



DZIENNIK URZĘDOWY

PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 18 kwietnia 2018 r. Poz. 14

DECYZJA DPP-WPAN.717.7.2017.AnK PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 4 kwietnia 2018 r.

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

Działając na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 3, 5 i 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), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku spółki „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „PKP Intercity” lub „Spółką”, z 18 grudnia 2017 r., złożonego do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, przy piśmie ogólnym do podmiotu publicznego (ePUAP) 21 grudnia 2017 r., w przedmiocie wydania przez Prezesa UTK decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Warszawa Wschodnia – Szczecin Główny/Świnoujście – Warszawa Wschodnia na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r.,

PRYZNAJĘ

PKP Intercity otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Warszawa Wschodnia – Szczecin Główny/Świnoujście – Warszawa Wschodnia,

realizowany liniami kolejowymi nr 1, 2, 3, 131, 206, 273, 351, 353, 401, 544 i 855, 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 PKP Intercity może uruchomić do 5 par pociągów w dobie, zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1, 2, 3, 4, 5 i 6 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, Kutno, Konin, Gniezno, Poznań Główny, Krzyż, Choszczno, Stargard, Szczecin Dąbie, Szczecin Główny, Goleniów, Wysoka Kamieńska, Międzyzdroje, Świnoujście.

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 – Szczecin Główny/Świnoujście – Warszawa Wschodnia przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, PKP Intercity będzie realizowało przewozy pojazdami kolejowymi typu 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 oraz 305Ad.

Przewoźnik będzie zapewniał co najmniej 2 miejsca dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się w pojazdach kolejowych typu: 111Ainw (SPOT), 111Arow (z 60 miejscami siedzącymi w II klasie), 144Aa, 156A

(54-miejscowe), 167A, 168A (z 58 miejscami siedzącymi w II klasie), YB, XB (56-miejscowe), XBN Mg2, Z1B (z 56 miejscami siedzącymi w II klasie).

5. Dopuszcza się możliwość wykorzystywania innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Przewoźnik zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów. 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 załączniki nr 1, 2, 3, 4, 5, i 6 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 złożony przy piśmie ogólnym do podmiotu publicznego (ePUAP) z 21 grudnia 2017 r., o przyznanie otwartego dostępu na trasie Warszawa Wschodnia – Szczecin Główny/Świnoujście – Warszawa Wschodnia na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r.

Informacja o wpływnięciu wniosku PKP Intercity została opublikowana na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego 5 stycznia 2018 r.

W piśmie z 10 stycznia 2018 r. (znak: DPP-WPAN.717.7.2017.5.AnK), Prezes UTK zawiadomił Wnioskodawcę o wszczęciu 21 grudnia 2017 r., na jego wniosek, postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Warszawa Wschodnia – Szczecin Główny/Świnoujście – 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 Wnioskodawcę 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 – Szczecin Główny/Świnoujście – 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 krajowej.

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 postępowania 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 postępowania, 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 Przewozów Regionalnych z 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 dotyczyły połączeń na trasach obejmujących linie kolejowe: nr 2 na odcinku Terespol – Brest Centr., nr 8 na odcinku Kozłów – Kraków Główny, nr 9 na odcinku Działdowo – Iława Główna – Malbork, nr 91 na odcinku Kraków Główny – Rzeszów/Przemysł – Medyka i nr 353 na odcinku Poznań – Gniezno – Inowrocław.

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 Tomysł, nr 351 na odcinku Poznań – Krzyż i nr 353 na odcinku Poznań – Gniezno.

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 19 lutego 2018 r. (znak: DT-III.8050.3.2018) Marszałek Województwa Wielkopolskiego uzupełnił wniosek z 2 lutego 2018 r. (znak: DT-III.8050.3.2018).

W piśmie z 28 lutego 2018 r. (znak: DPP-WPAN.717.7.2017.11.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, wniosek Marszałka Województwa Wielkopolskiego złożony przy piśmie z 2 lutego 2018 r. (znak: DT-III.8050.3.2018) wraz z jego uzupełnieniem z 19 lutego 2018 r. (znak: DT-III.8050.3.2018), stanowisko Ministra Infrastruktury z 2 lutego 2018 r. (znak: DTK.VI.4602.5.2018.AS2), umowę o świadczenie usług publicznych DT/III/137/2015 zawartą przez Przewozy Regionalne z Marszałkiem Województwa Wielkopolskiego wraz z aneksem nr 1, stanowisko ZTM z 15 lutego 2018 r. (znak: ZTM-PPO-1.6213.2.2018.AKA (1.AKA.ZTM.PPO-1)), oraz o 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 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 – Szczecin Główny/Swinoujście – 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 Wnioskodawcy 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 Przewoźnika w celu spełnienia krajowych wymagań 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. Jest wobec tego uprawniony 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.

Podmioty uprawnione mają obowiązek złożyć wniosek 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 wpływie wniosku PKP Intercity Prezes UTK opublikował 5 stycznia 2018 r., na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego (pod adresem: <https://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 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.

Mając na względzie powyższe Prezes UTK dokonał badania równowagi ekonomicznej, o którym mowa w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym w zakresie określonym otrzymanymi wnioskami podmiotów uprawnionych i stwierdził co następuje.

