

DECYZJA NR DPP-WOPN.717.18.2022.AJ PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 3 marca 2024 r.

w sprawie przyznania RegioJet a.s. z siedzibą w Brnie ograniczonego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej w relacji Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 2, 5, ust. 6 pkt 1, ust. 7 i 8 oraz art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 1786, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, art. 11 ust. 1, ust. 2 lit. a rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (Dz. Urz. UE L 294 z 21 listopada 2018 r. str. 5), zwanego dalej „rozporządzeniem 2018/1795”, oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 735, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, stan prawny obowiązujący przed 12 maja 2023 r. z uwagi na art. 17 ust. 1 ustawy z dnia 26 stycznia 2023 r. o zmianie ustaw w celu likwidowania zbędnych barier administracyjnych i prawnych (Dz. U. z 2023 r. poz. 803), po rozpoznaniu wniosku przewoźnika kolejowego RegioJet a.s. z siedzibą w Brnie, zwanego dalej „RegioJet”, „Przewoźnikiem” lub „Spółką”, z 19 września 2022 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem”: 19 września 2022 r.), w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny 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,

PRYZNAJĘ

RegioJet ograniczony dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej w relacji Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny,

realizowany i realizowany liniami kolejowymi nr 1, 2, 4, 8, 9, 64, 202 i 570 w okresie od dnia doręczenia niniejszej decyzji 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 RegioJet uruchomi codziennie:
 - a) w ramach usługi Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny 3 pary pociągów na dobę, zgodnie z projektami rozkładu jazdy pociągów i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji,
 - b) w ramach usługi Kraków Główny – Warszawa Wschodnia – Kraków Główny 1 parę pociągów na dobę, zgodnie z projektami rozkładu jazdy pociągów i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.
2. Przewoźnik zobowiązany jest uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji.

Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów w mniejszym wymiarze, tj. częstotliwości lub terminach innych 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 działalności zarządcy infrastruktury.

3. Połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji stanowią uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województw: pomorskiego, warmińsko-mazurskiego, mazowieckiego, łódzkiego i małopolskiego, organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego.
4. W przypadku prac modernizacyjnych lub remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowej, przez którą 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. Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny oraz w częściowej relacji, tj. Kraków Główny – Warszawa Wschodnia – Kraków Główny.

Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszej relacji niż wskazano w pkt 1 sentencji, na podstawie 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:

Kraków Główny, Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Iława Główna, Malbork, Tczew, Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Oliwa, Sopot i Gdynia Główna.

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 2023 r. poz. 2778), 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 Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy przy pomocy składów wagonowych z miejscami do siedzenia lub elektrycznych zespołów trakcyjnych.

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

9. Dopuszcza się korzystanie z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
10. Dopuszcza się 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 zobowiązany jest poinformować Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK” lub „Organem”, o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny:
 - 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, zobowiązany jest przedstawić Prezesowi UTK stanowisko w sprawie wraz z uzasadnieniem.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

19 września 2022 r. wpłynął do Prezesa UTK, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek RegioJet o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny, 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 28 września 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.2.AJ) Prezes UTK powiadomił RegioJet o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji w sprawie dotyczącej otwartego dostępu na trasie krajowej Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny, 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. Spółka 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.

Ponadto 29 września 2022 r. Prezes UTK opublikował informację o wpływie Wniosku RegioJet na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastrukturu/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/19328,Powiadomienie-RegioJet-a-s-o-planowanych-nowych-krajowych-uslugach-pasazerskich-.html>

Pismem z 3 października 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.3.AJ) Prezes UTK powiadomił podmioty uprawnione o otrzymaniu powiadomienia RegioJet z 19 września 2022 r. w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny oraz poinformował o przysługującym prawie zgłoszenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w terminie i na zasadach określonych w przepisach rozporządzenia 2018/1795.

Pismem z 19 października 2022 r. (znak: FPK/2022/10/10) Fundacja „Pro Kolej” z siedzibą w Warszawie, zwana dalej Fundacją „Pro Kolej”, złożyła do Prezesa UTK wniosek o dopuszczenie jej jako organizacji społecznej do udziału w przedmiotowym postępowaniu administracyjnym.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 3 października 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.3.AJ), 3 listopada 2022 r. do Urzędu wpłynęło za pośrednictwem poczty elektronicznej pismo Szybkiej Kolei Miejskiej Spółka z o. o. w Warszawie z 3 listopada 2022 r. (znak: RWP-052-4-22-627), zwanej dalej „SKM w Warszawie”, w którym ww. przewoźnik poinformował, że nie będzie składać wniosku o przeprowadzenie badań równowagi ekonomicznej.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 3 października 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.3.AJ), 4 listopada 2022 r. do Urzędu wpłynął za pośrednictwem platformy ePUAP wniosek „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „PKP Intercity” z 4 listopada 2022 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w wersji jawnej i niejawnej.

Pismem z 8 listopada 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2022.6.AJ) Prezes UTK postanowił dopuścić Fundację „Pro Kolej” do udziału w przedmiotowym postępowaniu administracyjnym jako podmiot na prawach strony.

Pismem z 10 listopada 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.7.AJ) Prezes UTK wezwał PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej „PKP PLK” lub „Zarządcą infrastruktury” do przedstawienia informacji dotyczących uruchomienia usługi RegioJet, o której mowa we Wniosku.

29 listopada 2022 r. do Urzędu wpłynęła wiadomość elektroniczna od PKP PLK z prośbą o prolongatę terminu odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 10 listopada 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.7.AJ) do 6 grudnia 2022 r.

7 grudnia 2022 r. do Urzędu wpłynęła wiadomość elektroniczna od PKP PLK wraz z załącznikami w postaci pisma PKP PLK z 5 grudnia 2022 r. (znak: IDRR.611.204.2022), stanowiącego odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 10 listopada 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.7.AJ).

Pismem z 8 grudnia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.9.AJ) Prezes UTK wezwał RegioJet do przedstawienia analizy założeń wskazanych we Wniosku, w związku z informacjami dostarczonymi do niniejszego postępowania administracyjnego przez podmioty uprawnione. Spółka 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.

8 grudnia 2022 r. upoważniony przedstawiciel Fundacji „Pro Kolej” przeglądał akta niniejszego postępowania w siedzibie Urzędu.

15 grudnia 2022 r. do Urzędu wpłynęła wiadomość elektroniczna od PKP PLK wraz z załącznikami w postaci pisma PKP PLK z 13 grudnia 2022 r. (znak: IDRR.611.204.2022.1) w wersji jawnej i niejawnej, stanowiącego uzupełnienie do stanowiska Zarządcy infrastruktury zawartego w piśmie z 5 grudnia 2022 r. (znak: IDRR.611.204.2022).

Pismem z 22 grudnia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.11.AJ) Prezes UTK zawiadomił RegioJet o wyznaczeniu nowego terminu na rozpatrzenie sprawy do 23 stycznia 2023 r.

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 8 grudnia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.9.AJ), 27 grudnia 2022 r. do Urzędu wpłynęło za pośrednictwem platformy ePUAP pismo RegioJet z 27 grudnia 2022 r., w którym Spółka przedstawiła swoje stanowisko.

Pismem z 23 stycznia 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.14.AJ) Prezes UTK poinformował RegioJet o materiale dowodowym, a także o przysługującym prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów. Ponadto Prezes UTK wyznaczył nowy termin na rozpatrzenie sprawy do 23 lutego 2023 r.

W piśmie z 23 stycznia 2023 r. (znak: BBPR1k-070-018/2023), które do Urzędu wpłynęło za pośrednictwem platformy ePUAP 23 stycznia 2023 r., PKP Intercity przedstawiła informacje uzupełniające do wniosku z 4 listopada 2022 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, dotyczące występowania w ww. wniosku danych poufnych.

Pismem z 23 lutego 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.18.AJ) Prezes UTK poinformował RegioJet o materiale dowodowym, a także o przysługującym prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów. Ponadto Prezes UTK wyznaczył nowy termin na rozpatrzenie sprawy do 23 marca 2023 r.

20 marca 2023 r. do Urzędu wpłynęło za pośrednictwem platformy ePUAP pismo RegioJet z 20 marca 2023 r. wraz z załącznikiem w postaci decyzji Prezesa UTK z 7 marca 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2022.AJ) w sprawie przyznania PKP Intercity otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Kołobrzeg – Przemyśl Główny – Kołobrzeg. Spółka wniosła o dołączenie ww. decyzji do materiału dowodowego postępowania.

Pismem z 21 marca 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.19.AJ) Prezes UTK wezwał PKP PLK do przedstawienia stanowiska dotyczącego przekazanych przez Zarządcę infrastruktury informacji o charakterze poufnych.

Pismem z 23 marca 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.20.AJ) Prezes UTK poinformował RegioJet o materiale dowodowym, a także o przysługującym prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów. Ponadto wyznaczył nowy termin na rozpatrzenie sprawy do 24 kwietnia 2023 r.

30 marca 2023 r. do Urzędu wpłynęło za pośrednictwem platformy ePUAP pismo RegioJet z 30 marca 2023 r., w którym Spółka przedstawiła swoje stanowisko dotyczące wniosku PKP Intercity z 4 listopada 2022 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

6 kwietnia 2023 r. do Urzędu wpłynęła wiadomość elektroniczna od PKP PLK wraz z załącznikiem w postaci pisma PKP PLK z 5 kwietnia 2023 r. (znak: IDRR.611.18.2023.), stanowiącego odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 21 marca 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.19.AJ). W ww. piśmie Zarządca infrastruktury przedstawił swoje stanowisko w sprawie informacji o charakterze poufnych.

Pismem z 24 kwietnia 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.23.AJ) Prezes UTK poinformował RegioJet o materiale dowodowym, a także o przysługującym prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów. Ponadto Prezes UTK wyznaczył nowy termin na rozpatrzenie sprawy do 24 maja 2023 r.

Pismem z 24 maja 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.24.AJ) Prezes UTK zawiadomił o wyznaczeniu nowego terminu na rozpatrzenie sprawy do 26 czerwca 2023 r.

Pismem z 23 czerwca 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.24.AJ) Prezes UTK zawiadomił RegioJet o wyznaczeniu nowego terminu na rozpatrzenie sprawy do 26 lipca 2023 r.

Pismem z 25 lipca 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.27.AJ) Prezes UTK zawiadomił RegioJet o wyznaczeniu nowego terminu na rozpatrzenie sprawy do 28 sierpnia 2023 r.

Pismem z 10 sierpnia 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.28.AJ) Prezes UTK ponownie wezwał PKP PLK do przedstawienia stanowiska dotyczącego przekazanych przez Zarządcę infrastruktury informacji o charakterze poufnych.

Pismem z 25 sierpnia 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.29.AJ) Prezes UTK poinformował RegioJet o materiale dowodowym, a także o przysługującym prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów. Ponadto Prezes UTK wyznaczył nowy termin na rozpatrzenie sprawy do 28 września 2023 r.

25 sierpnia 2023 r. do Urzędu wpłynęła wiadomość elektroniczna od PKP PLK wraz z załącznikiem w postaci pisma PKP PLK z 23 sierpnia 2023 r. (znak: IDRR.611.93.2023.), stanowiącego odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 10 sierpnia 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.28.AJ). W ww. piśmie Zarządca infrastruktury przedstawił swoje

stanowisko dotyczące niewystarczającej zdolności przepustowej na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia.

1 września 2023 r. do Urzędu wpłynęło za pośrednictwem platformy ePUAP pismo RegioJet z 1 września 2023 r. wraz z załącznikami w postaci zrzutów ekranu z systemu rezerwacyjnego strony PKP Intercity oraz siedmiu decyzji w sprawie przyznania PKP Intercity otwartego dostępu. Spółka wniosła o dołączenie ww. decyzji do materiału dowodowego postępowania oraz przedstawiła swoje stanowisko dotyczące korzyści dla pasażerów w przypadku uruchomienia przez RegioJet nowych kolejowych przewozów pasażerskich zgodnie z Wnioskiem.

4 września 2023 r. do Urzędu wpłynęło za pośrednictwem platformy ePUAP pismo Fundacji „Pro Kolej” z 4 sierpnia 2023 r. (znak: FPK/2023/09/01) wraz z załącznikiem, w którym ww. podmiot przedstawił swoje stanowisko dotyczące kwestii dostępności biletów na odcinku Gdańsk – Warszawa.

Pismem z 13 września 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.33.AJ) Prezes UTK wezwał PKP Intercity do przedstawienia m.in. stanowiska w kontekście złożonych do postępowania pism Fundacji „Pro Kolej” z 4 sierpnia 2023 r. (znak: FPK/2023/09/01) oraz RegioJet z 1 września 2023 r.

18 września 2023 r. do Urzędu wpłynęło za pośrednictwem platformy ePUAP ePismo RegioJet z 18 września 2023 r. wraz z załącznikiem, w postaci aktu notarialnego potwierdzającego informacje dotyczące dostępności dla pasażerów pociągów w relacji Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny, stanowiącym uzupełnienie do stanowiska RegioJet z 1 września 2023 r.

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 13 września 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.33.AJ), 27 września 2023 r. do Urzędu wpłynęło za pośrednictwem platformy ePUAP pismo PKP Intercity z 27 września 2023 r. (znak: BBPR1k-070-222/2023), w którym ww. przewoźnik przedstawił swoje stanowisko w sprawie.

Pismem z 28 września 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.35.AJ) Prezes UTK poinformował RegioJet o materiale dowodowym, a także o przysługującym prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów, w terminie 7 dni od doręczenia pisma. Ponadto Prezes UTK wyznaczył nowy termin na rozpatrzenie sprawy do 30 października 2023 r.

2 października 2023 r. do Urzędu wpłynęło za pośrednictwem platformy ePUAP ePismo RegioJet z 2 października 2023 r., w którym Przewoźnik zawniósł o udostępnienie materiału dowodowego postępowania.

Pismem z 4 października 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.37.AJ) Prezes UTK ponownie wezwał PKP Intercity do przedstawienia m.in. stanowiska w kontekście złożonych do postępowania pism Fundacji „Pro Kolej” z 4 sierpnia 2023 r. (znak: FPK/2023/09/01) oraz RegioJet z 1 września 2023 r.

Pismem z 19 października 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.38.AJ) Prezes UTK postanowił ograniczyć RegioJet prawo wglądu w odniesieniu do części materiału dowodowego niniejszego postępowania ze względu na występowanie w dokumentacji sprawy szczególnie chronionych informacji handlowych, o których mowa w art. 8 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795.

Pismem z 19 października 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.39.AJ) Prezes UTK postanowił ograniczyć Fundacji „Pro Kolej” prawo wglądu w odniesieniu do części materiału dowodowego niniejszego postępowania ze względu na występowanie w dokumentacji sprawy szczególnie chronionych informacji handlowych, o których mowa w art. 8 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795.

