



DZIENNIK URZĘDOWY

PREZESA

URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 4 kwietnia 2018 r.

Poz. 5

DECYZJA NR DPP-WPAN.717.6.2017.PL PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 27 marca 2018 r.

w sprawie przyznania „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Warszawa Wschodnia – Jelenia Góra – Warszawa Wschodnia

Działając na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 3, 5, 6 oraz art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku spółki „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie z 18 grudnia 2017 r., złożonego do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, przy piśmie ogólnym do podmiotu publicznego (ePUAP) z 21 grudnia 2017 r., w przedmiocie wydania przez Prezesa UTK decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Warszawa Wschodnia – Jelenia Góra – Warszawa Wschodnia na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r.

PRYZYNAJĘ

spółce „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Warszawa Wschodnia – Jelenia Góra – Warszawa Wschodnia,

realizowanych liniami kolejowymi nr 1, 2, 4, 61, 132, 144, 273, 274, 280, 301, 572 oraz 761 na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023, z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie spółka „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „PKP Intercity” lub „Przewoźnikiem” może uruchomić do 7 par pociągów w dobie, zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załączniku do niniejszej decyzji.
2. W przypadku prac modernizacyjnych i 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 społeczno-gospodarczego kraju.
3. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów PKP Intercity na następujących stacjach: Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Częstochowa Stradom, Lubliniec, Opole Główne, Brzeg, Wrocław Główny, Wałbrzych Miasto oraz Jelenia Góra.

Nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku od organizatora publicznego transportu zbiorowego 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.
4. Na trasie Warszawa Wschodnia – Jelenia Góra – Warszawa Wschodnia przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy pojazdami kolejowymi typu: EMU250PKP (ED250), 112A-2 (SPOT), 112A, 112 Ag, 112Ah, 112Aj, 112Ak, 112ALux, 112Am, 112Ap, 112Ar, 112Az, 139A, 140A, 140A-z, 145Ab, 145A, 145Ac, 152A, 154Ab, 156A, 158A, Z1A, Z2A, 111A, 111A-2 (SPOT), 111Ag, 111Ah, 111Ainw (SPOT), 111ALux, 111Ap, 111Ar, 111Arow, 111As, 111Au, 111Aw, 111Ax, 111Ay, 136A, 141A, 144A, 144Aa, 152Az, 154A, 154Aa, 154Arow, 156A, 159A, 167A, 168A, 170A, 171A, YB, XB, XBN Mg2, Z1B, Z2B, 609A, 612A, 406A, RESTAU, 155A, 113A, 113Aa, WR Bautzen, 305Ad.

Przewoźnik kolejowy zapewni co najmniej 2 miejsca dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się w pojazdach kolejowych typu: EMU250PKP (ED250), 111Ainw (SPOT), 111Arow (w wersji z 60 miejscami siedzącymi w II klasie), 144Aa, 156A i 167A, 168A (w wersji z 58 miejscami siedzącymi w II klasie), YB, XB, XBN Mg2 i Z1B (w wersji z 56 miejscami siedzącymi w II klasie).

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Przewoźnik 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.

5. 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.
6. Dopuszcza się uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy stanowiącym załącznik do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

21 grudnia 2017 r. do Prezesa UTK wpłynął wniosek PKP Intercity z 18 grudnia 2017 r., złożony przy piśmie ogólnym do podmiotu publicznego (ePUAP) z 21 grudnia 2017 r., o przyznanie otwartego dostępu na trasie Warszawa Wschodnia – Jelenia Góra – Warszawa Wschodnia na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r.

Informacja o wpływie wniosku PKP Intercity do Prezesa UTK została opublikowana na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego 5 stycznia 2018 r.

Pismem z 10 stycznia 2018 r. (znak: DPP-WPAN.717.6.2017.5.PL), Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wszczęciu 21 grudnia 2017 r., na jego wniosek, postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Warszawa Wschodnia – Jelenia Góra – Warszawa Wschodnia na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023.

