

Warszawa, dnia 11 kwietnia 2023 r.

Poz. 6

**DECYZJA NR DPP-WOPN.717.5.2022.EG
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 28 marca 2023 r.

**w sprawie przyznania PKP Intercity otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych
na trasie krajowej Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna.**

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 2, 5, 7 i 8 oraz art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1984, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, art. 11 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (Dz. Urz. UE L 294 z 21 listopada 2018 r. str. 5), zwanego dalej „rozporządzeniem 2018/1795” oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 2000, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku przewoźnika kolejowego „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanego dalej „PKP Intercity”, „Przewoźnikiem” lub „Stroną”, z 10 czerwca 2022 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem”, za pośrednictwem platformy ePUAP: 10 czerwca 2022 r.), uzupełnionego pismem z 30 czerwca 2022 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 30 czerwca 2022 r.), pismem z 13 lipca 2022 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 14 lipca 2022 r.) oraz pismem z 21 listopada 2022 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 21 listopada 2022 r.) w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna w okresie od 10 grudnia 2023 r. do 9 grudnia 2028 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028,

PRZYZNAJĘ

**PKP Intercity otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej
Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna,**

realizowany liniami kolejowymi nr 1, 2, 4, 9, 137 oraz 202, w okresie od 10 grudnia 2023 r. do 9 grudnia 2028 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028 z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie PKP Intercity uruchomi:
 - a) w ramach usługi na trasie Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna: 3 pary pociągów na dobę codziennie, zgodnie z projektami rozkładu jazdy pociągów i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji;
 - b) w ramach usługi na trasie Warszawa Wschodnia – Gliwice – Warszawa Wschodnia: 1 parę pociągów na dobę codziennie, zgodnie z projektami rozkładu jazdy pociągów i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji;
 - c) w ramach usługi na trasie Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna: 2 pary pociągów na dobę codziennie, zgodnie z projektami rozkładu jazdy pociągów i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.
2. Przewoźnik obowiązany jest uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji.

Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów w mniejszym wymiarze, tj. częstotliwości lub terminach, niż to wynika z punktu 1 niniejszej decyzji, wyłącznie w wyniku zaistnienia niemożliwych do przewidzenia zdarzeń zewnętrznych, niezależnych od Przewoźnika, będących następstwem siły wyższej lub zarządcy infrastruktury.

3. Połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji stanowią uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województw: pomorskiego, warmińsko – mazurskiego, mazowieckiego, świętokrzyskiego, oraz śląskiego organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego.
4. W przypadku prac modernizacyjnych lub remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju.
5. Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji, w pełnej relacji, tj. na trasie Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna oraz w częściowych relacjach tj. na trasie Warszawa Wschodnia – Gliwice – Warszawa Wschodnia oraz na trasie Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna.

Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszej relacji niż wskazano w pkt 1 sentencji niniejszej decyzji, jest dopuszczalne wyłącznie w wyniku zaistnienia zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

6. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Gdynia Główna, Sopot, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Główny, Tczew, Malbork, Iława Główna, Ciechanów, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Włoszczowa Północ, Zawiercie, Sosnowiec Główny, Katowice, Zabrze, Gliwice. Nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:
 - a) po otrzymaniu pisemnego wniosku, zawierającego uzasadnienie, od organizatora publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 1343, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o publicznym transporcie zbiorowym”, realizującego zadania w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji/przystanku;
 - b) ustalonych w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej w celu zachowania cykliczności rozkładu jazdy pociągów przewoźników kolejowych;
 - c) w przypadku wystąpienia zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.
7. Uruchamianie przez Przewoźnika nowych przewozów kolejowych nie powinno skutkować likwidacją skomunikowań pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.
8. Na trasie Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji. Przewoźnik będzie realizował przewozy przy pomocy pojazdów typu ED250 lub składami wagonowymi z lokomotywą. Przewoźnik zapewni wagony pasażerskie z miejscami do siedzenia oraz dla co najmniej dwóch osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

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

9. Dopuszcza się korzystanie z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
10. Dopuszcza się uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji, w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy zawartym w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
11. Przewoźnik obowiązany jest poinformować Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK” lub „Organem”, o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna:
 - a) w niepełnej relacji;
 - b) w częstotliwości i terminie innymi niż wprost wynikającym z niniejszej decyzji oraz o wystąpieniu okoliczności skutkujących:
 - c) zaprzestaniem wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy;
 - d) wprowadzeniem dodatkowych postojów.

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

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

10 czerwca 2022 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek PKP Intercity z 10 czerwca 2022 r. o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna w okresie od 10 grudnia 2023 r. do 9 grudnia 2028 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028, zwany dalej również „Wnioskiem”.

Pismem z 21 czerwca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2022.2.AJ) Prezes UTK wezwał PKP Intercity do uzupełnienia braków formalnych Wniosku.

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 21 czerwca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2022.2.AJ), 30 czerwca 2022 r. do Urzędu wpłynęło, za pośrednictwem platformy ePUAP, pismo PKP Intercity z 30 czerwca 2022 r. (znak: BBZ3-070-04/2022), wraz z załącznikami.

Pismem z 30 czerwca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2022.2.AJ) Prezes UTK wezwał PKP Intercity do uzupełnienia przez Stronę informacji zawartych we Wniosku dotyczących planowanej daty rozpoczęcia i zakończenia wykonywania proponowanych nowych kolejowych przewozów pasażerskich.

14 lipca 2022 r. do Urzędu wpłynęło, za pośrednictwem platformy ePUAP, pismo PKP Intercity z 13 lipca 2022 r. (znak: BBZ3-070-05/2022) wraz z załącznikami stanowiące odpowiedź na wezwanie z 30 czerwca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2022.2.AJ).

Pismem z 21 lipca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2022.4.AJ) Prezes UTK zawiadomił Stronę o wszczęciu 10 czerwca 2022 r., na wniosek PKP Intercity, postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie krajowej Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna, w okresie od 10 grudnia 2023 r. do 9 grudnia 2028 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028. Strona została także poinformowana o materiale dowodowym i faktach znanych Prezesowi UTK z urzędu. W tym samym piśmie Prezes UTK poinformował Przewoźnika o przysługującym prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Pismem z 26 lipca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2022.6.AJ) Prezes UTK powiadomił podmioty uprawnione o otrzymaniu powiadomienia PKP Intercity z 10 czerwca 2022 r. w sprawie uruchamiania nowych kolejowych przewozów pasażerskich na trasie krajowej Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna oraz poinformował o przysługującym prawie zgłoszenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w terminie i na zasadach określonych w przepisach rozporządzenia 2018/1795.