Analiza wniosku Marszałka Województwa Wielkopolskiego przesłanego przy piśmie z 2 lutego 2018 r. (znak: DT-III.8050.3.2018) uzupełnionego przy piśmie z 19 lutego 2018 r. (znak: DT-III.8050.3.2018)

Marszałek Województwa Wielkopolskiego, w przesłanym do Prezesa UTK wniosku o badanie równowagi ekonomicznej zwrócił się o przeprowadzenie przez Prezesa UTK badania, o którym mowa w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym w związku z możliwością wystąpienia zagrożenia równowagi ekonomicznej połączeń regionalnych realizowanych na trasach przebiegających liniami kolejowymi nr 353 na odcinku Poznań Główny – Gniezno i 351 na odcinku Poznań Główny – Krzyż, a także linią kolejową nr 3 na odcinku Nowy Tomyśl – Poznań Główny, nie dotyczącym trasy Warszawa Wschodnia – Szczecin Główny/Świnoujście – Warszawa Wschodnia, której dotyczy niniejsza decyzja. Marszałek w swoim wniosku podkreślił, że połączenia planowane do realizacji przez PKP Intercity mają bardzo istotne znaczenie dla Wielkopolski z punktu widzenia połączeń międzywojewódzkich, ponieważ umożliwiają mieszkańcom tego regionu odbycie podróży biznesowych do innych ośrodków gospodarczych Polski. Jednocześnie Marszałek zwrócił uwagę, że istotą połączeń realizowanych przez PKP Intercity powinno być skomunikowanie wojewódzkich ośrodków, również z możliwością dotarcia z/do ośrodków subregionalnych przy braku zaburzeń w przewozach realizowanych w obrębie danego regionu. We wniosku Marszałek podkreślił, że planowane przez PKP Intercity połączenia na terenie województwa wielkopolskiego dotyczą pociągów uruchamianych przez tego przewoźnika już we wcześniejszych rozkładach jazdy pociągów, w związku z tym organizator przewozów wojewódzkich nie widzi potrzeby odmowy przyznania przedmiotowego prawa pod warunkiem realizacji odpraw pasażerów na terenie województwa tylko i wyłącznie według taryfy podstawowej, w szczególności w przypadku biletów okresowych. Marszałek przedstawił opinię, że prowadzona przez PKP Intercity polityka taryfowa poprzez stosowanie odpowiednich promocji oraz ofert specjalnych przyczynia się do spadku przychodów na wybranych liniach komunikacyjnych (tym samym do wzrostu rekompensaty wypłacanej operatorom kolejowym przez województwo), w obrębie których organizator jest zobowiązany do uruchomienia pociągów na podstawie uchwalonego przez Sejmik Województwa Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego dla Województwa Wielkopolskiego. Marszałek w uzasadnieniu wskazał dotychczasowe działania tego przewoźnika na odcinkach Poznań Główny – Leszno, Poznań Główny – Piła oraz Poznań Główny – Gniezno. Przewozy proponowane przez PKP Intercity, w przypadku zastosowania taryfy specjalnej, będą, zdaniem Marszałka zagrażały przede wszystkim zaburzeniem równowagi ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych na odcinku Gniezno – Poznań Główny w czasie obowiązywania objazdów pociągów PKP Intercity w związku z modernizacją linii kolejowej E-20. Oferta PKP Intercity na przedmiotowym odcinku może być częściej wybierana przez pasażerów z uwagi na krótszy czas przejazdu przy zadowalającej częstotliwości połączeń. Obecnie sygnały docierające do tego organizatora publicznego transportu zbiorowego potwierdzają, że część podróżnych na tym odcinku dokonuje zakupu biletu okresowego na pociągi regionalne w jedną stronę, natomiast w przeciwnym kierunku – nabywane są bilety okresowe oferowane przez PKP Intercity. Ponadto we wniosku zawarto informację, że w przypadku zastosowania przez PKP Intercity ofert specjalnych może pojawić się również zagrożenie zaburzenia równowagi ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych na odcinkach Krzyż – Poznań Główny oraz Nowy Tomyśl – Poznań Główny. Ponadto w związku z uruchomieniem taryfy specjalnej na – nieobjętym przebiegiem trasy będącej przedmiotem niniejszej decyzji – odcinku Poznań Główny – Leszno, organizator może spodziewać się ok. 10% spadku sprzedaży biletów jednorazowych, ok. 43% spadku sprzedaży biletów okresowych oraz przychodów związanych z tą sprzedażą.

Badając wniosek Marszałka Województwa Wielkopolskiego, Prezes UTK stwierdził, że zawarł on umowę nr DT/III/137/2015 z 20 listopada 2015 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich pomiędzy Województwem Wielkopolskim a Przewozami Regionalnymi, obowiązującą

do 12 grudnia 2020 r. Umowa ta obowiązuje w okresie, którego dotyczy niniejsza decyzja i obejmuje połączenia przebiegające, w części, trasą wskazaną we wniosku PKP Intercity o przyznanie otwartego dostępu. Tym samym Marszałek Województwa Wielkopolskiego jest podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, w rozumieniu art. 10 rozporządzenia 869/2014.