Jednocześnie Prezes UTK poinformował Przewoźnika o włączeniu do materiału dowodowego: licencji PKP Intercity nr L/034/2017, potwierdzającej zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego, Załącznika nr 1 do licencji dotyczącego posiadanego zabezpieczenia finansowego odpowiedzialności cywilnej, certyfikatu bezpieczeństwa Przewoźnika cz. A nr PL1120150041, potwierdzającego akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej oraz cz. B nr PL1220150041, potwierdzającego akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci.

W piśmie z 11 stycznia 2018 r., znak DPP-WOPN.717.1.2018.1.AnK, Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione o toczących się postępowaniach administracyjnych w przedmiocie wydania decyzji w sprawie otwartego dostępu, w tym o postępowaniu dotyczącym trasy Warszawa Wschodnia – Jelenia Góra – Warszawa Wschodnia. W zawiadomieniu Prezes UTK poinformował adresatów o możliwości złożenia przez nich wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, w związku z wpływem 21 grudnia 2017 r. do Prezesa UTK ww. wniosku PKP Intercity o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie.

Pismem z 25 stycznia 2018 r. (znak: NI-IT-I.8060.1.2018.DA), Marszałek Województwa Mazowieckiego poinformował Prezesa UTK o braku uwag do toczących się postępowań administracyjnych w przedmiocie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu PKP Intercity.

Marszałek Województwa Dolnośląskiego, pismem z 29 stycznia 2018 r. (znak: DT-D.III.8061.18.2018) przedstawił stanowisko w sprawie toczących się postępowań, wszczętych z wniosków PKP Intercity.

Przy piśmie z 2 lutego 2018 r. (znak: PBHlf-070-2/2018) „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „Przewozami Regionalnymi”, złożyła pięć wniosków o przeprowadzenie przez Prezesa UTK badania równowagi ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych realizowanych przez:

- 1) Oddział Lubelski Przewozów Regionalnych z siedzibą w Lublinie,
- 2) Oddział Małopolski Przewozów Regionalnych z siedzibą w Krakowie,
- 3) Oddział Podkarpacki w siedzibie w Rzeszowie,
- 4) Oddział Warmińsko-Mazurski Przewozów Regionalnych z siedzibą w Olsztynie,
- 5) Oddział Wielkopolski Przewozów Regionalnych z siedzibą w Poznaniu.

Wnioski Przewozów Regionalnych nie dotyczyły połączeń obejmujących trasę będącą przedmiotem niniejszej decyzji. Do dnia wydania decyzji do Prezesa UTK nie wpłynęły wnioski o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w tym postępowaniu.

W piśmie z 2 lutego 2018 r. (znak: DT-III.8050.3.2018 (ePUAP)) Marszałek Województwa Wielkopolskiego złożył wniosek o przeprowadzenie przez Prezesa UTK badania równowagi ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych obejmujących połączenia na liniach kolejowych nr 3 na odcinku Poznań – Nowy Tomyśl, nr 351 na odcinku Poznań – Krzyż i nr 353 na odcinku Poznań – Gniezno. Wniosek ten nie dotyczy trasy, która jest przedmiotem niniejszej decyzji.

W piśmie z 2 lutego 2018 r. (znak: DTK.VI.4602.5.2018.AS2) Minister Infrastruktury przedstawił stanowisko dotyczące uruchomienia przez PKP Intercity połączeń, których dotyczą wnioski o przyznanie otwartego dostępu.

W piśmie z 15 lutego 2018 r. (znak: ZTM-PPO-1.6213.2.2018.AKA (1.AKA.ZTM.PPO-1)) Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie, zwany dalej „ZTM”, przedstawił stanowisko dotyczące uruchomienia przez PKP Intercity połączeń, których dotyczą wnioski o przyznanie otwartego dostępu.