Również 26 lipca 2022 r. Prezes UTK opublikował informację o wpływie Wniosku PKP Intercity na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://www.utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastrukturu/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/18942,Powiadomienia-PKP-Intercity-SA-z-10-czerwca-2022-r-o-planowanych-nowych-krajowyc.html>.

Pismem z 22 sierpnia 2022 r. (znak: KS.TPP 0750/8/2022) Koleje Śląskie sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach, zwana dalej „Kolejami Śląskimi” przedstawiła swoje stanowisko w sprawie.

Pismem z 15 września 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2022.5.AJ) Prezes UTK zawiadomił PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej „PKP PLK”, że w terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 nie został złożony żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 23 września 2022 r. (znak: FPK/2022/09/08) Fundacja „Pro Kolej” z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „Fundacją”, złożyła do Prezesa UTK wniosek o dopuszczenie jej jako organizacji społecznej do udziału w przedmiotowym postępowaniu jako podmiot na prawach strony.

Postanowieniem z 4 października 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2022.7.EG) Prezes UTK dopuścił Fundację „Pro Kolej” do przedmiotowego postępowania administracyjnego jako podmiot na prawach strony.

Pismem z 11 października 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2022.8.EG) Prezes UTK zawiadomił PKP Intercity, że w terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 nie został złożony żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Ponadto, w tym samym piśmie Prezes UTK zawiadomił PKP Intercity o pozostałych dokumentach wchodzących w skład materiału dowodowego sprawy. W tym samym piśmie Prezes UTK zawiadomił, że przedmiotowe postępowanie zostanie zakończone w terminie do 14 listopada 2022 r. Ponadto Prezes UTK poinformował Stronę o zakończeniu etapu zbierania materiału dowodowego w sprawie i przysługującym PKP Intercity

prawie do wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 5 dni od doręczenia pisma.

Następnie 14 października 2022 r. Fundacja zawnioskowała telefonicznie o udostępnienie akt przedmiotowego postępowania. Wersje jawne akt niniejszej sprawy zostały udostępnione Fundacji 19 października 2022 r. w siedzibie Urzędu, co zostało odnotowane na karcie przeglądowej akt niniejszej sprawy. Fundacja nie wniosła uwag lub zastrzeżeń do udostępnionych akt postępowania.

19 października 2022 r. do Urzędu wpłynęło pełnomocnictwo z 18 października 2022 r. dla osoby upoważnionej przez Fundację do przeglądania i wykonania fotokopii dokumentów w przedmiotowym postępowaniu administracyjnym.

Pismem z 24 października 2022 r. (znak: FPK/2022/10/17) Fundacja zawnioskowała o dołączenie do akt przedmiotowego postępowania dodatkowych dokumentów.

Pismem z dnia 31 października 2022 r. (znak: FPK/2022/10/24) Fundacja przedstawiła stanowisko do akt przedmiotowego postępowania administracyjnego.

Postanowieniem z 14 listopada 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2022.11.EG) Prezes UTK włączył w poczet materiału dowodowego sprawy dokumenty wskazane przez Fundację w piśmie z 24 października 2022 r. (znak: FPK/2022/10/17).

Ponadto Prezes UTK wezwał PKP Intercity do przedstawienia:

- umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, zawartej dnia 31 grudnia 2020 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, a PKP Intercity na lata 2021 – 2030, zwanej dalej „umową ramową”;
- umowy rocznej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich, zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, a PKP Intercity, w okresie od 1 stycznia 2021 r. do 31 grudnia 2021 r., zwanej dalej „umową roczną na rok 2021”;
- umowy rocznej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, a PKP Intercity, w okresie od 1 stycznia 2022 r. do 31 grudnia 2022 r., zwanej dalej „umową roczną na rok 2022”;

w wersjach dokumentów niezawierających informacji objętych ograniczeniem dotyczącym poufnego charakteru określonych informacji.

W tym samym piśmie Prezes UTK wezwał Stronę do wskazania, które informacje zawarte w:

- umowie ramowej;
- umowie rocznej na rok 2021;
- umowie rocznej na rok 2022;

stanowią szczególnie chronione informacje handlowe i nie powinny być udostępniane podmiotom trzecim, oraz do przedstawienia uzasadnienia zaproponowanego wyłączenia szczególnie chronionych informacji handlowych.

Ponadto w tym samym piśmie Prezes UTK zawiadomił PKP Intercity oraz Fundację o dokumentach załączonych do materiału dowodowego niniejszej sprawy, a także o przysługującym prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań w terminie 7 dni od dnia doręczenia pisma oraz o nowym terminie zakończenia niniejszego postępowania tj. do 14 grudnia 2022 r.

Pismem z 21 listopada 2022 r. (znak: BBZ3-070-17/2022) PKP Intercity poinformowała, które informacje w dokumentach włączonych w poczet materiału dowodowego na wniosek Fundacji z 24 października 2022 r. (znak: FPK/2022/10/17) stanowią szczególnie chronione informacje handlowe i nie powinny zostać udostępniane podmiotom trzecim oraz przedstawiła uzasadnienie wyłączenia szczególnie chronionych informacji handlowych. Ponadto PKP Intercity przekazała ww. umowy w wersjach niezawierających informacji objętych ograniczeniem dotyczącym poufnego charakteru.

Pismem z 9 grudnia 2022 r. (znak: FPK/2022/12/09) Fundacja złożyła skargę na odmowę wglądu w dokumenty w wersjach niejawnych wchodzące w skład materiału dowodowego niniejszego postępowania.

Pismem z 12 grudnia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2022.13.EG) Prezes UTK wezwał Koleje Śląskie do przedstawiania 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 2025 r., zwaną dalej „umową ramową Kolei Śląskich”, zawartej pomiędzy Kolejami Śląskimi a Urzędem Marszałkowskim Województwa Śląskiego, włączonej w poczet materiału dowodowego

na wniosek Fundacji z 24 października 2022 r. (znak: FPK/2022/10/17) w wersji dokumentu niezawierającej informacji objętych ograniczeniem dotyczącym poufnego charakteru określonych informacji. Ponadto Prezes UTK wezwał do wskazania, które informacje znajdujące się w ww. umowie stanowią szczególnie chronione informacje handlowe.