Pismem z 20 października 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.40.AJ) Prezes UTK postanowił przychylić się do wniosku RegioJet z 2 października 2023 r. i przekazał Spółce żądane dokumenty za pośrednictwem platformy ePUAP.

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 4 października 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.37.AJ), 26 października 2023 r. do Urzędu wpłynęło za pośrednictwem platformy ePUAP pismo PKP Intercity z 26 października 2023 r. (znak: BBPR1k-070-222a/2023), w którym ww. przewoźnik przedstawił swoje stanowisko.

Pismem z 27 października 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.42.AJ) Prezes UTK poinformował RegioJet o materiale dowodowym, a także o przysługującym prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów, w terminie 14 dni od doręczenia pisma. Ponadto wyznaczył nowy termin na rozpatrzenie sprawy do 30 listopada 2023 r. Spółka nie skorzystała z przysługujących jej uprawnień wynikających z art. 10 § 1 k.p.a.

Pismem z 29 listopada 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.27.AJ) Prezes UTK zawiadomił RegioJet o wyznaczeniu nowego terminu na rozpatrzenie sprawy do 3 stycznia 2024 r.

Pismem z 4 stycznia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.44.AJ) Prezes UTK zawiadomił RegioJet, wyznaczeniu nowego terminu na rozpatrzenie sprawy do 5 lutego 2024 r.

Pismem z 24 stycznia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.45.AJ) Prezes UTK wezwał PKP PLK do przedstawienia dodatkowych informacji dotyczących uruchomienia usługi RegioJet, o której mowa we Wniosku, w związku z wejściem w życie rozkładu jazdy 2023/2024.

Pismem z 1 lutego 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.46.AJ) Prezes UTK wezwał PKP Intercity do przedstawienia stanowiska w przedmiocie zasadności aktualizacji wniosku o badanie równowagi ekonomicznej z 4 listopada 2022 r. w związku z zawarciem z Ministerstwem Infrastruktury umowy rocznej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2023 r. do 31 grudnia 2023 r., zwanej dalej „umową PSC na 2023 r.”.

Pismem z 2 lutego 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.47.AJ) Prezes UTK poinformował RegioJet o materiale dowodowym, a także o przysługującym prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów, w terminie 14 dni od doręczenia pisma. Ponadto Prezes UTK wyznaczył nowy termin na rozpatrzenie sprawy do 5 marca 2024 r.

9 lutego 2024 r. do Urzędu wpłynęła wiadomość elektroniczna od PKP PLK wraz z załącznikiem w postaci pisma PKP PLK z 9 lutego 2024 r. (znak: IDRR.611.12.2024), stanowiącego odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 24 stycznia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.45.AJ). W ww. piśmie Zarządca infrastruktury przedstawił swoje stanowisko dotyczące zdolności przepustowej na trasie Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny.

9 lutego 2024 r. do Urzędu wpłynęło za pośrednictwem platformy ePUAP pismo PKP Intercity z 9 lutego 2024 r. (znak: BBPR1k-070-027/2024), w którym ww. spółka poinformowała, że nie wniesie do postępowania aktualizacji wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 4 listopada 2022 r. oraz, że umowa roczna o świadczenie usług publicznych z Ministerstwem Infrastruktury na okres od 1 stycznia 2024 r. do 31 grudnia 2024 r. nie została jeszcze zawarta.

Pismem z 13 lutego 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.50.AJ) Prezes UTK poinformował RegioJet o materiale dowodowym, a także o przysługującym prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów. Jednocześnie Prezes UTK wezwał Spółkę do przedstawienia analizy założeń wskazanych we Wniosku w związku z nowymi informacjami dostarczonymi do niniejszego postępowania administracyjnego przez PKP Intercity i PKP PLK.

15 lutego 2024 r. do Urzędu wpłynęło za pośrednictwem platformy ePUAP pismo RegioJet z 15 lutego 2024 r., w którym Przewoźnik przedstawił swoje stanowisko, jednocześnie wzywając Prezesa UTK do zakończenia postępowania administracyjnego w terminie do 10 marca 2024 r.

Pismem z 20 lutego 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.52.AJ) Prezes UTK poinformował RegioJet o materiale dowodowym, a także o przysługującym prawie do wypowiedzenia się, w terminie 3 dni, licząc od momentu doręczenia pisma, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

26 lutego 2024 r. do Urzędu wpłynęły za pośrednictwem platformy ePUAP dwa pisma RegioJet z 26 lutego 2024 r., w których Przewoźnik przekazał swoje dodatkowe stanowisko, w związku z pismem Organu z 20 lutego 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.52.AJ). Jednocześnie RegioJet zawnioskowało o udostępnienie materiału dowodowego całego postępowania.

Pismem z 27 lutego 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.56.AJ) Prezes UTK postanowił przychylić się do wniosku RegioJet z 26 lutego 2024 r. i przekazał Spółce żądane dokumenty w formie elektronicznej.

Pismem z 27 lutego 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.57.AJ) Prezes UTK poinformował Fundację „Pro Kolej” o materiale dowodowym, a także o przysługującym prawie do wypowiedzenia się, w terminie 3 dni, licząc od momentu doręczenia pisma, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Fundacja „Pro Kolej” nie skorzystała z przysługujących jej uprawnień wynikających z art. 10 § 1 k.p.a.

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, 19 września 2022 r. do Prezesa UTK wpłynął Wniosek RegioJet w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny na okres 5 kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów począwszy od 10 grudnia 2023 r. do 9 grudnia 2028 r.

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

Na podstawie Wniosku złożonego przez Przewoźnika oraz zgromadzonego w niniejszej sprawie materiału dowodowego Prezes UTK ustalił, że RegioJet jest przewoźnikiem kolejowym, posiadającym licencję nr L/2009/1521, na wykonywanie przewozów kolejowych osób, wydaną 30 kwietnia 2009 r. przez *Drážní úřad*, oraz jednolity certyfikat bezpieczeństwa nr EU1020230213, wydany 31 sierpnia 2023 r. przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej (ważny od 31 sierpnia 2023 r. do 30 sierpnia 2028 r.), potwierdzający akceptację przyjętego przez przedsiębiorstwo kolejowe systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS), w tym regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia konkretnych wymagań w zakresie bezpiecznego wykonywania przewozów na danej sieci zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/798 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei (Dz. Urz. UE L 138 z 26 maja 2016 r. str. 102, z późn. zm.) oraz obowiązującymi przepisami prawa krajowego.

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 RegioJet, w związku z posiadaniem licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób oraz jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, spełnia wymagania ustawy o transporcie kolejowym pozwalające uznać Spółkę za przewoźnika kolejowego. Przewoźnikowi przysługuje zatem uprawnienie do złożenia wniosku dotyczącego przyznania otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Wniosek został podpisany przez pełnomocnika umocowanego na podstawie pełnomocnictwa podpisanego przez osobę upoważnioną do reprezentacji RegioJet zgodnie z zasadami reprezentacji Spółki wskazanymi w tłumaczeniu przysięgłym z wyciągu z Rejestru Handlowego prowadzonego przez Sąd Okręgowy w Brnie (odpowiednik polskiego Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego).

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

Należy wskazać, że RegioJet przekazała Wniosek 19 września 2022 r., czyli nie zachowując terminu 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów 2023/2024. Powyższe oznacza, że moment wniesienia przez Przewoźnika Wniosku do Prezesa UTK, a także szacowany czas uruchomienia przez Spółkę przewozów nie są zgodne z postanowieniami art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym. Niezachowanie przez Przewoźnika ww. terminu, w związku z wydaniem na rzecz RegioJet decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, może mieć wpływ na faktyczny termin uruchomienia nowych kolejowych przewozów pasażerskich.

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 z 3 października 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.3.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 Łódzkiego, Marszałek Województwa Mazowieckiego, Prezydent m. st. Warszawy, w imieniu i na rzecz którego zadania realizuje Zarząd Transportu Miejskiego, PKP Intercity, POLREGIO S.A., „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o., Łódzka Kolej Aglomeracyjna sp. z o.o., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., SKM w Warszawie i PKP PLK.

Ze względu na to, że obowiązujące przepisy nie wiążą ze sobą początku biegu terminu dla złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z momentem publikacji jawnej wersji powiadomienia aplikanta (tu: RegioJet) o planowanej nowej usłudze, Prezes UTK przyjął, że początek biegu terminu dla każdego z podmiotów liczony jest indywidualnie. Początek biegu terminu dla złożenia przez podmiot uprawniony wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej związany jest z momentem doręczenia pisma organu regulacyjnego informującego o otrzymaniu wniosku o przyznanie otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu należało przyjąć, że termin na dokonanie czynności, o której mowa powyżej, rozpoczynał się, zgodnie z obowiązującymi zasadami obliczania terminów, od momentu doręczenia podmiotom uprawnionym pisma Prezesa UTK z 3 października 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.3.AJ).

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

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

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

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

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

- a) *zmiennosć 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 końca okresu użytkowania lub niezastępowania pracowników, których umowa się kończy);*

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”

- b) skutki finansowe wygenerowane przez proponowane nowe kolejowe przewozy pasażerskie w sieci objętej umową o świadczenie usług publicznych (takie jak doprowadzanie pasażerów, którzy mogą być zainteresowani połączeniem z usługą regionalną objętą umową o świadczenie usług publicznych);
- c) ewentualne konkurencyjne reakcje przedsiębiorstwa kolejowego realizującego umowę o świadczenie usług publicznych;
- d) wpływ na odpowiednie inwestycje przedsiębiorstw kolejowych lub właściwych organów, na przykład w odniesieniu do taboru;
- e) wartość wszelkich istniejących praw wyłącznych.

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

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

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

W ramach niniejszego postępowania zostało złożone pismo PKP Intercity z 4 listopada 2022 r. stanowiące wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Wniosek PKP Intercity z 4 listopada 2022 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej:

Należy stwierdzić, że 4 listopada 2022 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek PKP Intercity z 4 listopada 2022 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowaną usługą przewozu osób przez RegioJet. Informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez RegioJet, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 3 października 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.3.AJ), została doręczona PKP Intercity 7 października 2022 r.

Tym samym Prezes UTK stwierdził, że wniosek PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej został złożony z zachowaniem terminu jednego miesiąca na dokonanie czynności, przewidzianego przepisami prawa. W dalszej kolejności Prezes UTK przeanalizował status PKP Intercity uprawniający ten podmiot do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

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

W dalszej kolejności Prezes UTK zwrócił uwagę na spełnianie przez PKP Intercity wymagania w zakresie bycia stroną umowy o świadczenie usług publicznych, których równowaga ekonomiczna mogłaby zostać zagrożona w następstwie uruchomienia usługi przez RegioJet. W tym celu Prezes UTK ustalił, że PKP Intercity jest stroną między innymi 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, zwanej dalej również „umową ramową” lub „umową PSC”;
- umowy PSC na 2023 r.

Zawarty w załączniku nr 1 umowy ramowej plan przedmiotowo finansowy na lata 2021 – 2030 wskazujący stacje początkowe oraz końcowe wykonywania przewozów przez PKP Intercity pozwala stwierdzić, że ww. przewoźnik kolejowy jest podmiotem uprawnionym, w myśl art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym i art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795. PKP Intercity jest przewoźnikiem kolejowym, będącym jednocześnie operatorem umowy o świadczenie usług publicznych, która przewiduje wykonywanie połączeń pasażerskich w tym samym terminie co Przewoźnik oraz na odcinku pokrywającym się z planowanym uruchamianiem usługi przez RegioJet. Z tego względu należało uznać, że zgłoszony przez PKP Intercity wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej powinien podlegać dalszej analizie formalnej oraz merytorycznej.

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

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

Zgodnie ze stanowiskiem przedstawionym przez PKP Intercity: *W związku z powyższym PKP IC zdecydowało się na wykonanie analizy zaproponowanej oferty połączeń kolejowych oraz ich wpływu na Umowę PSC, której stroną jest PKP IC. Obecnie PKP IC jest stroną Umowy Ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, zawartej dnia 31.12.2020 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a „PKP Intercity” S.A. na lata 2021 – 2030 (dalej: „Umowa Ramowa”). W załączniku nr 1 i 2 znajduje się kopia powyższej Umowy Ramowej (wersja niejawna i jawna) wraz z dokumentem zawierającym wskazanie informacji objętych klauzulą Tajemnica Przedsiębiorstwa „PKP Intercity” S.A. oraz uzasadnieniem, dlaczego zostały utajnione. Uszczegółowieniem zapisów Umowy Ramowej są Umowy Roczne, które zawierają szczegółowy wykaz uruchamianych pociągów wraz z planowanymi przychodami i rekompensatą. Na podstawie powyższej Umowy Ramowej osobno na każdy rok będzie podpisywana Umowa Roczna o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich (dalej: „Umowa Roczna”). Zagrożona jest równowaga ekonomiczna Umowy Ramowej, która została zawarta w dniu 31.12.2020 roku, pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a „PKP Intercity” S.A., na lata 2021 – 2030.*

W dalszej części złożonego wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej PKP Intercity podniosła, że: *Zgodnie z metodologią znajdującą się w załączniku nr 3 do niniejszego wniosku jedynie bieżący rozkład jazdy pociągów daje możliwość obliczenia wpływu konkurencyjnych pociągów na pociągi PSC. Wynik obliczeń wyrażony jest procentowo w odniesieniu do rekompensaty na pokrycie kosztów zapisanej w Umowie Ramowej. Przy założeniu podobnego rozkładu jazdy w przyszłych latach, procentowy wpływ na rekompensatę w każdym roku kursowania pociągów RegioJet jest taki sam, a na podstawie istniejącej Umowy Ramowej obliczany jest kwotowy wpływ na tę Umowę w każdym roku. Tym wpływem jest wzrost rekompensaty powodowany zmniejszeniem przychodu z pociągów PSC w wyniku kursowania pociągów komercyjnych. Analiza wykonana według części II metodologii obejmująca bieżący rozkład jazdy została wykonana na podstawie danych z załącznika nr 2 do Umowy Rocznej z 2022 r. Obliczenia te znajdują się w załączniku nr 4 część A do niniejszego wniosku. Wykaz zagrożonych pociągów z wyszczególnieniem odcinków wspólnych i wspólnej liczby dni kursowania zawarty jest także w załączniku nr 6, sekcja „Dane analityczne”. W kolejnym kroku został oszacowany wpływ nowych usług na przewozy realizowane przez PKP IC w każdym roku kursowania pociągów RegioJet, tj. 2023 – 2028. Symulacja wpływu wprowadzenia nowych połączeń komercyjnych na Umowę Ramową wykonana według części III metodologii znajduje się w załączniku nr 4 część B do niniejszego wniosku. Źródłem danych jest Umowa Ramowa, w której została zapisana rekompensata na pokrycie kosztów oraz zawarte w Umowie Rocznej na rok 2022 założenia PKP IC dotyczące kosztów i przychodów obecnie uruchamianych pociągów.*

Z obliczeń wynika zmniejszenie przychodu z Umowy PSC o:

- ~~...~~ zł w roku 2022 (kwota jest jedynie podstawą do dalszych obliczeń, brak rzeczywistego wpływu w roku 2022). Stanowi to 13,75% rekompensaty przewidzianej za rok 2022 w przypadku kursowania pociągów konkurencyjnych codziennie.