Odnosząc się do analizy przedstawionej przez Marszałka Województwa Wielkopolskiego trzeba przede wszystkim przywołać i podkreślić zawartą w niej bardzo ważną ocenę istoty komercyjnych połączeń międzywojewódzkich, w tym przypadku planowanych przez PKP Intercity. Zapewnienie mieszkańcom każdego regionu, a w tym przypadku Wielkopolski, dogodnych połączeń międzywojewódzkich, umożliwiających wygodny i szybki przejazd koleją do innych rejonów kraju w celach biznesowych, i innych, jest niezmiernie ważną funkcją, jaką spełnia uruchamianie pociągów na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu. Łączy się to z celowością podejmowania działań nakierowanych na wzrost wolumenu pasażerów w przewozach kolejowych, kształtujących się obecnie, w porównaniu do przejazdów samochodami osobowymi, na poziomie 3% zarówno średnio w skali kraju, jak i Wielkopolski (źródło: opracowanie Prezesa UTK - *Wykorzystanie i potencjał kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce* dostępne pod adresem <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/12849>, *Wykorzystanie-i-potencjal-kolejowych-przewozow-pasazerskich-w-Polsce.html*). Jest także prawdą, że przewozy organizowane na poziomie międzywojewódzkim, regionalnym, subregionalnym i aglomeracyjnym na podstawie umów o świadczenie usług publicznych zawieranych przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego mają istotne znaczenie dla zapewnienia podróżnym sprawnych przejazdów w skali lokalnej. Oba rodzaje przewozów są ważne z punktu widzenia zapewnienia podróżnym dogodnych przejazdów koleją. W obu przypadkach zdarza się także, że pociągi muszą kursować po tych samych liniach kolejowych i w zbliżonych porach, zatrzymując się także niekiedy na tych samych stacjach. Konieczne jest zatem zapewnienie miejsca zarówno dla połączeń komercyjnych, jak i dla pociągów służby publicznej.

W tym miejscu trzeba się odnieść do opinii Marszałka Województwa Wielkopolskiego, zgodnie z którą nie ma potrzeby odmowy przyznania PKP Intercity otwartego dostępu dla realizacji bardzo potrzebnych mieszkańcom tego regionu przewozów międzywojewódzkich planowanych przez PKP Intercity, jednakże pod warunkiem stosowania przez tego przewoźnika taryfy według stawek podstawowych na terenie Wielkopolski. W tym aspekcie trzeba zwrócić uwagę, że ustawa o transporcie kolejowym nie daje Prezesowi UTK kompetencji do ingerencji w stawki taryfowe oferowane przez przewoźników, także występujących o przyznanie otwartego dostępu. Dlatego kwestia oferty taryfowej PKP Intercity dla połączeń planowanych w ramach otwartego dostępu nie może być uwzględniona w niniejszej decyzji. Obszar regulacji decyzji Prezesa UTK o przyznaniu otwartego dostępu określony jest przepisami art. 29c ust. 3, 4 i 5. 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*. Natomiast zgodnie z art. 29c ust. 4 te same ustawy *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*. W przedmiotowej sprawie wpłynęły do Prezesa UTK wnioski o badanie równowagi ekonomicznej, tym samym Prezes UTK obowiązany jest do przeprowadzenia badania w celu określenia, czy proponowane krajowe połączenie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych. Jak wskazano w przytoczonym wyżej przepisie art. 29c ust. 4 równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych może być uznana za zagrożoną w przypadku, kiedy skutkiem proponowanej usługi będzie inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy. Marszałek Województwa Wielkopolskiego odniósł się do możliwego zagrożenia równowagi ekonomicznej umów, na podstawie których realizowane są połączenia na – objętych przebiegiem trasy połączeń których dotyczy niniejsza decyzja – odcinkach: Poznań Główny – Gniezno i Krzyż – Poznań Główny.

W tej sytuacji Prezes UTK dokonał analizy porównawczej połączeń wnioskowanych przez PKP Intercity i połączeń uruchamianych obecnie na odcinkach wskazanych przez organizatora publicznego transportu zbiorowego na tym terenie. W wyniku tego badania Prezes UTK stwierdził, że w przypadku odcinka Poznań Główny – Gniezno w okresie obowiązywania przywołanej wyżej umowy nr DT/III/137/2015 z 20 listopada 2015 r., wnioskowane przez PKP Intercity połączenia mają dotyczyć uruchamiania dwóch par pociągów w dobie, w okresie od 9 grudnia 2018 r. do czerwca 2019 r., czyli przez okres 6 miesięcy. Na tej trasie kursuje obecnie 13 par pociągów uruchamianych przez Przewozy Regionalne na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych.

W przypadku odcinka Poznań Główny – Krzyż przewidziane jest kursowanie jednej pary połączeń w dobie w okresie od 9 grudnia 2018 r. do grudnia 2019 r., a w rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020 na tym odcinku planowane jest uruchamianie czterech par pociągów w dobie. Obecnie na tym odcinku kursuje 11 par połączeń o charakterze usług publicznych uruchamianych przez Przewozy Regionalne na podstawie umowy zawartej z Marszałkiem Województwa Wielkopolskiego.

Przedstawiona powyżej analiza porównawcza planowanych przez PKP Intercity połączeń tej relacji pokazuje, że stanowią one niewielką liczbę w stosunku wszystkich połączeń na obu odcinkach, których organizatorem jest Marszałek Województwa Wielkopolskiego.