Pismem z 14 grudnia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2022.14.EG) Prezes UTK poinformował że przedmiotowe postępowanie zostanie zakończone w terminie do 16 stycznia 2023 r. z uwagi na skomplikowany charakter sprawy.

W piśmie z 20 grudnia 2022 r. (znak: KS/NZZP/1129/12/2022) Koleje Śląskie wskazały, które informacje w umowie ramowej Kolei Śląskich stanowią szczególnie chronione informacje handlowe oraz przedstawiły uzasadnienie wyłączenia tych informacji. W tym samym piśmie Koleje Śląskie przekazały ww. umowę w wersji niezawierającej informacji objętych ograniczeniem dotyczącym poufnego charakteru.

Postanowieniem z 4 stycznia 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2022.16.EG) Prezes UTK postanowił ograniczyć Fundacji prawo wglądu do materiału dowodowego niniejszego postępowania w zakresie dokumentów przekazanych przez PKP Intercity ze względu na występowanie w nich szczególnie chronionych informacji handlowych, o których mowa w art. 8 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795.

Postanowieniem z 4 stycznia 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2022.17.EG) Prezes UTK postanowił ograniczyć PKP Intercity prawo wglądu do materiału dowodowego niniejszego postępowania w zakresie umowy ramowej Kolei Śląskich ze względu na występowanie w niej szczególnie chronionych informacji handlowych, o których mowa w art. 8 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795.

Pismem z 10 stycznia 2023 r. (znak: FPK/2023/01/05) Fundacja złożyła wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej postanowieniem Prezesa UTK z 4 stycznia 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2022.16.EG).

Pismem z 17 stycznia 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2022.19.EG) Prezes UTK poinformował PKP Intercity oraz Fundację o pozostałych dokumentach wchodzących w skład materiału dowodowego sprawy oraz o przysługującym PKP Intercity prawie do wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 7 dni od doręczenia pisma. Ponadto Prezes UTK poinformował, że przedmiotowe postępowanie zostanie zakończone w terminie do 16 lutego 2023 r. z uwagi na konieczność rozpatrzenia wniosku Fundacji z 10 stycznia 2023 r. (znak: FPK/2023/01/05) o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej postanowieniem Prezesa UTK z 4 stycznia 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2022.16.EG) oraz z uwagi na skomplikowany charakter sprawy.

PKP Intercity oraz Fundacja nie skorzystały z przysługującego uprawnienia do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Następnie pismem z 6 lutego 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2022.20.EG) Prezes UTK odpowiedział na skargę Fundacji z 9 grudnia 2022 r. (znak: FPK/2022/12/09) na odmowę wglądu do akt przedmiotowego postępowania administracyjnego w wersji niejawniej.

Pismem z 15 lutego 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2022.21.EG) Prezes UTK zawiadomił PKP Intercity oraz Fundację o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy do 16 marca 2023 r.

W odpowiedzi na pismo Fundacji z 10 stycznia 2023 r. (znak: FPK/2023/01/05), pismem z 8 marca 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2022.22.EG) Prezes UTK postanowił utrzymać w mocy zaskarżone postanowienie Prezesa UTK z 4 stycznia 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2022.16.EG).

Pismem z 16 marca 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2022.24.EG) Prezes UTK zawiadomił PKP Intercity oraz Fundację o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy do 30 marca 2023 r.

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

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

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

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

Jak już wcześniej wspomniano, 10 czerwca 2022 r. do Prezesa UTK wpłynął Wniosek PKP Intercity w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna na okres 5 kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów począwszy od 10 grudnia 2023 r. do 9 grudnia 2028 r. Wniosek został uzupełniony przez Przewoźnika pismem z 30 czerwca 2022 r. (data wpływu do Urzędu: 30 czerwca 2022 r.), pismem z 13 lipca 2022 r. (data wpływu do Urzędu: 14 lipca 2022 r.) oraz pismem z 21 listopada 2022 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 21 listopada 2022 r.).

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

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

Stosownie do art. 29c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym *regularny przewóz kolejowy osób niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej jest wykonywany na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu.*

Zgodnie z art. 29d ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym *w zakresie kolejowych przewozów osób innych niż przewozy okazjonalne zarządca zawiera umowę o przydzielenie zdolności przepustowej w takim zakresie, w jakim aplikant zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, przedstawił oświadczenie organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych albo uzyskał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzję o przyznaniu ograniczonego dostępu.*

W świetle wyżej cytowanych przepisów ustawy o transporcie kolejowym podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie jest więc aplikant. Zgodnie z treścią art. 4 pkt 9b ustawy o transporcie kolejowym aplikantem jest przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego.

Natomiast przez przewoźnika kolejowego, zgodnie z art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, należy rozumieć przedsiębiorcę uprawnionego do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorcę świadczącego wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorcę uprawnionego do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa.

Tym samym należy stwierdzić, że PKP Intercity, w związku z posiadaniem licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób oraz certyfikatów bezpieczeństwa w części A i B, spełnia wymagania ustawy o transporcie kolejowym pozwalające uznać Stronę za przewoźnika kolejowego. Przewoźnikowi przysługuje zatem uprawnienie do złożenia wniosku dotyczącego przyznania otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Wniosek został podpisany ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osobę upoważnioną do reprezentacji PKP Intercity na podstawie dołączonego pełnomocnictwa udzielonego zgodnie z reprezentacją Strony wskazaną w Krajowym Rejestrze Sądowym.

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

Należy wskazać, że PKP Intercity przekazała Wniosek 10 czerwca 2022 r., czyli 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów 2023/2024. Powyższe oznacza, że moment wniesienia przez Stronę Wniosku do Prezesa UTK, a także szacowany czas uruchomienia przez Stronę przewozów były zgodne z postanowieniami art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

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

Artykuł 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym określa, że w terminie miesiąca od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2 tego przepisu, organizator publicznego transportu kolejowego i przewoźnik kolejowy, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, oraz 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 2018/1795.

Pismem 26 lipca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2022.6.AJ) Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione, tj. te, którym przysługuje możliwość złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o planowanym uruchomieniu nowej usługi przez Przewoźnika. W przedmiotowym postępowaniu administracyjnym podmiotami uprawnionymi do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o których mowa w art. 11 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE¹, byli: Minister Infrastruktury, Marszałek Województwa Pomorskiego, Marszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego, Marszałek Województwa Mazowieckiego, Marszałek Województwa Świętokrzyskiego, Marszałek Województwa Śląskiego, Prezydent m. st. Warszawy (w imieniu i na rzecz którego zadania realizuje Zarząd Transportu Miejskiego), POLREGIO S.A., „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o., Szybka Kolej Miejska sp. z o.o., Koleje Śląskie, PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. oraz PKP PLK.