Uwzględniając planowaną wartość rekompensaty i rzeczywistą liczbę dni kursowania, oznacza to zmniejszenie przychodu z Umowy PSC o:

- ~~...~~ zł w roku 2023,

- ~~...~~ zł w roku 2024,

- ~~...~~ zł w roku 2025,

- ~~...~~ zł w roku 2026,

- ~~...~~ zł w roku 2027,

- ~~...~~ zł w roku 2028,

- razem ~~...~~ zł w całym okresie w wyniku uruchomienia pociągów konkurencyjnych tj. 7,59% w odniesieniu do całkowitej rekompensaty z tytułu Umowy Ramowej.

W odniesieniu do ewentualnego wpływu realizowania nowych usług przez RegioJet na zmianę cen biletów PKP Intercity poinformowała, że: *Przewidujemy poziom elastyczności cenowej popytu w zakresie od 0,5 do 1,5, w zależności od szeregu czynników oraz od indywidualnego charakteru pasażera bądź części pasażerów, jako grupy docelowej oferty. Ponadto PKP IC zamierza na bieżąco analizować frekwencję zarówno w zagrożonych pociągach własnych jak i pociągach konkurencji. Wyniki tych badań będą podstawą do dalszych działań polegających między innymi na ewentualnym obniżeniu cen biletów za przejazd i wprowadzania promocji na bilety, co jednak może spowodować dalsze obniżenie przychodów dla pociągów objętych zadaniem i będzie się wiązało z koniecznością pokrycia zaistniałego deficytu.*

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

- kopia umowy ramowej w wersji niejawnej (jako załącznik nr 1);
- kopia umowy ramowej w wersji jawnej (jako załącznik nr 2);
- metodologia, według której PKP Intercity oszacowała wpływ nowych połączeń RegioJet na usługi świadczone na podstawie umowy ramowej (jako załącznik nr 3);
- analiza wpływu nowych połączeń RegioJet na umowę ramową w wersji niejawnej (jako załącznik nr 4);
- analiza wpływu nowych połączeń RegioJet na umowę ramową w wersji jawnej (jako załącznik nr 5);
- podsumowanie ww. analizy w wersji niejawnej (jako załącznik nr 6);
- podsumowanie ww. analizy w wersji jawnej (jako załącznik nr 7);
- marża rozsądnego zysku z umowy ramowej (jako załącznik nr 8).
- dokument pełnomocnictwa potwierdzający umocowanie osoby występującej w postępowaniu w imieniu PKP Intercity (jako załącznik nr 9).;
- dowód uiszczenia opłaty skarbowej z tytułu złożenia ww. dokumentu pełnomocnictwa (jako załącznik nr 10).

PKP Intercity poinformowała, że część informacji zawartych we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej oraz w załącznikach nr 1, 4, 6 i 8 zawiera informacje, które nie powinny podlegać udostępnieniu podmiotom trzecim ze względu na ich szczególnie rodzaj oraz wartość gospodarczą.

W załączniku nr 4 do wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej zawarto szczegółowe informacje dotyczące pociągów PKP Intercity, których uruchamianie może zostać zagrożone w związku z usługą RegioJet.

Część informacji uwzględnionych we wniosku PKP Intercity stanowiła szczególnie chronione informacje handlowe, niepodlegające udostępnieniu podmiotom trzecim.

W następstwie analizy informacji przekazanych przez PKP Intercity Prezes UTK przyjął stanowisko PKP Intercity dotyczące konieczności zapewnienia poufności określonych informacji zebranych w toku prowadzonego postępowania administracyjnego. W konsekwencji Prezes UTK, postanowieniem z 19 października 2023 r. (znak:

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

DPP-WOPN.717.18.2022.38.AJ) ograniczył RegioJet, natomiast postanowieniem z 19 października 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.39.AJ) Fundacji „Pro Kolej” prawo wglądu do materiału dowodowego z uwagi na ochronę szczególnie chronionych informacji handlowych PKP Intercity.

Prezes UTK, po zgromadzeniu wszystkich niezbędnych informacji w sprawie, przeanalizował spodziewany wpływ usługi RegioJet 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*.

Należy stwierdzić, że § 6 ust. 1 umowy ramowej stanowi następująco: ✂--✂.

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

✂--✂,

gdzie:

✂--✂.

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

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

Zgodnie z szacunkami określonymi w umowie ramowej na pokrycie kosztów w latach 2023 – 2028 (okres planowanego wykonywania usług przez RegioJet) przewidywana jest następująca rekompensata:

- w roku 2023 - ✂--✂ zł;
- w roku 2024 - ✂--✂ zł;
- w roku 2025 - ✂--✂ zł;
- w roku 2026 - ✂--✂ zł;
- w roku 2027 - ✂--✂ zł;
- w roku 2028 - ✂--✂ zł;

Szacuje się, że sumaryczna wartość środków finansowych niezbędnych dla pokrycia kosztów realizacji umowy ramowej w latach 2021 – 2030 ma wynieść ✂--✂ zł.

W odniesieniu do spodziewanej marży rozsądnego zysku w latach 2023 – 2028 (okres planowanego wykonywania przewozów przez RegioJet) wielkości prezentują się następująco:

- w roku 2023 - na ✂--✂ zł;
- w roku 2024 - na ✂--✂ zł;
- w roku 2025 - na ✂--✂ zł;
- w roku 2026 - na ✂--✂ zł;
- w roku 2027 - na ✂--✂ zł;
- w roku 2028 - na ✂--✂ zł.

Sumaryczna łączna wartość marży rozsądnego zysku w całkowitym okresie wykonywania umowy ramowej ma wynieść ✂--✂ zł.

Wysokość całkowitej rekompensaty (sumy rekompensaty wraz z marżą rozsądnego zysku), przewidzianej w umowie ramowej, w latach 2023 – 2028 (okres planowanego wykonywania przewozów przez RegioJet) szacowana jest:

- w roku 2023 - na ~~...~~ zł;
- w roku 2024 - na ~~...~~ zł;
- w roku 2025 - na ~~...~~ zł;
- w roku 2026 - na ~~...~~ zł;
- w roku 2027 - na ~~...~~ zł;
- w roku 2028 - na ~~...~~ zł.

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

Zgromadzone przez Prezesa UTK w ramach niniejszego postępowania dane pozwalają oszacować, że uruchamianie połączeń w ramach usługi RegioJet może oddziaływać, w okresie wskazanym we Wniosku na szeregów pociągów PKP Intercity, które ww. przewoźnik wskazał w załączniku nr 4 do wniosku o badanie równowagi ekonomicznej z 4 listopada 2022 r. Wskazane pociągi miały być uruchamiane na podstawie umowy rocznej na rok 2022 zawartej w związku z postanowieniami umowy ramowej. Mając na względzie regulacje zawarte w umowie ramowej, PKP Intercity przewiduje dalsze wyprawianie wspomnianych powyżej pociągów w oparciu o kolejne umowy roczne, tj. zawierane na lata 2024 – 2028.

Analiza przeprowadzona w odniesieniu do pociągów uruchamianych w 2022 r. pozwala przyjąć, że dla odcinków pokrywających się ma zostać wygenerowany przychód w wysokości ~~...~~ zł. Jednocześnie uruchomienie przez RegioJet nowej usługi może spowodować zmniejszenie zakładanego przychodu o kwotę ~~...~~ zł, co stanowi 7,40% całego rocznego wygenerowanego przychodu z umowy PSC w 2022 r. Przedstawia to tabela poniżej:

Zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów PSC 2022	Sumaryczny pełny przychód z całej zagrożonej umowy PSC 2022	W odniesieniu do całej umowy PSC 2022
... zł	... zł	7,40%

Zgodnie z wnioskiem PKP Intercity, spółka wyliczyła wpływ rekompensaty w stosunku do Rocznego Rozkładu Jazdy Pociągów, zwanego dalej „RRJP” na lata objęte wnioskiem RegioJet, czyli 2023 – 2028. Wyliczenia przedstawiają się następująco:

REKOMPENSATA (5 lat RRJP 2023 – 2028) (zł)	
ROK	KWOTA
2023 (22 dni)	... zł
2024 (366 dni)	... zł
2025	... zł
2026	... zł
2027	... zł
2028 (344 dni)	... zł
RAZEM:	... zł

PKP Intercity zestawilo możliwe zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów służby publicznej w 2022 r. z wartością rekompensaty za ten rok, która jest zawarta w umowie ramowej. Z tych wyliczeń ww. spółka ustaliła, że kwota zmniejszenia przychodu w roku 2022 byłaby równa 13,75% kwoty rekompensaty przypadającej na rok. Wyliczenia PKP Intercity dokonała w następujący sposób:

W załącznikach do decyzji przedstawiono roczny rozkład jazdy dla ww. pociągów.

W pierwszej kolejności porównano wyliczone zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów służby publicznej i wzięto pod uwagę wpływ jedynie z czterech wybranych par pociągów. Wyliczenie przedstawia się następująco:

pociąg nowych proponowanych przewozów kolejowych wnioskowany przez RegioJet (relacja)	godzina odjazdu	godzina przyjazdu	zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów służby publicznej (wpływ nowych przewozów na PSC 2022 wg danych PKP Intercity)
Kraków Główny – Gdynia Główna	04:26	09:37	☹--☹ zł
Kraków Główny – Gdynia Główna	06:26	11:37	☹--☹ zł
Kraków Główny – Gdynia Główna	14:26	19:37	☹--☹ zł
Kraków Główny – Warszawa Wschodnia	17:26	19:39	☹--☹ zł
Gdynia Główna – Kraków Główny	08:23	13:34	☹--☹ zł
Gdynia Główna – Kraków Główny	10:23	15:34	☹--☹ zł
Warszawa Wschodnia – Kraków Główny	20:21	22:34	☹--☹ zł
Gdynia Główna – Kraków Główny	18:23	23:34	☹--☹ zł
		RAZEM	☹--☹ zł

Jak wynika z powyższych danych, spadek przychodów z zagrożonych pociągów służby publicznej w roku 2022 uległy zmniejszeniu z ☹--☹ zł do kwoty ☹--☹ zł, co w stosunku do pełnego przychodu z zagrożonej umowy PSC przedstawia się następująco:

$$\text{☹--☹ zł} / \text{☹--☹ zł} \times 100\% = 2,23\%,$$

natomiast do rekompensaty na rok 2022 stanowiłoby 4,14%, co przedstawia poniższe równanie:

$$\text{☹--☹ zł} / \text{☹--☹ zł} \times 100\% = 4,14\%$$

Tabela przedstawiająca zmiany dotyczące zmniejszenia przychodu z umowy PSC w roku 2022, w sytuacji udzielenia decyzji o przyznaniu otwartego dostępu lub decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu:

Wariant decyzji:	Zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów PSC 2022	W odniesieniu do całej umowy PSC 2022
przyznanie otwartego dostępu	☹--☹ zł	7,40%
przyznanie ograniczonego dostępu	☹--☹ zł	2,23%

Następnie przeanalizowano wpływ na wartość rekompensaty na lata 2023 – 2028, w przypadku:

- wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (13,75% w stosunku do rekompensaty w 2022), lub
 - wydania decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu (4,14% w stosunku do rekompensaty w 2022).
- Wynik analizy przedstawia poniższa tabela:

WPLYW (ZŁ)		
ROK	13,75%	4,14%
2023 (22 dni)	✂-✂	✂-✂
2024	✂-✂	✂-✂
2025	✂-✂	✂-✂
2026	✂-✂	✂-✂
2027	✂-✂	✂-✂
2028 (344 dni)	✂-✂	✂-✂
Razem	✂-✂	✂-✂

Następnie odniesiono się do wpływu procentowego zmniejszenia przychodu PKP Intercity dla każdego wariantu w stosunku do rekompensaty z całej umowy ramowej zawartej na lata 2021 – 2030, a także w porównaniu do sumy rekompensaty zawartej w umowie ramowej 2021 – 2030 wraz z marżą rozsądnego zysku. Obliczenia przedstawione zostały w tabeli poniżej:

Analiza wpływu na całą umowę ramową oraz umowę ramową wraz z marżą rozsądnego zysku

Decyzja	Procentowe (%) zmniejszenie przychodu powodowane przez konkurencyjne pociągi w odniesieniu do rekompensaty RRJP 2023 – 2028	Zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów w RRJP 2023 – 2028	Rekompensata umowa ramowa 2021 – 2030	Procentowe (%) zmniejszenie przychodu powodowane przez konkurencyjne pociągi w odniesieniu do rekompensaty 2021 – 2030	Rekompensata umowy ramowej 2021 – 2030 + marża rozsądnego zysku (całkowita rekompensata)	Procentowe (%) zmniejszenie przychodu powodowane przez konkurencyjne pociągi w odniesieniu do rekompensaty 2021 – 2030 + marży rozsądnego zysku (całkowitej rekompensaty)
o przyznaniu otwartego dostępu	13,75%	✂-✂ zł	✂-✂ zł	7,59%	✂-✂ zł	5,29%
o przyznaniu ograniczonego dostępu	4,14%	✂-✂ zł		2,29%		1,59%

Powyższe obliczenia przedstawiają się następująco w zależności od wariantu decyzji dotyczącej otwartego dostępu:

$$\text{✂-✂ zł} / \text{✂-✂ zł} \times 100\% = 7,59\%$$

- spadek % w stosunku do rekompensaty dla całej umowy ramowej na lata 2021 – 2030 (decyzja o przyznaniu otwartego dostępu)

$$\text{✂-✂ zł} / \text{✂-✂ zł} \times 100\% = 2,29\%$$

- spadek % w stosunku do rekompensaty dla całej umowy ramowej na lata 2021 – 2030 (decyzja o przyznaniu ograniczonego dostępu)

Powyższe wyliczenia wskazują, że przy zastosowaniu ograniczenia kursów pociągów RegioJet, zmniejszając ich liczbę z 16 wnioskowanych par połączeń dziennie do 4 par połączeń dziennie (3 pary pociągów w relacji Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny oraz 1 para pociągów w relacji Kraków Główny – Warszawa Wschodnia – Kraków Główny), zmniejszenie przychodu spowodowane przez pociągi konkurencyjne w stosunku do zagrożonych pociągów PKP Intercity, w porównaniu do umowy ramowej 2021 – 2030, będzie wynosić 2,29%, co daje kwotę ~~2,29~~ zł prawdopodobnego spadku przychodu.

