spadku rocznych przychodów POLREGIO	Kwota spadku przychodów POLREGIO w całym okresie trwania nowej usługi RegioJet (pomnożone razy 5 lat)	Stosunek kwoty spadku przychodów POLREGIO w całym okresie trwania nowej usługi RegioJet (pomnożone przez 5 lat) do rekompensaty zawartej w umowie PSC POLREGIO (rekompensata = ✂--✂ zł)
50%	✂--✂ zł	0,77%
40%	✂--✂ zł	0,61%
25%	✂--✂ zł	0,38%
10%	✂--✂ zł	0,15%

Po dokonanej przez Prezesa UTK szczegółowej analizie nie sposób zgodzić się ze stanowiskiem POLREGIO, zgodnie z którym nowa usługa przewozów z Wniosku RegioJet wpłynie negatywnie na umowę PSC POLREGIO. Zgodnie

z brzmieniem art. 10 zdanie drugie ust. 1 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.*

Kluczowa w tej sprawie jest szacowana wysokość ewentualnego spadku przychodów/wzrostu rekompensaty. Zgodnie z przeprowadzonym przez Prezesa UTK badaniem wpływu nowej usługi Przewoźnika na umowę PSC POLREGIO, nie można uznać 0,77% spadku rekompensaty jako istotnego negatywnego wpływu na całość umowy PSC POLREGIO. Spodziewany spadek przychodów operatora umowy POLREGIO może generować następstwa w postaci modyfikacji sposobu i zakresu wykonywania przewozów wskazanych w tejże umowie w kolejnych latach jej obowiązywania lub zwiększenie całkowitych kosztów netto przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego. Należy jednak zwrócić uwagę, że bez względu na to, ilu potencjalnych podróźnych zdecyduje się zrezygnować z usług POLREGIO i w miejsce ich skorzystać z połączeń RegioJet, w żadnym przypadku nie wystąpi istotny negatywny wpływ na umowę PSC POLREGIO.

W powyższej analizie przyjęto założenie utrzymania oferty służby publicznej na co najmniej dotychczasowym poziomie w latach kolejnych obowiązywania umowy (nie uwzględniono wariantu poszerzenia pracy eksploatacyjnej, o której wspomniała POLREGIO, z racji tego, że nie są obecnie znane ustalenia w tym zakresie). Powyższe wynika z tego, że samodzielną decyzję w tym zakresie może podjąć organizator publicznego transportu zbiorowego, w zakresie transportu kolejowego, na terenie województwa opolskiego. Należy zauważyć, że w umowie PSC POLREGIO znajdują się postanowienia przewidujące możliwość modyfikacji pierwotnie założonej pracy eksploatacyjnej/przewozowej.

Podsumowując, po analizie dostarczonych przez POLREGIO informacji przeprowadzonej przez Prezesa UTK, nie można przyjąć, że w następstwie uruchomienia nowej usługi przez Wnioskodawcę zagrożona zostanie umowa PSC POLREGIO. Prezes UTK ocenił, że w wyniku uruchomienia nowego połączenia przez Przewoźnika nie wystąpi istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które realizuje POLREGIO lub na koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę PSC POLREGIO.

Wniosek Kolei Śląskich z 8 września 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej:

Należy wskazać, że 9 września 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem poczty elektronicznej, wniosek Kolei Śląskich z 8 września 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowaną usługą przewozu osób RegioJet, zwany dalej również „wnioskiem z 8 września 2021r.”.

Informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez Przewoźnika, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 5 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.5.JK), została doręczona Kolejom Śląskim 10 sierpnia 2021 r. W związku z tym Prezes UTK stwierdził, że wniosek Kolei Śląskich 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 Kolei Śląskich uprawniający ten podmiot do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Zgodnie z informacjami, którymi Prezes UTK dysponuje z urzędu, Koleje Śląskie są podmiotem sektora transportu kolejowego posiadającym licencję nr L/041/2017, 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 Kolei Śląskich został wydany jednolity certyfikat bezpieczeństwa nr PL1020210029 ważny od 1 kwietnia 2021 r. do 1 kwietnia 2026 r., potwierdzający akceptację przyjętego przez przedsiębiorstwo kolejowe systemu zarządzania bezpieczeństwem w tym regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo w celu spełniania konkretnych wymagań w zakresie bezpiecznego wykonywania przewozów na danej sieci, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi. Wszystkie wskazane powyżej dokumenty Kolei Śląskich zostały wydane przez Prezesa UTK. Z tego względu Prezes UTK ustalił, że Koleje Śląskie są przewoźnikiem kolejowym posiadającym podstawowe dokumenty z zakresu transportu kolejowego, umożliwiające wykonywanie kolejowych przewozów osób.

W dalszej kolejności Prezes UTK zwrócił uwagę na spełnianie przez Koleje Śląskie wymagania w zakresie bycia stroną umowy o świadczenie usług publicznych, której równowaga ekonomiczna mogłaby zostać zagrożona w następstwie uruchomienia usługi przez RegioJet. W tym celu Prezes UTK ustalił, że ww. przewoźnik kolejowy jest stroną m.in. umowy nr 2892/KT/2015 o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie województwa śląskiego w okresie od 1 stycznia 2016 r.

do 31 grudnia 2030 r., zawartej z Urzędem Marszałkowskim Województwa Śląskiego, zwanej dalej „umową PSC Kolei Śląskich”.

Zawarty w załączniku nr 1 porozumienia wykonawczego nr 6 na rok 2021 oraz porozumienia wykonawczego nr 7 na rok 2022 do umowy PSC Kolei Śląskich rozkład jazdy, w tym stacje początkowe oraz końcowe wykonywania przewozów przez Koleje Śląskie pozwalają 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. Koleje Śląskie są przewoźnikiem kolejowym, będącym jednocześnie operatorem umowy o świadczenie usług publicznych, która przewiduje wykonywanie połączeń pasażerskich w tym samym terminie co Przewoźnik oraz na odcinku pokrywającym się z planowanym uruchamianiem usługi przez Wnioskodawcę. Z tego względu należało uznać, że zgłoszony przez Koleje Śląskie wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej powinien podlegać dalszej analizie formalnej oraz merytorycznej.

We wniosku z 8 września 2021 r. zostało wskazane, że: *Koleje Śląskie Sp. z o.o. realizują przewozy pasażerskie na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, zawartej z organizatorem transportu, tj. Urzędem Marszałkowskim Województwa Śląskiego na odcinkach linii kolejowej nr 1 i nr 137, zbieżnych z trasą planowanego nowego połączenia kolejowego na odcinku Gliwice – Zawiercie. W opinii Spółki uruchomienie dodatkowego połączenia kolejowego na linii kolejowej nr 1 i 137, będzie miało negatywny wpływ na równowagę ekonomiczną, obowiązującej Umowy nr 2892/KT/2015 o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie województwa śląskiego w okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2030 r., zawartej z Urzędem Marszałkowskim Województwa Śląskiego.*

Ponadto Koleje Śląskie we wniosku z 8 września 2021 r. zwróciły również uwagę na sytuację na infrastrukturze kolejowej: *Linia nr 1 charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu kolejowego dla pociągów pasażerskich obsługiwanych przez Spółkę Koleje Śląskie, PKP Intercity S.A., POLREGIO sp. z o.o. oraz przewoźników towarowych, natomiast na linii nr 137 w znacznej częstotliwości kursują pociągi Spółki Kolei Śląskich i PKP Intercity S.A. Prowadzone przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., prace remontowe i modernizacyjne na linii nr 1 powodują duże trudności w uzyskaniu optymalnej przepustowości linii kolejowej, czego konsekwencją są utrudnienia w trasowaniu pociągów Kolei Śląskich, gdyż priorytetem jest przydzielanie tras PKP Intercity. Z informacji jakie można pozyskać na stronie internetowej PKP PLK S.A. wynika, że od rozkładu jazdy 2022/2023 rozpocznie się modernizacja linii kolejowej nr 1 na odcinku Sosnowiec Główny – Katowice Zawodzie. Koleje Śląskie stwierdziły również, bazując na dotychczasowych doświadczeniach z zakresu remontów i modernizacji linii kolejowych, iż można się spodziewać, że w przypadku powyżej planowanej modernizacji, odnotowany zostanie drastyczny spadek liczby przejeżdżających pociągów (odcinek jednotorowy). W ocenie Kolei Śląskich: *Uruchomienie każdej dodatkowej pary pociągów będzie problematyczne i negatywnie wpłynie na ofertę istniejących połączeń. Należy mieć również na względzie, że PKP PLK S.A. planuje wielką modernizację węzła kolejowego Katowice.**

Podsumowując ww. przewoźnik kolejowy wskazał, że: *W takiej sytuacji nawet istniejące połączenia są realnie zagrożone redukcją. Polityka każdego przewoźnika różni się od siebie i często sprzeczne interesy handlowe, mogą zaważyć bardzo niekorzystnie na połączeniach lokalnych, a priorytetyzacja połączeń dalekobieżnych skazuje pociągi osobowe na spychanie w rejonu mniej korzystnych godzin przejazdów, o ile w ogóle przepustowość pozwoli na ich przetrasowanie. Mając na uwadze prowadzone prace modernizacyjne należy zauważyć, że przyjęcie do kursowania nowych pociągów, może spowodować konieczność dokonania znaczących, niekorzystnych zmian w ofercie przewozowej Kolei Śląskich, w tym odwołania i skrócenia połączeń, realizowanych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych. Biorąc pod uwagę dużą liczbę planowanych przez Spółkę RegioJet kursów na odcinku Gliwice – Zawiercie (9 par pociągów) oraz zbliżony do aglomeracyjnego charakter postojów, które dodatkowo będą pokrywać się ze stacjami zatrzymań pociągów przyspieszonych Spółki Koleje Śląskie pomiędzy Katowicami, a Zawierciem (na stacjach Katowice, Sosnowiec Główny, Dąbrowa Górnicza i Zawiercie) uważamy, że wpłynie to znacząco na zmniejszenie liczby podróżnych korzystających z naszych usług.*

