



DZIENNIK URZĘDOWY

PREZESA

URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 31 grudnia 2018 r.

Poz. 37

DECYZJA NR DPP-WOPN.717.13.2018.PL
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 21 grudnia 2018 r.

w sprawie przyznania Przewozom Regionalnym otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Łódź Kaliska – Gdynia Główna – Łódź Kaliska.

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 2018 r. poz. 2096), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku „Przewozów Regionalnych” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwanych dalej „Przewozami Regionalnymi” lub „Przewoźnikiem”, z 22 marca 2018 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 26 marca 2018 r.), w przedmiocie wydania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Łódź Kaliska – Gdynia Główna – Łódź Kaliska na okres od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 (okres wykonywania przewozów o 1 lipca do 31 sierpnia danego roku),

PRYZNAJĘ

Przewozom Regionalnym otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Łódź Kaliska – Gdynia Główna – Łódź Kaliska,

realizowany liniami kolejowymi nr 9, 14, 131 oraz 202 na okres od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 (okres wykonywania przewozów od 1 lipca do 31 sierpnia danego roku), z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie Przewozy Regionalne mogą uruchomić 1 parę pociągów na dobę (w okresie wykonywania przewozów), zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załączniku do niniejszej decyzji.
2. Połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji stanowią uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województwa łódzkiego organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego.
3. 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 niuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju.
4. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Łódź Kaliska, Pabianice, Kolumna, Łask, Szadek, Poddębice, Dąbie, Babiak, Inowrocław, Bydgoszcz Główna, Laskowice Pomorskie, Pelplin, Tczew, Pruszcz Gdański, Gdańsk Główny, Sopot oraz Gdynia Główna.

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.
5. Na trasie Łódź Kaliska – Gdynia Główna – Łódź Kaliska przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy pojazdami kolejowymi typu EN57 ALd oraz EN57 FPS.

W pojazdach typu EN57 ALd Przewoźnik zapewni co najmniej 15 miejsc dla osób z niepełnosprawnością, natomiast w pojazdach typu EN57 FPS 2 miejsca dla wózków inwalidzkich oraz 9 miejsc dla osób z niepełnosprawnością.

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Przewozy Regionalne zagwarantują 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.

6. 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.
7. 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

26 marca 2018 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem poczty elektronicznej, wniosek Przewozów Regionalnych z 22 marca 2018 r., złożony przy piśmie z 22 marca 2018 r. (znak: PBH1-070-8/2018), o przyznanie otwartego dostępu na trasie Łódź Kaliska – Gdynia Główna – Łódź Kaliska na okres od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r. (okres wykonywania przewozów od 1 lipca do 31 sierpnia danego roku).

Informacja o wpływie wniosku Przewozów Regionalnych do Prezesa UTK została opublikowana na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego 27 kwietnia 2018 r.

Pismem z 27 kwietnia 2018 r. (znak: PBH1c-070-014/18), Przewoźnik wskazał nowy adres poczty elektronicznej, z uwagi na zmiany personalne w zarządzie Przewozów Regionalnych, na który powinna być doręczana korespondencja w związku z toczącym się postępowaniem w sprawie przyznania otwartego dostępu.

W pismach z 7 maja 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.3.AnK) oraz z 11 maja 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.4.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 na trasie Łódź Kaliska – Gdynia Główna – Łódź Kaliska. W zawiadomieniu Prezes UTK poinformował adresatów o możliwości złożenia przez nich wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, w związku z wpływem 26 marca 2018 r. do Prezesa UTK ww. wniosku Przewozów Regionalnych o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie.

W piśmie z 13 czerwca 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.13.2018.2.PL) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wszczęciu 26 marca 2018 r., na jego wniosek, postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Łódź Kaliska – Gdynia Główna – Łódź Kaliska na okres od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 (okres wykonywania przewozów od 1 lipca do 31 sierpnia danego roku).

Jednocześnie Prezes UTK poinformował Przewoźnika o włączeniu do materiału dowodowego:

1. licencji Przewoźnika nr WPO/054/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych osób, wydanej 27 lutego 2004 r., wraz z decyzją Prezesa UTK z 25 marca 2010 r. (znak: TRM/900/05/10), zmieniającą ww. licencję,
2. certyfikatu bezpieczeństwa Przewoźnika cz. A nr PL1120150043, wydanego 9 grudnia 2015 r. (ważnego od 17 grudnia 2015 r. do 17 grudnia 2020 r.), potwierdzającego akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej,
3. certyfikatu bezpieczeństwa cz. B nr PL1220150039, wydanego 9 grudnia 2015 r. (ważnego od 17 grudnia 2015 r. do 17 grudnia 2020 r.), potwierdzającego akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci,
4. informacji odpowiadającej odpisowi aktualnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, dotyczącej Przewozów Regionalnych, nr KRS 0000031521 (stan na dzień 27 marca 2018 r., godz. 08:31:56 oraz na dzień 26 kwietnia 2018 r., godz. 09:34:55),
5. pisma Prezesa UTK z 7 maja 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.3.AnK) skierowanego do podmiotów uprawnionych, informującego o możliwości składania wniosków o badanie równowagi ekonomicznej,
6. pisma Prezesa UTK z 11 maja 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.4.AnK), skierowanego do podmiotu uprawnionego, informującego o możliwości składania wniosków o badanie równowagi ekonomicznej,
7. pisma Przewozów Regionalnych z 27 kwietnia 2018 r. (znak: PBH1c-070-014/18, data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego pocztą elektroniczną 25 maja 2018 r.), w sprawie wskazania Prezesowi UTK nowego adresu elektronicznego do doręczania pism w postępowaniu.

Pismem z 16 maja 2018 r., wysłanym za pośrednictwem platformy ePUAP, „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o. z siedzibą w Łodzi, zwana dalej „ŁKA”, złożyła wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej m.in. w związku z projektowanym przez Przewozy Regionalne nowym połączeniem komercyjnym na trasie Łódź Kaliska – Gdynia Główna – Łódź Kaliska realizowanym w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r.

W piśmie z 22 maja 2018 r. (znak: DTK.VI.4602.40.2018.AS.2) Ministerstwo Infrastruktury przedstawiło stanowisko, zgodnie z którym: *równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych może być zagrożona przez 4 nowe proponowane przez Przewoźnika połączenia obejmujące trasy Katowice – Gdynia Główna, Łódź Kaliska – Kraków Główny, Kraków Główny – Przemyśl Główny oraz Lublin Terespol*. Tym samym Ministerstwo Infrastruktury stwierdziło, że nie będzie występować z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z projektowanym przez Przewozy Regionalne nowym połączeniem komercyjnym na trasie Łódź Kaliska – Gdynia Główna – Łódź Kaliska realizowanym w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r.