Mając powyższe na względzie trzeba odnieść się do zapisów art. 29c ust. 3 i 4 ustawy o transporcie kolejowym, wskazujących, że to Prezes UTK, w wyniku przeprowadzonego badania określa, czy proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych. Tym samym, także to czy skutkiem proponowanej usługi będzie inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy, także podlega ocenie Prezesa UTK. W związku z tym to Prezes UTK dokonuje oceny poziomu obniżenia przychodów z realizacji przewozów o charakterze użyteczności publicznej. Mając na względzie potrzeby realizacji przewozów zarówno regionalnych jak i międzywojewódzkich, w tym także komercyjnych, Prezes UTK w badaniu, o którym mowa w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, musi brać pod uwagę potrzeby zapewnienia połączeń wszystkich kategorii. Dlatego inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych nie może być ograniczone wyłącznie do oceny skutków dla realizacji konkretnej umowy, lecz musi być analizowane w szerszej perspektywie potrzeb zapewnienia przewozów pasażerskich na trasach krajowych. Czym innym jest bowiem obniżenie przychodów osiąganych przez operatora wskutek bezpośredniej konkurencji pociągów komercyjnych i służby publicznej, a czym innym wynikające z konieczności realizacji tym samym odcinkiem linii kolejowej i w zbliżonych godzinach obu rodzajów połączeń adresowanych, z uwagi na inne kategorie pociągów, do różnych kategorii podróży.

W analizowanym przypadku przeprowadzając badanie, o którym mowa w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK ocenił, że wniosek PKP Intercity dotyczy połączeń o dużym znaczeniu dla sprawnego funkcjonowania potrzebnego, dogodnego skomunikowania dużych, ważnych i odległych geograficznie regionów kraju, w zakresie uzupełniającym koszyk usług przewozowych objęty umową o świadczenie usług publicznych zawartą przez ministra właściwego do spraw transportu. Dodatkowo, Prezes UTK wziął pod uwagę niewielką liczbę połączeń w dobie, których dotyczy niniejsza decyzja. Połączenia planowane przez PKP Intercity są odpowiedzią na konkretne zapotrzebowanie społeczne bardzo dużej liczby podróżnych potrzebujących przemieszczać się pomiędzy centralną i północno-zachodnią częścią Polski. Mają one duże znaczenie dla sprawnego funkcjonowania ogólnokrajowego systemu przewozów osób. W tym miejscu wypada powrócić do wskazanego wyżej rozróżnienia tych przewozów komercyjnych, które są bezpośrednią konkurencją dla pociągów służby publicznej, od tych, które nie są w swoim zamierzeniu konkurencyjne dla nich, z uwagi na to, że adresowane są do różnych kategorii podróży. Rozróżnienie to ma kluczowe znaczenie dla oceny przez Prezesa UTK, czy uruchomienie połączeń otwartego dostępu zagrazi równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych.

Trzeba bowiem zauważyć, że ustawodawca w art. 29c ust. 4, ani w żadnym innym przepisie ustawy o transporcie kolejowym nie określił kryteriów oceny, kiedy obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy i będące skutkiem proponowanej usługi komercyjnej należy uznać inne niż nieistotne. Tym samym, w świetle postanowienia art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, to Prezes UTK dokonuje takiej oceny na podstawie badania konkretnego przypadku. Jednakże w art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym jest zawarty, krytyczny dla tego przepisu, warunek, że obniżenie przychodów z pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych może być ocenione przez Prezesa UTK jako inne niż nieistotne wyłącznie wówczas, gdy będzie ono skutkiem uruchomienia pociągów objętych wnioskiem o przyznanie otwartego dostępu. Oznacza to, jak wskazano wyżej, że inna będzie ocena skutków uruchomienia połączeń komercyjnych stanowiących bezpośrednio konkurencję dla służby publicznej, a inna w przypadku różnych kategorii połączeń, które muszą funkcjonować obok siebie na tym samym odcinku linii kolejowej w zbliżonych godzinach, a nawet mających, na pewnym odcinku trasy, te same stacje zatrzymania.

Trzeba odnieść się także do zapisów art. 29c ust. 3 i 4 ustawy o transporcie kolejowym, wskazujących, że to Prezes UTK w wyniku przeprowadzonego badania określa, czy proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych. Tym samym, także to, czy skutkiem proponowanej usługi będzie inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy, także podlega ocenie Prezesa UTK. W przedmiotowej sprawie Marszałek Województwa Wielkopolskiego jednoznacznie oświadczył we wniosku z 2 lutego 2018 r. (znak: DT-III.8050.3.2018) o badanie równowagi ekonomicznej, że nie jest obecnie możliwe przedstawienie szczegółowych wycień w zakresie wpływu połączeń wnioskowanych przez PKP Intercity. Tymczasem w przepisie art. 29c ust 4 ustawy o transporcie kolejowym wskazane jest wprost, że *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*. Oznacza to, że ustawodawca narzuca podmiotowi uprawnionemu wykazanie, że obniżenie przychodów, o którym mowa w przepisie art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, będzie jednoznacznie skutkiem uruchomienia planowanych pociągów komercyjnych i że określony spadek przychodów nastąpi w okresie, którego dotyczy wniosek o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej. Tym samym omawiany spadek

przychodów musi nie tylko dotyczyć okresu objętego wnioskiem o przyznanie otwartego dostępu, ale musi również faktycznie wystąpić.