Koleje Śląskie negatywnie oceniły również pojawienie się dodatkowych pociągów na odcinku Gliwice – Zawiercie, gdzie realizowane są połączenia o charakterze aglomeracyjnym: *Koleje Śląskie jako przewoźnik obsługujący ruch regionalny stanowi kręgosłup komunikacyjny a wdrożone rozwiązania taryfowo-biletowe integrują komunikację w aglomeracji. Jednym z podjętych działań wieńczących prace w tym zakresie jest podpisanie Porozumienia pomiędzy Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią, Województwem Śląskim, Kolejami Śląskimi oraz POLREGIO w sprawie rozszerzenia obowiązującego na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, mającego na celu ułatwienie mieszkańcom województwa śląskiego korzystania z komunikacji różnymi środkami transportu publicznego, z wykorzystaniem sieci i infrastruktury oraz możliwości przewozowych operatorów. Wdrożone rozwiązania zapewniają możliwość korzystania podróżnym z taryfy pozaszczytowej ze zniżką do 20%. Bilety sieciowe dają prawo na podróżowanie po całym województwie śląskim zarówno pociągami Kolei Śląskich, jak i komunikacją ZTM bez ograniczeń oraz pociągami POLREGIO od grudnia br. Wprowadzone rozwiązania i świadczone usługi przez operatorów stanowią istotną koszty ponoszone z tego tytułu. Mając na uwadze oczekiwania społeczne i kierując się dobrem pasażera związani jesteśmy odnawianą umową z POLREGIO na wzajemne*

świadczenie usług kolejowych, w zakres których wchodzi między innymi wzajemna sprzedaż oraz honorowanie biletów. W przypadku przejazdów na liniach, na których uruchamiane są pociągi osobowe jednego z Przewoźników w oparciu o umowę z organizatorem kolejowego publicznego transportu zbiorowego w województwie śląskim lub małopolskim, odprawy osób dokonuje się na przejazd pociągiem danego przewoźnika zgodnie z jego Taryfą, Regulaminem i Cennikiem. W stanie obecnym na obszarze obsługiwanym przez Koleje Śląskie, pomimo, że POLREGIO uruchamia ~~☒--☒~~. Ponadto Koleje Śląskie jako przewoźnik uczestniczy we wdrożonym projekcie Wspólny Bilet. Dzięki tej usłudze podróżni mogą kupić jeden bilet na całą podróż, a jego cena jest wyliczona w oparciu o jedną zupełnie nową taryfę.

Koleje Śląskie, bazując na danych za rok 2020, poinformowały, że w związku z uruchomieniem nowej usługi RegioJet, dla relacji Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia przewidują:

- spadek liczby podróżnych na odcinku Gliwice – Zawiercie o ~~☒--☒~~%,
- wartość utraconych przychodów na poziomie ~~☒--☒~~ zł rocznie.

Pismem z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.13.PP) Prezes UTK wezwał Koleje Śląskie m.in. do przedstawienia dodatkowych informacji w związku ze złożonym wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w zakresie uzupełnienia prognoz ekonomicznych i finansowych, spodziewanych skutków uruchomienia nowej usługi RegioJet dla umowy PSC Kolei Śląskich, jak również stanowiska dotyczącego występowania w dokumentacji szczególnie chronionych informacji handlowych.

Koleje Śląskie przekazały 17 listopada 2021 r., za pośrednictwem poczty elektronicznej, dodatkowe informacje w sprawie, w zakresie wskazanym w piśmie Prezesa UTK z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.13.PP), w postaci:

1. uzupełnionego wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, datowanego na 16 listopada 2021 r.;
2. pisma Kolei Śląskich z 16 listopada 2021 r. (znak: KS.TP.896/11/2021) informującego o występowaniu w dokumentacji szczególnie chronionych informacji handlowych;
3. kopii jawnej wersji umowy PSC Kolei Śląskich;
4. projektu pierwszej korekty harmonogramu zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023, przygotowanego przez PKP PLK.

Część informacji zawartych w ww. piśmie (oraz załącznikach) Kolei Śląskich o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej została oznaczona jako niepodlegająca udostępnieniu podmiotom trzecim, w tym Wnioskodawcy.

Prezes UTK przeanalizował informacje przekazane przez Koleje Śląskie w sprawie konieczności zapewnienia poufności określonych informacji zebranych w toku prowadzonego postępowania administracyjnego. Wobec powyższego, Prezes UTK postanowieniem z 21 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.20.PL) ograniczył Przewoźnikowi prawo wglądu do materiału dowodowego sprawy z uwagi na ochronę szczególnie chronionych informacji handlowych Kolei Śląskich.

Koleje Śląskie w przekazanych 17 listopada 2021 r. informacjach przedłożyły również zaktualizowane dane finansowe, określające spodziewany wpływ uruchomienia nowej usługi RegioJet: *Z uwagi na fakt, iż RegioJet nie posiada zunifikowanej taryfy km oraz nie udostępnił informacji nt. cen biletów, które miałyby obowiązywać w relacji Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny przedmiotowa prognoza została opracowana w oparciu o dostępne dane, czyli o liczbę oraz godziny kursowania pociągów, o których otwarty dostęp wnioskuje RegioJet a.s. Rozpatrzono scenariusz, w którym Koleje Śląskie zmuszone zostają do wycofania ze swojej oferty przewozowej dziewięciu par pociągów, w których miejsce pojawić miałyby się pociągi czeskiego przewoźnika. Fundamentem wyliczeń utraconych przychodów jest wartość dotycząca przychodów z linii komunikacyjnej S1 (Gliwice- Częstochowa) za rok 2020 to jest kwota ~~☒--☒~~ zł. Na powyższą wartość składają się:*

- Przychody ze sprzedaży biletów w kwocie ~~☒--☒~~ zł,
- Rekompensata z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego w kwocie ~~☒--☒~~ zł,
- Dotacja do ulg ustawowych na kwotę ~~☒--☒~~ zł.

Ponieważ pociągi RegioJet miałyby kursować po fragmencie linii S1 (t.j. na odcinku Gliwice – Zawiercie) należałoby powyższe wartości, które odnoszą się do pełnej relacji (Gliwice – Częstochowa) odpowiednio pomniejszyć, tak aby docelowe wartości stanowiły reprezentatywne porównanie dla zestawienia utraconych przychodów z tytułu uruchomienia usługi przez RegioJet.

Koleje Śląskie przedstawiły również wyliczenia obrazujące:

- wartość dotacji organizatora publicznego transportu zbiorowego na obszarze województwa śląskiego dla odcinka Gliwice – Zawiercie za rok 2020 (rok bazowy dla wyliczeń) – $\text{---} \text{---} \text{---} \text{zł}$;
- udział przychodów odcinka Gliwice – Zawiercie w roku bazowym – $\text{---} \text{---} \text{---} \%$;
- wysokość przychodów z biletów dla odcinka Gliwice – Zawiercie w roku bazowym: $\text{---} \text{---} \text{---} \text{zł} \times \text{---} \text{---} \text{---} \% \approx \text{---} \text{---} \text{---} \text{zł}$;
- wartość dotacji przedmiotowej z Ministerstwa Infrastruktury w związku ze stosowaniem ulg ustawowych: $\text{---} \text{---} \text{---} \text{zł} \times \text{---} \text{---} \text{---} \% \approx \text{---} \text{---} \text{---} \text{zł}$;
- łączną wartość przychodów dla odcinka Gliwice – Zawiercie: $\text{---} \text{---} \text{---} + \text{---} \text{---} \text{---} + \text{---} \text{---} \text{---} = \text{---} \text{---} \text{---} \text{zł}$.

W ocenie Prezesa UTK powyższe wyliczenia należało uzupełnić o łączną wartość przychodów dla odcinka Gliwice – Zawiercie bez dotacji przedmiotowej z Ministerstwa Infrastruktury (roczna), która wyniosłaby: $\text{---} \text{---} \text{---} \text{zł} + \text{---} \text{---} \text{---} \text{zł} = \text{---} \text{---} \text{---} \text{zł}$.

Następnie Koleje Śląskie poinformowały, że: *Dysponując wiedzą, że 18 pociągów Kolei Śląskich miałyby zostać zastąpione pociągami RegioJet możemy oszacować o ile zmniejszona zostanie rekompensata z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego wg poniższego wzoru:*

*Szacunek utraconej rekompensaty = sumaryczna dzienna praca eksploatacyjna zastąpionych pociągów KŚ * 365 dni * stawka rekompensaty za pockm ($\text{---} \text{---} \text{---}$).*

Zgodnie z informacją przekazaną przez Koleje Śląskie, praca eksploatacyjna pojazdów, uruchamianych w zakresie godzin i odcinków wspólnych, bazując na danych roku bazowym, wyniosła:

Nr pociągu	Praca eksploat. (pockm)	Relacja
40606	115,352	Gliwice - Częstochowa
40614	115,352	Gliwice - Częstochowa
40812	35,553	Gliwice - Sosnowiec Główny
40708	70,870	Gliwice - Zawiercie
40626	115,352	Gliwice - Częstochowa
40718	70,870	Gliwice - Zawiercie
40722	52,201	Gliwice - Dąbrowa Górnicza Ząbkowice
40638	115,352	Gliwice - Częstochowa
40642	115,352	Gliwice - Częstochowa
40753	70,870	Zawiercie - Gliwice
40657	115,352	Częstochowa - Gliwice
40861	26,719	Katowice - Gliwice
40669	115,352	Częstochowa - Gliwice
40869	26,719	Katowice - Gliwice
40769	70,870	Zawiercie - Gliwice
40683	115,352	Częstochowa - Gliwice
40689	115,352	Częstochowa - Gliwice
40691	115,352	Częstochowa - Gliwice

razem 1578,192

Natomiast wysokość rocznej utraconej rekompensaty wyniosłaby: 1 578,192 [pocmk] x 365 dni x --- zł = --- zł.

Zatem, w przypadku utrzymania pracy przewozowej i stawki za pociągokilometr w okresie planowanych przewozów wykonywanych przez RegioJet, wysokość utraconej rekompensaty wyniosłaby: --- zł x 5 (lat) = --- zł.