Pismem z 29 maja 2018 r. (znak: BBZ8-073-87/2018) „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „PKP Intercity”, przedstawiło stanowisko, zgodnie z którym nie będzie występować z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w żadnym z toczących się postępowań o przyznanie otwartego dostępu dla Przewozów Regionalnych, czyli także w związku z projektowanym przez Przewozy Regionalne nowym połączeniem komercyjnym na trasie Łódź Kaliska – Gdynia Główna – Łódź Kaliska realizowanym w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r.

Pismem z 29 maja 2018 r. (znak: NI-IT-I.8060.37.2018.DA) Marszałek Województwa Mazowieckiego poinformował Prezesa UTK o braku uwag do toczących się postępowań administracyjnych w przedmiocie przyznania otwartego dostępu Przewozom Regionalnym, w tym do trasy będącej przedmiotem niniejszej decyzji.

Prezes UTK, w piśmie z 6 czerwca 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.5.PL), wezwał ŁKA do uzupełnienia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej na planowanej przez Przewozy Regionalne trasie Łódź Kaliska – Gdynia Główna – Łódź Kaliska.

W piśmie ogólnym z 27 czerwca 2018 r., przekazanym za pośrednictwem platformy ePUAP, ŁKA przedstawiła uzupełniony wniosek o badanie równowagi ekonomicznej, wraz z informacjami dodatkowymi, wyrażonymi w piśmie datowanym na 27 czerwca 2018 r. (znak: ZZP1c-1541/2018). Informacje dotyczące szacunkowej wielkości przychodów na pasażera oraz szacunkowej liczby utraconych pasażerów stanowiły tajemnicę przedsiębiorstwa ŁKA.

Pismem z 27 czerwca 2018 r. (doręczonym do Urzędu Transportu Kolejowego za pośrednictwem poczty elektronicznej 28 czerwca 2018 r., (znak: PBH1c-070-021/18)), Przewozy Regionalne przekazały dodatkowe informacje w sprawie wniosku o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej.

Pismem z 9 sierpnia 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.13.2018.4.PL), a następnie pismem z 17 października 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.13.2018.5.PL), Prezes UTK poinformował Przewoźnika o zmianie terminu załatwienia sprawy.

Pismem z 13 listopada 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.13.2018.6.PL) Prezes UTK poinformował Przewozy Regionalne o uzupełnieniu materiału dowodowego sprawy o pisma:

1. Ministerstwa Infrastruktury z 24 maja 2018 r., przekazującego stanowisko z 22 maja 2018 r. (znak: DTK.VI.4602.40.2019.AS.2) o braku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej m.in. w niniejszym postępowaniu administracyjnym,
2. Marszałka Województwa Mazowieckiego z 29 maja 2018 r. (znak: NI-IT-I.8060.37.2018.DA), informującego o braku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej m.in. w niniejszym postępowaniu administracyjnym,
3. PKP Intercity przekazującego stanowisko z 29 maja 2018 r. (znak: BBZ8-073-87/2018) informującego o braku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej m.in. w niniejszym postępowaniu administracyjnym,
4. Przewozów Regionalnych z 28 czerwca 2018 r. wraz z załącznikiem w postaci pisma z 27 czerwca 2018 r. (znak: PBH1c-070-021/18) opatrzonego podpisem elektronicznym w sprawie opłat skarbowych oraz okresu obowiązywania rozkładu jazdy, w jakim mają być realizowane przewozy,
5. ŁKA z 16 maja 2018 r., przekazującego m.in. wniosek o badanie równowagi ekonomicznej w związku z niniejszym postępowaniem administracyjnym,
6. Prezesa UTK z 7 czerwca 2018 r. do ŁKA przekazującego wezwanie z 6 czerwca 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.5.PL),
7. ŁKA z 27 czerwca 2018 r. przekazującego uzupełniony wniosek oraz dodatkowe informacje – pismo z 27 czerwca 2018 r. (znak: ZZP1c-1541/2018) w sprawie niniejszego postępowania,
8. Prezesa UTK z 17 września 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.14.PL) skierowanego do ŁKA, w sprawie zakresu tajemnicy przedsiębiorstwa,

9. ŁKA z 25 września 2018 r. przekazującego stanowisko z 24 września 2018 r. (znak: ZZP1c-2600/2018) o zakresie tajemnicy przedsiębiorstwa w obowiązującej umowie o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego przewozu osób, zawartej z województwem łódzkim.

Ponadto Prezes UTK włączył w poczet materiału sprawy niniejszego postępowania umowę nr 21/2015/IFIV o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2028 r., zawartą 1 grudnia 2015 r. pomiędzy województwem łódzkim a ŁKA, wraz z aneksami.

W tym samym piśmie Prezes UTK poinformował Przewoźnika o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów.

Postanowieniami z 13 listopada 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.13.2018.7.PL; znak: DPP-WOPN.717.13.2018.8.PL) Prezes UTK ograniczył Przewozom Regionalnym wgląd do zgromadzonego materiału dowodowego sprawy ze względu na informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa PKP Intercity.

21 listopada 2018 r. upoważniony pracownik Przewozów Regionalnych skorzystał z prawa zapoznania się z aktami sprawy, co zostało odnotowane na karcie przeglądowej akt sprawy. Przedstawiciel Przewoźnika nie wnosił zastrzeżeń co do zawartości akt, ich kompletności, czy sposobu ich prowadzenia.

Pismem z 7 grudnia 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.13.2018.11.PL) Prezes UTK zawiadomił Przewozy Regionalne o dołączeniu do materiału postępowania pisma Przewoźnika z 8 listopada 2018 r. (znak: PBZ-073-020/2018), informującego o zmianie siedziby ww. przewoźnika kolejowego, informacji odpowiadającej odpisowi aktualnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, dotycząca Przewozów Regionalnych, wydruk informacji pobranej w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym, posiada moc dokumentu wydawanego przez Centralną Informację, nie wymaga podpisu i pieczęci (stan na dzień 4 grudnia 2018 r., godz. 08:14:11), nr KRS 0000031521.

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 26 marca 2018 r. do Prezesa UTK wpłynął wniosek Przewozów Regionalnych z 22 marca 2018 r. o wydanie decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie Łódź Kaliska – Gdynia Główna – Łódź Kaliska na okres od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r. (okres wykonywania przewozów od 1 lipca do 31 sierpnia danego roku).

Prezes UTK ustalił, że Przewozy Regionalne są przewoźnikiem kolejowym posiadającym licencję nr WPO/054/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych osób, wydaną 27 lutego 2004 r., zmienioną decyzją Prezesa UTK z 25 marca 2010 r. (znak: TRM/900/05/10), certyfikat bezpieczeństwa cz. A nr PL1120150043, wydany 9 grudnia 2015 r. (ważny od 17 grudnia 2015 r. do 17 grudnia 2020 r.), potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej oraz cz. B nr PL1220150039, wydany 9 grudnia 2015 r. (ważny od 17 grudnia 2015 r. do 17 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.