W piśmie z 28 lutego 2018 r. (znak: DPP-WPAN.717.6.2017.11.AnK) Prezes UTK zawiadomił PKP Intercity o uzupełnieniu materiału dowodowego o stanowisko Marszałka Województwa Mazowieckiego z 25 stycznia 2018 r. (znak: NI-IT-I.8060.1.2018.DA) oraz Marszałka Województwa Dolnośląskiego z 29 stycznia 2018 r. (znak: DT-D.III.8061.18.2018), pismo Przewozów Regionalnych z 2 lutego 2018 r. (znak: PBHlf-070-2/2018) z załączonymi pięcioma wnioskami o badanie równowagi ekonomicznej dotyczących połączeń realizowanych przez oddziały: Lubelski, Małopolski, Podkarpacki, Warmińsko-Mazurski i Wielkopolski, wniosek Marszałka Województwa Wielkopolskiego złożony przy piśmie z 2 lutego 2018 r. (znak: DT-III.8050.3.2018), stanowisko Ministra Infrastruktury z 2 lutego 2018 r. (znak: DTK.VI.4602.5.2018.AS2), stanowisko ZTM z 15 lutego 2018 r. (znak: ZTM-PPO-1.6213.2.2018.AKA (1.AKA.ZTM.PPO-1) oraz zgromadzeniu materiału dowodowego w niniejszym postępowaniu. Ponadto Prezes UTK poinformował Przewoźnika o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów w terminie 7 dni od daty otrzymania pisma.

Przewoźnik nie skorzystał z przysługującego prawa wypowiedzenia się co do zebranych dowodów w niniejszym postępowaniu.

Mając na względzie powyższe, 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. 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.*

W dniu 21 grudnia 2017 r. do Prezesa UTK wpłynął wniosek PKP Intercity z 18 grudnia 2017 r. o wydanie decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie Warszawa Wschodnia – Jelenia Góra – Warszawa Wschodnia na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r.

Prezes UTK ustalił, że PKP Intercity jest przewoźnikiem kolejowym posiadającym licencję nr L/034/2017, wydaną na czas nieokreślony i potwierdzającą zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz certyfikat bezpieczeństwa część A z 9 grudnia 2015 r. nr PL1120150041 (ważny od 15 grudnia 2015 r. do 15 grudnia 2020 r.) potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej i część B z 9 grudnia 2015 r. nr PL1220150041 (ważny od 31 grudnia 2015 r. do 31 grudnia 2020 r.), potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci.

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

W świetle wyżej cytowanych przepisów ustawy o transporcie kolejowym, podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie krajowej 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.

PKP Intercity jest przewoźnikiem kolejowym. Przysługuje mu zatem uprawnienie do złożenia wniosku będącego przedmiotem rozpoznania w niniejszej sprawie. Wniosek PKP Intercity został podpisany przez ustanowionego pełnomocnika, umocowanego zgodnie z zasadami reprezentacji Przewoźnika, wskazanymi w Krajowym Rejestrze Sądowym.

W myśl art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, *Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej, w przypadku gdy w wyniku przeprowadzonego badania Prezes UTK określi, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, albo żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania. W zakresie procedury przeprowadzenia badania, o którym mowa w zdaniu pierwszym, przepisy rozporządzenia 869/2014, z wyłączeniem art. 13 i art. 14 tego rozporządzenia, stosuje się odpowiednio.*

Prezes UTK w badaniu, o którym mowa w ust. 3, uznaje równowagę ekonomiczną umowy o świadczenie usług publicznych za zagrożoną, w przypadku gdy skutkiem proponowanej usługi będzie inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych.

Dodatkowo, zgodnie z ust. 6 przywołanego przepisu, *decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat.*

Stosownie do brzmienia cytowanego wyżej art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, *in fine* w zakresie procedury przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, przepisy rozporządzenia Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. Urz. UE L 239 z dnia 12 sierpnia 2014 r., s. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 869/2014”, z wyłączeniem art. 13 i art. 14 tego rozporządzenia, stosuje się odpowiednio.