Przy założeniu, że PKP Intercity, oprócz zapisanej kwoty rekompensaty w umowie ramowej na lata 2021 – 2030, osiągnie dodatkowo marżę rozsądnego zysku, procentowy (%) wpływ zmniejszenia przychodu w stosunku do wartości rekompensaty zawartej w umowie ramowej 2021 – 2030 okaże się jeszcze niższy. Dane dotyczące marży rozsądnego zysku z umowy ramowej na lata 2021 – 2030 prezentuje poniższa tabela:

~~2,29~~

*Dane z wniosku PKP Intercity

Suma marży rozsądnego zysku na lata 2021 – 2030 wynosi ~~2,29~~ zł. Natomiast suma rekompensaty na lata 2021 – 2030 wraz z marżą rozsądnego zysku wynosi ~~2,29~~ zł. Po zestawieniu zmniejszenia przychodu spowodowanego przez pociągi konkurencyjne na RRJP 2023 – 2028 w stosunku do całkowitej rekompensaty za lata 2021 – 2030 wraz z marżą rozsądnego zysku, wynik przedstawia się następująco:

~~2,29~~ zł / ~~2,29~~ zł x 100% = 1,59%

Ostatecznie zmniejszenie przychodu PKP Intercity procentowo (%), w stosunku do całkowitej rekompensaty 2021 – 2030 wraz z marżą rozsądnego zysku, będzie wynosiło 1,59%.

Prezes UTK zwrócił uwagę na to, że założenie przyjęte przez PKP Intercity, zgodnie z którym skoro w roku 2022 spodziewane jest zmniejszenie przychodów generowanych przez pociągi tego przewoźnika o 13,75% i w związku z tym w kolejnych latach należy zestawiać ze sobą wspomnianą wielkość procentową z przewidzianą na dany rok wielkością rekompensaty – może być obarczone błędem. Przyjęcie stałego procentu spodziewanego zmniejszenia spadku przychodów generowanych przez pociągi PKP Intercity może być prawdziwe w sytuacji, jeśli:

1. wielkość planowanej do wypłaty na rzecz PKP Intercity rekompensaty byłaby stała w każdym kolejnym roku (i równa kwocie przewidzianej do wypłaty w roku 2022) co implikowałoby również zachowanie stabilności oferty przewozowej; albo
2. wielkość planowanej do wypłaty na rzecz PKP Intercity rekompensaty byłaby zmienna, co jednocześnie implikowałoby zmianę w ofercie przewozowej w zakresie pracy eksploatacyjnej (np. w następstwie zwiększenia liczby uruchamianych przez PKP Intercity połączeń na odcinkach pokrywających się z uruchamianiem nowej usługi RegioJet).

W przypadku sytuacji, o której mowa w punkcie drugim powyżej, należałoby również zauważyć, że prognozowany przez PKP Intercity spadek przychodów generowanych przez pociągi spółki o 13,75% w następstwie uruchomienia usługi RegioJet, to jedynie stosunek w ujęciu rocznym. Okres, w którym planowo miałyby się pokrywać usługi PKP Intercity oraz RegioJet to 5 lat (roczne rozkłady jazdy pociągów: 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 i 2027/2028), a umowa ramowa, której dotyczy badanie równowagi ekonomicznej, została zawarta na okres 2021 – 2030. W związku z treścią wniosku RegioJet dotyczącego przyznania otwartego dostępu oraz okresem obowiązywania umowy ramowej należałoby również stwierdzić, że w latach: 2021, 2022, 2029 oraz 2030 wpływ planowanej nowej usługi RegioJet na umowę ramową będzie równy zeru.

Powyższe odniesienie spodziewanego wpływu uruchomienia nowej usługi Przewoźnika do całkowitego okresu obowiązywania umowy ramowej znajduje swoje oparcie zarówno we wniosku PKP Intercity z 4 listopada 2022 r., w którym wskazano, że zagrożona jest równowaga ekonomiczna umowy ramowej, jak również w treści wspomnianego już art. 10 ust. 2 zdanie 1 rozporządzenia 2018/1795.

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

Ze względu na to, że umowa ramowa została zawarta na lata 2021 – 2030, to pomimo planowanego uruchamiania przewozów przez RegioJet w latach 2023 – 2028 wymagane było zestawienie wpływu nowej usługi Spółki do całości umowy ramowej.

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

W § 4 ust. 6 lit. a-c umowy ramowej zatytułowanym *Zasady wykonywania Zadań* stwierdzono: ✂--✂.

W istocie dopiero w umowie rocznej na dany rok powinien zostać określony roczny rozkład jazdy pociągów, uwzględniający założenia umowy ramowej w odniesieniu do planowanych stacji początkowych i końcowych wykonywanych przewozów (załącznik nr 1 do umowy ramowej) oraz polityki postojów (załącznik nr 8 do umowy ramowej).

Przeprowadzona analiza potencjalnego wpływu uruchomienia nowej usługi przez RegioJet odnosiła się do pociągów, których uruchomienie zostało przewidziane w umowie rocznej na rok 2022. W analizie przyjęto również założenie utrzymania oferty służby publicznej na co najmniej dotychczasowym poziomie.

Warto jednakże podkreślić, że dostarczone przez PKP Intercity informacje, a następnie ich analiza oraz ocena przeprowadzona przez Prezesa UTK wykazały, że w następstwie uruchomienia nowej usługi przez RegioJet może zostać zagrożona umowa ramowa. Prezes UTK ocenił, że w wyniku uruchomienia nowego połączenia przez Spółkę może wystąpić negatywny wpływ na rentowność usług, które PKP Intercity świadczy w ramach umowy ramowej lub na koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę ramową.

Stanowisko PKP PLK z 5 grudnia 2022 r. (znak: IDRR.611.204.2022) dotyczące możliwości trasowania pociągów RegioJet, uzupełnione pismem z 9 lutego 2024 r. (znak: IDRR.611.12.2024)

PKP PLK w piśmie z 5 grudnia 2022 r. (znak: IDRR.611.204.2022) oraz z 9 lutego 2024 r. (znak: IDRR.611.12.2024) przedstawiła informacje dotyczące planowanego uruchomienia przez RegioJet nowej usługi kolejowych przewozów pasażerskich na trasie krajowej Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny na okres 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.

PKP PLK stwierdziła, że: *Przedłożony przez RegioJet rozkład jazdy w ocenie PKP PLK S.A. w dalszym ciągu nie jest realny w części dotyczącej czasu przejazdu na odcinku Kraków Główny – Warszawa Zachodnia oraz Warszawa Zachodnia – Kraków Główny. Założone czasy przejazdu są zbyt krótkie i niemożliwe do dotrzymania. W związku z powyższym na bazie RRJ 2023/24 dla okresu od 9 czerwca 2024 r. dokonano tylko analizy dla wskazanych godzin odjazdów pociągów ze stacji początkowych Kraków Główny, Warszawa Wschodnia i Gdynia Główna i stwierdzono brak możliwości trasowania pociągów RegioJet zgodnie z rozkładem jazdy zawartym w powiadomieniu bez zmian na wnioskowanej trasie pociągów PKP Intercity S.A. oraz pociągów innych przewoźników realizujących przewozy w ramach służby publicznej.*

Według Zarządcy infrastruktury: *Z uwagi na planową w latach 2025-2029 modernizację obu warszawskich linii średnicowych, w tym przerwy w ruchu na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia, PLK S.A. nie widzi możliwości zwiększenia ilości tras na Warszawskim Węźle Kolejowym w tym okresie. W związku z tym przydzielenie tras dla RegioJet może się odbyć tylko kosztem nieprzydzielenia tras dla innych przewoźników. (...) Jednocześnie informujemy, że w przypadku przyznania RegioJet otwartego dostępu na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia w RRJ 2024/25 wystąpi niewystarczająca zdolność przepustowa.*

PKP PLK zwróciła także uwagę na liczne realizowane i zaplanowane prace modernizacyjne na linii kolejowej nr 4. Na rozkład jazdy 2024/2025 zaplanowane zostały także prace modernizacyjne na liniach nr 2 (stacja Warszawa Wschodnia), nr 8 (na odcinku Słomniki – Niedźwiedź) i nr 64 (na odcinku Kozłów – Sprowa).

Zarządca infrastruktury podniósł także, że: *RegioJet nie dysponuje przy wskazanych stacjach początkowo/końcowych tj. Kraków Główny, Warszawa Wschodnia, Gdynia Główna żadną infrastrukturą umożliwiającą obsługę składów, co naszym zdaniem może się przyczynić do zakłóceń w pracy tych stacji jak również uniemożliwić planową realizację rozkładu jazdy.*

W niniejszej sprawie Prezes UTK przeanalizował także wpływ wnioskowanej przez RegioJet działalności na linii komunikacyjnej Kraków Główny – Gdynia Główna, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi numerami: nr 1, 2, 4, 8, 9, 64, 202 i 570 na usługi realizowane na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. W przedmiotowej sprawie, w przewidzianym na to przepisami terminie, swoje zastrzeżenia zgłosił przewoźnik kolejowy, tj. PKP Intercity. Prezes UTK przeanalizował wpływ wnioskowanego połączenia na regularność przewozów objętych umową ramową, której stroną jest ww. przewoźnik kolejowy, a także spodziewane następstwa o charakterze ekonomicznym na ww. kontrakty służby publicznej. Przeprowadzone przez Prezesa UTK działania wykazały, że w następstwie uruchomienia planowanej nowej usługi RegioJet może zostać zagrożona jedna z umów o świadczenie usług publicznych, których stroną jest PKP Intercity.

W złożonym wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej PKP Intercity, jako podmiot uprawniony w niniejszym postępowaniu, zgłosił zastrzeżenia dotyczące faktycznej możliwości uruchamiania pociągów RegioJet

zgodnie z opracowanym projektem rozkładu jazdy pociągów. PKP PLK potwierdziła, że połączenie wnioskowane przez RegioJet może powodować konieczność dokonania modyfikacji godzin kursowania pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Jednocześnie PKP PLK nie wskazała, że uruchomienie przez RegioJet planowanej nowej usługi będzie oznaczało konieczność odwołania części pociągów PKP Intercity.

Należy zauważyć także, iż nowe połączenie kolejowe uruchamiane przez RegioJet będzie połączeniem komercyjnym, adresowanym do grupy pasażerów, która nie jest zainteresowana codziennym pociągiem kursującym na krótkim odcinku. Połączenie w większej mierze będzie więc pełniło funkcję połączenia okazjonalnego niż codziennego jak np. połączenia zapewniane przez pociągi przewoźników pełniące służbę publiczną, które dowożą pasażerów z/do pracy i szkoły codziennie. Nowe połączenie kolejowe na trasie Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny nie będzie realizować opcji dowozu pasażerów zatrudnionych w miejscowościach położonych na skrajnych stacjach kolejowych tego połączenia, ponieważ cała trasa pociągu trwa ponad 5 godzin, niemożliwym jest więc dojeżdżać codziennie do/ z pracy czy szkoły takim pociągiem. Uznaje się więc, że powyższe połączenie będzie połączeniem uzupełniającym ofertę krajowych przewoźników kolejowych, które realizować będzie dodatkowe potrzeby pasażerów zainteresowanych powyższą trasą, związane z wyjazdami krajoznawczymi czy wakacyjnymi.

Stanowisko RegioJet wyrażone w piśmie z 27 grudnia 2022 r. oraz w piśmie z 15 lutego 2024 r. w odpowiedzi na zastrzeżenia PKP PLK dotyczące trasowania pociągów

Należy wskazać, że w odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 10 listopada 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.7.AJ), PKP PLK w piśmie z 5 grudnia 2022 r. (znak: IDRR.611.204.2022) przedstawiła stanowisko w zakresie zagadnień ujętych w wezwaniu. PKP PLK dokonała wówczas analizy planowanego rozkładu jazdy pociągów na trasie Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny na bazie rocznego rozkładu jazdy 2022/2023.

Spółka w piśmie z 27 grudnia 2022 r. wniosła zastrzeżenia odnośnie do stanowiska PKP PLK. Spółka wskazała, że: *opinie spółki PKP PLK w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej na zawiadamianej trasie, w związku z załączonym projektem rozkładu jazdy nowych kolejowych przewozów pasażerskich, wywodzą się tylko i wyłącznie z orientacyjnego rozkładu jazdy, traktowanego przez PKP PLK jako konkretny i ostateczny, który jednak nie może być wykorzystywany jako decydujące kryterium w ramach przeprowadzania badania równowagi ekonomicznej, ponieważ przedmiotowy rozkład jazdy może ulec zmianie zarówno przed jak i w trakcie samej procedury dotyczącej przydzielania zdolności przepustowej, czy nawet bezpośrednio po niej. Co więcej, zarządca infrastruktury na podstawie porównania orientacyjnego rozkładu jazdy z konkretnym rocznym rozkładem jazdy wysuwa swe wnioski ekstrapolując je dodatkowo na lata kolejne, w których to rozkład jazdy nie jest znany, co jest działaniem merytorycznie wadliwym a poprzez to niedopuszczalnym. Do zmian w rozkładzie jazdy zwykle dochodzi w trakcie prac nad przygotowaniem konkretnego rocznego rozkładu jazdy, i to także w odniesieniu do zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej (tj. w ramach procesu przydzielania zdolności przepustowej), intencji biznesowych podmiotu zawiadamiającego o nowych usługach lub w odniesieniu do decyzji zarządcy infrastruktury kolejowej o przydzieleniu zdolności przepustowej na zawiadamianej trasie. Obowiązek przedłożenia orientacyjnego rozkładu jazdy wynika bezpośrednio z postanowienia art. 4 ust. 2 lit. f) Rozporządzenia nr 2018/1795, który stanowi, że powiadomienie dotyczące nowych usług w kolejowych przewozach pasażerskich musi zawierać informacje o orientacyjnym harmonogramie, częstotliwości oraz zdolności przepustowej proponowanych nowych kolejowych przewozów pasażerskich łącznie z proponowanymi godzinami odjazdu i godzinami przyjazdu, jak również wszelkich odchyśleń od standardowego rozkładu jazdy pod względem częstotliwości lub stacji, w każdym kierunku. Natomiast, żadne z postanowień przepisów prawnych nie przewiduje obowiązku wnioskodawcy dotyczącego przedłożenia organowi regulacyjnemu, w przypadku powiadomienia o nowych usługach w ramach kolejowych przewozów pasażerskich, ostatecznej i wiążącej wersji rozkładu jazdy, ale jedynie jego orientacyjnego harmonogramu wnioskowanej usługi.*

Ponadto RegioJet oświadczyła, że: *W związku z faktem, iż przedstawiona opinia PKP PLK oparta jest na nieodpowiednich założeniach (...) RegioJet a.s. nie będzie się do nich odnosił czy do nich dostosowywał Powiadomienia o planowanych nowych usługach, aby nie nadawać im charakteru wiarygodności. Niemniej, RegioJet a.s. gwarantuje, iż orientacyjny rozkład jazdy zawarty w Powiadomieni o planowanych nowych usługach został stworzony przez krajowych specjalistów w swej dziedzinie, posiadających wieloletnie doświadczenie w tworzeniu rozkładów jazdy w skali międzyregionalnej. Rozkład ten powstał w oparciu o dotychczasowe rozkłady jazdy innych przewoźników w tej relacji i odpowiada charakterowi orientacyjnego rozkładu jazdy.*

W związku z wejściem w życie rozkładu jazdy 2023/2024 Prezes UTK ocenił, że konieczne było przeprowadzenie analizy i dokonanie ewentualnej aktualizacji stanowiska Zarządcy infrastruktury. PKP PLK w piśmie z 9 lutego 2024 r. (znak: IDRR.611.12.2024) dokonała ponownej analizy i podtrzymała swoje pierwotne stanowisko.