Przewozy Regionalne są przewoźnikiem kolejowym. Przysługuje im zatem uprawnienie do złożenia wniosku będącego przedmiotem rozpoznania w niniejszej sprawie. Wniosek Przewozów Regionalnych został podpisany ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Przewoźnika, zgodnie z informacjami wskazanymi w Rejestrze Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego.

Zgodnie z 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 art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, 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 (art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym).

Dodatkowo, zgodnie z art. 29c ust. 6 ww. ustawy, *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 wykonawczego Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. Urz. UE L 239 z 12 sierpnia 2014 r., str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 869/2014”), z wyłączeniem art. 13 i art 14 ww. 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.

Zgodnie z przepisem art. 3 ust. 4 rozporządzenia 869/2014, 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 prawo 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 równowagi ekonomicznej 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.

Prezes UTK, mając na względzie przepisy rozporządzenia 869/2014, w tym w szczególności art. 3 ust. 4, dopiero po przekazaniu przez Przewozy Regionalne wniosku w wymaganej formie elektronicznej i zawierającego niezbędne informacje, uprawniony był do opublikowania informacji na jego temat na swojej stronie internetowej.

Informację o wpływie wniosku Przewozów Regionalnych Prezes UTK opublikował na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego 27 kwietnia 2018 r.

Wobec tego Prezes UTK stwierdził, że czterotygodniowy termin na złożenie ww. wniosków przez podmioty uprawnione upłynął 25 maja 2018 r.

Odnosząc się do przepisu określającego warunki wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu należy stwierdzić, zgodnie z cytowanym wyżej art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, że 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 możliwymi do zaistnienia wariantami.

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, albo
- 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 związku z tym, że do proponowanego przez Przewozy Regionalne nowego połączenia pasażerskiego, nierealizowanego w ramach świadczenia usług publicznych, wpłynął wniosek o badanie równowagi ekonomicznej, Prezes UTK zobowiązany był ustalić, czy projektowane nowe połączenie nie zagraża równowadze ekonomicznej obowiązującej umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu osób koleją.

Prezes UTK dokonał analizy wpływu działalności określonej we wniosku na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych.

Zgodnie z przedłożonym wnioskiem, Przewozy Regionalne planują uruchamianie na trasie Łódź Kaliska – Gdynia Główna – Łódź Kaliska w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 i 2024/2025 (okres wykonywania przewozów od 1 lipca do 31 sierpnia danego roku). Przewoźnik planuje realizować przewozy dedykowane dla mieszkańców Łodzi i zachodniej części województwa łódzkiego w okresie wakacyjnym, zapewniając w ten sposób bezpośrednie połączenie z wybrzeżem Polski. ~~☒--☒¹~~.

Przewozy Regionalne planują dystrybuować bilety za pośrednictwem następujących kanałów sprzedaży:

1. kas biletowych własnych, zlokalizowanych na dworcach;
2. kas biletowych, prowadzonych przez innych przewoźników, zlokalizowanych na dworcach;
3. kas biletowych agencyjnych, zlokalizowanych na dworcach;
4. w pociągu, za pośrednictwem terminali mobilnych;
5. Internetu;
6. automatów biletowych;
7. za pośrednictwem telefonu komórkowego.

Zgodnie ze stanowiskiem Przewoźnika: *Sieć dystrybucji produktów Przewozów Regionalnych marki POLREGIO, opiera się głównie na kasach biletowych zlokalizowanych na terenie dworców kolejowych, ponadto uzupełnieniem tradycyjnego*

¹ Oznaczenie ~~☒--☒~~ pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy

kanalu dystrybucji są serwisy internetowe, biletomaty oraz sprzedaż biletów za pomocą telefonu komórkowego. Sprzedaż biletów przez nietradycyjne kanały rośnie systematycznie i planuje się że będzie odgrywała znaczącą rolę w dystrybucji biletów.

Przewozy Regionalne zakładają wykonywanie projektowanych przejazdów na trasie Łódź Kaliska – Gdynia Główna – Łódź Kaliska przy zastosowaniu pojazdów kolejowych typu EN57 ALd oraz EN57 FPS. Oba typy pojazdów przewidują miejsca dedykowane dla osób z niepełnosprawnością (odpowiednio 15 oraz 9 miejsc).

Po analizie oferty Przewozów Regionalnych stwierdzić należy, że skierowana jest ona do szerokiej grupy docelowej potencjalnych podróżnych i przewiduje bezpośrednie połączenie, realizowane wyłącznie w okresie wakacyjnym, pomiędzy Łodzią a Gdynią.

Na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego Prezes UTK przeprowadził badanie w celu określenia, czy proponowane przez Przewoźnika krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, które obejmują trasy pokrywające się z trasą wskazaną we wniosku Przewozów Regionalnych.

Wniosek ŁKA z 16 maja 2018 r. o badanie równowagi ekonomicznej.

W piśmie z 16 maja 2018 r., przekazanym za pośrednictwem platformy ePUAP, ŁKA przedstawiła m.in. wniosek o badanie równowagi ekonomicznej w związku z proponowanym przez Przewoźnika nowym połączeniem pasażerskim na trasie Łódź Kaliska – Gdynia Główna – Łódź Kaliska na okres od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 i 2024/2025 (okres wykonywania przewozów od 1 lipca do 31 sierpnia danego roku).

Wniosek ŁKA nie spełniał wymogów art. 12 ust. 7 rozporządzenia 869/2014, ponieważ nie został sporządzony, a następnie przekazany organowi regulacyjnemu w formie elektronicznej. Dodatkowo wniosek ŁKA o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej nie zawierał informacji oraz dowodów potwierdzających, że nowe przewozy zagrażają równowadze ekonomicznej, co w konsekwencji należało uznać za niezgodność z postanowieniami określonymi w art. 11 ust. 1 lit. d, e rozporządzenia 869/2014.

W związku ze stwierdzonymi uchybieniami, Prezes UTK pismem z 6 czerwca 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.5.PL) zwrócił się do ŁKA o uzupełnienie braków i przekazanie stosownych informacji w zakresie określonym przez organ regulacyjny terminie.

ŁKA 27 czerwca 2018 r. uzupełniła wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w wymaganym zakresie.

ŁKA we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej dla nowego połączenia komercyjnego wskazała, że wnosi o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych realizowanych przez ŁKA na trasach obejmujących linie kolejowe: nr 14 na odcinku Łódź Kaliska – Gajewniki. Na powyższych liniach realizowane są i będą zgodnie z zapisami w Umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2028 r. z Organizatorem Województwem Łódzkim połączenia zaplanowane są w cyklu 30 -120 minut.