Przepisy art. 29c ust. 3 i 4 ustawy o transporcie kolejowym nawiązują do regulacji art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795, który stanowi, że *każdy wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej składany jest do organu regulacyjnego przez podmioty, o których mowa w art. 11 ust. 2 akapit pierwszy dyrektywy 2012/34/UE, w terminie wyznaczonym w tym przepisie*. Przepis art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 zawiera odesłanie do przepisu ustanowionego na poziomie dyrektywy. Natomiast zgodnie z art. 11 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE w brzmieniu nadanym dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającą dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz. Urz. UE L 352 z 23 grudnia 2016 r. str. 1) *aby określić, czy zostałaby zagrożona równowaga ekonomiczna w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, właściwy organ regulacyjny lub właściwe organy regulacyjne, o których mowa w art. 55, przeprowadzają obiektywną analizę ekonomiczną i opierają swoją decyzję na z góry ustalonych kryteriach. Dokonują tego na wniosek złożony w terminie miesiąca od otrzymania informacji o zamiarze świadczenia przewozów pasażerskich, o którym mowa w art. 38 ust. 4, przez dowolny z poniższych podmiotów:*

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

Ze względu na to, że obowiązujące przepisy nie wiążą ze sobą początku biegu terminu dla złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z momentem publikacji jawnej wersji powiadomienia aplikanta (tu: PKP Intercity) o planowanej nowej usłudze, Prezes UTK przyjął, że początek biegu terminu dla każdego z podmiotów liczony jest indywidualnie. Początek biegu terminu dla złożenia przez podmiot uprawniony wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej związany jest z momentem doręczenia pisma organu regulacyjnego informującego o otrzymaniu wniosku o przyznanie otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu należało przyjąć, że termin na dokonanie czynności, o której mowa powyżej, rozpoczynał się, zgodnie z obowiązującymi zasadami obliczania terminów, od momentu doręczenia podmiotom uprawnionym pisma Prezesa UTK z 26 lipca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2022.6.AJ).

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

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

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 Nr 343 z 14 grudnia 2012 r. str. 32), zwana dalej: „dyrektywą 2012/34/UE”

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

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

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

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

Ocena organu regulacyjnego (tu: Prezesa UTK) dotyczy również znaczenia wpływu, mając na względzie obowiązujące ustalenia umowne między właściwym organem (tu: organizatorem publicznego transportu zbiorowego) a przedsiębiorstwem kolejowym wykonującym usługi publiczne, w tym, w stosownych przypadkach, poziom rekompensaty ustalony zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3 grudnia 2007 r. str. 1, z późn. zm.), lub wynikający z konkurencyjnego zawarcia umowy oraz wszelkich mechanizmów podziału ryzyka takiego jak ryzyko związane z ruchem i przychodami (art. 10 ust. 4 rozporządzenia 2018/1795).

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

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

W przysługującym terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 do Prezesa UTK nie wpłynęły stanowiska podmiotów uprawnionych w przedmiocie przeprowadzenia badań równowagi ekonomicznej.

Pismo Kolei Śląskich z 22 sierpnia 2022 r. (znak: KS.TPP 0750/08/2022)

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 26 lipca 2022 r. (znak DPP WOPN.717.1.2022.6.AJ) w ramach niniejszego postępowania wpłynęło pismo Kolei Śląskich z 22 sierpnia 2022 r. (znak: KS.TPP 0750/08/2022), niebędące wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

W ww. piśmie Koleje Śląskie oceniły, że przyznanie PKP Intercity otwartego dostępu zgodnie z Wnioskiem spowoduje znaczący spadek przepustowości na trasie Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna, z uwagi na zaplanowaną przez PKP PLK przebudowę stacji Katowice oraz linii przyległych, w okresie kursowania pociągów Strony objętych niniejszą decyzją.

Równocześnie Koleje Śląskie wskazały, że w konsekwencji ograniczonej przepustowości węzła katowickiego dojdzie do sytuacji braku tras dla pociągów ww. przewoźnika, z uwagi na codzienną częstotliwość kursowania pociągów

PKP Intercity oraz prawdopodobieństwo, że pociągi Strony będą miały pierwszeństwo trasowania przed pociągami Kolei Śląskich. Ponadto Koleje Śląskie wniosły o przyznanie otwartego dostępu PKP Intercity dopiero po zakończeniu robót prowadzonych przez PKP PLK na węźle katowickim.

W tym miejscu należy przypomnieć, że przedmiotem postępowania administracyjnego dot. otwartego dostępu jest zbadanie przez Prezesa UTK, czy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych jest zagrożona, w związku z planowanym wykonywaniem nowego połączenia komercyjnego (art. 29c ust. 3 i 4 ustawy o transporcie kolejowym). Zagadnienia dotyczące właściwego trasowania przez zarządcę infrastruktury i w związku z tym realizowania przewozu przez przewoźnika kolejowego stanowiące mogą przedmiot odrębnego postępowania administracyjnego. Biorąc pod uwagę powyższe oraz fakt, że żaden z podmiotów uprawnionych nie złożył wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, a jak zostało wcześniej wskazane pismo Kolei Śląskich z 22 sierpnia 2022 r. (znak: KS.TPP 0750/08/2022) nie stanowi takiego wniosku, to w świetle art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK obowiązany był wydać decyzję przyznającą otwarty dostęp na trasie krajowej Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna w okresie od 10 grudnia 2023 r. do 9 grudnia 2028 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028.

Zasadnym jest także wskazać, że Prezes UTK zobowiązany jest, w terminie sześciu tygodni od dnia otrzymania wszystkich niezbędnych informacji do przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej, a w przypadku braku wniosków o badanie równowagi ekonomicznej od ostatniego dnia upływu terminu na złożenie ww. wniosków wydać decyzje w sprawie otwartego dostępu (art. 9 ust. 6 rozporządzenia 2018/1795). Zgodnie z powyższym, nie ma możliwości zmiany terminu wydania decyzji zgodnie wnioskiem Kolei Śląskich zawartym w piśmie z 22 sierpnia 2022 r. (znak: KS.TPP 0750/08/2022).