W odpowiedzi na powyższe stanowisko Zarządcy infrastruktury, RegioJet w piśmie z 15 lutego 2024 r. oceniła: *Ponowne wykonywanie analizy rozkładu jazdy jest ponadto koronnym dowodem na błędną aplikację regulacji otwartodostępowych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i potwierdza bezzasadność wykonania pierwotnej analizy w tym aspekcie, która dotyczyła okresu rozbieżnego z tym zgłaszanym przez RegioJet a.s.*

W ocenie Prezesa UTK nie można w pełni zgodzić się ze stanowiskiem RegioJet. Należy wskazać, że każdy nowy roczny rozkład jazdy jest tworzony przed jego okresem obowiązywania. W niektórych przypadkach np. planowane modernizacje poszczególnych tras kolejowych ustalony rozkład jazdy pociągów może wymagać aktualizacji w ciągu rocznego okresu jego obowiązywania. Natomiast przy zawieraniu umów o świadczenie usług publicznych przez przewoźników kolejowych z organizatorami publicznego transportu zbiorowego, strony umowy zakładają powtarzalność wnioskowanych tras oraz rozkładów jazdy pociągów, które w ujęciu rocznym są aktualizowane aneksami do umowy PSC bądź wprowadzanymi umowami rocznymi. Odchylenia od wcześniej obowiązujących rozkładów jazdy pociągów występują, jednakże są one znikome. Stronom umowy zależy, by podróżni jak najmniej odczuwali roczną zmianę rozkładu jazdy pociągów i by wszystkie zawarte w umowie PSC założenia przy każdym nowym rozkładzie jazdy pociągów były realizowane, tj. np. pociągi organizowane dla zapewnienia dojazdów i powrotów ze szkoły czy pracy. RegioJet w swoich wystąpieniach podnosi, że PKP PLK nie powinna odnosić się do aktualnego rozkładu jazdy pociągów. Należy jednak zwrócić uwagę, że nie ma innej możliwości porównania wpływu nowego połączenia kolejowego na już funkcjonujące usługi, bez odniesienia się do jedyne go rozkładu jazdy, który jest obowiązujący w momencie przeprowadzania badania równowagi ekonomicznej.

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. Powyższe uzasadniało konieczność wzięcia pod uwagę złożonego do postępowania stanowiska PKP PLK, która to posiada status 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. Zgodnie z nimi istnieje wysokie prawdopodobieństwo konieczności zmiany tras pociągów innych przewoźników realizujących przewozy wojewódzkie w ramach służby publicznej na terenie obszarów, przez które RegioJet zaplanowało przejazd nowych połączeń komercyjnych. Okoliczności te uzasadniają wzięcie pod uwagę przez Prezesa UTK kwestii przepustowości i rozkładu jazdy pociągów. Mając na względzie okoliczności, z których wynika, że roczny rozkład jazdy pociągów konstruuje się corocznie w podobnym schemacie i w określonych ramach czasowych, Prezes UTK rozpatrzył powyższą kwestię w odniesieniu do obowiązującego rocznego rozkładu jazdy pociągów.

Pismo RegioJet z 20 marca 2023 r. i z 30 marca 2023 r.

W piśmie z 20 marca 2023 r. RegioJet wniosła o dołączenie decyzji Prezesa UTK z 7 marca 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2022.AJ) w sprawie przyznania PKP Intercity otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Kołobrzeg – Przemyśl Główny – Kołobrzeg do materiału dowodowego postępowania. Spółka stwierdziła, że: *decyzja podejmuje wiele wątków i zagadnień związanych z niniejszym postępowaniem DPP-WOPN.717.18.2022.AJ, które zostały już w przypadku postępowania DPP-WOPN.717.1.2022.AJ rozwiązane, a które mogą być wykorzystane w niniejszym postępowaniu.*

W piśmie z 30 marca 2023 r. RegioJet wskazała, że: *powiadomienie RegioJet a.s. z dnia 19.9.2022 jest w tożsame z przyznanym w Decyzji nr DPP-WOPN.717.1.2022.AJ Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 7 marca 2023 r otwartym dostępem dla PKP Intercity dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Kołobrzeg – Przemyśl Główny – Kołobrzeg w następującym zakresie:*

1. *zbieżnej trasy przejazdu na odcinku Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny wraz z postojami handlowymi,*
2. *zbieżnego orientacyjnego rozkładu jazdy,*
3. *zbieżnej częstotliwości kursowania – jak w ujęciu dziennym, tak tygodniowym i rocznym,*
4. *zbieżnego okresu wykonywania przewozów,*
5. *zbieżnych przewidywanych ewentualnych odstępstw od standardowego rozkładu jazdy,*
6. *częściowo zbieżnych planowanych typów pojazdów.*

Ponadto Spółka zwróciła uwagę na: *wyniki tożsamego do DPP-WOPN.717.18.2022.AJ postępowania:*

1. *tożsame z postulowanymi przez RegioJet a.s. usługi nie stanowią zagrożenia dla równowagi ekonomicznej połączeń w ramach służby publicznej (PSO),*
2. *nie stanowią zagrożenia dla równowagi ekonomicznej połączeń w ramach służby publicznej (PSO) nawet połączenia wykraczające poza zakres postulowanych usług RegioJet a.s.,*

3. dowodem dla wyżej wskazanego jest brak złożenia jakiegokolwiek wniosku o przeprowadzenie testu równowagi ekonomicznej (EET) w postępowaniu DPP-WOPN.717.1.2022.AJ przez przewoźnika świadczącego usługi publiczne (PSO). Oznacza to, iż przewoźnicy świadczący usługi w zakresie służby publicznej nie widzą zagrożenia dla usług tożsamych z usługami RegioJet a.s.. Podobnie, właściwi organizatorzy transportu również nie widzą takiego zagrożenia, czego dowodem jest brak ich wniosków o przeprowadzenie EET a to wszystko w reakcji na pismo DPP-WOPN.717.1.2022.6.AJ z dnia 26.07.2022, co potwierdza pismo DPP-WOPN.717.1.2022.7.AJ z dnia 15.09.2022 wskazanego postępowania.
4. nowe, tożsame z postulowanymi usługami RegioJet a.s. połączenia konkurencyjnego PKP Intercity nie stanowią zagrożenia w zakresie przyznania przepustowości o czym świadczy brak wniosku podmiotu uprawnionego w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową, spółki PKP Polskie Linie Kolejowe o przeprowadzenie badania EET.

W związku z powyższym: RegioJet a.s. poddaje w wątpliwość rzetelności i poprawności wniosku o EET złożonego w niniejszym postępowaniu przez konkurenta, spółkę PKP Intercity. Rażąco różne oceny wpływu zbliżonych usług na równowagę ekonomiczną są tego dowodem. Rozbieżne wartości wpływu zbliżonych usług można motywować zamiarem podmiotu uprawnionego, a równocześnie przyszłego konkurenta sparaliżowania postępowania podmiotu konkurencyjnego. Błędne wyliczenia dokonane przez podmiot uprawniony, a równocześnie bezpośredniego konkurenta noszą znamiona niedozwolonych praktyk monopolistycznych, które postępowanie organu regulacyjnego następnie legitymizuje.

Podobnie brak wniosku o badanie równowagi ekonomicznej ze strony podmiotu zarządzającego infrastrukturą w przypadku przytoczonego postępowania PKP Intercity wprost oznacza możliwość wytrasowania usług zbliżonych z usługami RegioJet a.s.. Zarówno wskazuje to, iż opinia PKP Polskie Linie Kolejowe z dnia 5.12.2022 numer IDRR.611.204.2022 jest sprzeczna z faktycznym stanem przepustowości udokumentowanym w równoległym tożsamym postępowaniu, dla którego problemów z przepustowością nie zgłoszono.

RegioJet a.s. pragnie wskazać, iż odmienne traktowanie przez Urząd jak i podmioty uprawnione tożsamych wniosków jest działaniem noszącym znamiona dyskryminacji. W tej sytuacji RegioJet a.s. wnosi o odrzucenie wniosku o badanie równowagi ekonomicznej konkurenta RegioJet a.s., spółki PKP Intercity z dnia 4.11.2022 jako działania w złej wierze mającego na celu pod pozorem ochrony połączeń PSO zablokowanie pojawienia się podmiotu konkurencyjnego dla usług komercyjnych PKP Intercity.

Odpowiadając na ww. stanowisko RegioJet, należy wskazać, że Organ kierując się zgodnie z art. 8 ust. 1 k.p.a. zasadą pogłębiania zaufania uczestników postępowania do władzy publicznej, przychylił się do wniosku dowodowego Spółki, dołączając decyzję Prezesa UTK z 7 marca 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2022.AJ) w sprawie przyznania PKP Intercity otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Kołobrzeg – Przemysł Główny – Kołobrzeg do materiału dowodowego niniejszego postępowania. Jednocześnie w ocenie Prezesa UTK RegioJet nie wykazała konkretnej okoliczności, która miałaby zostać na podstawie ww. decyzji 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 RegioJet dokumentacji oraz stanowiska Spółki wyrażonego w przywołanych wyżej pismach nie wykazała, aby okoliczności te miały znaczenie dla kierunku rozstrzygnięcia przedmiotowego postępowania.

Nie sposób zgodzić się z zarzutem braku konsekwencji Organu odnośnie do treści i kierunku rozstrzygnięć decyzji dotyczących otwartego dostępu. Należy wskazać, że 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, tak jak w przypadku decyzji z 7 marca 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2022.AJ) dla PKP Intercity. 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.

Pismo RegioJet z 1 września 2023 r. i z 18 września 2023 r.

W piśmie z 1 września 2023 r. RegioJet szczegółowo przedstawiła korzyści dla pasażerów wynikające z uruchomienia przez Spółkę nowych kolejowych przewozów pasażerskich w relacji Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny.

Według RegioJet: *W związku z permanentną niedostępnością biletów (lub miejsc siedzących) na połączeniach w ww. relacji korzyści dla pasażerów z dodatkowo uruchomionych pociągów wydają się być bezsporne i przeważające nad wszelkimi pozostałymi czynnikami decydującymi o przyznaniu otwartego dostępu w niniejszej procedurze. Wielce niezrozumiałym jak dla RegioJet a.s., tak dla pasażerów, byłaby sytuacja, w której uzupełnienie obecnej niedostatecznej podaży miejsc w przedmiotowej relacji jest blokowane przez organ regulacyjny. Zbyt niska podaż miejsc w relacji Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny jest wiedzą powszechnie dostępną, o której można przeczytać w doniesieniach medialnych.*

RegioJet przeprowadziła weryfikację dostępności miejsc na połączeniach w relacji Kraków Główny – Gdynia Główna oraz Gdynia Główna – Kraków Główny. Weryfikacji dokonano poprzez dokonanie zrzutów z ekranu ze strony www.intercity.pl, na której dostępne są bilety na połączenia kolejowe w tej relacji – zarówno na połączenia w służbie publicznej, jak i komercyjne. Dostępność biletów Spółka sprawdziła w dniu 25 sierpnia 2023 r. na okres 24 godzin od rozpoczęcia wyszukiwania. Dla pełni obrazu RegioJet dokonała prezentacji danych w poniższych tabelach:



Tab. 1. Dostępność biletów na miejsca siedzące w pociągach PKP Intercity w relacji Kraków Główny – Gdynia Główna

Lp.	Data	Odjazd Ze stacji	Do stacji	Przyjazd Pociąg	Dostępność wg opisu	2. klasa	1. klasa	Faktyczna dostępność
1	25.08.2023	9:01 Kraków Gł. Gdynia Gł.		17:57 IC 3554	Dostępne ostatnie miejsca	Brak możliwości wydania biletu z powodu wysokiej	Brak możliwości wydania biletu z powodu wysokiej	NIE
2	25.08.2023	9:25 Kraków Gł. Gdynia Gł.		17:32 IC 3560	Brak wolnych miejsc do siedzenia			NIE
3	25.08.2023	9:47 Kraków Gł. Gdynia Gł.		15:38 EIP 3506	Dostępne ostatnie miejsca	Miejsca w wybranej klasie zostały wyprzedane		TAK, wyłącznie ostatnie miejsca w 1. klasie na 1h przed odjazdem
4	25.08.2023	11:13 Kraków Gł. Gdynia Gł.		20:34 IC 3512	Brak wolnych miejsc do siedzenia			NIE
5	25.08.2023	11:30 Kraków Gł. Gdynia Gł.		19:19 TLK 38152	Dostępne ostatnie miejsca	Brak gwarancji miejsca do	Brak gwarancji miejsca do	NIE
6	25.08.2023	11:50 Kraków Gł. Gdynia Gł.		17:37 EIP 3840	Brak wolnych miejsc do siedzenia			NIE
7	25.08.2023	13:55 Kraków Gł. Gdynia Gł.		19:25 EIP 3800	Dostępne ostatnie miejsca	Miejsca w wybranej klasie zostały wyprzedane	Brak wolnych miejsc	NIE
8	25.08.2023	15:50 Kraków Gł. Gdynia Gł.		21:32 EIP 3502	Dostępne ostatnie miejsca	Dostępnych 8 miejsc	Dostępne 1 miejsce	TAK, dostępnych 9 miejsc 6,5h przed odjazdem
9	25.08.2023	15:57 Kraków Gł. Gdynia Gł.		23:17 TLK 35104	Dostępne ostatnie miejsca	Brak możliwości wydania biletu z powodu wysokiej	Brak gwarancji miejsca do siedzenia	NIE
10	25.08.2023	16:47 Kraków Gł. Gdynia Gł.		22:48 EIP 3500	Ograniczona dostępność miejsc			TAK
11	25.08.2023	19:26 Kraków Gł. Gdynia Gł.		4:14 TLK 35190	Ograniczona dostępność miejsc			TAK
12	25.08.2023	20:00 Kraków Gł. Gdynia Gł.		6:08 TLK 35172	Dostępne ostatnie miejsca	Brak gwarancji miejsca do	Bez 1. klasy	NIE
13	25.08.2023	20:35 Kraków Gł. Gdynia Gł.		6:19 TLK 38171	Dostępne ostatnie miejsca	Brak gwarancji miejsca do	Brak gwarancji miejsca do	NIE
14	25.08.2023	23:42 Kraków Gł. Gdynia Gł.		8:41 TLK 35171	Dostępne ostatnie miejsca	Brak gwarancji miejsca do siedzenia		TAK, wyłącznie ostatnie miejsca w 1. klasie na 14h przed odjazdem
15	26.08.2023	5:49 Kraków Gł. Gdynia Gł.		11:36 EIP 3510	Ograniczona dostępność miejsc			TAK
16	26.08.2023	7:40 Kraków Gł. Gdynia Gł.		13:37 EIP 3508	Dostępne ostatnie miejsca	Dostępnych 16 miejsc	Dostępne 3 miejsca	TAK, dostępnych 19 miejsc 22h przed odjazdem
	26.08.2023	9:01 Kraków Gł. Gdynia Gł.		17:57 IC 3554	Dostępne ostatnie miejsca	Brak możliwości wydania biletu z powodu wysokiej	Brak możliwości wydania biletu z powodu wysokiej	NIE