Również związane z uruchomieniem usług Wnioskodawcy ograniczenie liczby połączeń przez Koleje Śląskie miałyby bezpośredni wpływ na przychody uzyskiwane z tytułu sprzedanych biletów, jak również innych składników finansowych, takich jak wysokość dotacji przedmiotowej w związku ze stosowaniem ulg ustawowych. Obniżenie wpływów Kolei Śląskich ze sprzedaży biletów uzasadniałoby konieczność zwiększenia rekompensaty wypłacanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Koleje Śląskie przedstawiły także wyliczenia wskazujące na udział zagrożonych pociągów w zakresie przychodów ze sprzedanych biletów oraz w liczbie przewiezionych pasażerów, na tle wszystkich pociągów, które kursują w relacji Gliwice – Zawiercie, Gliwice – Katowice, Gliwice – Sosnowiec Główny, Gliwice – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice w okresie 2020 r. W rezultacie otrzymano następujące udziały ww. pociągów:

- w przychodzie ze sprzedanych biletów: --- %,
- w liczbie przewiezionych pasażerów: --- %.

Tym samym utracone przychody ze sprzedaży biletów oraz dotacji do ulg ustawowych wyniosłyby: --- zł x --- % = --- zł.

Zgodnie z wyjaśnieniem Kolei Śląskich, ostatnia z ww. wielkości powinna zostać skorygowana o zmianę w taryfie biletowej, która nastąpiła w 2021 r. i skutkowałą podwyżką cen biletów o średnio 12,5%. W związku z tym należało dodatkowo kwotę --- zł pomnożyć przez 112,5%, w efekcie czego uzyskano wynik odpowiadający --- zł.

Podsumowując wszystkie wyliczenia, należy stwierdzić, że utracone przychody Kolei Śląskich wyniosłyby rocznie: --- zł + --- zł = --- zł.

W ujęciu 5 lat odpowiadałoby to zatem: --- zł x 5 lat = --- zł.

Po zgromadzeniu wszystkich niezbędnych informacji w sprawie, Prezes UTK przeanalizował spodziewany wpływ usługi Przewoźnika na umowę PSC Kolei Śląskich. Należało dlatego zweryfikować w szczególności postanowienia dotyczące zasad finansowania przewozów ujętych w § 3 umowy PSC Kolei Śląskich zatytułowanym *Rekompensata usług i sposób rozliczania umowy*. W § 3 ust. 2 ww. umowy przewiduje się, że: --- .

Zgodnie z obowiązującymi w umowie PSC Kolei Śląskich postanowieniami, co roku zawierane jest porozumienie wykonawcze określające wysokość rekompensaty, jaka może zostać wykorzystana na realizację zadań. Wzór porozumienia wykonawczego w § 3 pkt 1.1. i pkt 1.2. stanowi, że:

--- .

Zgodnie z przekazaniem stanowiskiem Kolei Śląskich, Prezes UTK oszacował, że uruchamianie połączeń w ramach usługi RegioJet może oddziaływać na poniższe pociągi Kolei Śląskich:

1. uruchamiane na linii komunikacyjnej S1/S41 Częstochowa – Zawiercie – Katowice – Gliwice (odjazd z Zawiercia w kierunku Gliwic, gdzie wspólny fragment we wszystkich pociągach dotyczy odcinka Katowice – Gliwice) o godz.: 00:40, 04:24, 05:19, 05:49, 05:54, 06:19, 06:44, 06:49, 07:04, 07:19, 07:44, 07:49, 08:04, 08:19, 08:44, 08:49, 09:04, 09:19, 09:49, 09:54, 10:19, 10:49, 10:54, 11:19, 11:49, 11:54, 12:24, 12:54, 13:24, 13:44, 13:54, 14:04, 14:24, 14:44, 14:54, 15:04, 15:24, 15:44, 15:54, 16:04, 16:24, 16:44, 16:54, 17:04, 17:54, 18:24, 18:54, 19:24, 19:54, 20:24, 20:54, 21:24, 21:54, 22:44 i 23:24;
2. uruchamiane na linii komunikacyjnej S1/S41 Gliwice – Katowice – Zawiercie – Częstochowa (odjazd z Gliwic w kierunku Zawiercia, gdzie wspólny fragment we wszystkich pociągach dotyczy odcinka Gliwice – Katowice) o godz.: 04:10, 04:40, 05:10, 05:30, 05:50, 06:10, 06:30, 06:50, 07:10, 07:30, 07:50, 08:40, 08:50, 09:10, 09:40, 10:10, 10:40, 11:10, 11:40, 12:10, 12:40, 13:10, 13:30, 13:40, 13:50, 14:10, 14:30, 14:40, 14:50, 15:10, 15:30, 15:40, 15:50, 16:10, 16:30, 16:40, 16:50, 17:10, 17:40, 18:10, 18:40, 19:00, 19:40, 20:10, 20:40, 21:40, 21:10, 22:10 i 23:10.

Część przywołanych powyżej pociągów Kolei Śląskich realizuje przejazdy, gdzie wspólny odcinek wykracza poza Katowice – Gliwice – Katowice i zamiast tego częścią wspólną dla usług Kolei Śląskich i Wnioskodawcy jest odcinek Zawiercie – Gliwice – Zawiercie (32 pary połączeń).

Pociągi Kolei Śląskich realizują postoje handlowe na stacjach: Gliwice, Zabrze, Ruda Śląska, Ruda Chebzie, Świętochłowice, Chorzów Batory, Katowice Załęże, Katowice, Katowice Zawodzie, Katowice Szopienice Południowe, Sosnowiec Główny, Będzin, Będzin Miasto, Będzin Ksawera, Dąbrowa Górnicza, Dąbrowa Górnicza Gołonóg, Dąbrowa

Górnicza Ząbkowice, Dąbrowa Górnicza Sikorka, Chruszczobród, Wiesiołka, Łazy i Zawiercie. Natomiast przejazd pomiędzy stacjami Gliwice – Katowice szacunkowo zajmuje czas około 28 minut.

Wskazane powyżej pociągi miały być uruchamiane w latach 2021 – 2022, a także planowane jest ich dalsze wykorzystywanie przez Koleje Śląskie w kolejnych latach, pokrywających się m.in. z okresem wykonywania przewozów przez RegioJet. Nie można jednak określić, czy w kolejnych latach pociągi Kolei Śląskich będą kursowały dokładnie o wskazanych powyżej godzinach, z racji obowiązujących przepisów dotyczących opracowywania projektu rozkładu jazdy pociągów oraz wnioskowania o przydzielenie i wykorzystanie zdolności przepustowej. W istocie nie można wykluczyć sytuacji, gdzie w przyszłych rozkładach jazdy pociągów pojazdy Kolei Śląskich będą uruchamiane o innych porach niż wskazane powyżej.

W związku z analizą przeprowadzoną w odniesieniu do wskazanych pociągów Kolei Śląskich przyjęto, że dla odcinków pokrywających się może zostać wygenerowany przychód w wysokości $\text{X} \text{--} \text{X} \text{ zł}$ ($\text{X} \text{--} \text{X} \text{ zł}$ bez dotacji przedmiotowych z Ministerstwa Infrastruktury z tytułu stosowania ulg ustawowych) rocznie, z czego w następstwie uruchomienia usług przez Przewoźnika odnotowano by spadek na poziomie $\text{X} \text{--} \text{X} \text{ zł}$ rocznie. W perspektywie całego okresu planowanego wykonywania usługi przez RegioJet może oznaczać to łączny utracony przychód w wysokości $\text{X} \text{--} \text{X} \text{ zł}$.

Zestawienie powyższej kwoty, tj. $\text{X} \text{--} \text{X} \text{ zł}$, z wielkością rekompensaty przewidzianą w umowie PSC Kolei Śląskich, tj. $\text{X} \text{--} \text{X} \text{ zł}$, pozwoli ocenić skalę wpływu uruchomienia nowej usługi RegioJet na ww. umowę.

Spodziewany spadek przychodów, w następstwie uruchomienia nowej usługi Wnioskodawcy, może stanowić 4,7% rekompensaty zaplanowanej w umowie PSC Kolei Śląskich, przewidzianej na pokrycie kosztów realizacji usług.

Spodziewany spadek przychodów operatora umowy PSC Kolei Śląskich może generować następstwa w postaci modyfikacji sposobu i zakresu wykonywania przewozów wskazanych w tejże umowie w kolejnych latach jej obowiązywania lub zwiększenie 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. Jednocześnie kluczowa w tej sprawie jest szacowana wysokość ewentualnego spadku przychodów/wzrostu rekompensaty.

W ocenie Prezesa UTK spodziewany wpływ uruchomienia planowanych usług RegioJet na rentowność usług, które przedsiębiorstwo kolejowe świadczy w ramach umowy o świadczenie usług publicznych oraz koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, należy uznać za istotnie negatywny.

Tym samym należy stwierdzić, że uruchomienie nowej usługi RegioJet może skutkować zagrożeniem równowagi ekonomicznej obowiązującej umowy PSC Kolei Śląskich.

W powyższej analizie przyjęto założenie utrzymania oferty służby publicznej na co najmniej dotychczasowym poziomie w latach kolejnych obowiązywania umowy. Mając na względzie również podnoszony przez Koleje Śląskie argument dotyczący dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, można spodziewać się również wariantu polegającego na maksymalnym ograniczeniu oferty przewozowej w czasie trwania prac modernizacyjnych. Naturalną konsekwencją ograniczenia możliwości przejazdu pociągów (np. ruch po jednym torze) może być eliminacja części połączeń (na czas trwania prac) z rozkładu jazdy pociągów. W miejsce niewyprawianych pociągów może zostać natomiast uruchomiona zastępcza komunikacja autobusowa. Prezes UTK zwrócił uwagę również na ten aspekt i uznał, że przyznanie RegioJet otwartego dostępu mogłoby spowodować dodatkowe utrudnienia w prowadzeniu ruchu pociągów, m.in. Kolei Śląskich, na obszarze województwa śląskiego.

Prezes UTK zwrócił uwagę zarówno na częstotliwość połączeń uruchamianych przez Koleje Śląskie z tymi, których wyprawianie planuje RegioJet, jak również wskazane postoje handlowe przez obu przewoźników kolejowych. Planowa usługa Przewoźnika zakłada kursowanie pociągów w wymiarze 9 par dziennie, uruchamianych w odstępach 2-godzinnych, gdzie duże zagęszczenie postojów handlowych występuje na obszarze aglomeracji górnośląskiej. Pomimo planowanego uruchamiania połączeń przez RegioJet w relacji Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny aż 7 z 14 postojów znajduje się na obszarze województwa śląskiego. Zestawiając ze sobą częstotliwość planowanej usługi Przewoźnika z liczbą postojów handlowych na obszarze województwa śląskiego należy odnotować, że na tym odcinku usługa RegioJet nabiera cech przewozów aglomeracyjnych, zapewniając mieszkańcom Górnego Śląska możliwość przemieszczania się pomiędzy postojami handlowymi, zlokalizowanymi na odcinku Zawiercie – Gliwice.