ŁKA wskazała ponadto, że województwo łódzkie odnotowało zmianę wskaźnika wykorzystania kolei o 34% rok do roku 2016 - 2017. Jednocześnie ww. przewoźnik przedstawił stanowisko, zgodnie z którym: *Porównanie proponowanych godzin kursowania pociągów Przewoźnika z ofertą połączeń o charakterze użyteczności publicznej wskazuje w znacznej mierze na niewielkie różnice w godzinach odjazdów i przyjazdów do Łodzi Widzewa, tj. 8-9 minut w stosunku do połączeń objętych umową o świadczenie usług publicznych realizowanych przez ŁKA.*

Jednocześnie ŁKA zaznaczyła, że połączenia, które są wykonywane w ramach otwartego dostępu skutkują przesuwaniem pociągów (w rozkładzie jazdy) uruchamianych przez operatora umów o świadczenie usług publicznych, co w rezultacie powoduje utrudnienia w trasowaniu pociągów regionalnych zgodnie z oczekiwaniami pasażerów. Dlatego, jak we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wskazała ŁKA, w procesie alokacji przepustowości traktowane są priorytetowo [połączenia realizowane w ramach otwartego dostępu], co powoduje znaczne problemy z realizacją połączeń regionalnych.

W ocenie ŁKA uruchomienie nowych pociągów komercyjnych stanowiących uzupełnienie przewozów realizowanych na podstawie umów PSC, w szczególności dla tras dalekobieżnych, przyczyni się do uatrakcyjnienia oferty transportu kolejowego osób i wzrostu udziału tego typu przewozów w województwie łódzkim. Jednakże planowane przez Przewozy Regionalne połączenia powinny być trasowane w wolnej zdolności przepustowej po wytrasowaniu pociągów na podstawie umów pełniących służbę publiczną.

Jako uzasadnienie, że nowe przewozy zagrażają równowadze ekonomicznej obowiązującej umowy ŁKA z województwem łódzkim ww. przewoźnik przedstawił informacje zgodnie z którymi ŁKA w swoich pojazdach posiada zainstalowany system automatycznego zliczania pasażerów, stanowi on wiarygodną bazę do wszelkiego rodzaju

analiz i wniosków wielkości potoków pasażerskich, dzięki temu można w szczegółowy sposób prześledzić i przeanalizować dane. Dodatkowo ŁKA przedstawiła dane dotyczące kursowania pociągów Ł 11215/11425, Ł 11427, Ł 11429 oraz Ł 11431 relacji Łódź Kaliska – Sieradz w okresie od 2 marca do 10 marca oraz od 11 marca do 19 marca 2018 r. wraz z informacją na temat zmiany liczby podróżnych, ujętej w procentach.

ŁKA we wniosku zaznaczyła, że dla operatora realizującego umowę o świadczenie usług publicznych w zakresie przewozu pasażerskiego kolejną *najważniejsze jest zapewnienie, aby połączenia w ramach otwartego dostępu były trasowane w wolnej zdolności przepustowej.*

W uzupełnieniu informacji zawartych przez ŁKA we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej ww. przewoźnik załączył pismo z 27 czerwca 2018 r. (znak: ZZP1c-1541/2018). W powyższym piśmie ŁKA przedstawiła dane o charakterze finansowym, dotyczące kursowania pociągów w relacji Łódź – Łask, obrazujące:

1. szacowany średni przychód na pasażera w latach 2020-2024,
2. szacowaną liczbę dni kursowania w latach 2020-2024,
3. szacunkową jednostkową liczbę utraconych pasażerów,
4. szacunkowa wartość utraconych przychodów w latach 2020-2024,
5. szacunkową wartość utraconych przychodów w skali roku.

Jednocześnie ww. przewoźnik przedstawił przyjętą a następnie zastosowaną przez niego metodologię wyliczeń.

Wskazać w tym miejscu należy, że wielkości liczbowe dotyczące ww. kategorii stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa ŁKA, do których dostęp został Przewozom Regionalnym ograniczony na podstawie postanowienia Prezesa UTK z 13 listopada 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.13.2018.7.PL).

Na zakończenie ŁKA powtórzyła stanowisko wyrażone uprzednio, zgodnie z którym: *istotne dla ŁKA jest zagwarantowanie, aby pociągi objęte Umową miały pierwszeństwo w przydzielaniu wolnej zdolności przepustowej. Dodatkowo w przypadku wystąpienia przepełnionej infrastruktury spowodowanej zamknięciami torowymi wynikającymi z prac inwestycyjnych, modernizacyjnych, remontowych i bieżącego utrzymania priorytet winny posiadać pociągi objęte Umową.*

Analizując wniosek ŁKA z 16 maja 2018 r. wraz z informacjami dodatkowymi, Prezes UTK w pierwszej kolejności stwierdził, że ww. przewoźnik posiada zawartą z województwem łódzkim umowę, wraz z aneksami, nr 21/2015/IFIV, o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2028 r. Umowa ta zawiera wykaz połączeń realizowanych przez operatora na jej podstawie, obejmujący m.in. wykonywanie przejazdów na trasie Łódź – Sieradz przy wykorzystaniu linii kolejowej nr 14. Aktualny rozkład jazdy ŁKA, tj. ważny w rocznym rozkładzie jazdy 2017/2018, został zmieniony w związku z podpisaniem przez strony umowy 25 czerwca 2018 r. aneksu nr 10. Mimo aktualizacji liniowego rocznego rozkładu jazdy, połączenie pasażerskie wykonywane przez ŁKA na trasie Łódź – Sieradz jest dalej realizowane.

Ze względu na wykonywanie przez ŁKA połączeń w pasażerskim transporcie kolejowym, w ramach świadczenia usług publicznych, na odcinku w części zbieżnym z proponowanym nowym połączeniem kolejowym Przewozów Regionalnych, należało uznać że przewoźnik ten [ŁKA] spełnia kryterium określone w przytoczonym wyżej art. 10 lit. d rozporządzenia 869/2014, jako podmiot uprawniony do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej w niniejszym postępowaniu.

Odnosząc się do informacji i opinii zawartych we wniosku ŁKA z 16 maja 2018 r., uzupełnionego o dodatkowo przekazane informacje przez ww. przewoźnika, Prezes UTK stwierdził, co następuje.

W pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę, że ŁKA, realizując przewozy pasażerskie przy wykorzystaniu linii kolejowej nr 14 na trasie Łódź – Sieradz, przewiduje następujące postoje handlowe: Łódź Widzew, Łódź Dąbrowa, Łódź Chojny, Łódź Pabianicka, Łódź Kaliska, Lublinek, Pabianice, Chechło, Dobroń, Kolumna, Łask, Borszewice, Zduńska Wola, Męcka Wola, Sieradz Męka, Sieradz Warta, Sieradz. Natomiast projektowane nowe przewozy pasażerskie Przewozów Regionalnych mają zatrzymywać się na następujących stacjach: Łódź Kaliska, Pabianice, Kolumna, Łask, Szadek, Poddębice, Dąbie, Babiak, Inowrocław, Bydgoszcz Główna, Łaskowice Pomorskie, Pelplin, Tczew, Pruszcz Gdański, Gdańsk Główny, Sopot oraz Gdynia Główna. Z powyższego wynika, że ŁKA oraz Przewozy Regionalne, w przypadku realizowania nowych przejazdów komercyjnych Przewoźnika, będą miały jedynie 4 wspólne stacje zatrzymania, tj. Łódź Kaliską, Pabianice, Kolumnę oraz Łask. W konsekwencji należy wysnuć wniosek, że trasy na których ŁKA oraz Przewozy Regionalne oferować będą przejazdy kolejowe nie będą tożsame. Różnice w zakresie stacji zatrzymania, a także ich wzajemnych odległości geograficznych pozwalają również stwierdzić, że Przewozy Regionalne, w odróżnieniu od ŁKA, zamierzają realizować przewozy o charakterze dalekobieżnym.

Nie bez znaczenia dla sprawy pozostaje również okres faktycznego realizowania przewozów przez przywołanych powyżej przewoźników. ŁKA posiada umowę o świadczenie usług publicznych, obowiązującą do końca 2028 r.,

gdzie przewidziano całoroczne wykonywanie przewozów pasażerskich m.in. na trasie Łódź – Sieradz. Przewozy Regionalne planują natomiast realizowanie nowych przewozów pasażerskich do końca 2024 r., jednakże wyłącznie w okresie od 1 lipca do 31 września każdego roku.

Ponadto, jak wynika z planu realizacji usług w okresie od 1 stycznia do 8 grudnia 2018 r., który znajduje się w załączniku nr 5 do aneksu nr 10 do umowy nr 21/2015/IFIV z dnia 31 grudnia 2015 r., na trasie (Zgierz) Łódź – Pabianice – Sieradz – Łódź (Zgierz) może być uruchomione do 40 par połączeń, w tym: do 32 par na trasie (Zgierz) Łódź – Sieradz – Łódź (Zgierz); do 8 par na odcinku Łódź – Pabianice – Łódź. Dla porównania pociągi Przewozów Regionalnych, wykonujące przejazdy wyłącznie w okresie wakacyjnym, będą jeździły w liczbie 1 pary dziennie.

Wskazane powyżej argumenty pozwalają przyjąć, że nowe połączenie pasażerskie Przewozów Regionalnych faktycznie adresowane jest do innej kategorii podróży, niż w przypadku działalności ŁKA. Jak wynika ze złożonego wniosku, celem Przewozów Regionalnych nie jest bowiem odebranie ŁKA podróży obecnie korzystających z usług tego przewoźnika, np. w związku z codziennym przemieszczaniem się pasażerów do np. pracy, uczelni, lecz zapewnienie możliwości skorzystania z bezpośredniego połączenia zapewniającego przetransportowanie nad polskie morze, w okresie wakacyjnym.

ŁKA w zgłoszonym wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej wskazała, że projektowane nowe połączenie pasażerskie Przewozów Regionalnych stanowić będzie wzbogacenie obecnej oferty transportu kolejowego, co w konsekwencji przyczyni się do wzrostu udziału tego typu przewozów na obszarze województwa łódzkiego.

Argument, który wielokrotnie pojawiał się we wniosku ŁKA, dotyczył spodziewanego negatywnego wpływu na trasowanie pociągów uruchamianych w ramach realizacji kontraktu o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym na obszarze województwa łódzkiego. Zdaniem ŁKA wprowadzenie nowych połączeń komercyjnych doprowadzi do sytuacji, w której pociągi ww. przewoźnika nie będą uruchamiane zgodnie z oczekiwaniami pasażerów. ŁKA wskazywała również, że w przypadku uruchomienia połączeń o charakterze międzywojewódzkim pociągi ww. przewoźnika zmuszone będą wykonywać wydłużone postoje w celu umożliwienia ich wyprzedzenia. ŁKA obawia się, że okoliczności te mogą negatywnie wpłynąć na atrakcyjność wykonywanych połączeń.

Odnosząc się do argumentu ŁKA dotyczącego potencjalnego negatywnego wpływu na trasowanie w rozkładzie jazdy pociągów służby publicznej, to Prezes UTK wskazuje, że zgodnie z § 7 ust. 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2017 r., poz. 755), zwanego dalej: „rozporządzeniem w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej”, zmienionego rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 listopada 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 2280): *Na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej zarządca opracowuje projekt rocznego rozkładu jazdy pociągów, uwzględniając w następującej kolejności:*

- 1) *ograniczenia wynikające z:*
 - a) *potrzeby zapewnienia zdolności przepustowej, o której mowa w ust. 1 pkt 1,*
 - b) *możliwości przesunięcia wstępnych tras pociągów, o których mowa w ust. 6;*
- 2) *pierwszeństwo ruchu uprzywilejowanego na odcinkach linii kolejowych, o których mowa w art. 29b ustawy;*
- 3) *jak najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej;*
- 4) *pierwszeństwo w przydzielaniu tras pociągów:*
 - a) *uwzględnionych w ogłoszonych planach transportowych,*
 - b) *dla pociągów realizujących przewóz osób,*
 - c) *zamówionych przez aplikantów, którzy spełnili wymagania w zakresie ustalonego przez zarządcę progu wykorzystania tras pociągów w ostatnim zakończonym okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów,*
 - d) *dla których aplikant wskazał we wniosku, że mają kursować w ramach cyklicznego rozkładu jazdy,*
 - e) *dla których przewidziano większą liczbę dni kursowania;*
- 5) *w miarę możliwości, ograniczenia dotyczące aplikantów, w tym skutki ekonomiczne dla ich działalności gospodarczej.*

Już z powyższego wynika, że zarządca infrastruktury, rozpatrując otrzymane wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej, bierze pod uwagę m.in. takie elementy jak: pierwszeństwo w przydzielaniu tras pociągów uwzględnionych w ogłoszonych planach transportowych, pierwszeństwo w przydzielaniu tras pociągów dla pociągów realizujących przewóz osób czy też pierwszeństwo dla pociągów kursujących w danym rozkładzie jazdy większą liczbę dni realizowania przejazdów. Z tego względu należy stwierdzić, że możliwość negatywnego wpływu na trasowanie pociągów służby publicznej, w związku z przyznaniem Przewozom Regionalnym otwartego dostępu w wymiarze i na zasadach określonych w niniejszej decyzji, ma charakter jedynie pozorny. Zestawiając ze sobą informacje dotyczące połączeń wykonywanych przez ŁKA, w związku z obowiązującą umową o świadczenie usług publicznych, zawartą z województwem łódzkim do końca 2028 r. oraz decyzją przyznającą otwarty dostęp Przewozom Regionalnym na trasie Łódź Kaliska – Gdynia Główna i w relacji powrotnej, należy stwierdzić, że pociągi ŁKA powinny mieć zapewnione pierwszeństwo przed ŁKA w tym konkretnym przypadku.