Procedura przeprowadzania przez Prezesa UTK badania równowagi ekonomicznej została uregulowana w art. 3 ust. 4, art. 4 ust. 1 oraz art. 10-12 rozporządzenia 869/2014. Przepis art. 3 ust. 4 rozporządzenia 869/2014 traktuje, że organ regulacyjny niezwłocznie publikuje na swojej stronie internetowej powiadomienie o złożonym przez wnioskodawcę wniosku o przyznaniu otwartego dostępu na trasie krajowej, z zastrzeżeniem wszelkich informacji wrażliwych z jego handlowego punktu widzenia, i informuje o tym podmioty uprawnione do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych.

Podmiotom uprawnionym przysługuje uprawnienie do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej w terminie czterech tygodni od publikacji wniosku przewoźnika na stronie internetowej organu regulacyjnego (art. 4 ust. 1 rozporządzenia 869/2014).

O badanie głównego celu mogą występować z wnioskiem następujące podmioty (art. 10 rozporządzenia 869/2014):

- a) *właściwy organ lub właściwe organy, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych obejmującą stację początkową i stację końcową proponowanej nowej usługi;*
- b) *każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na mocy art. 11 dyrektywy 2012/34/UE;*
- c) *zarządca infrastruktury na obszarze geograficznym objętym proponowaną usługą w zakresie nowych międzynarodowych przewozów pasażerskich;*
- d) *każde przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych przyznaną przez organ, o którym mowa w lit. a).*

Oznacza to, że do wystąpienia o badanie równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych uprawnieni są:

- a) organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, którzy zawarli co najmniej jedną umowę o świadczenie usług publicznych na realizację połączeń pasażerskich, obejmującą stację początkową i stację końcową na trasie wnioskowanego nowego połączenia;
- b) inni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, którzy wykażą swój interes w badaniu równowagi ekonomicznej wnioskowanego nowego połączenia;
- c) zarządca infrastruktury na obszarze geograficznym objętym proponowanym nowym połączeniem;
- d) operatorzy umów o świadczenie usług publicznych, którzy realizują umowę o świadczenie usług publicznych na rzecz organizatorów publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w lit. a.

Informację o wpłynięciu wniosku PKP Intercity Prezes UTK opublikował 5 stycznia 2018 r., na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego (pod adresem: <https://www.utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/13798,Wnioski-PKP-Intercity-SA-z-21-grudnia-2017-r-o-przyznanie-otwartego-dostepu.html>).

Wobec tego Prezes UTK stwierdził, że czterotygodniowy termin na złożenie ww. wniosków przez podmioty uprawnione upłynął 2 lutego 2018 r.

Mając na uwadze powyższe okoliczności, zgodnie z cytowanym wyżej art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej, gdy:

- 1) w wyniku przeprowadzonego badania określi, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, albo
- 2) żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania.

Powyższy przepis definiuje kryteria, które powinny zostać spełnione w celu wydania decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu.

Użycie spójnika „albo” wskazuje na alternatywę wykluczającą (rozłączną) zawartą w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym. Jej zastosowanie oznacza, że należy wybrać pomiędzy dwoma wykluczającymi się alternatywami. Inaczej mówiąc, użycie spójnika „albo” oznacza, że tylko jedno ze zdań, w których występuje alternatywa rozłączna, jest prawdziwe.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, wskazać należy, że Prezes UTK zobligowany jest do wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej w sytuacji:

- 1) braku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, bądź
- 2) wpłynięcia takiego wniosku i przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, w wyniku którego zostanie wykazane, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy.

W piśmie z 25 stycznia 2018 r. (znak: NI-IT-I.8060.1.2018.DA) Marszałek Województwa Mazowieckiego poinformował Prezesa UTK o braku uwag do toczących się postępowań administracyjnych w przedmiocie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu PKP Intercity.