W piśmie z 19 lutego 2018 r. (znak: DT-III.8050.3.2018), będącym uzupełnieniem wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, Marszałek Województwa Wielkopolskiego przedstawił rozliczenie liczby podróży oraz przychodów i ich dynamiki w okresie od 2015 do 2017 r. Jednocześnie podmiot uprawniony poinformował, że *obecnie bardzo trudno oszacować jaki trend spadkowy utrzyma się w kolejnych miesiącach*. Tym samym, dane przedstawione we wniosku nie spełniają wymogu wprowadzonego przepisem art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym podstawą do odmowy przyznania otwartego dostępu jest określenie przez Prezesa UTK, że *skutkiem uruchomienia proponowanej usługi będzie inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy*. Tymczasem przedstawione przez Marszałka Województwa Wielkopolskiego wyliczenia zawierają jedynie dane dotyczące okresów ubiegłych i stwierdzenie, że nie jest możliwe określenie skutków uruchomienia połączeń komercyjnych planowanych przez PKP Intercity w okresie, którego dotyczy niniejsza decyzja. Tym samym, w uzupełnieniu rozważań przedstawionych powyżej, także z tego powodu Prezes UTK ustalił, że nie jest możliwe stwierdzenie, że *skutkiem proponowanej usługi będzie inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy*.

W tej sytuacji Prezes UTK stwierdził, że nie można określić, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie zagraża równowadze ekonomicznej przywołanej wyżej umowy nr DT/III/137/2015 z 20 listopada 2015 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich pomiędzy Województwem Wielkopolskim a Przewozami Regionalnymi.

Analiza wniosków Przewozów Regionalnych przesłanych przy piśmie z 2 lutego 2018 r. (znak: PBHlf-070-2/2018)

Do Prezesa UTK wpłynęło pięć wniosków Przewozów Regionalnych, zwanych dalej także „podmiotem uprawnionym”, dotyczących badania równowagi ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych realizowanych przez Oddziały: Lubelski, Małopolski, Podkarpacki, Warmińsko-Mazurski i Wielkopolski na trasach obejmujących linie kolejowe: nr 2 na odcinku Terespol – Brest Centr., nr 8 na odcinku Kozłów – Kraków Główny, nr 9 na odcinku Działdowo – Iława Główna – Malbork, nr 91 na odcinku Kraków Główny – Rzeszów/Przemysł – Medyka i nr 353 na odcinku Poznań – Gniezno – Inowrocław. We wnioskach tych zwrócono uwagę, że połączenia realizowane obecnie przez PKP Intercity w ramach otwartego dostępu powodują przesuwanie pociągów uruchamianych przez operatora umów o świadczenie usług publicznych zawartych z odpowiednimi marszałkami województw, powodując tym samym utrudnienia w trasowaniu pociągów regionalnych zgodnie z oczekiwaniami pasażerów. Podkreślono, że pociągi PKP Intercity, w tym także komercyjne, są w procesie alokacji przepustowości traktowane priorytetowo, co wobec realizowanych na wielu linach kolejowych prac modernizacyjnych powoduje znaczne problemy z realizacją połączeń regionalnych. Dużym problemem jest konieczność wydłużonych postojów pociągów REGIO w celu umożliwienia wyprzedzenia ich przez pociągi międzywojewódzkie PKP Intercity. Powoduje to obniżenie atrakcyjności połączeń regionalnych poprzez utratę taktu ich kursowania oraz wydłużony czas przejazdu. Szczególną uwagę zwrócono na utrudnienia związane z realizowanymi pracami modernizacyjnymi, które powodują wprowadzanie kolejnych ograniczeń w ruchu pociągów. Zmniejsza to dostępną przepustowość, powoduje konieczność uruchamiania komunikacji zastępczej, a tym samym zmniejsza atrakcyjność połączeń i wywołuje spadek przychodów operatora oraz obniżenie rentowności świadczonych przez niego usług o charakterze użyteczności publicznej.

Oddział Wielkopolski

W odniesieniu do połączeń objętych wnioskiem PKP Intercity dotyczącym trasy Warszawa Wschodnia – Szczecin/Świnoujście – Warszawa Wschodnia Przewozy Regionalne zwróciły uwagę na odcinek Poznań – Gniezno – Inowrocław, wykorzystywany obecnie jako trasa objazdowa w okresie remontu linii nr 3 na trasie Poznań – Konin dla pociągów kursujących w kierunku Warszawy. Podkreślono, że problemem nie jest samo uruchomienie pociągów wnioskowanych przez PKP Intercity, gdyż stanowią one kontynuację dotychczas realizowanej oferty komercyjnej, tylko stosowanie przez tego przewoźnika różnych taryf promocyjnych, ulg handlowych i rabatów od ceny podstawowej, co stwarza duże ryzyko dla Przewozów Regionalnych odpływu minimum 5% podróży, powodując tym samym utratę przychodów. W ocenie Przewozów Regionalnych spowoduje to deficyt wyniku finansowego osiąganego na realizacji umowy z Marszałkiem Województwa Wielkopolskiego, co może skutkować rezygnacją tego organizatora z wykonywania przewozów na tym odcinku.

Badając wniosek Przewozów Regionalnych, Prezes UTK stwierdził, że zawarł on umowę nr DT/III/137/2015 z 20 listopada 2015 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich pomiędzy Województwem Wielkopolskim a Przewozami Regionalnymi obowiązującą do 12 grudnia 2020 r. Umowa ta obowiązuje w okresie, którego dotyczy niniejsza decyzja i obejmuje połączenia przebiegające, w części, trasą wskazaną we wniosku PKP Intercity o przyznanie otwartego dostępu. Tym samym, Marszałek Województwa Wielkopolskiego jest podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, w rozumieniu art. 10 rozporządzenia 869/2014.