Pisma Fundacji „Pro Kolej” z 24 października 2022 r. (znak: FPK/2022/10/17) i z 31 października 2022 r. (znak: FPK/2022/10/24)

Należy wskazać, że pismem z 24 października 2022 r. (znak: FPK/2022/10/17) Fundacja zawnioskowała o dołączenie do akt przedmiotowego postępowania dodatkowych dokumentów. W odpowiedzi Prezes UTK pismem z 14 listopada 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2022.11.EG) przychylił się do ww. wniosku i włączył do materiału dowodowego niniejszej sprawy dokumenty wskazane przez Fundację, tj.:

- wersję jawną decyzji Prezesa UTK z dnia 4 lipca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.PL) w sprawie odmowy przyznania RegioJet a.s., zwanej dalej „RegioJet” 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 oraz 2026/2027;
- pismo PKP PLK z 23 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.216.2021) dotyczące możliwości trasowania pociągów RegioJet w ramach planowanej nowej usługi kolejowych przewozów pasażerskich na trasie krajowej Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny, złożone w postępowaniu zakończonym decyzją Prezesa UTK z 4 lipca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.MP);
- stanowisko PKP PLK z 4 marca 2022 r. (znak: IDRR.611.64.2022) dotyczące możliwości trasowania pociągów RegioJet w ramach planowanej nowej usługi kolejowych przewozów pasażerskich na trasie Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny, wraz z załącznikami, złożone w postępowaniu zakończonym decyzją Prezesa UTK z dnia 4 lipca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.MP);
- umowę ramową;
- umowę roczną na rok 2021;
- umowę roczną na rok 2022;
- umowę 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. nr 2892/KT/2015, zawartej pomiędzy Kolejami Śląskimi a Urzędem Marszałkowskim Województwa Śląskiego;
- Krajowy Program Kolejowy do 2023 r., stanowiący załącznik do uchwały Rady Ministrów nr 162/2015 z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r.², wraz z aktualizacjami w związku z podjęciem;
- uchwałę Rady Ministrów nr 144/2016 z dnia 23 listopada 2016 r.;

² Uchwały Rady Ministrów zostały ponadto opublikowane w Monitorze Polskim.

- uchwałę Rady Ministrów nr 186/2017 z dnia 4 grudnia 2017 r.;
- uchwałę Rady Ministrów nr 181/2018 z dnia 6 grudnia 2018 r.;
- uchwałę Rady Ministrów nr 17/2019 z dnia 19 lutego 2019 r.;
- uchwałę Rady Ministrów nr 110/2019 z dnia 17 września 2019 r.;
- uchwałę Rady Ministrów nr 156/2021 z dnia 26 listopada 2021 r.;
- opracowanie PKP PLK pn. *Pierwsza korekta sieciowego harmonogramu zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy 2022/2023 Sieciowy harmonogram zamknięć torowych 2022/2023*, pobrane ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/klienci-ikontrahenci/warunkiudostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/harmonogramzamkniec-torowych>;
- opracowanie PKP PLK pn. *Sieciowy harmonogram zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy 2023/2024*, pobrane ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/klienci-ikontrahenci/warunkiudostepniania-infrastruktury-iregulaminy/harmonogram-zamkniec-torowych>;
- rozporządzenie 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. 2020, poz. 2328), wraz z załącznikami.

W piśmie z 24 października 2022 r. (znak: FPK/2022/10/17) Fundacja wskazała: *W opinii Fundacji „Pro Kolej”, występującej jako podmiot na prawach strony we wskazanym na wstępie postępowaniu administracyjnym, wyżej wymienione materiały są niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli (art. 7 k.p.a.). Fundacja argumentowała, że w dołączonej do akt postępowania ww. dokumentacji: istotną rolę potwierdza praktyka analogicznych postępowań przedmiocie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, prowadzonych lub zakończonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.*

Ponadto w piśmie z 31 października 2022 r. (znak: FPK/2022/10/24) Fundacja przedstawiła stanowisko do akt przedmiotowego postępowania administracyjnego. W ww. piśmie Fundacja wskazała na *konieczność poszerzenia czynności wyjaśniających, podejmowanych w przedmiotowej sprawie. Zgodnie ze stanowiskiem Fundacji: (...) porównanie treści decyzji wydawanych dotychczas przez Prezesa UTK wskazuje na brak konsekwencji, odnośnie uwzględniania problematyki przepustowości linii kolejowych. W pierwszym okresie, charakteryzującym się generalnie pozytywnym stosunkiem do uruchamiania nowych przewozów, Prezes UTK nie podejmował z urzędu rozstrzygnięć z zakresu konstrukcji rozkładu jazdy, nie analizował ani nie opisywał konfliktów tras pociągów z dokładnością do pojedynczych minut i nie budował na tej podstawie argumentacji służącej odmowie przyznania otwartego dostępu.*

Praktyka ta się jednak zmieniła i z treści najnowszych decyzji wynika, że aspekt przepustowości jest analizowany szczegółowo, nie tylko pod kątem ekonomiki przewozów realizowanych w ramach służby publicznej, ale również procesu planowania i prowadzenia ruchu pociągów. Jeśli jest to świadoma, uzasadniona obiektywnymi okolicznościami zmiana proceduralna, etapu tego zabrakło w dotychczasowych czynnościach zrealizowanych w ramach postępowania. A tym samym wymaga on uzupełnienia. (...)

(..) w analogicznych postępowaniach Prezes UTK odnosi się, niejako „z urzędu” do oferty operatorów, w przypadku których nie złożono wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Aby zachować równe warunki i transparentność rozstrzygnięć należy taką ocenę przeprowadzić również w przedmiotowym postępowaniu.

Jednocześnie Fundacja zwróciła uwagę na *swoisty konflikt interesów, w którym pozostaje wnioskodawca. PKP Intercity S.A. uruchamia równoległe, na tych samych trasach przewozy o charakterze służby publicznej i przewozy komercyjne – wymagające wydania decyzji o otwartym dostępie i w związku z tym nie jest zainteresowany przeprowadzeniem analizy oddziaływania na siebie wskazanych segmentów rynku. Skoro jednak Prezes UTK posiada – z analogicznych postępowań – wiedzę w tym zakresie zobowiązany jest szczegółowo wyjaśnić tę kwestię i dokonać samodzielnej oceny. W opinii Fundacji jednym z rozwiązań gwarantujących wnikliwe i rzetelne zbadanie sprawy mogłaby być precyzyjna weryfikacja zakresu przewozów, które są reprezentowane przez występującego w niniejszej sprawie pełnomocnika PKP Intercity i zwrócenie się do Przewoźnika o wskazanie innej osoby, która mogłaby reprezentować interes operatora realizującego umowę ramową.*

W odpowiedzi na powyższe stanowisko Fundacji w pierwszej kolejności należy wskazać, że Organ, kierując się zgodnie z art. 8 § 1 k.p.a. zasadą pogłębiania zaufania uczestników postępowania do władzy publicznej, przychylił się do wniosku dowodowego Fundacji, pomimo że Fundacja nie wykazała konkretnej okoliczności, która miałyby być na podstawie przekazanych dokumentów udowodniona.