Jednocześnie Prezes UTK wskazuje, że w przypadku gdy mechanizmy określone w § 7 ust. 7 rozporządzenia w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej nie rozwiązałyby potencjalnego konfliktu, w związku z trasowaniem pociągów, wówczas zarządca infrastruktury ma obowiązek zastosować rozwiązania przewidziane w § 7 ust. 8 rozporządzenia w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej. Zgodnie ze wskazanym powyżej przepisem: *W przypadku kolizji tras pociągów zarządca zapewnia możliwie najlepszą realizację zgłoszonych potrzeb w drodze konsultacji z aplikantami, które obejmują:*

- 1) *przekazanie aplikantom informacji, w postaci papierowej lub elektronicznej, o wystąpieniu kolizji tras pociągów, niezwłocznie po jej ujawnieniu, wraz z:*
 - a) *niezbędną informacją dotyczącą wnioskowanych tras kolizyjnych, bez ujawniania tożsamości pozostałych aplikantów, chyba że zainteresowani aplikanci wyrażą zgodę na takie ujawnienie,*
 - b) *propozycją zarządcy rozwiązania sytuacji kolizyjnej, z uwzględnieniem pierwszeństwa w przydzielaniu tras pociągów powodujących kolizję, w tym propozycji tras alternatywnych lub wariantowych, o ile są możliwe,*
 - c) *informacją na temat kryteriów uwzględnianych w ramach procesu przydzielania tras pociągów oraz wskazaniem wniosków o przydzielenie tras pociągów równorzędnych pod względem pierwszeństwa w przydzielaniu zdolności przepustowej,*
 - d) *informacją o trasach pociągów wstępnie opracowanych dla pozostałych aplikantów na odcinku, na którym występuje kolizja tras, bez ujawniania tożsamości pozostałych aplikantów, chyba że zainteresowani aplikanci wyrażą zgodę na takie ujawnienie;*
- 2) *akceptację ze strony aplikanta propozycji bądź zgłoszenie uwag i przedstawienie przez aplikanta możliwych ustępstw w zakresie złożonych wniosków, przy czym brak odpowiedzi aplikanta w terminie 5 dni roboczych od dnia otrzymania informacji od zarządcy jest równoznaczny z akceptacją przedstawionej propozycji.*

Jednocześnie Prezes UTK wskazuje, że ŁKA w zgłoszonym wniosku o badanie równowagi ekonomicznej nie wskazała, że w związku z uruchomieniem nowych przewozów Przewoźnika niezbędne będzie np. zrezygnowanie z części istniejących połączeń lub ograniczenie liczby kursów z uwagi na ich nierentowność, co mogłoby w sposób inny niż nieistotny wpłynąć na obowiązującą umowę o świadczenie usług publicznych.

ŁKA, przedstawiając dowody oraz informacje, zgodnie z wymogami art. 11 ust. 1 lit. d, e rozporządzenia 869/2014 (pismo ŁKA z 27 czerwca 2018 r., znak: ZZP1c-1541/2018, stanowiące załącznik do wniosku o badanie równowagi ekonomicznej) podniosła, że szacunkowa wartość utraconych przychodów w latach 2020-2024 wynosi ~~...~~. Jednocześnie należy wskazać, że zgodnie z treścią obowiązującej umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie pasażerskich przewozów kolejowych, zawartej pomiędzy województwem łódzkim a ŁKA, a następnie zmienionej aneksem nr 11 z 14 września 2018 r., przewiduje się wypłatę operatorowi realizującemu przewozy rekompensaty w wysokości ~~...~~.

Podkreślić w tym miejscu należy, że stosownie do zmian wprowadzonych aneksem nr 11 do umowy nr 21/2015/IFIV z dnia 31 grudnia 2015 r., zawartym 14 września 2018 r., *Roczna Rekompensata Pieniężna, stanowiąca Załącznik nr 10a i Załącznik 10b sporządzana w oparciu o analizę rzeczowo-finansową uwzględniającą realizację Projektu, określa w szczególności:*

~~...~~

Zgodnie z postanowieniami ww. umowy pomiędzy ŁKA a województwem łódzkim *Rekompensata Pieniężna jest obliczana zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie oraz przepisami Rozporządzenia 1370 oraz Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*. Jednocześnie w umowie zawarto postanowienie, którego treść stanowi że elementami niezbędnymi do wyliczenia wysokości Rekompensaty Pieniężnej są:

~~...~~

Szczegółowe regulacje dotyczące rekompensaty zostały zawarte w załączniku nr 8 do umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2028 r. pt.: *Zasady wyliczania Rekompensaty Pieniężnej*.

Powyższe pozwala zatem stwierdzić, że faktycznie zrealizowana wielkość pracy eksploatacyjnej odnosi bezpośredni skutek na wysokość wypłacanej operatorowi [ŁKA] kwoty rekompensaty.

Prezes UTK ustalił, że w wyniku uruchomienia przez Przewozy Regionalne nowego połączenia wakacyjnego na trasie Łódź Kaliska – Gdynia Główna i w relacji powrotnej, w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r. spodziewane jest obniżenie przychodów z przewozów realizowanych przez ŁKA na podstawie umowy. Jednak w ocenie Prezesa UTK spadek przychodów, o którym mowa powyżej, będzie miał charakter nieistotny dla stron umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego, realizowanego przez ŁKA. Uwzględniając dane przedstawione przez ŁKA, dotyczące szacowanego spadku przychodów z tytułu realizacji umowy, należałoby dojść do wniosku, że przy założeniu, że całkowita wysokość rekompensaty wypłaconej ww. przewoźnikowi z tytułu realizacji umowy ma charakter

stały (niezmienny), wówczas mimo uruchomienia nowego połączenia Przewozów Regionalnych, ŁKA uzyskalaby blisko 99,99 % wartości obecnie ustalonej wielkości rekompensaty całkowitej.

Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury z 22 maja 2018 r. o braku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej.

Ministerstwo Infrastruktury 24 maja 2018 r. przekazało, za pośrednictwem platformy ePUAP, stanowisko z 22 maja 2018 r. (znak: DTK.VI.4602.40.2018.AS.2) informujące o zasadności złożenia wniosków o badanie równowagi ekonomicznej, wyłącznie wobec 4, tj. Katowice – Gdynia Główna, Łódź Kaliska – Kraków Główny, Kraków Główny – Przemyśl Główny oraz Lublin Terespol, spośród 12 projektowanych przez Przewozy Regionalne nowych połączeń pasażerskich o charakterze komercyjnym.

Ministerstwo Infrastruktury wyraziło opinię, zgodnie z którą nie istnieje konieczność wnioskowania o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowanym przez Przewoźnika nowym połączeniem kolejowym na trasie Łódź Kaliska – Gdynia Główna i w relacji powrotnej.