Marszałek Województwa Dolnośląskiego, pismem z 29 stycznia 2018 r. (znak: DT-D.III.8061.18.2018) przedstawił stanowisko w sprawie toczących się postępowań, wszczętych z wniosków PKP Intercity. W ww. piśmie Marszałek negatywnie odniósł się do praktyki stosowanej przez zarządcę infrastruktury dotyczącej trasowania pociągów. Marszałek kwestionował realizowane przez zarządcę infrastruktury kryteria nadawania priorytetów pociągów w związku z realizowaniem przewozów. Jednocześnie Marszałek pozytywnie ocenił działanie PKP Intercity, polegające na uruchamianiu pociągów dalekobieżnych objętych umowami o świadczenie usług publicznych jak i pociągów komercyjnych na końcowych odcinkach linii kolejowych. Zdaniem Marszałka podejmowanie ww. działań przez Przewoźnika stanowi element rozwoju gospodarczego i społecznego regionów przez które ma być wykonywane połączenie kolejowe.

Minister Infrastruktury w piśmie z 2 lutego 2018 r. (znak: DTK.VI.4602.5.2018.AS2) podkreślił, że większość pociągów, których dotyczą połączenia uwzględnione we wnioskach PKP Intercity o przyznanie otwartego dostępu stanowi kontynuację już realizowanych połączeń. Jednocześnie wskazał, że te pociągi, które pojawiły się we wnioskach Przewoźnika jako nowe, stanowią uzupełnienie oferty połączeń realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych zawartej z Ministrem właściwym ds. transportu.

ZTM w piśmie z 15 lutego 2018 r. (znak: ZTM-PPO-1.6213.2.2018.AKA (1.AKA.ZTM.PPO-1)) przedstawił stanowisko w sprawie toczących się postępowań, wszczętych z wniosków PKP Intercity. W ww. piśmie ZTM zwrócił uwagę, że z punktu widzenia prawidłowego i niezakłóconego funkcjonowania przewozów aglomeracyjnych i regionalnych, kluczową kwestią jest zachowanie odpowiedniej przepustowości układu średnicowego i dalekobieżnego, a także poszczególnych linii wprowadzających ruch kolejowy do Warszawy, dla potrzeb usług o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez m.st. Warszawa. ZTM podkreślił, że stoi na stanowisku, że z perspektywy potrzeb ruchu aglomeracyjnego konkurencja w segmencie przewozów o charakterze międzywojewódzkim nie może wpłynąć na zakłócenie regularności przewozów pasażerskich (aglomeracyjnych i wojewódzkich) i pogorszenie poziomu zaspokojenia potrzeb pasażerów korzystających z połączeń SKM oraz KM (w ramach oferty Wspólny Bilet ZTM - KM).

Pisma Ministra Infrastruktury, Marszałka Województwa Mazowieckiego, Marszałka Województwa Dolnośląskiego i ZTM nie stanowiły wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o której mowa w rozporządzeniu 869/2014.

W tym miejscu wskazać należy, że przedmiotem postępowania administracyjnego, w sprawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu jest badanie przez Prezesa UTK, czy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych jest zagrożona, w związku z planowanym wykonywaniem nowego połączenia komercyjnego (art. 29c ust. 3 i ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym).

Ze względu na to, że w niniejszym postępowaniu żaden z podmiotów uprawnionych nie złożył wniosku o badanie równowagi ekonomicznej planowanego połączenia, niebędącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej, Prezes UTK obowiązany był wydać decyzję przyznającą otwarty dostęp na trasie Warszawa Wschodnia – Jelenia Góra – Warszawa Wschodnia. Jednocześnie Prezes UTK zawarł w niniejszej decyzji stosowne klauzule, które stanowić mają gwarancję właściwego realizowania przez PKP Intercity planowanych przewozów kolejowych.