Podsumowując, po przeprowadzonej analizie Prezes UTK uznał, że w wyniku uruchomienia nowego połączenia przez RegioJet wystąpi istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które realizują Koleje Śląskie, co miałyby również następstwo w zwiększeniu kosztów netto dla właściwego organu, który zawarł umowę o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.

W postępowaniu zakończonym Decyzją Prezesa UTK z 4 lipca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.PL) wpłynęły również stanowiska PKP PLK z 23 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.216.2021) oraz z 4 marca 2022 r.

(znak: IDRR.611.64.2022), dotyczące możliwości trasowania pociągów RegioJet. Zostały one ponownie przeanalizowane przez Prezesa UTK pod względem wpływu nowych proponowanych kolejowych przewozów pasażerskich na sytuację dotyczącą teraźniejszych oraz przyszłych rozkładów jazdy pociągów.

Stanowisko PKP PLK z 23 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.216.2021) oraz z 4 marca 2022 r. (znak: IDRR.611.64.2022) dotyczące możliwości trasowania pociągów RegioJet:

W piśmie z 23 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.216.2021) PKP PLK przedstawiła informacje dotyczące planowanego uruchomienia przez RegioJet nowej usługi kolejowych przewozów pasażerskich na trasie Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia, zgodnie z parametrami wskazanymi we Wniosku.

PKP PLK zauważyła, że na podstawie analizy obowiązującego i nowego rozkładu jazdy 2021/2022 nie ma możliwości wytrasowania pociągów RegioJet, zgodnie z rozkładem jazdy zawartym we Wniosku Przewoźnika, bez zmiany pociągów PKP Intercity, POLREGIO oraz Kolei Śląskich. 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 Wrocław Główny – Opole Główne, Zabrze – Katowice, Katowice – Zawiercie oraz Grodzisk Mazowiecki – Warszawa Wschodnia.

W odniesieniu do zagadnienia dostępności zdolności przepustowej, PKP PLK poinformowała, że: *Wykorzystanie zdolności przepustowej dla trasy Wrocław Gł. – Warszawa Wsch. Na bazie obowiązującego rozkładu jazdy wynosi odpowiednio dla odcinków:*

1. *Wrocław Gł. – Opole Gł. – 46%;*
2. *Opole Gł. – Gliwice – 57%;*
3. *Gliwice – Katowice – 56%;*
4. *Katowice – Zawiercie – 56%;*
5. *Zawiercie – Grodzisk Maz. – 35%;*
6. *Grodzisk Mazowiecki – Warszawa Wschodnia – 59%.*

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

W ocenie PKP PLK wytrasowanie pociągów RegioJet wiązałoby się dodatkowo z koniecznością przesunięcia tras pociągów PKP Intercity, POLREGIO i Kolei Śląskich oraz innych przewoźników kolejowych.

Jednocześnie ww. zarządca infrastruktury kolejowej poinformował, że: *W okresie do 11 grudnia 2027 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) *W latach 2022 - 2023 na linii nr 135 nastąpi ograniczenie przepustowości stacji Gliwice Łabędy wraz ze szlakiem Gliwice Łabędy – Pyskowice;*
- 5) *W 2023 roku na linii nr 137 planowane jest zamknięcie toru szlakowego nr 2 szlaku podg. Szobiszowice – Gliwice Łabędy;*
- 6) *W latach 2022 – 2024 wystąpią utrudnienia w prowadzeniu ruchu pociągów na szlaku Sosnowiec Główny – Katowice Zawodzie oraz na stacji Sosnowiec Główny;*
- 7) *W latach 2024 – 2026 wystąpią utrudnienia w prowadzeniu ruchu pociągów na szlaku Będzin - Sosnowiec Główny, na stacji Będzin oraz na szlaku Dąbrowa Górnicza – Będzin;*
- 8) *W okresie 2022 – 2026 utrudnienia w prowadzeniu ruchu pociągów będą miały jednocześnie miejsca na stacjach: Katowice Zawodzie, Katowice i Katowice Ligota, a także na szlakach przyległych do tych stacji;*

- 9) *Na etapie planowania są prace na liniach nr 132 i 137 aczkolwiek obecnie brak jest możliwości wskazania terminów ich realizacji.*
- 10) *Ponadto zgodnie z dokumentem Spółki „Zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040” w fazie planowania do realizacji są następujące inwestycje:*
- 1) *Dostosowanie wrocławskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T;*
 - 2) *Poprawa parametrów linii 132 na odcinku Bytom Bobrek – Opole Groszowice wraz z modernizacją węzła Opole oraz budową linii Pyskowitz Miasto – Pyskowitz;*
 - 3) *Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska etap IIA: linia E 30 stacja Gliwice Łabędy;*
 - 4) *Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska etap III: linia E 30 na odcinku Chorzów Batory – Gliwice;*
 - 5) *Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska etap IIB: linia E 30 na odcinku Katowice – Chorzów Batory;*
 - 6) *Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Zawiercie – Będzin;*
 - 7) *Modernizacja linii kolejowej nr. 4 – Centralna Magistrala Kolejowa – etap II;*
 - 8) *Poprawa przepustowości na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Skierniewice;*
 - 9) *Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia - etap II.*

Należy uwzględnić że zgodnie z listą zamierzeń inwestycyjnych istnieje możliwość realizacji różnych prac modernizacyjnych jak i rozbudowy infrastruktury kolejowej na obszarze największych węzłów kolejowych.

PKP PLK w piśmie z 4 marca 2022 r. (znak: IDRR.611.64.2022) uzupełniła swoje dotychczasowe stanowisko i wskazała, że: *Zdolność przepustowa linii kolejowych w Spółce obliczana jest przy pomocy wewnętrznie użytkowanego 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. (...).*

Natomiast odnośnie materiałów źródłowych dla planowanych przez PKP PLK prac modernizacyjnych, ww. zarządca infrastruktury wskazał: *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-udostepniania-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/rozwoj/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.*

PKP PLK w swoim piśmie z 4 marca 2022 r. (znak: IDRR.611.64.2022) przedstawiła również zestawienie pociągów kolizyjnych, wraz z wykresami ruchów pociągów. Jednocześnie ww. zarządca infrastruktury stwierdził kolizyjność wnioskowanych przez Przewoźnika tras ze wskazanymi poniżej pojazdami:

1. pociągu relacji Wrocław – Warszawa, odjazd 4:00, z 3 pociągami PKP Intercity;
2. pociągu relacji Wrocław – Warszawa, odjazd 6:00, z 4 pociągami PKP Intercity, 3 pociągami POLREGIO, 1 pociągiem Kolei Śląskich, 1 pociągiem Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej sp. z o.o. z siedzibą w Łodzi, zwanej dalej „ŁKA”;
3. pociągu relacji Wrocław – Warszawa, odjazd 8:00, z 4 pociągami PKP Intercity, 4 pociągami POLREGIO, 1 pociągiem Kolei Śląskich;
4. pociągu relacji Wrocław – Warszawa, odjazd 10:00, z 6 pociągami PKP Intercity, 2 pociągami POLREGIO, 2 pociągami Kolei Śląskich;
5. pociągu relacji Wrocław – Warszawa, odjazd 12:00, z 3 pociągami PKP Intercity, 1 pociągiem Kolei Śląskich, 1 pociągiem „Kolei Mazowieckich – KM” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwanych dalej „Kolejami Mazowieckimi”;
6. pociągu relacji Wrocław – Warszawa, odjazd 14:00, z 4 pociągami PKP Intercity, 5 pociągami POLREGIO, 2 pociągami Kolei Śląskich, 1 pociągiem Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem ŁKA, 1 pociągiem Kolei Dolnośląskich S.A. z siedzibą w Legnicy, zwanych dalej „Kolejami Dolnośląskimi”;
7. pociągu relacji Wrocław – Warszawa, odjazd 16:00, z 4 pociągami PKP Intercity, 3 pociągami POLREGIO, 1 pociągiem Kolei Śląskich, 1 pociągiem Kolei Dolnośląskich;

8. pociągu relacji Wrocław – Warszawa, odjazd 18:00, z 5 pociągami PKP Intercity, 2 pociągami POLREGIO, 1 pociągiem Kolei Dolnośląskich;
9. pociągu relacji Wrocław – Warszawa, odjazd 20:00, z 1 pociągiem PKP Intercity, 2 pociągami POLREGIO, 1 pociągiem Kolei Śląskich;
10. pociągu relacji Warszawa – Wrocław, odjazd 4:00, z 2 pociągami PKP Intercity, 1 pociągiem Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem Szybkiej Kolei Miejskiej sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „SKM”, 2 pociągami Kolei Śląskich, 3 pociągami POLREGIO;
11. pociągu relacji Warszawa – Wrocław, odjazd 6:00, z 1 pociągiem PKP Intercity, 2 pociągami Kolei Mazowieckich, 3 pociągami Kolei Śląskich, 2 pociągami POLREGIO;
12. pociągu relacji Warszawa – Wrocław, odjazd 8:00, z 4 pociągami PKP Intercity, 3 pociągami Kolei Mazowieckich, 3 pociągami Kolei Śląskich, 4 pociągami POLREGIO;
13. pociągu relacji Warszawa – Wrocław, odjazd 10:00, z 2 pociągami PKP Intercity, 1 pociągiem Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem ŁKA, 2 pociągami Kolei Śląskich, 1 pociągiem Kolei Dolnośląskich;
14. pociągu relacji Warszawa – Wrocław, odjazd 12:00, z 2 pociągami PKP Intercity, 1 pociągiem Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem ŁKA, 4 pociągami Kolei Śląskich, 1 pociągiem POLREGIO;
15. pociągu relacji Warszawa – Wrocław, odjazd 14:00, z 2 pociągami PKP Intercity, 1 pociągiem Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem ŁKA, 1 pociągiem Kolei Śląskich, 3 pociągami POLREGIO;
16. pociągu relacji Warszawa – Wrocław, odjazd 16:00, z 6 pociągami PKP Intercity, 4 pociągami Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem Kolei Śląskich, 2 pociągami POLREGIO;
17. pociągu relacji Warszawa – Wrocław, odjazd 18:00, z 3 pociągami PKP Intercity, 1 pociągiem Kolei Mazowieckich, 2 pociągami ŁKA, 2 pociągami Kolei Śląskich, 1 pociągiem POLREGIO, 1 pociągiem Kolei Dolnośląskich;
18. pociągu relacji Warszawa – Wrocław, odjazd 20:00, z 1 pociągiem PKP Intercity, 1 pociągiem Kolei Mazowieckich, 2 pociągami POLREGIO, 1 pociągiem Kolei Śląskich.