Prezes UTK dokonał analizy przedstawionego we wniosku materiału, w wyniku czego stwierdził, że w zakresie merytorycznym wniosek Przewozów Regionalnych jest w dużej mierze zbieżny z omówionym wyżej wnioskiem Marszałka Województwa Wielkopolskiego. Podobnie jak w przypadku wniosku Marszałka Województwa Wielkopolskiego, istotną kwestią dla oceny przedstawionej we wniosku sytuacji jest jedynie 6-miesięczny okres, w którym tą linią mają być realizowane połączenia wnioskowane przez PKP Intercity. W tym okresie PKP Intercity zamierza uruchamiać na tym odcinku 2 pary pociągów w dobie. Tymczasem, aktualnie na tej trasie kursuje w dobie 13 par pociągów Przewozów Regionalnych. Porównanie godzin kursowania obu kategorii pociągów wykazuje, że jedynie dwa z czterech pociągów planowanych przez PKP Intercity przewidzianych jest w godzinach zbliżonych do pociągów służby publicznej, z czego tylko jeden w godzinach szczytu przewozowego. Ponadto, tak samo jak w przypadku wniosku Marszałka Województwa Wielkopolskiego, Przewozy Regionalne nie obawiają się samego uruchomienia planowanych przez PKP Intercity połączeń do uruchomienia na linii kolejowej nr 353 na odcinku Poznań – Gniezno – Inowrocław, a jedynie ich cenowej konkurencyjności. W związku z tym trzeba zwrócić uwagę, że ustawa o transporcie kolejowym nie daje Prezesowi UTK kompetencji do ingerencji w stawki taryfowe oferowane przez przewoźników, także występujących o przyznanie otwartego dostępu. Dlatego kwestia oferty taryfowej PKP Intercity dla połączeń planowanych w ramach otwartego dostępu nie może być uwzględniona w niniejszej decyzji. Podmiot uprawniony we wniosku o badanie równowagi wskazał, że przewiduje co najmniej 5% spadek przychodów z powodu uruchomienia pociągów planowanych przez PKP Intercity i że może to skutkować rezygnacją Organizatora z wykonywania przewozów na tym odcinku. Jest to jedyny przedstawiony przez Przewozy Regionalne dowód na to, że spodziewany spadek przychodów jest, w opinii tego podmiotu uprawnionego, inny niż nieistotny.

Mając powyższe na uwadze Prezes UTK przeprowadził badanie, o którym mowa w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, w wyniku którego stwierdził, że liczba połączeń komercyjnych planowanych przez Przewoźnika na tej trasie jest niewielka w porównaniu do liczby pociągów Przewozów Regionalnych kursujących na tym odcinku, a okres, którego dotyczy wniosek, jest krótki. W przypadku, którego dotyczy niniejsza decyzja, obawę podmiotu uprawnionego budzą stosowane przez PKP Intercity atrakcyjne dla podróżnych taryfy za przejazd na terenie Wielkopolski, a nie samo kursowanie pociągów PKP Intercity. Oceniając przedstawioną sytuację, trzeba jednocześnie ponownie podkreślić niewielką liczbę pociągów w dobie planowanych przez Przewoźnika, jak też krótki, 6-miesięczny okres ich kursowania na odcinku wskazanym we wniosku Przewozów Regionalnych.

Ponadto, Prezes UTK odniósł się do obawy Przewozów Regionalnych, że spadek przychodów z realizacji umowy o świadczenie usług publicznych wskutek uruchomienia w okresie 6 miesięcy połączeń PKP Intercity spowoduje rezygnację Organizatora z wykonywania tych połączeń. Jednakże, Organizator tych przewozów, Marszałek Województwa Wielkopolskiego, nie tylko nie wskazał w swoim wniosku na taką ewentualność, lecz podkreślił dodatkowo, że jest zobowiązany do uruchomienia pociągów na podstawie uchwalonego przez Sejmik Województwa Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego.

Mając na uwadze powyższe, w wyniku badania przeprowadzonego na podstawie art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK stwierdził, że nie można określić, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie zagraża równowadze ekonomicznej przywołanej wyżej umowy nr DT/III/137/2015 z 20 listopada 2015 r., zawartej przez Przewozy Regionalne z Marszałkiem Województwa Wielkopolskiego.

Pismo Marszałka Województwa Mazowieckiego z 25 stycznia 2018 r. (znak: NI-IT-I.8060.1.2018.DA)

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.

Pismo Marszałka Województwa Dolnośląskiego z 29 stycznia 2018 r. (znak: DT-D.III.8061.18.2018)

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.

Pismo Ministra Infrastruktury z 2 lutego 2018 r. (znak: DTK.VI.4602.5.2018.AS2)

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.

Pismo ZTM z 15 lutego 2018 r. (znak: ZTM-PPO-1.6213.2.2018.AKA (1.AKA.ZTM.PPO-1))

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).

Biorąc pod uwagę powyższe, w tym warunki dostępu do infrastruktury kolejowej określone w sentencji decyzji, w wyniku badania wywołanego wnioskami złożonymi przez Przewozy Regionalne oraz Marszałka Województwa Wielkopolskiego, Prezes UTK określił, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych. Wobec tego, w świetle art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zobowiązany był wydać decyzję przyznającą otwarty dostęp na Warszawa Wschodnia – Szczecin Główny/Świnoujście – Warszawa Wschodnia. Jednocześnie Prezes UTK zawarł w niniejszej decyzji stosowne klauzule, które stanowią 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 administracyjnej warunków oraz zakresu wykorzystywania dostępu do infrastruktury kolejowej. Prezes UTK jest zatem uprawniony do wprowadzenia w sentencji decyzji klauzul regulujących, na jakich warunkach i w 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 elektrowni, 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 – Szczecin Główny/Świnoujście – Warszawa Wschodnia dla 5 par pociągów w dobie, na warunkach wskazanych w złożonym wniosku.