Jednocześnie, zgodnie z art. 29c pkt 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK ma obowiązek w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu określić *warunki oraz zakres wykorzystywania dostępu do linii kolejowej lub linii kolejowych*. Zgodnie z art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym *W decyzji o przyznaniu otwartego dostępu określa się w szczególności:*

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

Tym samym Prezes UTK jest zobowiązany przytoczonym wyżej przepisem ustawy o transporcie kolejowym do określenia w decyzji warunków oraz zakresu wykorzystywania dostępu do infrastruktury kolejowej. Prezes UTK jest zatem uprawniony do wprowadzenia w sentencji klauzul regulujących na jakich warunkach i jaki sposób Przewoźnik będzie mógł korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie niniejszej decyzji. W tym przypadku, zwrócił uwagę na problemy generowane przez duże natężenie prac remontowo-modernizacyjnych na sieci kolejowej w Polsce. Po przeanalizowaniu otrzymywanych skarg i informacji z rynku, Prezes UTK uznał że konieczne jest zapewnienie, aby kursowanie pociągów planowanych przez PKP Intercity nie prowadziło do nieuruchamiania przewozów ważnych z punktu widzenia społeczno-gospodarczego kraju. Dlatego w sentencji wprowadzono klauzulę, zgodnie z którą, w przypadku prac modernizacyjnych i remontowych skutkujących zmniejszeniem przepustowości na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i na odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, uruchomienie pociągów, których dotyczy niniejsza decyzja, nie może powodować likwidacji pociągów ważnych z punktu widzenia społeczno-gospodarczego kraju. Należy podkreślić, że w rozumieniu niniejszej decyzji pociągi ważne z punktu widzenia społeczno-gospodarczego kraju to przede wszystkim te, które, które zapewniają sprawne funkcjonowanie podstawowych obszarów istotnych dla społeczeństwa. Są nimi przykładowo pociągi dowożące podróżnych do pracy i szkół, a następnie odwożące pasażerów do domu, lecz także dostarczające towary krytyczne dla sprawnego funkcjonowania społeczeństwa i dla interesu gospodarczego kraju, jak np. dowóz węgla do elektrocieplowni, surowców zapewniających ciągłość funkcjonowania kluczowych zakładów pracy itp.

Biorąc pod uwagę treść ww. art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK postanowił wydać decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na wnioskowaną przez Przewoźnika trasę: Warszawa Wschodnia – Jelenia Góra – Warszawa Wschodnia dla 7 par pociągów w dobie, na warunkach wskazanych w złożonym wniosku.

Mając na względzie zgromadzony materiał dowodowy Prezes UTK określił, zgodnie z żądaniem Przewoźnika, że pociągi PKP Intercity mogą zatrzymywać się na następujących stacjach: Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Częstochowa Stradom, Lubliniec, Opole Główne, Brzeg, Wrocław Główny, Wałbrzych Miasto oraz Jelenia Góra.

Niemniej jednak, mając na uwadze, że organizator publicznego transportu zbiorowego może wykazać zainteresowanie wprowadzeniem dodatkowych stacji zatrzymania na trasie wnioskowanej przez PKP Intercity oraz że stacje zatrzymania mogą ulec zmianie na skutek ustalonych przez zarządcę postojów w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, zasadne było wprowadzenie w sentencji właściwego zapisu.

Ponadto, Prezes UTK mając na względzie trwające na sieci zarządcy infrastruktury prace modernizacyjne oraz biorąc pod uwagę, że to zarządca jest podmiotem uprawnionym do przydzielania przewoźnikowi kolejowemu zdolności przepustowej, zasadne stało się wprowadzenie zapisu, zgodnie z którym dopuszcza się korzystanie z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji oraz uruchomienie połączeń na wnioskowanej trasie w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy stanowiącym załącznik do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.

PKP Intercity będzie realizowała przewozy osobowe pojazdami kolejowymi typów wskazanych w pkt. 4 sentencji decyzji. Jednakże Prezes UTK dopuścił możliwość wykorzystywania innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Przewoźnik zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów.

Zgodnie z art. 29c ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat.