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

Ponadto ww. zarządca infrastruktury wskazał również na brak na stacji Warszawa Wschodnia Osobowa urządzeń umożliwiających wodowanie i odfekalnianie składów pociągów, w związku z czym Regulamin Techniczny Stacji PKP PLK nie przewiduje prowadzenia takich czynności. Ponadto, z uwagi na obciążenie stacji w przedziale 700 – 900 pociągów dziennie (w zależności od dnia tygodnia), na podstawie oceny eksperckiej konstruktora rozkładów jazdy, PKP PLK stwierdziła brak możliwości wyrażenia zgody na 45 minutowy postój pociągów Wnioskodawcy 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, POLREGIO, Koleje Śląskie oraz innych przewoźników kolejowych, którzy nie złożyli wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. 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, ale również o charakterze regionalnym czy aglomeracyjnym. Ograniczenie zdolności przepustowej na ww. odcinku będzie oddziaływać 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 planem, 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 nieuruchomieniem przewozów przez Wnioskodawcę.

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 kategoriycznej oceny dotyczącej obciążenia linii kolejowych tworzących odcinki danej trasy w kolejnych latach. Jednocześnie zebrane w toku 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, a także informacjami wynikającymi z Planu transportowego, pozwalają stwierdzić, że w najbliższych latach spodziewane jest znaczące ograniczenie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej. W szczególności w związku z działaniami na Warszawskim Węźle Kolejowym, jak również na obszarze Śląska.

Stanowisko RegioJet przedstawione w pismach z 8 lutego 2022 r., 9 marca 2022 r. i 11 marca 2022 r.:

W piśmie z 8 lutego 2022 r. Przewoźnik poinformował, że przedstawione we Wniosku parametry planowanej nowej usługi pozostają aktualne. Ewentualna zmiana wykonywania usługi może dotyczyć przetrasowania pociągów pomiędzy stacjami Opole Główne a Gliwice na linię kolejową nr 136 z ewentualną zmianą postoju handlowego ze stacji Strzelce Opolskie na stację Kędzierzyn-Koźle, o ile będzie to następstwem decyzji zarządcy infrastruktury kolejowej w związku z konstrukcją rozkładu jazdy.

RegioJet poinformowała, że: *do wykonywania założonego rozkładu jazdy w zgłoszonej trasie i częstotliwości planuje wykorzystać 6 składów wagonowych, przy czym nocne postoje 3 składów planowane są we Wrocławiu, 3 natomiast w Warszawie. 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 do procedowanego Wniosku z racji tego, że zawiera informacje dotyczące dostępności zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w rozkładzie jazdy pociągów 2021/2022.

Przewoźnik przytoczył także 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 Wnioskodawca przedstawił zastrzeżenia dotyczące kompletności materiału dowodowego sprawy.

W piśmie z 9 marca 2022 r. RegioJet 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 Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia. Wnioskodawca wskazał również, że PKP PLK nie przedstawiła projektów rozkładów jazdy na wszystkie lata, w których ma być realizowana usługa Przewoźnika, tj. na okres od 11 grudnia 2021 r. do 11 grudnia 2027 r. W tym piśmie 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 Przewoźnika w ramach nowych usług przewozu osób.

Natomiast w piśmie z 11 marca 2022 r. Wnioskodawca podtrzymał dotychczasowe stanowisko, w szczególności w zakresie orientacyjnych danych PKP PLK. Przewoźnik podniósł, że roczne rozkłady jazdy pociągów nie są względem siebie tożsame, o czym świadczyć może publikacja przez PKP PLK korekt rocznych rozkładów jazdy pociągów.

Prezes UTK ocenił, że 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. Równocześnie należy zauważyć, że niecelowe byłoby publikowanie przez PKP PLK, czy jakiegokolwiek innego zarządcę infrastruktury kolejowej, informacji nierzetelnych, nieprawdziwych i wprowadzających w błąd.

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

Natomiast w odniesieniu do aspektu projektów rozkładów jazdy pociągów, należy zauważyć, że rozkład jazdy pociągów nie jest opracowany na kilka lat do przodu. Obowiązujące przepisy ustawy o transporcie kolejowym, jak również postanowienia Regulaminu Sieci PKP PLK, przewidują coroczny proces konstrukcji rozkładów jazdy. Również umowy wieloletnie pomiędzy organizatorami publicznego transportu zbiorowego a operatorami tych umów, zawierają założenia co do obecnie realizowanych działań oraz w perspektywie obowiązywania całej umowy. Znajdują się w nich zarówno dane dotyczące planowanych linii komunikacyjnych, jak 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.

Prezes UTK wskazał, 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.

Prezes UTK, przeprowadzając badanie równowagi ekonomicznej, rozpatruje wszelkie kwestie zawarte w art. 10 rozporządzenia 2018/1795.

Zgodnie z art. 10 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 zdanie 2: *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.*

W art. 10 ust. 3 rozporządzenia 2018/1795 wymienione zostały kolejne elementy podlegające ocenie podczas przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej 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) *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.*

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.*

Zgodnie z powyższym, organ regulacyjny (tu: Prezes UTK) jest zobowiązany do wzięcia pod uwagę wszystkich elementów wskazanych w przepisach art. 10 ust. 1, 3 i 5 rozporządzenia 2018/1795. Nie można zatem podzielić

stanowiska, zgodnie z którym Prezes UTK mógłby pomijać w swoich decyzjach odniesienia się do którejkolwiek z przytoczonych powyżej regulacji.

Mając na względzie zebrany w toku postępowania materiał dowodowy Prezes UTK ocenił, że uruchomienie przez RegioJet planowanej nowej usługi będzie skutkowało istotnym negatywnym wpływem na rentowność usług, które przewoźnicy kolejowi w postaci PKP Intercity oraz Kolei Śląskich realizują na podstawie właściwych umów o świadczenie usług publicznych. Prezes UTK przeprowadził analizę ekonomiczną wpływu planowanych nowych usług RegioJet na działalność PKP Intercity, POLREGIO oraz Kolei Śląskich w oparciu o właściwe umowy o świadczenie usług publicznych. W przypadku wpływu planowanych połączeń Przewoźnika na usługi POLREGIO, Prezes UTK, po zapoznaniu się z całością materiału dowodowego, ocenił, że nie wystąpi zagrożenie równowagi ekonomicznej umowy PSC POLREGIO. Jednocześnie Prezes UTK stwierdził, że planowane przez RegioJet uruchomienie usług, o których mowa we Wniosku, będzie miało istotny negatywny wpływ na usługi PKP Intercity oraz Kolei Śląskich. W każdym z tych przypadków Prezes UTK dokonał ponownej odrębnej oceny spodziewanego wpływu połączeń Wnioskodawcy na każdą z umów o świadczenie usług publicznych, których równowaga ekonomiczna mogła zostać zagrożona. Analiza odnosiła się do umów jako całości, jednocześnie uwzględniała usługi realizowane przez operatorów tychże umów. Otrzymane od podmiotów uprawnionych 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 każdą z zagrożonych umów o świadczenie usług publicznych. Informacje zgromadzone w toku postępowania uzasadniały prawdopodobieństwo konieczności znacznego ograniczenia usług PKP Intercity oraz Kolei Śląskich w związku z ewentualnym przyznaniem dostępu do infrastruktury kolejowej. Na powyższe wpływały:

- parametry usług realizowanych przez PKP Intercity i Koleje Śląskie (w tym w szczególności rodzaj przewozów i częstotliwość uruchamiania połączeń);
- zasady przyznawania rekompensat, określonych w Umowie Ramowej i umowie PSC Kolei Śląskiej;
- wielkości środków finansowych, przewidzianych w Umowie Ramowej i umowie PSC Kolei Śląskich;
- parametry planowanych usług RegioJet (w tym w szczególności rodzaj przewozów i częstotliwość uruchamiania połączeń).

Prezes UTK wziął również pod uwagę obecną oraz spodziewaną sytuację na infrastrukturze kolejowej, zgodnie z informacjami zawartymi w Planie transportowym, Krajowym Programie Kolejowym, sieciowych harmonogramach zamknięć torowych czy stanowiskach przedstawionych przez PKP PLK jako zarządcy infrastruktury.

Każdy z podmiotów uprawnionych, 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 złożyłaby 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 Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia, zgodnie z warunkami określonymi we Wniosku, dodatkowo negatywnie wpłynęłoby na sytuację podmiotów uprawnionych, jak również innych przewoźników kolejowych.

Należy przyznać Przewoźnikowi, że 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. Prezes UTK zwrócił jednak w szczególności uwagę na zagadnienia spodziewanego wpływu uruchomienia nowych usług RegioJet na równowagę ekonomiczną właściwych umów o świadczenie usług publicznych, a dodatkowo odniósł się także do aspektu dostępności infrastruktury kolejowej. Nie można więc uznać, że Prezes UTK podjął decyzję w sprawie odmowy przyznania otwartego dostępu w związku z Wnioskiem RegioJet jedynie na podstawie dostępności infrastruktury kolejowej.

Prezes UTK zwrócił również uwagę, że wprowadzenie nowych usług na rynek pasażerskich przewozów kolejowych, podczas 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 oraz Kolei Śląskich. Ponadto należy zauważyć, 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, a nie ją dodatkowo komplikować. Spodziewanym skutkiem uruchomienia połączeń przez RegioJet, które planują m.in. postoje handlowe na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Zachodnia, czy też na Śląsku, 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 przedsiębiorstwa i potencjalne skutki dla pasażerów, uzasadniały wydanie przez Prezesa UTK decyzji w sprawie odmowy przyznania otwartego dostępu RegioJet na warunkach określonych we Wniosku. Zgodnie z powyższym, Prezes UTK, po ponownym rozpatrzeniu sprawy, podtrzymał swoje stanowisko wyrażone w Decyzji.