Mając na względzie zgromadzony materiał dowodowy i przeprowadzone badanie równowagi ekonomicznej, Prezes UTK określił, zgodnie z żądaniem Przewoźnika, że pociągi PKP Intercity mogą zatrzymywać się na następujących stacjach: Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Kutno, Konin, Gniezno, Poznań Główny, Krzyż, Choszczno, Stargard, Szczecin Dąbie, Szczecin Główny, Goleniów, Wysoka Kamińska, Międzyzdroje, Świnoujście.

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 infrastruktury 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 nr 1, 2, 3, 4, 5 i 6 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od PKP Intercity.

PKP Intercity będzie realizowało przewozy osobowe pojazdami kolejowymi typów wskazanych w 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 rozkłady jazdy pociągów 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 zw. z art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym w zw. 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 2018r., poz. 300), 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 nr DPP-WPAN.717.7.2017.AnK

Planowany rozkład jazdy pociągów na trasie Warszawa Wschodnia – Szczecin Główny w okresie od 9 grudnia 2018 r. do 9 czerwca 2019 r.

Kategoria nazwa;		EIC	Lech	EIC	Chrobry
Terminy kursowania;		Do VI.2019		Do VI.2019	
Wagony bezpośrednie	Stacja początkowa	Warszawa Wschodnia		Warszawa Wschodnia	
Stacja	km				
Warszawa Wschodnia	0,000	14:44		16:44	
Warszawa Centralna	4,254	14:50	14:55	16:50	16:55
Warszawa Zachodnia	3,062	14:59	15:00	16:59	17:00
Kutno	122,821	16:07	16:08	18:07	18:08
Gniezno	167,497	17:45	17:46	19:45	19:46
Poznań Główny	50,358	18:13		20:13	20:23
Krzyż	83,727			21:29	21:30
Choszczno	55,012			22:03	22:04
Stargard	34,565			22:29	22:30
Szczecin Dąbie	25,186			22:48	22:49
Szczecin Główny	15,008			23:03	
Stacja końcowa		Poznań Główny		Szczecin Główny	

Załącznik nr 2 do decyzji znak: DPP-WPAN.717.7.2017.AnK

Planowany rozkład jazdy pociągów na trasie Szczecin Główny – Warszawa Wschodnia w okresie od 9 grudnia 2018 r. do 9 czerwca 2019 r.

<i>Kategoria; nazwa</i>		EIC	Lech	EIC	Chrobry
<i>Terminy kursowania;</i>		Do VI.2019		Do VI.2019	
<i>Stacja początkowa</i>		Poznań	Główny	Szczecin	Główny
Stacja	<i>km</i>				
Szczecin Główny	0,000			3:52	
Szczecin Dąbie	15,008			4:06	4:07
Stargard	25,186			4:25	4:26
Choszczno	34,565			4:51	4:52
Krzyż	55,012			5:25	5:26
Poznań Główny	83,727	5:42		6:32	6:42
Gniezno	50,358	6:09	6:10	7:09	7:10
Kutno	167,497	7:47	7:48	8:47	8:48
Warszawa Zachodnia	122,821	8:55	8:56	9:55	9:56
Warszawa Centralna	3,062	9:00	9:05	10:00	10:05
Warszawa Wschodnia	4,254	9:11		10:11	
<i>Stacja końcowa</i>		Warszawa Wschodnia		Warszawa Wschodnia	

Załącznik nr 3 do decyzji znak: DPP-WPAN.717.7.2017.AnK

Planowany rozkład jazdy pociągów na trasie Warszawa Wschodnia – Szczecin Główny w okresie od 10 czerwca 2019 r. do 14 grudnia 2019 r.

<i>Kategoria; nazwa</i>		EIC	Paderewski	EIC	Chrobry	EIC	Lech
<i>Terminy kursowania;</i>		VI - XII.2019		VI - XII.2019		VI - XII.2019	
<i>Stacja początkowa</i>		Warszawa Wschodnia		Warszawa Wschodnia		Warszawa Wschodnia	
Stacja	<i>km</i>						
Warszawa Wschodnia	0,000	14:44		15:44		17:44	
Warszawa Centralna	4,254	14:50	14:55	15:50	15:55	17:50	17:55
Warszawa Zachodnia	3,062	14:59	15:00	15:59	16:00	17:59	18:00
Kutno	122,821	16:07	16:08	17:07	17:08	19:07	19:08
Konin	78,593	16:47	16:48	17:47	17:48	19:47	19:48
Poznań Główny	97,450	17:38		18:38	18:48	20:38	
Krzyż	83,727			19:54	19:55		
Choszczno	55,012			20:28	20:29		
Stargard	34,565			20:54	20:55		
Szczecin Dąbie	25,186			21:13	21:14		
Szczecin Główny	15,008			21:28			
<i>Stacja końcowa</i>		Poznań Główny		Szczecin Główny		Poznań Główny	

Załącznik nr 4 do decyzji znak: DPP-WPAN.717.7.2017.AnK

Planowany rozkład jazdy pociągów na trasie Szczecin Główny - Warszawa Wschodnia w okresie od 10 czerwca 2019 r. do 14 grudnia 2019 r.