Wobec tego, Prezes UTK wydał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu zgodnie z wnioskiem PKP Intercity na okres 5 lat, tj. na roczne rozkłady jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023.

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

Jednocześnie wskazać należy, iż *Prezes UTK dokonuje okresowej kontroli działalności przewoźników kolejowych wykonujących usługę w ramach otwartego dostępu w zakresie warunków jej wykonywania określonych w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu* (art. 29c ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym).

Stosownie do art. 29c ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, *decyzja o przyznaniu otwartego dostępu wygasa w przypadku likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana.*

Natomiast w przypadku:

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

Prezes UTK uchyla decyzję o przyznaniu otwartego dostępu (art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym).

POUCZENIE

Na podstawie art. 29c ust. 3 w związku z art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym w związku z art. 479⁶⁹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 155 z późn. zm.), zwanej dalej: „k.p.c.”, Strona może wnieść odwołanie od decyzji Prezesa UTK za jego pośrednictwem do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji. Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji toczy się według przepisów k.p.c. o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 13b ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym).

Opłata od odwołania wynosi 100 zł i uiszczana jest na rachunek bankowy sądu lub w formie znaków opłaty sądowej według ustalonego wzoru (art. 9 pkt 1 i art. 32 ust. 3 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 300 z późn. zm.), zwanej dalej „u.k.s.c.”). Stronie przysługuje prawo zwolnienia od kosztów sądowych oraz pomocy prawnej z urzędu na zasadach określonych w art. 95 i nast. u.k.s.c. w związku z art. 117 i nast. k.p.c.

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

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

Załącznik nr 1 do decyzji DPP-WPAN.717.6.2017.PL

Planowany rozkład jazdy pociągów na trasie Warszawa Wschodnia – Jelenia Góra – Warszawa Wschodnia

<i>Nr pociągu</i>		1600	1612	1650	1602	1604	1652	1610
<i>Kategoria;</i>		EIP	EIC Odra	EIP	EIP	EIP	EIP	EIC Ślęza
<i>Terminy kursowania; zestawienie pociągu</i>		(1)-(5) oprócz wakacji	(1)-(5) wakacje	(6), (7)	(1)-(5)	(1)-(5), (7)	(6)	(1)-(5), (7)
<i>Stacja początkowa</i>		Warszawa Wschodnia	Warszawa Wschodnia	Warszawa Wschodnia	Warszawa Wschodnia	Warszawa Wschodnia	Warszawa Wschodnia	Warszawa Wschodnia
Stacja	km							
Warszawa Wschodnia	0,000	5:49	5:49	5:49	11:49	15:49	15:49	17:49
Warszawa Centralna	4,254	5:55 6:00	5:55 6:00	5:55 6:00	11:55 12:00	15:55 16:00	15:55 16:00	17:55 18:00
Warszawa Zachodnia	3,062	6:04 6:05	6:04 6:05	6:04 6:05	12:04 12:05	16:04 16:05	16:04 16:05	18:04 18:05
Częstochowa Stradom	246,767	7:50 7:51	7:50 7:51	7:50 7:51	13:50 13:51	17:50 17:51	17:50 17:51	19:50 19:51
Lubliniec	35,008	8:12 8:13	8:12 8:13	8:12 8:13	14:12 14:13			20:12 20:13
Opole Główne	55,557	8:45 8:46	8:45 8:46	8:45 8:46	14:45 14:46	18:44 18:45	18:44 18:45	20:45 20:46
Brzeg	40,155					19:06 19:07	19:06 19:07	
Wrocław Główny	41,594	9:27	9:27	9:27 9:30	15:27	19:26 19:29	19:26	21:27
Wałbrzych Miasto	70,998			10:22 10:24		20:21 20:23		
Jelenia Góra	56,002			11:13		21:12		
<i>Stacja końcowa</i>		Wrocław Główny	Wrocław Główny	Jelenia Góra	Wrocław Główny	Jelenia Góra	Wrocław Główny	Wrocław Główny