Stanowisko PKP Intercity z 29 maja 2018 r. o braku wniosku badanie równowagi ekonomicznej.

29 maja 2018 r. PKP Intercity, za pośrednictwem platformy ePUAP, przekazało pismo z 29 maja 2018 r. (znak: BBZ8-073-87/2018). Zgodnie z przekazanym stanowiskiem: *PKP Intercity jako podmiot uprawniony nie będzie występować z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej stosownie do art. 4 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich.*

Stanowisko Marszałka Województwa Mazowieckiego z 29 maja 2018 r. o braku wniosku badanie równowagi ekonomicznej.

Marszałek Województwa Mazowieckiego w piśmie z 29 maja 2018 r. (znak: NI-IT-I.8060.37.2018.DA) poinformował, że w związku z toczącymi się przed Prezesem UTK postępowaniami administracyjnymi w sprawie przyznania Przewozom Regionalnym otwartego dostępu na trasach kolejowych:

1. Częstochowa – Katowice,
2. Katowice – Gdynia Główna,
3. Łódź Kaliska – Kraków Główny,
4. Kraków Główny – Zator (Przeciszów),
5. Katowice – Zator (Spytkowice),
6. Kraków Główny – Przemyśl Główny,
7. Wieliczka Rynek Kopalnia – Kraków Główny – Kraków Lotnisko,
8. Lublin – Terespol,
9. Łódź Kaliska – Gdynia Główna,
10. Przemyśl Główny – Lublin,
11. Sandomierz – Wrocław Główny,

Organizator publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa mazowieckiego nie wnosi uwag do niniejszego postępowania administracyjnego.

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

Mając powyższe na względzie, Prezes UTK dokonał analizy wykorzystania połączeń kolejowych w województwach, przez które przebiega wnioskowana trasa (tj. województwa łódzkie, wielkopolskie, kujawsko-pomorskie, pomorskie). Porównanie gęstości linii kolejowych oraz wskaźnika wykorzystania połączeń kolejowych w poszczególnych województwach wskazuje, że przy gęstości linii na poziomie 6,6 km/100 km² powierzchni w województwie pomorskim, wskaźnik wykorzystania kolei wynosi 23,3, tj. średnio 23,3 mieszkańca województwa na 100 mieszkańców korzysta z kolei. W 2016 r. w województwie pomorskim odprawiono 53,7 mln pasażerów, z czego 94% stanowiły podróże w relacjach regionalnych i aglomeracyjnych. W przypadku województwa kujawsko-pomorskiego wskazać należy,

że wykorzystanie kolei przez statystycznego mieszkańca wynosiło 3,8 przejazdów. Na przestrzeni lat 2012 - 2016 wskaźnik ten spadł o 3,4%. Analizując natomiast liczbę pasażerów w województwie kujawsko-pomorskim, to w 2016 r. wyniosła ona 7,8 mln, z czego 80% to pasażerowie korzystający z przewozów regionalnych i aglomeracyjnych (średnia dla Polski to 86%). Jeżeli chodzi o województwo wielkopolskie, to charakteryzuje się ono stosunkowo wysokim poziomem wykorzystania kolei przez statystycznego mieszkańca, bowiem wynosi 8,2 przejazdów na rok. Łącznie w województwie wielkopolskim w 2016 r. przewieziono 28,5 mln pasażerów, z czego 86% stanowili pasażerowie, których podróże miały charakter aglomeracyjny i regionalny. W przypadku województwa łódzkiego należy wskazać, że plasuje się ono na 9. pozycji pod kątem wskaźnika wykorzystania kolei wśród 16 województw. Wynosi on 3,9 przejazdu na mieszkańca i kształtuje się poniżej średniej dla Polski. Poziom tego wskaźnika spadł w latach 2012 - 2016 o 9,3%. Łącznie w 2016 r. odprawiono 9,7 mln pasażerów, z czego 35% stanowili podróżujący w relacjach dalekobieżnych. Wynika to z faktu, że mieszkańcy korzystający z największych stacji kolejowych w regionie, tj. Skierniewic i Łodzi Kaliskiej, podróżują regularnie pociągami dalekobieżnymi w sposób właściwy dla kolei regionalnych, głównie podczas codziennych dojazdów do pracy w Warszawie (źródło: opracowanie Prezesa UTK – *Koleje pasażerskie w województwach - dynamika zmian*, Warszawa kwiecień 2017 r., dostępne pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/12887,Koleje-pasazerskie-w-wojewodztwach-dynamika-zmian.html>).

Wskazać w tym miejscu należy, że wśród większości poddanych analizie województw stosunkowo mały odsetek stanowią przejazdy o charakterze dalekobieżnym. Większość ruchu pasażerskiego, realizowanego transportem kolejowym, to przejazdy aglomeracyjne lub regionalne. Zwiększenie liczby połączeń o charakterze dalekobieżnym, np. poprzez uruchomienie nowego połączenia kolejowego, powinno odnieść pozytywny efekt dla potencjalnego podróżnego.

Mając powyższe na względzie Prezes UTK wziął pod uwagę ocenę istniejącej oferty przewozowej w stosunku do zapotrzebowania podróżnych na przedmiotowej trasie. Połączenia, których dotyczy niniejsza decyzja, planowane są w atrakcyjnych godzinach, w szczególności projektowany przejazd ze stacji początkowej Łódź Kaliska. Obecna oferta przewozowa, zarówno przewoźników realizujących połączenia na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, jak i komercyjnych, nie obejmuje bezpośrednich połączeń relacji Łódź Kaliska – Gdynia Główna i Gdynia Główna – Łódź Kaliska, tak jak określono to we wniosku Przewozów Regionalnych.