<i>Kategoria; nazwa</i>		EIC Lech	EIC Chrobry	EIC Paderewski
<i>Terminy kursowania;</i>		VI - XII.2019		VI - XII.2019
<i>Stacja początkowa</i>		Poznań Główny		Poznań Główny
Stacja	<i>km</i>			
Szczecin Główny	0,000		4:27	
Szczecin Dąbie	15,008		4:41 4:42	
Stargard	25,186		5:00 5:01	
Choszczno	34,565		5:26 5:27	
Krzyż	55,012		6:00 6:01	
Poznań Główny	83,727	6:17	7:07 7:17	18:17
Konin	97,450	7:07 7:08	8:07 8:08	19:07 19:08
Kutno	78,593	7:47 7:48	8:47 8:48	19:47 19:48
Warszawa Zachodnia	122,821	8:55 8:56	9:55 9:56	20:55 20:56
Warszawa Centralna	3,062	9:00 9:05	10:00 10:05	21:00 21:05
Warszawa Wschodnia	4,254	9:11	10:11	21:11
<i>Stacja końcowa</i>		Warszawa Wschodnia	Warszawa Wschodnia	Warszawa Wschodnia

Załącznik nr 5 do decyzji znak: DPP-WPAN.717.7.2017.AnK

Planowany rozkład jazdy pociągów na trasie Warszawa Wschodnia – Świnoujście w okresie od 15 grudnia 2019 r. do 9 grudnia 2023 r.

<i>Kategoria; nazwa</i>		EIC	EIC	EIC	EIC	EIC
<i>Terminy kursowania;</i>		od XII.2019	od XII.2019	od XII.2019	od XII.2019	od XII.2019
<i>Stacja początkowa</i>		Warszawa Wschodnia	Warszawa Wschodnia	Warszawa Wschodnia	Warszawa Wschodnia	Warszawa Wschodnia
Stacja	km					
Warszawa Wschodnia	0,000	6:59	10:59	14:59	17:59	19:59
Warszawa Centralna	4,254	7:05 7:10	11:05 11:10	15:05 15:10	18:05 18:10	20:05 20:10
Warszawa Zachodnia	3,062	7:14 7:15	11:14 11:15	15:14 15:15	18:14 18:15	20:14 20:15
Kutno	122,821	8:12 8:13	12:12 12:13	16:12 16:13	19:12 19:13	21:11 21:12
Konin	78,593					21:44 21:45
Poznań Główny	97,450	9:27 9:37	13:27 13:37	17:27 17:37	20:27 20:37	22:27
Krzyż	83,727	10:16 10:17	14:16 14:17	18:16 18:17	21:16 21:17	
Choszczno	55,012			18:39 18:40		
Stargard	34,565	10:56 10:57	14:56 14:57	18:59 19:00	21:56 21:57	
Szczecin Dąbie	25,186	11:11 11:12	15:11 15:12	19:14 19:15	22:11 22:12	
Szczecin Główny	15,008	11:24 11:27	15:24	19:27	22:24	
Goleniów	34,903	11:55 11:56				
Wysoka Kamieńska	30,202	12:16 12:17				
Międzyzdroje	32,449	12:38 12:39				
Świnoujście	13,775	12:50				
<i>Stacja końcowa</i>		Świnoujście	Szczecin Główny	Szczecin Główny	Szczecin Główny	Poznań Główny

Załącznik nr 6 do decyzji znak: DPP-WPAN.717.7.2017.AnK

Planowany rozkład jazdy pociągów na trasie Świnoujście – Warszawa Wschodnia w okresie od 15 grudnia 2019 r. do 9 grudnia 2023 r.

<i>Kategoria; nazwa</i>		EIC	EIC	EIC	EIC	EIC
<i>Terminy kursowania;</i>		od XII.2019	od XII.2019	od XII.2019	od XII.2019	od XII.2019
<i>Stacja początkowa</i>		Poznań Główny	Szczecin Główny	Szczecin Główny	Szczecin Główny	Świnoujście
Stacja	km					
Świnoujście	0,000					15:10
Międzyzdroje	13,775					15:21 15:22
Wysoka Kamińska	32,449					15:43 15:44
Goleniów	30,202					16:04 16:05
Szczecin Główny	34,903		5:36	8:33	12:36	16:33 16:36
Szczecin Dąbie	15,008		5:48 5:49	8:45 8:46	12:48 12:49	16:48 16:49
Stargard	25,186		6:03 6:04	9:00 9:01	13:03 13:04	17:03 17:04
Choszczno	34,565			9:20 9:21		
Krzyż	55,012		6:43 6:44	9:43 9:44	13:43 13:44	17:43 17:44
Poznań Główny	83,727	5:33	7:23 7:33	10:23 10:33	14:23 14:33	18:23 18:33
Konin	97,450	6:15 6:16				
Kutno	78,593	6:48 6:49	8:47 8:48	11:47 11:48	15:47 15:48	19:47 19:48
Warszawa Zachodnia	122,821	7:45 7:46	9:45 9:46	12:45 12:46	16:45 16:46	20:45 20:46
Warszawa Centralna	3,062	7:50 7:55	9:50 9:55	12:50 12:55	16:50 16:55	20:50 20:55
Warszawa Wschodnia	4,254	8:01	10:01	13:01	17:01	21:01
<i>Stacja końcowa</i>		Warszawa Wschodnia	Warszawa Wschodnia	Warszawa Wschodnia	Warszawa Wschodnia	Warszawa Wschodnia