Zgodnie z art. 78 § 1 k.p.a.: *żądanie strony dotyczące przeprowadzenia dowodu należy uwzględnić, jeżeli przedmiotem dowodu jest okoliczność mająca znaczenie dla sprawy.*

Analiza przedstawionej przez Fundację dokumentacji oraz stanowiska ww. podmiotu wyrażonego w przywołanych wyżej pismach nie wykazała, aby okoliczności te miały znaczenie dla kierunku rozstrzygnięcia przedmiotowego postępowania, ponieważ stan faktyczny i prawny sprawy nie daje podstaw do wydania decyzji administracyjnej innej niż rozstrzygnięcie z art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym tj. o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie. Jak wielokrotnie było to wskazywane, w przypadku braku wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej decyzja, którą wydaje Organ ma charakter związany. Oznacza to, że wobec spełnienia przez aplikanta wymogów z rozporządzenia 2018/1795 odnośnie do informacji zawartych w powiadomieniu, w przypadku braku przeszkód o charakterze formalnym oraz braku wpływu wniosków podmiotów uprawnionych o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, Prezes UTK nie może wydać innej decyzji niż zgodnej z otrzymanym wnioskiem.

Jeśli chodzi o stanowisko Fundacji przedstawione w piśmie z 31 października 2022 r. (znak: FPK/2022/10/24), nie sposób zgodzić się z zarzutem braku konsekwencji Organu odnośnie do treści i kierunku rozstrzygnięć decyzji dotyczących otwartego dostępu. Należy wskazać, że Fundacja nie wskazała wprost konkretnych postępowań administracyjnych dotyczących otwartego dostępu, w których zdaniem Fundacji Organ stosował odmienne kryteria lub wykonywał czynności, które wskazywałyby na niekonsekwencję Organu.

Należy przypomnieć, że akt administracyjny to, zgodnie z zasadą podwójnej konkretności, oparte na przepisach prawa administracyjnego władcze, jednostronne oświadczenie woli organu administracji publicznej, określające sytuację prawną konkretnie wskazanego adresata w indywidualnie oznaczonej sprawie. Fakt wnioskowania o dołączenie do akt przedmiotowego postępowania, w którym nie można przeprowadzić badania równowagi ekonomicznej, innych decyzji dotyczących otwartego dostępu, w których konieczne było przeprowadzenie takiego badania na wniosek podmiotów uprawnionych i oczekiwanie od Organu stosowania identycznych kryteriów przy wydawaniu rozstrzygnięcia, może wskazywać na brak zrozumienia przez wnioskodawcę specyfiki ww. decyzji.

Odnośnie do aspektu przepustowości podniesionego przez Fundację, to należy wskazać, że zgodnie z art. 10 ust. 5 lit. C rozporządzenia 2018/1795 organ regulacyjny ocenia także wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych. Kwestia przepustowości linii kolejowych analizowana jest przez Organ w przypadku gdy podmiot występujący z wnioskiem o badanie równowagi ekonomicznej sygnalizuje, iż uruchomienie nowej usługi może spowodować konieczność dokonania zmian w trasowaniu pociągów danego podmiotu. W takim wypadku Prezes UTK każdorazowo wzywa odpowiedniego zarządcę infrastruktury do przedstawienia informacji dotyczących infrastruktury kolejowej, w tym możliwości trasowania pociągów podmiotu występującego z wnioskiem o otwarty dostęp zgodnie z rozkładem jazdy zawartym w powiadomieniu, bez zmian w trasowaniu na wnioskowanej trasie pociągów podmiotu występującego z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Ponadto Organ zasięga informacji odnośnie do stopnia wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, przy zastosowaniu której wnioskodawca planuje wykonywać nowe połączenie pasażerskie na trasach określonych w powiadomieniu, a znajdującej się w zarządzie zarządcy infrastruktury, a także spodziewanego wpływu wytrasowania pociągów wnioskodawcy na możliwość trasowania pociągów podmiotu uprawnionego, w całym okresie planowanego wykonywania przewozów przez wnioskodawcę. Oprócz tego Prezes UTK analizuje kwestię planów rozwoju infrastruktury, pod kątem tras objętych proponowanymi nowymi kolejowymi przewozami pasażerskimi, w tym wskazania okresu realizacji takich planów.

Powyższe uzasadnia konieczność wzięcia pod uwagę stanowiska zarządcy infrastruktury kolejowej. Stosownie do definicji zawartej w art. 4 pkt 7 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca infrastruktury jest podmiotem odpowiedzialnym za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiotem, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora. Uprawnienia i obowiązki zarządcy infrastruktury uregulowane zostały w art. 5 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, a należą do nich między innymi udostępnianie infrastruktury kolejowej, świadczenie usług z tym związanych i pobieranie z tego tytułu opłat, a także prowadzenie ruchu kolejowego. Stosownie do brzmienia art. 5 ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym *zadania, o których mowa w ust. 1 pkt 1-2, w szczególności w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej, są wykonywane przez zarządcę w sposób przejrzysty, zapewniający niedyskryminujące traktowanie aplikantów i przewoźników kolejowych oraz uniemożliwiający konflikt interesów.* Przywołane regulacje prawne uzasadniają konieczność oceny przez organ twierdzeń zarządcy infrastruktury.

Należy 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. 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.

Co istotne, w przedmiotowym postępowaniu nie wpłynęły wnioski o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w związku z czym kwestia zdolności przepustowej nie była przedmiotem analizy Prezesa UTK.

Odnosnie do zasygnalizowanej kwestii ewentualnego konfliktu interesów, w którym miałyby pozostawać Strona niniejszego postępowania, w ocenie Organu powyższy zarzut nie zasługuje na uznanie. Należy wskazać, że wyznaczenie pełnomocnika w danej sprawie administracyjnej jest wewnętrzną decyzją organizacyjną danego przedsiębiorstwa. Przepisy odnośnie do przesłanek i trybu ustanowienia, a także pozycji pełnomocnika zostały zawarte w art. 32, 33 i 40 k.p.a. W gestii organu administracji publicznej pozostaje weryfikacja zakresu przedmiotowego pełnomocnictwa, identyfikacji czynności do jakich przekazany dokument upoważnia, a także okresu na jaki pełnomocnictwo zostało udzielone.