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

W związku z charakterem decyzji odmawiającej przyznania otwartego dostępu, Prezes UTK wziął pod uwagę regulacje wynikające z przepisów rozporządzenia 2018/1795. Zgodnie więc z art. 11 ust. 2: *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) *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.

Podsumowując, Prezes UTK stwierdził, że przyznanie RegioJet otwartego dostępu, w związku z parametrami wskazanymi we Wniosku, mogłoby nastąpić, jeśli Wnioskodawca:

1. zmniejszyłby częstotliwość planowanych nowych usług zarówno w wymiarze tygodniowym oraz dobowym (we Wniosku Przewoźnik zadeklarował wykonywanie codziennie 9 par przewozów w ciągu doby, w odstępach 2 godzinnych);
2. dokonałby zmian w zakresie stacji początkowej/końcowej Warszawa Wschodnia (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);
3. ograniczyłby liczbę postojów handlowych zlokalizowanych na obszarze województwa śląskiego, tj. na odcinku Zawiercie – Gliwice, tak, aby zminimalizować wpływ na połączenia o charakterze aglomeracyjnym i wojewódzkim Kolei Śląskich.

Prezes UTK, oceniając zebrany w toku postępowania materiał dowodowy, przyjął, że spodziewany wpływ planowanej nowej usługi Przewoźnika na połączenia realizowane przez Koleje Śląskie i PKP Intercity byłby 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 pismem z 21 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.18.PL) zwrócił uwagę na parametry planowanej nowej usługi Wnioskodawcy, które powinny podlegać modyfikacji, tak, aby możliwe było wydanie na rzecz Przewoźnika decyzji przyznającej otwarty dostęp lub przyznającej ograniczony dostęp. Pomimo otrzymanego pisma RegioJet nie zdecydowała się na modyfikację Wniosku. Nie można bowiem wykluczyć sytuacji, gdy, w następstwie modyfikacji Wniosku przez Przewoźnika, zaistniałyby warunki do wydania decyzji przyznającej RegioJet otwarty dostęp do infrastruktury kolejowej.

Reasumując, zgodnie z art. 29c ust. 5 i ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK nie mógł wydać na rzecz Wnioskodawcy decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, z uwagi na zagrożenie przez proponowane nowe przewozy pasażerskie równowagi ekonomicznej umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, których

stronami są PKP Intercity oraz Koleje Śląskie. Zgodnie z powyższym, Prezes UTK, po ponownym rozpatrzeniu sprawy, zainicjowanej Wnioskiem Przewoźnika, podtrzymał swoje stanowisko.

Wniosek RegioJet z 5 sierpnia 2022 r. o ponowne rozpatrzenie sprawy:

RegioJet Wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy wniosła, w myśl art. 127 § 3 k.p.a., o ponowne przeprowadzenie postępowania administracyjnego znak: DPP-WOPN.717.6.2021 zakończonego decyzją Prezesa UTK z 4 lipca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.PL) odmawiającą przyznania otwartego dostępu na trasie krajowej Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 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: Wrocław Główny, Brzeg, Opole Główne, Strzelce Opolskie, Gliwice, Zabrze, Chorzów Batory, Katowice, Sosnowiec Główny, Dąbrowa Górnicza, Zawiercie, Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, przy wykorzystaniu linii kolejowych oznaczonych numerami: 1, 2, 4, 132, 135 oraz 137, zarządzanych przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP PLK.

Przewoźnik w ww. piśmie przedstawił również dodatkowe kwestie, które według RegioJet powinny zostać wzięte pod uwagę przy ponownym rozpatrzeniu sprawy. Prezes UTK w toku postępowania odwoławczego wnikliwie przeanalizował stanowisko Wnioskodawcy.

RegioJet w pkt 1 Wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy wskazała na wpływ wysokości oszacowanego spadku przychodów rekompensaty przewidzianej w umowach ramowych na pokrycie kosztów oraz całkowitej rekompensaty na wynik przeprowadzonego badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczeniu usług publicznych. Według Przewoźnika nie ma możliwości poddać Decyzję wydaną przez Prezesa UTK bliższej i dokładniejszej analizie w odniesieniu co do wysokości wpływu, z powodu braku przedstawionego sposobu obliczenia danego wpływu oraz sposobu oceny poszczególnych kryteriów na podstawie art. 10 ust. 3 rozporządzenia 2018/1795. Przewoźnik zwrócił uwagę, że przez brak podanych wielkości finansowych analizowanych przez Prezesa UTK w przedmiotowym badaniu równowagi ekonomicznej RegioJet nie ma również możliwości weryfikacji poprawności tych danych. Przewoźnik poddał więc w wątpliwość wynik przeprowadzonego przez Prezesa UTK badania równowagi ekonomicznej jako przeszacowanego oraz błędnego.

Ponadto RegioJet we Wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy stwierdziła, że spadek przychodów z zagrożonej Umowy Ramowej PKP Intercity w wysokości wyrażonej procentowo równej 2,8% czy 1,9% oraz spadek przychodów w wysokości 4,7% w przypadku umowy PSC Kolei Śląskich nie mogą zostać uznane za istotny negatywny wpływ na równowagę ekonomiczną tych umów. Zgodnie ze stanowiskiem Przewoźnika, organ nie przedstawił żadnego konkretnego powodu, dla którego powyższe wpływy miałyby istotnie oddziaływać na równowagę ekonomiczną zagrożonych umów ramowych oraz nie wskazał prognozy, w ramach której przedmiotowe wpływy mogłyby zostać uznane za istotne.

We Wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy RegioJet zaznaczyła również, że oszacowany spadek przychodów Kolei Śląskich w wysokości 4,7% rekompensaty przewidzianej w umowie o świadczeniu usług publicznych budzi poważne wątpliwości w przypadku, gdy RegioJet planuje usługi dalekobieżne, a nie aglomeracyjne. Jak zaznaczył dodatkowo Przewoźnik, w jego interesie nie leży konkurowanie z usługami Kolei Śląskich, bowiem dla RegioJet atrakcyjne pod względem handlowym są połączenia w pełnej relacji, w relacji Warszawa – Górnośląska-Zagłębiowska Metropolia lub też relacji Wrocław – Górnośląska-Zagłębiowska Metropolia. Jednocześnie w zakresie postojów na obszarze województwa śląskiego Wnioskodawca stwierdził, że postoje na terenie tego województwa nie wykraczają poza stacje, które obsługiwane są obecnie przez przewoźnika dalekobieżnego, więc twierdzenie, że połączenia RegioJet miałyby charakter aglomeracyjny jest nieuprawnione bądź oznacza, iż przewoźnik dalekobieżny również realizuje połączenia aglomeracyjne.

RegioJet zarzuciła również Prezesowi UTK brak odniesienia się w badaniu równowagi ekonomicznej do kwestii wynikającej z art. 10 ust. 5 lit. a rozporządzenia 2018/1795, tj.: *Organ regulacyjny ocenia również:*

a) *korzyści netto dla klientów wynikające z nowych kolejowych przewozów pasażerskich w krótkim i średnim okresie.*

W ocenie Prezesa UTK nie sposób przyznać Przewoźnikowi rację w stosunku do powyższego.

Prezes UTK, przeprowadzając badanie równowagi ekonomicznej, zwraca uwagę na różne aspekty wpływu nowych proponowanych kolejowych przewozów pasażerskich na już istniejące i funkcjonujące umowy służby publicznej. Zgodnie z powyższym, analizie podlega cały zgromadzony materiał dowodowy sprawy. W związku z tym, zgodnie z art. 7 ust. 2 pkt b rozporządzenia 2018/1795, Prezes UTK może zażądać przedstawienia wszelkich niezbędnych informacji:

b) *od przedsiębiorstwa kolejowego realizującego umowę o świadczenie usług publicznych:*

- 1) kopii umowy o świadczenie usług publicznych, o ile nie dostarczono jej zgodnie z ust. 1 lit. d);
- 2) biznesplanu przedsiębiorstwa dotyczącego trasy objętej umową o świadczenie usług publicznych lub trasy alternatywnej;
- 3) odpowiednich prognoz dotyczących ruchu, popytu i przychodów, w tym metodyki prognoz;
- 4) informacji dotyczących przychodów i marży zysku osiąganych przez przedsiębiorstwo na trasie objętej umową o świadczenie usług publicznych lub trasie alternatywnej;
- 5) informacji dotyczących rozkładu jazdy w odniesieniu do przewozów, w tym godzin odjazdu, stacji pośrednich, godzin przyjazdu i połączeń;
- 6) szacowanej elastyczności przewozów (np. elastyczności cen, elastyczności w odniesieniu do cech jakościowych usług);
- 7) informacji dotyczących kosztu kapitału i kosztów operacyjnych przewozów realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, a także zmian w kosztach i popycie spowodowanych nowymi kolejowymi przewozami pasażerskimi.

Natomiast zgodnie z art. 8 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2018/1795:

1. *Organ regulacyjny nie ujawnia szczególnie chronionych informacji handlowych otrzymanych od stron w związku z badaniem równowagi ekonomicznej.*
2. *Podmiot występujący z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej i wnioskodawca uzasadniają proponowane zachowanie poufności szczególnie chronionych informacji handlowych w momencie przekazania informacji organowi regulacyjnemu. Informacje takie mogą obejmować w szczególności informacje techniczne lub finansowe dotyczące know-how przedsiębiorstwa, biznesplanu, struktury kosztów, strategii marketingowej i cenowej, źródeł dostaw i udziału w rynku. Organ regulacyjny redaguje wszelkie szczególnie chronione informacje handlowe w decyzji przed powiadomieniem o niej i przed jej publikacją zgodnie z art. 11 ust. 5. Informacji zawartych w standardowym formularzu powiadomienia, określonych w art. 4 ust. 2, nie uznaje się za szczególnie chronione informacje handlowe.*

PKP Intercity, POLREGIO oraz Koleje Śląskie w swoich wnioskach o badanie równowagi ekonomicznej uzasadniły proponowane przez siebie zachowanie poufności szczególnie chronionych informacji handlowych (oznaczone również jako tajemnica przedsiębiorstwa). Wnioskodawca nie kwestionował zakresu materiału sprawy, do której postanowieniem z 21 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.20.PL) zostało ograniczone RegioJet prawo wglądu do materiału dowodowego sprawy z uwagi na ochronę szczególnie chronionych informacji handlowych PKP Intercity, POLREGIO, Kolei Śląskich, a także Ministra Infrastruktury. W związku z oświadczeniem wystosowanym przez ww. podmioty, na Prezesie UTK ciąży obowiązek zapewnienia odpowiedniej ochrony tych informacji. Dotyczy to również decyzji kończącej postępowanie administracyjne. Organ regulacyjny (tu Prezes UTK) redaguje wszelkie szczególnie chronione informacje handlowe w decyzji przed powiadomieniem o niej i przed jej publikacją. Następnie, zgodnie z art. 11 ust. 5 rozporządzenia 2018/1795, organ regulacyjny przekazuje jawną wersję swojej decyzji podmiotom wymienionym w art. 11 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE, a mianowicie:

- a) odpowiedniemu właściwemu organowi lub odpowiednim właściwym organom;
- b) zarządcy infrastruktury;
- c) przedsiębiorstwu kolejowemu realizującemu umowę o świadczenie usług publicznych;
- d) przedsiębiorstwu kolejowemu wnoszącemu o uzyskanie dostępu,

oraz publikuje ją na swojej stronie internetowej.