Źródło: wyszukiwarka połączeń www.intercity.pl



Tab. 2. Dostępność biletów na miejsca siedzące w pociągach PKP Intercity w relacji Gdynia Główna - Kraków Główny

Lp.	Data	Odjazd Ze stacji	Do stacji	Przyjazd Pociąg	Dostępność wg opisu	2. klasa	1. klasa	Faktyczna dostępność
1	25.08.2023	10:34 Gdynia Gł. Kraków Gł.		16:17 EIP 8340	Dostępne ostatnie miejsca	Dostępne 1 miejsce dla inwalidy	Brak wolnych miejsc	NIE
2	25.08.2023	10:47 Gdynia Gł. Kraków Gł.		19:02 IC 5360	Dostępne ostatnie miejsca	Brak miejsc. Brak możliwości wydania biletu bez gwarancji miejsca	Brak wolnych miejsc	NIE
3	25.08.2023	12:33 Gdynia Gł. Kraków Gł.		18:28 EIP 5306	Brak wolnych miejsc do siedzenia			NIE
4	25.08.2023	14:30 Gdynia Gł. Kraków Gł.		20:16 EIP 5308	Brak wolnych miejsc do siedzenia			NIE
5	25.08.2023	17:38 Gdynia Gł. Kraków Gł.		23:21 EIP 5310	Dostępne ostatnie miejsca	Dostępnych 17 miejsc	Dostępnych 14 miejsc	TAK, dostępnych 31 miejsc 7,5h przed odjazdem
6	25.08.2023	18:58 Gdynia Gł. Kraków Gł.		3:18 TLK 53170	Dostępne ostatnie miejsca	Brak gwarancji miejsca do siedzenia	Brak gwarancji miejsca do siedzenia	NIE
7	25.08.2023	22:41 Gdynia Gł. Kraków Gł.		8:37 TLK 53172	Brak wolnych miejsc do siedzenia			NIE
8	25.08.2023	23:30 Gdynia Gł. Kraków Gł.		8:42 TLK 53190	Dostępne ostatnie miejsca	Brak gwarancji miejsca do siedzenia	Brak gwarancji miejsca do siedzenia	NIE
9	25.08.2023	23:37 Gdynia Gł. Kraków Gł.		9:04 TLK 83170	Dostępne ostatnie miejsca			TAK, ostatnie miejsca 13h przed odjazdem
10	26.08.2023	4:33 Gdynia Gł. Kraków Gł.		11:42 TLK 53104	Dostępne ostatnie miejsca	Brak możliwości wydania biletu z powodu wysokiej frekwencji	Brak możliwości wydania biletu z powodu wysokiej frekwencji	NIE
11	26.08.2023	5:33 Gdynia Gł. Kraków Gł.		11:24 EIP 5300	Ograniczona dostępność miejsc			TAK
12	26.08.2023	6:37 Gdynia Gł. Kraków Gł.		12:26 EIP 5302	Dostępne ostatnie miejsca	Dostępnych 41 miejsc	Dostępnych 21 miejsc	TAK, dostępne 42 miejsca 17h przed odjazdem
13	26.08.2023	7:50 Gdynia Gł. Kraków Gł.		17:09 IC 5312	Dostępne ostatnie miejsca	Brak gwarancji miejsca do siedzenia	Brak gwarancji miejsca do siedzenia	NIE
14	26.08.2023	8:38 Gdynia Gł. Kraków Gł.		14:17 EIP 8300	Dostępne ostatnie miejsca	Dostępnych 7 miejsc	Dostępne 4 miejsca	TAK, dostępnych 11 miejsc 22h przed odjazdem
15	26.08.2023	9:42 Gdynia Gł. Kraków Gł.		17:35 TLK 83152	Dostępne ostatnie miejsca	Brak możliwości wydania biletu z powodu wysokiej frekwencji	Brak gwarancji miejsca do siedzenia	NIE
16	26.08.2023	9:53 Gdynia Gł. Kraków Gł.		19:04 IC 5354	Dostępne ostatnie miejsca	Brak możliwości wydania biletu z powodu wysokiej frekwencji	Brak gwarancji miejsca do siedzenia	NIE
	26.08.2023	10:34 Gdynia Gł. Kraków Gł.		16:17 EIP 8340	Dostępne ostatnie miejsca		Brak wolnych miejsc	TAK, ostatnie miejsca ponad 24h przed odjazdem
	26.08.2023	10:47 Gdynia Gł. Kraków Gł.		19:02 IC 5360	Dostępne ostatnie miejsca	Brak możliwości sprawdzenia	Brak możliwości sprawdzenia	TAK, ostatnie miejsca ponad 24h przed odjazdem

Źródło: wyszukiwarka połączeń www.intercity.pl

Według RegioJet: *Przedstawione dane jasno wskazują na problem z dostępnością (a w zasadzie niedostępnością) biletów na miejsca siedzące na obecne połączenia kolejowe między Krakowem a Gdynią. Na 16 połączeń w kierunku Gdyni na 24 godziny przed odjazdem nie było dostępnych biletów na 9 z nich. Dla kolejnych 5 połączeń dostępność określana była jako „Dostępne ostatnie miejsca”, co w praktyce sprowadza się do faktu, iż przed odjazdem pociągu, bilety i na nie nie były dostępne. Szansa na zakup biletu na miejsce siedzące istniała tylko przy 3 z 16 połączeń, z czego dwa dotyczyły pociągów najwyższej kategorii kursujących w trybie komercyjnym. W przypadku kierunku przeciwnego sprawa miała się jeszcze gorzej dla pasażerów. Bilety nie były dostępne na 11 z 16 połączeń z Gdyni do Krakowa. Szansa na zakup biletu przed odjazdem istniała w zasadzie tylko przy 1 pociągu najwyższej kategorii (komercyjnym). Przedstawiona wyżej sytuacja nie jest odosobnionym przypadkiem, a stanem zazwyczaj spotykanym. Brak biletów na połączenia PSO jest powszechny. Zmusza to pasażerów do zakupu biletów na połączenia najwyższej kategorii o cenie co najmniej dwukrotnie wyższej niż połączenia dotowane, w których jednocześnie przewoźnik PSO nie jest w stanie zapewnić odpowiedniej podaży. W przypadku dostępności usług RegioJet a.s. w tej relacji pasażer skorzysta wielokrotnie:*

- będzie miał szerszy wybór połączeń, godzin odjazdu, przewoźnika, kategorii pociągu,
- nie będzie zmuszany do zakupu droższych biletów, co obecnie jest efektem braku dostępności ich tańszej alternatywy,
- uzyska większy komfort podróży dzięki zmniejszeniu tłoku w obecnie oferowanych pociągach.

Ponadto RegioJet wniosła o włączenie do materiału dowodowego siedmiu decyzji administracyjnych dotyczących otwartego dostępu wydanych przez Prezesa UTK na rzecz PKP Intercity. Według Spółki: *tworzą one zbiór decyzji obejmujących połączenia w tych samych relacjach (i tym samym okresie), o które w niniejszej procedurze otwartodostępowej ubiega się RegioJet a.s. Łączna charakterystyka połączeń umożliwionych poprzez wydane decyzje została przedstawiona w tabeli 3. Jednoznacznie wskazuje ona, iż Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydał pozwolenie na:*

- 8 par połączeń całorocznych w relacji Kraków Główny – Gdynia Główna,
- 12 par połączeń całorocznych w relacji Kraków Główny – Warszawa Wschodnia,
- 10 par połączeń całorocznych i 7 par połączeń sezonowych w relacji Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna.



Tab. 3. Wykaz decyzji open access obejmujących usługi w relacjach Kraków Główny - Gdynia Główna, Kraków Główny - Warszawa Wschodnia oraz Warszawa Zachodnia - Gdynia Główna wraz z przyznaną liczbą par pociągów w tych relacjach

Decyzja open-access	relacja Kraków Główny-Gdynia Główna		relacja Kraków Główny - Warszawa Wschodnia		relacja Warszawa Zachodnia - Gdynia Główna	
	całoroczny	sezonowy	całoroczny	sezonowy	całoroczny	sezonowy
1) Decyzja Prezesa UTK z dnia 27 października 2022 r. nr DPP-WOPN.717.9.2022.JK w sprawie przyznania PKP Intercity otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Leba – Warszawa Zachodnia – Leba (Dz. Urz. Prezesa UTK z 2022 r. poz. 26)						1
2) Decyzja Prezesa UTK nr DPP-WOPN.717.7.2022.EG z dnia 27 października 2022 r. w sprawie przyznania PKP Intercity otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Hel – Warszawa Zachodnia – Hel. (Dz. Urz. Prezesa UTK z 2022 r. poz. 28)						2
3) Decyzja Prezesa UTK nr DPP-WOPN.717.3.2022.AJ z dnia 16 stycznia 2023 r. w sprawie przyznania PKP Intercity otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Warszawa Wschodnia – Kraków Główny – Warszawa Wschodnia (Dz. Urz. Prezesa UTK z 2023 r. poz. 2)				1		
4) Decyzja Prezesa UTK z dnia 23 stycznia 2023 r. nr DPP-WOPN.717.8.2022.JK w sprawie przyznania PKP Intercity otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Ustka – Warszawa Zachodnia – Ustka (Dz. Urz. Prezesa UTK z 2023 r. poz. 3)						2
5) Decyzja Prezesa UTK nr DPP-WOPN.717.1.2022.AJ z dnia 7 marca 2023 r. w sprawie przyznania PKP Intercity otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Kołobrzeg – Przemyśl Główny – Kołobrzeg (Dz. Urz. Prezesa UTK z 2023 r. poz. 4)		6		10		
6) Decyzja Prezesa UTK z 28 marca 2023 r. nr DPP-WOPN.717.5.2022.EG w sprawie przyznania PKP Intercity otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna (Dz. Urz. Prezesa UTK z 2023 r. poz. 6)					5	
7) Decyzja Prezesa UTK z 28 marca 2023 r. nr DPP-WOPN.717.2.2022.AJ w sprawie przyznania PKP Intercity otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Gdynia Główna – Zakopane – Gdynia Główna (Dz. Urz. Prezesa UTK z 2023 r. poz. 7)		2		1		
8) Decyzja NR DPP-WOPN.717.4.2022.AJ Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 19 kwietnia 2023 r. w sprawie przyznania PKP Intercity otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Kołobrzeg – Bielsko-Biała Główna – Kołobrzeg					5	2
Łącznie par pociągów w relacji:	8	0	12	0	10	7

Źródło: Dziennik Urzędowy Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego

Jednocześnie RegioJet stwierdziła, że: *organy uprawnione do złożenia wniosku o EET, tj. organizatorzy transportu (Ministerstwo Infrastruktury i marszałkowie województw) oraz przewoźnicy realizujący połączenia w ramach umów PSC (spółka PKP Intercity oraz przewoźnicy realizujący połączenia regionalne) nie rozpoznały w przypadku ponad dwukrotnie większej liczby połączeń w tych samych relacjach zagrożenia dla równowagi ekonomicznej połączeń PSO (...) organ uprawniony do złożenia wniosku o EET, tj. zarządca infrastruktury, spółka PKP Polskie Linie Kolejowe, nie rozpoznał w przypadku ponad dwukrotnie większej liczby połączeń w tych samych relacjach zagrożenia dla przepustowości czy innych problemów związanych z infrastrukturą kolejową. W związku z wyżej przedstawionymi*

zagadnieniami RegioJet a.s. liczy na wydanie decyzji administracyjnej uwzględniającej wszelkie okoliczności i rozpatrzenie sprawy w sposób niedyskryminacyjny.

W uzupełnieniu do ww. stanowiska z 1 września 2023 r., RegioJet przekazała 18 września 2023 r. akt notarialny potwierdzający informacje dotyczące zagadnienia dostępności dla pasażerów pociągów w relacji Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny. Spółka wniosła o włączenie aktu notarialnego do materiału dowodowego jako dokumentu potwierdzającego korzyści dla rynku i pasażerów płynące z dodatkowej podaży usług. Prezes UTK uczynił zadość ww. żądaniu, informując w piśmie z 28 września 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.35.AJ) o włączeniu aktu notarialnego w skład materiału dowodowego.

Pismo Fundacji „Pro Kolej” z 4 sierpnia 2023 r. (znak: FPK/2023/09/01)

W piśmie z 4 sierpnia 2023 r. (znak: FPK/2023/09/01) Fundacja „Pro Kolej”, występująca w niniejszym postępowaniu administracyjnym jako podmiot na prawach strony, zwróciła uwagę na nowe okoliczności i tym samym konieczność poszerzenia czynności wyjaśniających, prowadzonych w przedmiotowej sprawie. Otóż, po zakończeniu sezonu wakacyjnego 2023 r. można stwierdzić, że na odcinku Gdańsk – Warszawa występuje chroniczny problem z zapewnieniem odpowiedniej podaży miejsc w pociągach pasażerskich innych niż ekspresowe. Ogólnodostępne informacje potwierdzają w tym zakresie sygnały docierające do Fundacji i wskazujące na poważny problem z dostępnością biletów w przystępnych cenach i zarazem ograniczeniach taborowych PKP Intercity S.A., blokujących możliwość uruchomienia w tej relacji większej liczby składów o standardzie ekonomicznym. Rozwiązaniem opisanej kwestii powinna być próba obniżenia opłat oparta na wykorzystaniu mechanizmów konkurencyjnych. Doświadczenia międzynarodowe wskazują bowiem jednoznacznie, że zwiększenie liczby przewoźników oraz oferowanych przez nich połączeń prowadzi do spadku cen i lepszego dostosowania podaży miejsc do zapotrzebowania poszczególnych segmentów rynku. Mechanizm ten jest szczególnie cenny w sytuacji, gdy oferta realizowana w ramach służby publicznej okazuje się dalece niewystarczająca, a połączenia jedyne go obecnego na tej trasie przewoźnika komercyjnego znacząco przekraczają możliwości budżetowe pasażerów.