Należy pamiętać, że ustawodawca tak ukształtował przepisy, że złożenie wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej jest prawem, a nie obowiązkiem podmiotu uprawnionego. Wykonywanie pasażerskich przewozów kolejowych na terenie Rzeczypospolitej Polskiej możliwe jest w dwóch zasadniczych trybach: na podstawie umów o świadczenie usług publicznych oraz w ramach otwartego dostępu, zgodnie z regulacjami zawartymi w ustawie o transporcie kolejowym. Jednocześnie brak jest przepisu, który uniemożliwiłby danemu podmiotowi wykonywanie usługi zarówno na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, jak i na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu. Co więcej, w sytuacji, gdy dany podmiot na planowanej trasie nowych kolejowych przewozów pasażerskich wyprawia już pociągi służby publicznej, to składanie przez ten sam podmiot wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej mogłoby być oceniane jako działanie na szkodę własnej spółki.

Wobec braku wpływu wniosków podmiotów uprawnionych w przedmiocie przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej, w świetle art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK obowiązany był wydać decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na trasie krajowej Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna, w okresie od 10 grudnia 2023 r. do 9 grudnia 2028 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028.

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

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

Przepis art. 29c ust. 7 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym obliuguje Prezesa UTK do określenia w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu warunków oraz zakresu korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu Prezes UTK wprowadził w sentencji klauzule regulujące, na jakich warunkach i w jaki sposób Przewoźnik będzie mógł korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie niniejszej decyzji.

Prezes UTK przyznał PKP Intercity, zgodnie z Wnioskiem Przewoźnika, prawo do wykonywania przewozów na wnioskowanej trasie w wymiarze:

- a) 3 par pociągów na dobę codziennie w pełnej relacji Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna;
- b) 1 pary pociągów na dobę codziennie w częściowej relacji Warszawa Wschodnia – Gliwice – Warszawa Wschodnia;
- c) 2 par pociągów na dobę codziennie w częściowej relacji Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna.

w okresie od 10 grudnia 2023 r. do 9 grudnia 2028 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028, zgodnie z projektami rozkładów jazdy pociągów i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.

Prezes UTK określił w decyzji, że w przypadku prac modernizacyjnych lub remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego Rzeczypospolitej Polskiej.

W zgodzie z powyższym Prezes UTK zastrzegł również, że Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji, na trasie Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna, na wskazanych przez Przewoźnika odcinkach trasy, zgodnie z pkt 1 sentencji niniejszej decyzji. Uruchamianie przez Stronę połączeń w krótszej relacji niż na podstawie pkt 1 sentencji niniejszej decyzji, zostało zastrzeżone dla zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury. W ocenie Prezesa UTK, skoro PKP Intercity złożyła wniosek o przyznanie

otwartego dostępu, na podstawie którego uruchamiane będą połączenia w relacji Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna, to niecelowe byłoby działanie Przewoźnika polegające na wykonywaniu połączeń w krótszej relacji niż na wskazanych przez Stronę odcinkach trasy. Prezes UTK zauważa, że takie działanie mogłoby godzić nie tylko w prawidłowość przeprowadzonego postępowania przez organ regulacyjny oraz ocenę ewentualnie zgłoszonych wniosków przez podmioty uprawnione, ale również w interes potencjalnych podróżnych.

Prezes UTK, zgodnie z Wnioskiem PKP Intercity, ustalił, że dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Gdynia Główna, Sopot, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Główny, Tczew, Malbork, Iława Główna, Ciechanów, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Włoszczowa Północ, Zawiercie, Sosnowiec Główny, Katowice, Zabrze, Gliwice.

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

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku, zawierającego uzasadnienie, od organizatora publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, realizującego zadania w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji/przystanku;
- b) ustalonych w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej w celu zachowania cykliczności rozkładu jazdy pociągów przewoźników kolejowych;
- c) wystąpienia zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

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

Zgodnie ze złożonym przez PKP Intercity Wnioskiem, przewozy realizowane na trasie Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, będą realizowane przy pomocy pojazdów typu ED250 lub składami wagonowymi z lokomotywą. Przewoźnik zapewni wagony pasażerskie z miejscami do siedzenia. Powyższą usługę przewoźnik zapewni dla co najmniej dwóch osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania również innych niż wskazany powyżej typ pojazdu kolejowego, jeżeli PKP Intercity zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów. Przewoźnik jest zobowiązany do wykorzystywania wyłącznie taboru spełniającego warunki techniczne, środowiskowe i eksploatacyjne określone przez zarządcę infrastruktury dla poszczególnych linii kolejowych.

Prezes UTK zastrzegł w decyzji, że dopuszczalne jest korzystanie przez Przewoźnika z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od Przewoźnika (np. w związku z ograniczoną zdolnością przepustową konkretnego odcinka infrastruktury kolejowej lub obowiązywaniem trasy okrężnej dla określonego fragmentu trasy).

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

Mając na względzie rolę Prezesa UTK jako organu regulacyjnego w zakresie sektora kolejowego ustalono, że Przewoźnik obowiązany jest poinformować organ regulacyjny o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna:

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

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

Powyższa klauzula ma na celu uzyskiwanie na bieżąco wiedzy na temat faktycznie realizowanych przez PKP Intercity przewozów i ich zgodności z treścią postanowień zawartych w niniejszej decyzji.

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

Zgodnie z art. 29c ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat. Ze względu na złożony przez PKP Intercity Wniosek, Prezes UTK przyznał Przewoźnikowi prawo otwartego dostępu na trasie Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna od 10 grudnia 2023 r. do 9 grudnia 2028 r.

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

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

Zgodnie z art. 29c ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK uchyla decyzję o przyznaniu otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej w przypadku:

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

POUCZENIE

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

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

Wpis od skargi wynosi 200 zł i uiszczony jest gotówką do kasy sądu administracyjnego lub na rachunek bankowy tego sądu, zgodnie z art. 15 w związku z art. 127 § 3 w zw. z art. 129 § 2 k.p.a. w związku z art. 3 § 2 pkt 1 oraz art. 13 § 2, art. 52 § 1 i § 3, art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 259), zwanej dalej „p.p.s.a.”, w związku z § 2 ust. 1 pkt 2 i § 5 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 535).