Nawiązując do powyższego oraz zarzutu Przewoźnika zawartego we Wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, dotyczącego braku jawności i transparentności wyliczeń, a także danych wyjściowych, na których w Decyzji oparł się Prezes UTK, należy wskazać, że ww. organ regulacyjny nie może ujawniać danych uznanych za szczególnie chronione informacje handlowe. Również wydając decyzję dotyczącą otwartego dostępu, Prezes UTK nie może ujawnić danych wrażliwych, które przez wnioskodawców oraz podmioty uprawnione, przekazujące dowody do sprawy w związku z wezwaniami Prezesa UTK, uznane zostały za szczególnie chronione informacje handlowe. W związku z tym Prezes UTK w wersji jawnej Decyzji umieścił symbol „~~—~~”, oznaczający usuniętą treść stanowiącą szczególnie chronioną informację handlową przedsiębiorcy (tj.: PKP Intercity, Kolei Śląskich oraz POLREGIO). Prezesa UTK obowiązuje zachowanie tajemnicy przedsiębiorstwa, dlatego też informacje finansowe nie są ujawniane w decyzji dotyczącej otwartego dostępu.

W związku z powyższym, w przypadku przeprowadzania badania równowagi ekonomicznej, aby zapewnić wnioskodawcom oraz podmiotom biorącym udział w postępowaniu należyty poziom poufności szczególnie chronionych informacji handlowych, Prezes UTK przygotowuje dwie decyzje dotyczące otwartego dostępu. Wersja jawna, czyli niezawierająca szczególnie chronionych informacji handlowych, udostępniana jest podmiotom wymienionym we wcześniej wspomnianym art. 11 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE. Natomiast wersja niejawną pozostaje zarezerwowana do wglądu jedynie Prezesa UTK lub do ewentualnego postępowania sądowego. Jak już zostało przywołane, 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. Natomiast zgodnie z art. 6 k.p.a. *Organy administracji publicznej* (tu: Prezes UTK) *działają na podstawie przepisów prawa*. Ponadto, zgodnie z art. 7 k.p.a., Prezes UTK, jako organ administracji publicznej, w toku postępowania stoi na straży praworządności, z urzędu lub na wniosek stron podejmuje wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli. W związku z powyższym zarzuty Przewoźnika o braku możliwości weryfikacji poprawności danych finansowych analizowanych przez Prezesa UTK w badaniu równowagi ekonomicznej, jak również jego przeszacowaniu i błędnym przeprowadzeniu, nie znajduje uzasadnienia w ocenie Prezesa UTK.

Należy wskazać, że Prezes UTK może również rozpatrywać wpływ nowych proponowanych przewozów pasażerskich, zgodnie z art. 10 ust. 5 lit. a rozporządzenia 2018/1795, na korzyści netto dla klientów wynikające z nowych kolejowych przewozów pasażerskich w krótkim i średnim okresie. Jest to jednakże traktowane jako kryterium pomocnicze, które nie może przesądzić o wyniku całego badania równowagi ekonomicznej. Prezes UTK stoi na stanowisku, że to pasażerowie są głównym beneficjentem przewozów komercyjnych. Jednakże, w przypadku zagrożenia oraz negatywnego wpływu nowych kolejowych przewozów pasażerskich na już istniejące oraz funkcjonujące umowy służby publicznej, Prezes UTK nie może przedkładać interesu beneficjentów przewozów komercyjnych ponad interes beneficjentów przewozów służby publicznej. Zdaniem Prezesa UTK nowe kolejowe przewozy pasażerskie wpłynęłyby w pewnym pozytywnym stopniu na nowe potoki podróżnych, jednakże miałyby również negatywny wpływ na już istniejącą siatkę połączeń przewozów służby publicznej, mogąc utrudniać podróżującym do pracy lub szkoły, sprawny i wygodny sposób dotarcia do miejsca docelowego. Dlatego też kryterium to nie zostało wyodrębnione w Decyzji Prezesa UTK.

Dodatkowo przepisy rozporządzenia 2018/1795 nie nakładają obowiązku oznaczania wartości granicznych istotnego wpływu na poziom zagrożenia równowagi ekonomicznej zawartych umów. Zgodnie z brzmieniem art. 10 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795: *Analiza odnosi się do umowy o świadczenie usług publicznych jako całości, a nie do poszczególnych usług wykonywanych na jej podstawie, w całym okresie jej obowiązywania. Można stosować wstępnie ustalone wartości progowe lub określone kryteria, ale nie w sposób rygorystyczny lub w oderwaniu od innych kryteriów*. Adekwatnie do przywołanego przepisu, organ regulacyjny nie ma obowiązku ustalać wartości progowych finansowych lub procentowych, którymi będzie się kierował przyznając lub odmawiając przyznania otwartego dostępu w przypadku przeprowadzania badania równowagi ekonomicznej. Zdaniem Prezesa UTK każda sprawa jest odmienna, a więc jej wynik (decyzja) jest zależny również od wielu czynników. Każda sprawa jest oceniana indywidualnie pod kątem tych samych kryteriów, wynikających z przepisów prawa, a wynik tych ocen może być różny. Dlatego też Prezes UTK opracował dokument pn.: *Powiadomienie aplikanta oraz metodyka badania równowagi ekonomicznej w postępowaniach w sprawie przyznania otwartego dostępu*, będący kompendium wiedzy dotyczącym procedury wydawania decyzji w sprawie otwartego dostępu. Informacje znajdujące się w tym dokumencie nadają transparentności całemu procesowi przyznawania otwartego dostępu. Ponadto poradnik przed publikacją był przedmiotem konsultacji z podmiotami rynku kolejowego. Powyższy dokument dostępny jest na stronie Urzędu pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep/16934,Metodyka-badania-rownowagi-ekonomicznej.html>.

Ponadto w pkt 2 Wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy RegioJet podniosła, że obecna oraz spodziewana zdolność przepustowa na infrastrukturze kolejowej nie powinna stanowić dla Prezesa UTK kryterium oceny zagrożenia równowagi ekonomicznej.

Nawiązując do art. 10 ust. 5 pkt c rozporządzenia 2018/1795, Prezes UTK, oprócz innych wcześniej wspomnianych aspektów, bada również wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych. Natomiast planowanie rozkładów jazdy jest ściśle powiązane ze zdolnością przepustową danej linii kolejowej. Zdolność przepustowa jest więc jedną z okoliczności dodatkowych, na jaką zwraca uwagę Prezes UTK. Jednakże nie stanowi to kryterium rozstrzygającego w przeprowadzanym badaniu równowagi ekonomicznej. Jest to dodatkowa okoliczność, którą Prezes UTK analizuje podczas przeprowadzenia takiego badania. W przedmiotowym postępowaniu Prezes UTK ocenił, że w wyniku uruchomienia nowego połączenia przez RegioJet wystąpi istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które PKP Intercity oraz Koleje Śląskie świadczą w ramach umów ramowych oraz na koszty netto dla właściwych organów, które zawarły te umowy ramowe. Dlatego też ww. okoliczność stanowiła główną przesłankę dla wydania przez Prezesa UTK Decyzji dla RegioJet. Niemniej jednak przy analizie wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, Prezes UTK bada również inne przesłanki,

zgodnie z art. 10 rozporządzenia 2018/1795. Jednym z kryteriów, które analizuje Prezes UTK, jest więc także występujący w art. 10 ust. 5 pkt c rozporządzenia 2018/1795 wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych. Nie można zatem podtrzymać argumentacji Przewoźnika, jakoby Prezes UTK, wydając przedmiotową Decyzję, ograniczył się jedynie do rozpatrzenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, zgodnie z art. 10 ust. 5 pkt c rozporządzenia 2018/1795.

Natomiast przedstawiona w pkt 3 Wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy argumentacja RegioJet, odnośnie uchybienia terminu rozpatrzenia sprawy, nie zasługuje na uwzględnienie z uwagi na przytoczone poniżej okoliczności.

Jako dowód na naruszenie terminów do załatwienia sprawy przez Prezesa UTK, RegioJet wskazała brak rozstrzygnięcia w postaci wydania decyzji administracyjnej do dnia 15 kwietnia 2022 r. W ocenie Wnioskodawcy postępowanie administracyjne nie zostało załatwione według zasad przewidzianych w art. 9 ust. 6 rozporządzenia 2018/1795, zgodnie z którymi organ regulacyjny jest zobowiązany do wydania decyzji dotyczącej otwartego dostępu w terminie 6 tygodni od otrzymania stosowanych informacji i w każdym razie bezwzględnie przed upływem ostatecznego terminu przyjmowania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej zgodnie z pkt 3 załącznika VII do dyrektywy 2012/34/UE.

Przywołując brzmienie przepisu art. 9 ust. 6 rozporządzenia 2018/1795 Przewoźnik podniósł, że przepis ten wymaga, aby decyzja o otwartym dostępie została wydana w terminie, który umożliwi podmiotowi zamierzającemu uruchomić nowe połączenia wystąpienie o przyznanie zdolności przepustowej. W ocenie RegioJet, Prezes UTK nie zapewnił rozpoznania wniesionego przez Przewoźnika powiadomienia o planowanych nowych kolejowych przewozach pasażerskich w niedyskryminacyjnym terminie. Jednocześnie RegioJet, poprzez odwołanie do pkt 3 Załącznika VII dyrektywy 2012/34/UE i Załącznika nr 8.1. do Regulaminu sieci 2022/2023 PKP PLK wywodzi, że Prezes UTK był bezwzględnie zobowiązany do rozstrzygnięcia sprawy najpóźniej do dnia 15 kwietnia 2022 r.