Do ww. stanowiska Fundacja „Pro Kolej” załączyła artykuł³ z dnia 4 sierpnia 2023 r. pt. *Tanie pociągi przeladowane, a Pendolino jeździ puste* z Tygodnika Trójmiasto „Gazety Wyborczej”, opisujący wyniki badań frekwencji w pociągach PKP Intercity na trasie Gdańsk – Warszawa.

Pismo PKP Intercity z 27 września 2023 r. (znak: BBPR1k-070-222/2023) i z 26 października 2023 r. (znak: BBPR1k-070-222a/2023) dotyczące stanowisk RegioJet i Fundacji „Pro Kolej”

W piśmie z 27 września 2023 r. (znak: BBPR1k-070-222/2023) PKP Intercity wskazała, że wszystkie pociągi objęte postanowieniami „Ramowej i Rocznej umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich” uruchamiane są wyłącznie na zlecenie Organizatora Przewozów tj. Ministra właściwego ds. transportu (dalej: „Organizator”, „Zamawiający” „Organizator Przewozów”), co oznacza, że przewoźnik jest jedynie podmiotem realizującym zamówiony przez Organizatora rozkład jazdy. W związku z powyższym wszystkie kwestie dotyczące oferty przewozowej, jej finansowania oraz kwoty rekompensaty są z góry określone przez Zamawiającego. Podobnie sprawa wygląda z rozsądnym zyskiem dla przewoźnika oraz wytycznymi do ustalania opłat za przejazdy pociągami objętymi postanowieniami ww. umów. Mając na uwadze powyższe, wszystkie kwestie związane z tworzeniem oferty, biznesplanu oraz polityki cenowej leżą w kompetencjach Organizatora Przewozów. W przypadku punktu nr 3 dotyczącego rozkładów jazdy pociągów edycji 2024/2025, 2025/2026 etc. informuję, że obecnie nie jest możliwe przekazanie informacji w tak szczegółowym ujęciu jak zostało to wskazane w wystąpieniu, ponieważ PKP IC posiada na ww. lata wyłączne wytyczne Organizatora (wskazane w załączniku nr 1 do „Umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich” tj. „Planie przedmiotowo-finansowym”. Z powyższych wytycznych wynika, że oferta przewozowa na omawianej linii pozostanie na zbliżonym poziomie.

W piśmie z 26 października 2023 r. (znak: BBPR1k-070-222a/2023) podtrzymała stanowisko wyrażone w piśmie z 27 września 2023 r. (znak: BBPR1k-070-222/2023), wskazując, że jest podmiotem realizującym zamówiony przez Organizatora Przewozów tj. Ministra właściwego ds. transportu (dalej: „Organizator”) rozkład jazdy. Mając na uwadze powyższe, wszystkie kwestie związane z tworzeniem oferty, biznesplanu oraz polityki cenowej leżą w kompetencjach Organizatora. W przypadku rzekomych przepełnień w pociągach Spółki informuję, że analiza danych przewozowych wykazała, że średnie wykorzystanie miejsc na jeden pociąg PKP IC uruchamiany w ramach służby publicznej na trasie Kraków – Warszawa – Gdynia w dniach 01.01-31.08.2023 r. na poszczególnych odcinkach kształtuje się następująco:

- Gdynia Główna – Tczew: 69%;
- Tczew – Malbork: 70%;

³ dostęp pod adresem: <https://trojmiasto.wyborcza.pl/trojmiasto/7,35612,30038791,pendolino-jezdza-puste-a-w-tanich-pociagach-ludzie-sie-nie.html> (data dostępu: 22 lutego 2024 r.)

- *Malbork – Ilawa: 73%;*
- *Ilawa – Warszawa: 71%;*
- *Warszawa – Kraków Główny: 66%.*

Wyżej wymienione dane nie wskazują na stale powtarzające się przepełnienia w pociągach Spółki. Analiza przewoźnika „RegioJet” nie odzwierciedla realnych warunków występujących w pociągach PKP IC, ponieważ dotyczy tylko wybranych pociągów i dni, w których wystąpiły szczyty przewozowe związane z wakacjami.

W odpowiedzi na powyższe stanowisko PKP Intercity, Prezes UTK krytycznie odnosi się do ram czasowych, jakie ww. przewoźnik obrał, przedstawiając dane przewozowe na wskazanych powyżej odcinkach. W swoim stanowisku RegioJet jednoznacznie wskazała, że problem braku dostępności miejsc dotyczy przede wszystkim okresu wakacyjnego, gdy popyt na bilety jest największy, przedstawiając analizę dla dnia 25 sierpnia 2023 r. Analizowanie średniego wykorzystania miejsc na jeden pociąg za okres 1 stycznia 2023 r. – 31 sierpnia 2023 r. nie oddaje istoty problemu, ze względu na niższy popyt na usługi kolejowe w okresie pozawakacyjnym. Jednocześnie należy wskazać, że pomimo dwukrotnego wezwania Prezesa UTK do przedstawienia dokumentów, które będą stanowić podstawę dla zaprezentowanego przez PKP Intercity stanowiska w kontekście złożonych do postępowania pism Fundacji „Pro Kolej” z 4 sierpnia 2023 r. (znak: FPK/2023/09/01) oraz RegioJet z 1 września 2023 r., PKP Intercity nie przedstawiła ww. dokumentów.

Stanowisko RegioJet wyrażone w pismach z 26 lutego 2024 r.

RegioJet w swoim pierwszym piśmie z 26 lutego 2024 r. podtrzymało swoją argumentację z 27 grudnia 2022 r. dotyczącą charakteru rozkładu jazdy pociągów stanowiącego załącznik do Wniosku. Spółka oceniła jako bezprzedmiotową analizę przez PKP PLK możliwości trasowania pociągów RegioJet i stopnia wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w odniesieniu do rozkładu jazdy 2023/2024. Jako powód Przewoźnik wskazał przy tym uniemożliwienie świadczenia usług w sposób niedyskryminacyjny w stosunku do innych podmiotów. Jako przykład działania o znamionach dyskryminacji RegioJet wskazał na tożsamość z rozkładem jazdy przedstawionym przez aplikanta w postępowaniu DPP-WOPN.717.1.2022.AJ. Przewoźnik zwrócił również uwagę, że w jego ocenie w poprzednich postępowaniach w przedmiocie wydania decyzji w sprawie dotyczącej otwartego dostępu, Zarządca infrastruktury ani Prezes UTK nie zgłaszali żadnych zastrzeżeń dotyczących przepustowości Warszawskiego Węzła Kolejowego. Następnie RegioJet ponownie poddało pod wątpliwość działania Organu regulacyjnego wskazując przy tym, że: *Kwestie dotyczące infrastruktury usługowej nie są przedmiotem postępowania open access – zagadnienia związane z obsługą składów są wewnętrzną sprawą organizacyjną RegioJet.* W rezultacie RegioJet nie wprowadziła modyfikacji w swym Wniosku.

W drugi piśmie z 26 lutego 2024 r. RegioJet odniosło się wprost do wezwań, jakie w przedmiotowym postępowaniu Prezes UTK skierował do PKP PLK. Przewoźnik wezwał przy tym do wyjaśnienia: *dłaczego Prezes Urzędu Transportu Kolejowego w piśmie DPP-WOPN.717.18.2022.45.AJ do zarządcy infrastruktury wymaga od spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (...) informacji dotyczących przepustowości w przyszłych rozkładach jazdy wraz z uwzględnieniem pociągów komercyjnych innych przewoźników.* Żądanie Przewoźnika rozciąga się także na pismo Prezesa UTK z 10 listopada 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.7.AJ) skierowane do PKP PLK oraz wcześniejsze postępowania z wniosku RegioJet o przyznanie otwartego dostępu .

W kontekście przytoczonych uwag Przewoźnika aktualne pozostają przedstawione już w uzasadnieniu niniejszej decyzji wywody Organu. Dla porządku należy wyjaśnić, że regulacje dotyczące otwartego dostępu wynikają z przepisów prawa unijnego oraz krajowego. Prezes UTK nie stosuje żadnych odstępstw w zależności od podmiotu, który aplikuje o przyznanie otwartego dostępu. Mając na względzie zapewnienie zrozumiałych, przejrzystych i niedyskryminujących zasad, w czerwcu 2021 r. Prezes UTK opublikował na swojej stronie internetowej (dostęp: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/17515,Otwarty-dostep-Powiadamianie-aplikanta-oraz-metodyka-badania-rownowagi-ekonomicz.html>) poradnik pt. „Powiadomienie aplikanta oraz metodyka badania równowagi ekonomicznej w postępowaniach w sprawie przyznania otwartego dostępu”. Przed publikacją dokument ten był przedmiotem otwartych konsultacji z rynkiem kolejowym. Opracowanie uwzględnia omówienie wymogów formalnych oraz merytorycznych wniosków o przyznanie otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Przede wszystkim jednak omawiany dokument zawiera jednolite dla wszystkich zainteresowanych zasady prowadzenia przez Prezesa UTK postępowań z zakresu przyznawania otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej zgodnie z rozporządzeniem 2018/1795.

W kontekście złożonego przez RegioJet Wniosku, który obejmował swoim okresem 5 rocznych rozkładów jazdy, w tym rozkład jazdy 2023/2024, niezrozumiałą jest zarzut RegioJet dotyczący bezprzedmiotowości analizy wskazanego rocznego rozkładu jazdy. Rozkład jazdy 2023/2024 wszedł w życie 10 grudnia 2023 r. i obowiązuje do 14 grudnia 2024 r. Tym samym jest on zbieżny z okresem wskazanym przez aplikanta, jak i nie upłynął on w całości przed wydaniem decyzji w niniejszym postępowaniu. Nie bez znaczenia w sprawie jest także termin złożenia przez RegioJet wniosku o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny, tj. 19 września 2022 r. Jako

datę rozpoczęcia realizacji nowej usługi Przewoźnik wskazał 10 grudnia 2023 r. Tymczasem przepis art. 4 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 poprzez odesłanie do art. 38 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE stanowi, że powiadomienie (wniosek o przyznanie otwartego dostępu) powinno być złożone przez aplikanta z wyprzedzeniem na co najmniej 18 miesięcy przed wejściem w życie rozkładu jazdy do którego odnosi się wniosek o przyznanie zdolności przepustowej. Jak wskazano powyżej do postępowania został złożony wniosek PKP Intercity, będącego podmiotem uprawnionym, o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Doszło więc w sprawie do wszczęcia określonej w przepisach rozporządzenia 2018/1795 procedury badania równowagi ekonomicznej. Korzystając z uprawnienia z art. 9 ust. 3 rozporządzenia 2018/1795 pismem z 10 listopada 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.7.AJ) Organ wezwał zarządcę infrastruktury właściwego na wnioskowanej przez RegioJet trasie, do dostarczenia informacji niezbędnych do przeprowadzenia badania. Należy przy tym wyjaśnić, że PKP PLK będąca zarządcą infrastruktury jest jednym z podmiotów wymienionych w art. 7 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795, do którego odsyła przepis art. 9 ust. 3 rozporządzenia 2018/1795. Zakres żądania Prezesa UTK do PKP PLK wskazany w piśmie z 10 listopada 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.7.AJ) nie wykraczał poza zakres informacji, jakich organ regulacyjny może zażądać od zarządcy infrastruktury stosownie do art. 7 ust. 2 lit. d pkt 1-4 rozporządzenia 2018/1795. Przedstawiona przez PKP PLK pismem z 5 grudnia 2022 r. (znak: IDRR.611.204.2022) analiza planowanego rozkładu jazdy pociągów na trasie Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny przeprowadzona została na bazie rocznego rozkładu jazdy 2022/2023. Z uwagi na wejście w życie rocznego rozkładu jazdy 2023/2024 przed wydaniem decyzji dotyczącej otwartego dostępu, mając na względzie, że jest to niezbędne dla rozstrzygnięcia sprawy Prezes UTK pismem z 24 stycznia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.45.AJ) ponownie wezwał PKP PLK do przedstawienia informacji z zakresu art. 7 ust. 2 lit. d pkt 1-4 rozporządzenia 2018/1795 w oparciu o rozkład jazdy 2023/2024. Wezwanie to mieściło się także w dyspozycji art. 9 ust. 3 rozporządzenia 2018/1795 zdanie 2, który stanowi: *Jeżeli informacje przekazane w ten sposób są niekompletne, organ regulacyjny może zażądać dalszych wyjaśnień, wyznaczając rozsądne terminy.* Jak wyjaśniono już we wcześniejszej części uzasadnienia, jako nieuprawnioną należy ocenić próbę zestawienia ze sobą sposobu postępowania Organu gdy żaden podmiot nie wystąpił o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, z sytuacją gdy co najmniej jeden podmiot uprawniony wystąpił o przeprowadzenie takiego badania. Przepis art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym wprost stanowi, że w pierwszym przypadku Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie. Nie dochodzi więc w tym przypadku do aktualizacji przepisów rozporządzenia 2018/1795 określających procedurę badania równowagi ekonomicznej, w szczególności Organ nie ocenia wpływu nowych kolejowych przewozów pasażerskich na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych (art. 10 ust. 5 lit. c rozporządzenia 2018/1795). Taki też charakter miało powołane przez RegioJet postępowanie (znak: DPP-WOPN.717.1.2022) zakończone wydaniem przez Prezesa UTK decyzji z dnia 7 marca 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2022.AJ) w sprawie przyznania PKP Intercity otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Kołobrzeg – Przemyśl Główny – Kołobrzeg (Dziennik Urzędowy 4/2023, dostęp: <https://dziennikurzedowy.utk.gov.pl/du/dzienniki/2023/959,Dziennik-Urzedowy-42023.html>). Ponieważ w terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 do postępowania (znak: DPP-WOPN.717.1.2022) nie został złożony żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. W swoim postępowaniu Prezes UTK jest konsekwentny bez względu na aplikanta składającego powiadomienie, czemu daje wyraz zarówno w publikowanych w Dzienniku Urzędowym Prezesa UTK decyzjach dotyczących otwartego dostępu, jak też wprost wskazał w przywołanej już metodyce: *W przypadku braku wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w terminie określonym przepisami rozporządzenia 2018/1795 organ regulacyjny niezwłocznie powiadamia o tym aplikanta i zarządcę infrastruktury kolejowej i wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu bez badania równowagi ekonomicznej (op. cit., rozdział 7.1. Rodzaje decyzji dotyczących otwartego dostępu, str. 60).* Dla przypomnienia należy wskazać, że przepis art. 29c ust. 7 pkt 2 i 4 ustawy o transporcie kolejowym obowiązuje Prezesa UTK do określenia w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo o przyznaniu ograniczonego dostępu w szczególności tras, na których mają być realizowane przewozy oraz warunków i zakresu korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej. Nie zasługują więc na aprobatę uwagi RegioJet odnośnie do tego, co stanowi przedmiot postępowania, a co pozostaje *stricto* w gestii Przewoźnika.