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

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

Oplata:

Od niniejszej decyzji należna opłata skarbową wynosi 10 zł (słownie: dziesięć złotych 00/100), zgodnie z cz. I pkt 53 Załącznika do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 2142, z późn. zm.). Strona, wraz z Wnioskiem, przedstawiła potwierdzenie uiszczenia 10 czerwca 2022 r. ww. opłaty skarbowej na rachunek Centrum Obsługi Podatnika Urzędu m.st. Warszawy.

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

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

Załączniki:

1. Projekt rocznego rozkładu jazdy w okresie 10 grudnia 2023 r. do 9 grudnia 2028 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028 na trasie krajowej Gdynia Główna – Gliwice;
2. Projekt rocznego rozkładu jazdy w okresie 10 grudnia 2023 r. do 9 grudnia 2028 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028 na trasie krajowej Gliwice – Gdynia Główna.

Załącznik nr 1 do decyzji znak: DPP-WOPN.717.5.2022.EG

<i>Terminy kursowania</i>		codziennie		codziennie		codziennie		codziennie		codziennie		codziennie	
<i>Stacja początkowa</i>		Warszawa Wschodnia		Gdynia Główna		Gdynia Główna		Gdynia Główna		Gdynia Główna		Gdynia Główna	
<i>Stacja</i>	<i>km</i>												
Gdynia Główna	0,000			07:19		11:19		15:19		19:19		20:19	
Sopot	9,331			07:27	07:28	11:27	11:28	15:27	15:28	19:27	19:28	20:27	20:28
Gdańsk Oliwa	3,653			07:32	07:33	11:32	11:33	15:32	15:33	19:32	19:33	20:32	20:33
Gdańsk Wrzeszcz	3,828			07:36	07:37	11:36	11:37	15:36	15:37	19:36	19:37	20:36	20:37
Gdańsk Główny	4,180			07:42	07:45	11:42	11:45	15:42	15:45	19:42	19:45	20:42	20:45
Tczew	31,874			07:59	08:00	11:59	12:00	15:59	16:00	19:59	20:00	20:59	21:00
Malbork	18,361			08:11	08:12	12:11	12:12	16:11	16:12	20:11	20:12	21:11	21:12
Łąwa Główna	68,912			08:44	08:45	12:44	12:45	16:44	16:45	20:44	20:45	21:44	21:45
Ciechanów	110,916			09:35	09:36	13:35	13:36	17:35	17:36	21:35	21:36	22:35	22:36
Warszawa Wschodnia	92,927		06:21	10:19	10:21	14:19	14:21	18:19	18:21	22:19	22:21	23:19	23:21
Warszawa Centralna	4,254	06:26	06:34	10:26	10:34	14:26	14:34	18:26	18:34	22:26	22:34	23:26	23:34
Warszawa Zachodnia	3,082	06:37	06:39	10:37	10:39	14:37	14:39	18:37	18:39	22:37		23:37	
Włoszczowa Północ	180,851	07:43	07:44										
Zawiercie	69,660	08:10	08:11	12:07	12:08	16:07	16:08	20:07	20:08				
Sosnowiec Główny	35,317	08:32	08:33	12:28	12:29	16:28	16:29	20:28	20:29				
Katowice	8,834	08:40	08:43	12:36	12:39	16:36	16:39	20:36	20:39				
Zabrze	18,545	08:54	08:55	12:51	12:52	16:51	16:52	20:51	20:52				
Gliwice	8,174	09:02		12:58		16:58		20:58					
<i>Stacja końcowa</i>		Gliwice		Gliwice		Gliwice		Gliwice		Warszawa Zachodnia		Warszawa Zachodnia	

Załącznik nr 2 do decyzji znak: DPP-WOPN.717.5.2022.EG

<i>Terminy kursowania</i>		codziennie		codziennie		codziennie		codziennie		codziennie			
<i>Stacja początkowa</i>		Warszawa Zachodnia		Warszawa Zachodnia		Gliwice		Gliwice		Gliwice			
<i>Stacja</i>	<i>km</i>												
Gliwice	0,000					7:02		11:02		15:02	18:58		
Zabrze	8,174					7:08	7:09	11:08	11:09	15:08	15:09	19:05	19:06
Katowice	18,545					7:21	7:24	11:21	11:24	15:21	15:24	19:17	19:20
Sosnowiec Główny	8,834					7:31	7:32	11:31	11:32	15:31	15:32	19:27	19:28
Zawiercie	35,317					7:52	7:53	11:52	11:53	15:52	15:53	19:49	19:50
Włoszczowa Północ	69,660											20:16	20:17
Warszawa Zachodnia	180,851		4:23		5:23	9:21	9:23	13:21	13:23	17:21	17:23	21:21	21:23
Warszawa Centralna	3,082	4:26	4:34	5:26	5:34	9:26	9:34	13:26	13:34	17:26	17:34	21:26	21:34
Warszawa Wschodnia	4,254	4:39	4:41	5:39	5:41	9:39	9:41	13:39	13:41	17:39	17:41	21:39	
Ciechanów	92,927	5:24	5:25	6:24	6:25	10:24	10:25	14:24	14:25	18:24	18:25		
Ława Główna	110,916	6:15	6:16	7:15	7:16	11:15	11:16	15:15	15:16	19:15	19:16		
Malbork	68,912	6:48	6:49	7:48	7:49	11:48	11:49	15:48	15:49	19:48	19:49		
Tczew	18,361	7:00	7:01	8:00	8:01	12:00	12:01	16:00	16:01	20:00	20:01		
Gdańsk Główny	31,874	7:15	7:18	8:15	8:18	12:15	12:18	16:15	16:18	20:15	20:18		
Gdańsk Wrzeszcz	4,180	7:23	7:24	8:23	8:24	12:23	12:24	16:23	16:24	20:23	20:24		
Gdańsk Oliwa	3,828	7:27	7:28	8:27	8:28	12:27	12:28	16:27	16:28	20:27	20:28		
Sopot	3,653	7:32	7:33	8:32	8:33	12:32	12:33	16:32	16:33	20:32	20:33		
Gdynia Główna	9,331	7:41		8:41		12:41		16:41		20:41			
<i>Stacja końcowa</i>		Gdynia Główna		Gdynia Główna		Gdynia Główna		Gdynia Główna		Gdynia Główna		Warszawa Wschodnia	