Sformułowane przez Wnioskodawcę zarzuty i ich uzasadnienie nie są zasadne. RegioJet całkowicie pomija obszerny zakres przedmiotowy wnioskowanej usługi na trasie Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny. W szczególności projektowany przez Przewoźnika rozkład jazdy obejmował dziewięć kursów codziennie w obie strony, przez cały roczny rozkład jazdy. Każde z tych połączeń, tj. 18 pociągów, musiało zostać przez zestawione z połączeniami służby publicznej, w związku ze złożonymi wnioskami o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Biorąc pod uwagę przepisy art. 10 ust. 1-3 rozporządzenia 2018/1795, należy wskazać, że podczas procedury badania równowagi ekonomicznej, organ regulacyjny musi odnosić się do umowy o świadczenie usług publicznych jako całości, w całym okresie jej obowiązywania. Dopiero takie całościowe podejście pozwala na stwierdzenie, że nowe kolejowe przewozy pasażerskie miałyby istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które przedsiębiorstwo kolejowe świadczy w ramach umowy o świadczenie usług publicznych i/ lub miałyby istotny negatywny wpływ na koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę o świadczenie usług publicznych. W konsekwencji spełnienie przynajmniej jednego z powyższych kryteriów skutkuje uznaniem, że równowaga ekonomiczna jest zagrożona.

Tego typu kompleksowa analiza z uwzględnieniem zakresu badania równowagi ekonomicznej i kryteriów oceny wskazanych w przepisach rozporządzenia 2018/1795 została przeprowadzona w postępowaniu w Wniosku RegioJet. Wyniki przeprowadzonego przez Prezesa UTK badania zostały szczegółowo opisane w uzasadnieniu Decyzji.

Należy także zwrócić uwagę, że organ regulacyjny nie poprzestaje na ocenie wpływu finansowego netto nowych kolejowych przewozów pasażerskich na umowę o świadczenie usług publicznych. Ocenie organu regulacyjnego, stosownie do art. 10 ust. 5 rozporządzenia 2018/1795, podlegają także takie zmienne jak: korzyści netto dla klientów wynikające z nowych kolejowych przewozów pasażerskich w krótkim i średnim okresie, wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na wyniki i jakość przewozów kolejowych oraz wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych. Prezes UTK uczynił zadość powyższemu obowiązkowi, czemu dał wyraz w uzasadnieniu Decyzji.

Również argumentacja Przewoźnika dotycząca terminów, w których Prezes UTK obowiązany był wydać rozstrzygnięcie, nie może zostać uwzględniona. Odwołując się do *ratio legis* przepisu art. 9 ust. 6 rozporządzenia 2018/1795 należy zaznaczyć, że ostateczny termin na przyjęcie przez organ regulacyjny decyzji został przez ustawodawcę unijnego wyraźnie powiązany z datą składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej. Pozwala to na twierdzenie, że wskazany termin znajdzie zastosowanie jedynie w odniesieniu do dwóch kategorii decyzji dotyczących otwartego dostępu tj. decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym) lub decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu (art. 29c ust. 6 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym). Jedynie wówczas, gdy na rzecz aplikanta zostanie wydana jedna ze wskazanych pozytywnych decyzji dotyczących otwartego dostępu, legitymuje to ten podmiot do wystąpienia do zarządcy infrastruktury z wnioskiem o przyznanie zdolności przepustowej. Co więcej, RegioJet w uzasadnieniu Wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy całkowicie przemilczała możliwość zamawiania tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy w ramach indywidualnego rozkładu jazdy, zwanego dalej „IRJ”. Taka możliwość została przewidziana przez zarządcę infrastruktury w pkt 4.5.3. Regulaminu sieci 2022/2023 PKP PLK. Zgodnie z jego postanowieniami, wnioski o przydzielenie trasy pociągów w ramach IRJ można składać od 5 lipca 2022 r. Terminem granicznym, w przypadku tras pociągów krajowych, jest 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągów pasażerskich, których rozkład jazdy ma zostać podany do publicznej wiadomości.

Tymczasem RegioJet we Wniosku, jako datę rozpoczęcia realizacji usługi, wskazała 11 grudnia 2022 r. Oznacza to, że w przypadku wydania na rzecz Przewoźnika rozstrzygnięcia w postaci decyzji o przyznaniu otwartego lub ograniczonego dostępu na trasie krajowej Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny, RegioJet zachowałaby termin do złożenia wniosku do zarządcy infrastruktury o przydzielenie zdolności przepustowej.

Nie sposób zgodzić się z zaprezentowaną przez Przewoźnika wykładnią art. 9 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795, z której RegioJet wywodzi terminy graniczne, w których to organ regulacyjny może gromadzić materiał dowodowy. W ocenie Prezesa UTK wskazany przepis może być odnoszony jedynie do informacji przekazywanych przez podmiot uprawniony, w związku ze złożonym wnioskiem o badanie równowagi ekonomicznej. Rozciąganie zakresu normy prawnej art. 9 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795 na wszelkie dowody, jakie organ gromadzi w toku prowadzonego postępowania administracyjnego, stanowi nadinterpretację.

Dodatkowo należy przypomnieć, że przepisy k.p.a. nakazują organom administracji publicznej podejmować z urzędu (lub na wniosek stron) wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli (art. 7 k.p.a.). Organy administracji publicznej są również obowiązane w sposób wyczerpujący zebrać i rozpatrzyć cały materiał dowodowy (art. 77 § 1 k.p.a.), a ocena, czy dana okoliczność została udowodniona przeprowadzana jest przez organ na podstawie całokształtu materiału dowodowego (art. 80 k.p.a.). Prowadzenie postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji dotyczącej otwartego dostępu z pominięciem wskazanych zasad, mogłoby narazić Prezesa UTK na zarzut naruszenia przepisów dotyczących gromadzenia i oceny dowodów.

Jednocześnie należy wskazać, że w pismach Prezesa UTK z 21 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.18.PL), z 21 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.21.PL), z 10 marca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.24.PL), z 27 kwietnia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.28.GP), 19 maja 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.29.PL) oraz 20 czerwca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.31.AJ) Przewoźnik był informowany o uprawnieniach przysługujących na mocy art. 37 § 1 k.p.a., tj. o prawie do wniesienia ponaglenia, jeżeli:

- 1) nie załatwiono sprawy w terminie określonym w art. 35 k.p.a. lub przepisach szczególnych ani w terminie wskazanym zgodnie z art. 36 § 1 k.p.a. (bezczyność);
- 2) postępowanie jest prowadzone dłużej niż jest to niezbędne do załatwienia sprawy (przewlekłość).

Ponadto w ww. pismach Prezesa UTK RegioJet została poinformowana o możliwości wniesienia, na podstawie art. 53 § 2b 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.), skargi na bezczynność lub przewlekłe prowadzenie postępowania w każdym czasie po wniesieniu ponaglenia do Prezesa UTK.

Jednakże Wnioskodawca nie skorzystał z uprawnienia do wniesienia ponaglenia.

RegioJet w pkt 4 Wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy wskazała na naruszenie art. 10 § 1 k.p.a. poprzez niezawiadomienie Wnioskodawcy o badaniu równowagi ekonomicznej i uniemożliwienie Przewoźnikowi wypowiedzenia się przed wydaniem decyzji co do zebranych materiałów. Argumentację Przewoźnika dotyczącą uniemożliwienia wypowiedzenia się przed wydaniem decyzji przez Prezesa UTK o wyniku badania równowagi ekonomicznej należy uznać za bezzasadną.

W myśl art. 9 ust. 6 rozporządzenia 2018/1795, organ regulacyjny przyjmuje decyzję w terminie sześciu tygodni od otrzymania wszystkich stosownych informacji. Co istotne, między badaniem równowagi ekonomicznej a wydaniem decyzji organ regulacyjny nie ma obowiązku informowania strony postępowania o wyniku ww. badania. Wynik badania równowagi ekonomicznej jest bowiem bezpośrednim następstwem procedury administracyjnej, uzewnętrznianym w formie decyzji administracyjnej. O wyniku przeprowadzonej procedury i kierunku decyzji strona informowana jest w chwili skutecznego doręczenia decyzji dotyczącej otwartego dostępu.

Prawo strony do zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań w trybie art. 10 § 1 k.p.a. nie dotyczy etapu postępowania administracyjnego już po wydaniu decyzji przez Prezesa UTK. Strona posiada uprawnienie wypowiedzenia się odnośnie do wyniku badania równowagi ekonomicznej w ramach wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, na podstawie przepisu art. 127 § 3 k.p.a., w związku z art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym.

Jednocześnie należy wskazać, że w pismach Prezesa UTK z 4 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.4.JK), z 21 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.21.PL), z 10 marca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.24.PL) oraz z 4 kwietnia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.26.PL) zawiadomiono Wnioskodawcę o prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Ponadto RegioJet w piśmie z 8 lutego 2022 r. wniosła o udostępnienie całości akt postępowania. Postanowieniem z 21 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.21.PL) Prezes UTK przychylił się do wniosku Przewoźnika i udostępnił RegioJet materiał dowodowy, z wyłączeniem informacji przedstawionych przez strony postępowania,

tj. PKP Intercity, POLREGIO, Koleje Śląskie i Ministra Infrastruktury, będących szczególnie chronionymi informacjami handlowymi.

Z powyższych względów należy uznać, że Prezes UTK zapewnił Przewoźnikowi czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem Decyzji umożliwił RegioJet wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, zawiadamiając o przysługującym prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Prezes UTK po ponownym rozpatrzeniu sprawy, wszechstronnej analizie zebranego w sprawie materiału dowodowego oraz wnikliwym rozpatrzeniu zarzutów podniesionych we Wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, uznał za zasadne podtrzymanie w mocy zaskarżonej Decyzji.

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

POUCZENIE

Na niniejszą decyzję, która jest ostateczna, przysługuje skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie. Skargę wnosi się w terminie 30 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji 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. 16 § 1 k.p.a. w zw. z art. 3 § 2 pkt 1 oraz art. 13 § 1 i § 2, art. 52 § 1 i § 2, 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.”, zgodnie 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.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*