Nawiązując do uwag RegioJet dotyczących zakresu informacji, jakich Prezes UTK żądał od PKP PLK należy wyjaśnić raz jeszcze, że zakres ten mieścił się w dyspozycji art. 7 ust. 2 lit. d pkt 1-4 rozporządzenia 2018/1795 oraz ściśle korespondował ze złożonym do postępowania wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. W piśmie Prezesa UTK z 10 listopada 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.7.AJ) adresowanym do PKP PLK Organ wyraźnie wskazał, że wezwanie ma związek z wnioskiem przewoźnika kolejowego PKP Intercity z 4 listopada 2022 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, czyli podmiotu, który jest operatorem umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym. Zakres wezwania także nie pozostawiał wątpliwości, że odnosi się do wskazanego przewoźnika tj. PKP Intercity. Ponadto w uzasadnieniu wezwania Prezesa UTK z 10 listopada 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.7.AJ) Organ wprost wskazał: *Do Prezesa UTK, w ramach toczącego się postępowania w sprawie przyznania otwartego dostępu, wpłynął wniosek PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. W związku z powyższym należy zwrócić m.in. uwagę na kwestię zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, przy wykorzystaniu której RegioJet planuje wykonywać nową usługę przewozu osób. PKP Intercity jest stroną*

umów o świadczenie usług publicznych w pasażerskim transporcie kolejowym. W ramach przygotowywanej przez PKP PLK odpowiedzi nie powinno się zatem uwzględniać pociągów uruchamianych na podstawie decyzji dotyczących otwartego dostępu lub realizujących przewozy o charakterze okazjonalnym. Co więcej, załącznikiem do ww. wezwania do PKP PLK była wersja jawna wniosku PKP Intercity z 4 listopada 2022 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Także odpowiedź PKP PLK z 5 grudnia 2022 r. (znak: IDRR.611.204.2022) odnosiła się wyłącznie do pociągów PKP Intercity realizującymi przewozy w ramach służby publicznej. Przywołane pismo Prezesa UTK z 10 listopada 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.7.AJ) do PKP PLK oraz odpowiedź Zarządcy infrastruktury z 5 grudnia 2022 r. (znak: IDRR.611.204.2022) zostały udostępnione RegioJet za pismem z 20 października 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.40.AJ). Konsekwentnie także pismo Prezesa UTK z 24 stycznia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.18.2022.45.AJ) do PKP PLK nawiązywało do wniosku PKP Intercity z 4 listopada 2022 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej i stanowiło wezwanie do aktualizacji poprzedniego stanowiska Zarządcy infrastruktury w związku z wejściem w życie rozkładu jazdy 2023/2024. W świetle powyższego zarzuty i obawy RegioJet wyrażone w piśmie z 26 lutego 2024 r. są bezprzedmiotowe.

Prezes UTK wydając niniejszą decyzję wziął pod uwagę stopień korzystania z połączeń kolejowych w różnych regionach kraju, w wyniku czego stwierdził, że wskaźnik wykorzystania kolei rośnie wraz z lepszym dopasowaniem oferty przewozowej do potrzeb podróży. Trzeba bowiem zauważyć, że oferta przewozowa, która nie zapewnia połączeń odpowiadających podróżnym, zniechęca do brania pod uwagę możliwości przejazdu danym środkiem transportu. Tym samym uruchomienie dodatkowych połączeń na danej trasie w godzinach stanowiących uzupełnienie oferty połączeń służby publicznej przyczyni się do wzrostu atrakcyjności połączeń kolejowych i tym samym do zwiększenia potoków podróży ogółem.

Po wnikliwej analizie materiału dowodowego Prezes UTK ustalił, że występuje możliwy wpływ nowego połączenia RegioJet w relacji Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny na umowę ramową na lata 2021 – 2030, zawartą pomiędzy PKP Intercity a Ministrem Infrastruktury.

Zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795: *W następstwie badania równowagi ekonomicznej przeprowadzonego zgodnie z art. 9 i 10 organ regulacyjny podejmuje decyzję, o której mowa w art. 11 ust. 2 dyrektywy 2012/UE i na podstawie której następuje przyznanie, zmiana, przyznanie warunkowe lub odmowa przyznania prawa dostępu do infrastruktury kolejowej.* Również art. 11 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE głosi: *Państwa członkowskie mogą ograniczyć prawo dostępu przewidziane w art. 10 ust. 2 w odniesieniu do przewozów pasażerskich pomiędzy daną stacją początkową a daną stacją docelową, w przypadku gdy dana trasa lub trasa alternatywna jest objęta jedną lub większą liczbą umów o świadczenie usług publicznych, a korzystanie z tego prawa zagrażałoby równowadze ekonomicznej danej umowy lub danych umów o świadczenie usług publicznych.*

W ramach możliwych rozstrzygnięć organu regulacyjnego prawodawca unijny dopuszcza możliwość ograniczenia prawa dostępu. Znalazło to swoje odzwierciedlenie w przepisach krajowych, które przewidują możliwość wydania przez Prezesa UTK decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu. Zgodnie z art. 29c ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym: *Jeżeli w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w ust. 4, Prezes UTK oceni, że proponowane połączenie pasażerskie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, uwzględniając stopień naruszenia równowagi ekonomicznej tej umowy, wydaje decyzję:*

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

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

Druga część przywołanego przepisu w postaci zakresu dopuszczalnych przez Prezesa UTK zmian, nawiązuje do art. 11 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795, który stanowi:

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.

Na gruncie niniejszej sprawy, w sentencji decyzji wskazany został przez Prezesa UTK zakres zmian Wniosku RegioJet dotyczący liczby wyprawianych pociągów. Wprowadzona przez Prezesa UTK zmiana polega na zmniejszeniu planowanej przez Spółkę liczby kursów z 16 kursów w obie strony codziennie (w tym 6 w pełnej relacji i 10 w skróconej

relacji) do 4 par połączeń dziennie (3 pary pociągów w relacji Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny oraz 1 para pociągów w relacji Kraków Główny – Warszawa Wschodnia – Kraków Główny). W rezultacie wskazane w planowanym rozkładzie jazdy, stanowiącym załącznik nr 1 do Wniosku RegioJet, 16 par pociągów zostało przez Prezesa UTK ograniczone do 4 par pociągów uruchamianych w następujących porach:

- a) w relacji Kraków Główny – Gdynia Główna – planowany odjazd ze stacji początkowej 04:26, planowany przyjazd do stacji końcowej 09:37;
- b) w relacji Kraków Główny – Gdynia Główna – planowany odjazd ze stacji początkowej 06:26, planowany przyjazd do stacji końcowej 11:37;
- c) w relacji Kraków Główny – Gdynia Główna – planowany odjazd ze stacji początkowej 14:26, planowany przyjazd do stacji końcowej 19:37;
- d) w skróconej relacji Kraków Główny – Warszawa Wschodnia – planowany odjazd ze stacji początkowej 17:26, planowany przyjazd do stacji końcowej 19:39;
- e) w relacji Gdynia Główna – Kraków Główny – planowany odjazd ze stacji początkowej 08:23, planowany przyjazd do stacji końcowej 13:34;
- f) w relacji Gdynia Główna – Kraków Główny – planowany odjazd ze stacji początkowej 10:23, planowany przyjazd do stacji końcowej 15:34;
- g) w skróconej relacji Warszawa Wschodnia – Kraków Główny – planowany odjazd ze stacji początkowej 20:21, planowany przyjazd do stacji końcowej 22:34;
- h) w relacji Gdynia Główna – Kraków Główny – planowany odjazd ze stacji początkowej 18:23, planowany przyjazd do stacji końcowej 23:34.

Wprowadzona zmiana pozwoliła na zapewnienie spełnienia warunków przyznania ograniczonego otwartego dostępu, co zostało szczegółowo zaprezentowane w części ekonomicznej uzasadnienia decyzji. Pozostałe warunki określające zasady wykonywania przez RegioJet przewozów pasażerskich na trasie krajowej w relacji Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny, tj. częstotliwości, trasa i stacje pośrednie pozostają spójne z wnioskiem Spółki.

Tak ukształtowane warunki planowanej usługi stoją w zgodności z dyspozycją art. 29c ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym oraz art. 11 ust. 2 lit. a rozporządzenia 2018/1795, ponieważ odpowiadają one dopuszczonej przez ww. przepisy zmianie harmonogramu.

Mając na uwadze powyższe oraz całokształt zebranego w sprawie materiału dowodowego, Prezes UTK, w celu zapewnienia spełnienia warunków przyznania otwartego dostępu, zdecydował się przyznać RegioJet ograniczony dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej w relacji Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny, na okres od dnia doręczenia niniejszej decyzji do 9 grudnia 2028 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028, na warunkach określonych w niniejszej decyzji, jednocześnie wskazując zakres zmian w planowanym przewozie osób.

Zgodnie z 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.

Biorąc pod uwagę treść ww. art. 29c ust. 7 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym oraz art. 11 ust. 1, ust. 2 lit. a rozporządzenia 2018/1795, Prezes UTK przyznał RegioJet prawo do wykonywania przewozów, na wnioskowanej trasie, w postaci:

- 4 par połączeń dziennie (3 pary pociągów w relacji Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny oraz 1 para pociągów w relacji Kraków Główny – Warszawa Wschodnia – Kraków Główny) zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.

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

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

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

Analiza przeprowadzona przez Prezesa UTK pozwoliła ustalić, że połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji powinny przede wszystkim stanowić odpowiedź na potrzeby podróżnych, w szczególności w przedmiocie możliwości odbywania przejazdów wakacyjnych z obszaru województw pomorskiego, warmińsko-mazurskiego, mazowieckiego, łódzkiego i małopolskiego. Z uwagi na uzupełniający charakter połączeń komercyjnych w stosunku do połączeń służby publicznej, Prezes UTK określił w decyzji, że w przypadku prac modernizacyjnych lub remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju.

W zgodzie z powyższym Prezes UTK zastrzegł również, że Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji na trasie Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny, na wskazanych odcinkach trasy, zgodnie z pkt 1 sentencji niniejszej decyzji. Uruchamianie przez Spółkę 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 RegioJet złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu, na podstawie którego uruchamiane będą połączenia w relacji Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny, to niecelowe byłoby działanie Przewoźnika polegające na wykonywaniu połączeń w krótszej relacji niż wskazane w pkt 1 sentencji niniejszej decyzji. 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 RegioJet, ustalił, że dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Kraków Główny, Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Iława Główna, Malbork, Tczew, Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Oliwa, Sopot i Gdynia Główna.

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 działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

Uruchamianie usługi RegioJet 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.

Zgodnie ze złożonym przez RegioJet Wnioskiem, przewozy realizowane na trasie Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny, zgodnie z pkt 1 sentencji niniejszej decyzji, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie wykonywał przy pomocy składów wagonowych z miejscami do siedzenia lub elektrycznych zespołów trakcyjnych.

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

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

Podobną klauzulę Prezes UTK przewidział w zakresie planowanych godzin uruchomienia połączeń przez RegioJet. Prezes UTK ustalił, że dopuszczalne jest uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji, w innych godzinach niż wskazane w projektach rozkładów jazdy zawartych 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 zobowiązany jest poinformować organ regulacyjny o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia w relacji Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny:

- 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 zobowiązany jest, w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia ich wystąpienia, przedstawić stanowisko w sprawie wraz z uzasadnieniem.

Powyzsza klauzula ma na celu uzyskiwanie na bieżąco wiedzy na temat faktycznie realizowanych przez RegioJet 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 ograniczonego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat. Ze względu na złożony przez RegioJet Wniosek Prezes UTK przyznał Przewoźnikowi prawo ograniczonego dostępu na trasie krajowej Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny na okres od dnia doręczenia niniejszej decyzji 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 ograniczonego dostępu do infrastruktury kolejowej wygasa w przypadku likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana (art. 29c ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym).

W art. 29c ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym określono sytuacje, w jakich Prezes UTK uchyla decyzję o przyznaniu ograniczonego 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 uiszczany 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. 1634, z późn. zm.), zwanej dalej „p.p.s.a.”, w związku z § 2 ust. 1 pkt 2 i § 5 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 535).

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

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

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 2023 r. poz. 2111). Strona, wraz z Wnioskiem, przedstawiła potwierdzenie uiszczenia 19 września 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*

Załącznik nr 1 do decyzji DPP-WOPN.717.18.2022

km Σ	km	stacja	przyjazd	odjazd	przyjazd	odjazd	przyjazd	odjazd	przyjazd	odjazd
		Kraków Główny		04:26		06:26		14:26		17:26
290	290	Warszawa Zachodnia	06:25	06:27	08:25	08:27	16:25	16:27	19:25	19:27
293	3	Warszawa Centralna	06:30	06:34	08:30	08:34	16:30	16:34	19:30	19:34
297	4	Warszawa Wschodnia	06:39	06:41	08:39	08:41	16:39	16:41	19:39	
501	204	Łąwa Główna	08:11	08:12	10:11	10:12	18:11	18:12		
570	69	Malbork	08:44	08:45	10:44	10:45	18:44	18:45		
588	18	Tczew	08:57	08:58	10:57	10:58	18:57	18:58		
620	32	Gdańsk Główny	09:12	09:15	11:12	11:15	19:12	19:15		
624	4	Gdańsk Wrzeszcz	09:19	09:20	11:19	11:20	19:19	19:20		
628	4	Gdańsk Oliwa	09:24	09:25	11:24	11:25	19:24	19:25		
632	4	Sopot	09:29	09:30	11:29	11:30	19:29	19:30		
641	9	Gdynia Główna	09:37		11:37		19:37			

Załącznik nr 2 do decyzji DPP-WOPN.717.18.2022

km Σ	km	stacja	przyjazd	odjazd	przyjazd	odjazd	przyjazd	odjazd	przyjazd	odjazd
		Gdynia Główna		08:23		10:23				18:23
9	9	Sopot	08:30	08:31	10:30	10:31			18:30	18:31
13	4	Gdańsk Oliwa	08:35	08:36	10:35	10:36			18:35	18:36
17	4	Gdańsk Wrzeszcz	08:40	08:41	10:40	10:41			18:40	18:41
21	4	Gdańsk Główny	08:45	08:48	10:45	10:48			18:45	18:48
53	32	Tczew	09:02	09:03	11:02	11:03			19:02	19:03
71	18	Malbork	09:15	09:16	11:15	11:16			19:15	19:16
140	69	Łąwa Główna	09:48	09:49	11:48	11:49			19:48	19:49
344	204	Warszawa Wschodnia	11:19	11:21	13:19	13:21		20:21	21:19	21:21
348	4	Warszawa Centralna	11:26	11:30	13:26	13:30	20:26	20:30	21:26	21:30
351	3	Warszawa Zachodnia	11:33	11:35	13:33	13:35	20:33	20:35	21:33	21:35
641	290	Kraków Główny	13:34		15:34		22:34		23:34	