Ocenić poddane zostało także znaczenie dla pasażerskiego ruchu kolejowego stacji Łódź Kaliska, która stanowi jedną ze stacji o największej liczbie pasażerów wsiadających i wysiadających z pociągów, zlokalizowaną w województwie łódzkim. Zgodnie z danymi zebranymi przez Prezesa UTK od przewoźników (źródło: opracowanie Prezesa UTK – *Dobowa wymiana pasażerska na stacjach kolejowych w Polsce w 2017 r.*, dostępne pod adresem: <https://www.utk.gov.pl/pl/aktualnosci/14537,Najwieksze-i-najmniejsze-stacje-w-Polsce.html>), na stacji Łódź Kaliska wsiada i wysiada z pociągów blisko 6 100 pasażerów w dobie, z czego zdecydowaną większość stanowią podróżni korzystający z połączeń lokalnych. Natomiast w przypadku Gdyni Główny, gdzie na ponad 30 800 pasażerów wsiadających i wysiadających z pociągów w ciągu doby, jedynie stosunkowo niewielka część przypada na przewoźników realizujących połączenia międzywojewódzkie. Sytuacja taka ma miejsce także w przypadku Tczewa, gdzie na blisko 7 000 podróżnych wysiadających i wsiadających z pociągów w ciągu doby, także zasadniczy potok podróżnych przypada na przewoźników realizujących połączenia regionalne. Analiza przeprowadzona przez Prezesa UTK wykazała, że udział przewozów dalekobieżnych w przewozach kolejowych ogółem w województwie pomorskim wynosi zaledwie 6%. Pozostałe 94% przewozów przypada na połączenia regionalne i aglomeracyjne realizowane przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni i Przewozy Regionalne. W przypadku województwa łódzkiego 35% realizowanych przewozów ma charakter przejazdów dalekobieżnych. Dane te świadczą o występującej potrzebie i potencjale do rozwoju międzywojewódzkiego ruchu przewozowego w województwie pomorskim, a także dalszego zwiększania znaczenia połączeń dalekobieżnych w województwie łódzkim, w tym na trasie będącej przedmiotem niniejszej decyzji. Tym samym uruchomienie nowego połączenia międzywojewódzkiego wnioskowanego przez Przewozy Regionalne przyczyni się do wzrostu wykorzystania wyżej wymienionych węzłów przesiadkowych w województwie pomorskim oraz łódzkim dla ruchu ponadregionalnego. Uruchomienie dodatkowych pociągów zapewniających bezpośrednie połączenie Łodzi Kaliskiej z Gdynią Główną, bez konieczności przesiadania się na inny pociąg lub środek transportowy, stanowić będzie istotny element poprawy obecnej oferty przewozowej. W rezultacie spodziewany jest wzrost zainteresowania podróżnych transportem kolejowym w regionach, przez które przebiega trasa wnioskowanego połączenia.

Nowe połączenie Przewoźnika nie jest zatem ukierunkowane na odbieranie potencjalnych klientów przewoźnikom kolejowym [ŁKA, oferującej w głównej mierze przewozy o charakterze miejskim, podmiejskim i wojewódzkim] realizującym przejazdy na podstawie obowiązujących kontraktów służby publicznej. Projektowane nowe połączenie Przewozów Regionalnych oferować ma bezpośrednie przejazdy dalekobieżne, zapewniające potencjalnym podróżnym możliwość odbycia przejazdu np. między stacją początkową a końcową, bez konieczności poszukiwania skomunikowania z innym transportem [np. kolejowym czy autobusowym]. Z punktu widzenia potencjalnego pasażera wprowadzenie nowego połączenia komercyjnego pomiędzy Łodzią a Gdynią należy ocenić jako rozwiązanie pozytywne, którego

spodziewanym skutkiem będzie wzrost liczby osób podróżujących koleją. Jednocześnie oczekuje się, że uruchomienie połączenia Przewozów Regionalnych nie spowoduje ujemnych następstw dla połączeń realizowanych w ramach służby publicznej. Projektowane połączenie Przewoźnika będzie zatem miało charakter uzupełniający, a nie konkurencyjny, wobec dotychczasowej oferty przewozów pasażerskich.

Mając na względzie powyższe, w tym warunki dostępu do infrastruktury kolejowej określone w sentencji niniejszej decyzji, w wyniku badania wykonanego na wniosek złożony przez ŁKA, Prezes UTK stwierdził, że w związku z uruchomieniem połączeń objętych wnioskiem Przewozów Regionalnych nie wystąpi inny niż nieistotny spadek przychodów operatora realizującego przejazdy kolejowe na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. Wobec tego, w świetle art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK był zobowiązany do wydania rozstrzygnięcia jak w sentencji niniejszej decyzji.

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.*

Przepis art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym obliguje Prezesa UTK do określenia w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, warunków oraz zakresu wykorzystywania dostępu do infrastruktury kolejowej. W związku z powyższym Prezes UTK wprowadził w sentencji klauzule regulujące, na jakich warunkach i w jaki sposób Przewoźnik będzie mógł korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie niniejszej decyzji.

W niniejszej sprawie Prezes UTK zwrócił uwagę na problemy generowane przez duże natężenie prac modernizacyjnych i remontowych na sieci kolejowej w Polsce. Po przeanalizowaniu otrzymywanych skarg pasażerskich oraz informacji z rynku, Prezes UTK uznał, że konieczne jest zapewnienie, aby kursowanie pociągów planowanych przez Przewozy Regionalne nie prowadziło do nieuruchamiania przewozów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju. Dlatego w pkt 3 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 interesu społeczno-gospodarczego kraju. Należy wskazać, że w rozumieniu niniejszej decyzji pociągi takie to przede wszystkim te, które zapewniają sprawne funkcjonowanie podstawowych obszarów istotnych dla społeczeństwa. Do tego typu połączeń należy zaliczyć m.in.: pociągi dowożące podróżnych do pracy i szkół, a następnie odwożące pasażerów do domu, lecz także dostarczające towary krytyczne dla ludności i gospodarki kraju, jak np. dowóz węgla do elektrociepłowni, 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: Łódź Kaliska – Gdynia Główna – Łódź Kaliska, na okres od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r. (okres wykonywania przewozów od 1 lipca do 31 sierpnia danego roku) dla 1 pary pociągów w dobie, na warunkach wskazanych w złożonym wniosku.

Ponadto, na podstawie art. 29c ust. 5 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK jest zobowiązany do określenia w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu warunków i zakresu wykorzystywania dostępu do infrastruktury usługowej.

Mając na względzie zgromadzony materiał dowodowy i przeprowadzone badania równowagi ekonomicznej, Prezes UTK określił, zgodnie z żądaniem Przewoźnika, że pociągi Przewozów Regionalnych mogą zatrzymywać się na następujących stacjach: Łódź Kaliska, Pabianice, Kolumna, Łask, Szadek, Poddębice, Dąbie, Babiak, Inowrocław, Bydgoszcz Główna, Laskowice Pomorskie, Pępulin, Tczew, Pruszcz Gdański, Gdańsk Główny, Sopot oraz Gdynia Główna.

Jednak mając na uwadze, że organizator publicznego transportu zbiorowego może wykazać zainteresowanie wprowadzeniem dodatkowych stacji zatrzymania na trasie wnioskowanej przez Przewoźnika 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 niniejszej decyzji właściwego zastrzeżenia.

Ponadto, Prezes UTK mając na względzie trwające na sieci zarządcy prace modernizacyjne oraz biorąc pod uwagę to, że 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 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewozów Regionalnych.

Wydając niniejszą decyzję, Prezes UTK wziął pod uwagę również zapisy rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Załącznik do obwieszczenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 marca 2018 r., Dz. U. poz. 874, w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego ww. rozporządzenia). Na stronie 78 tego dokumentu zostało określone, że: *Na rynku kolejowych przewozów pasażerskich będą w dalszym ciągu funkcjonowały dwie formy usług przewozowych: uruchamianych w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych oraz na własne ryzyko przewoźników (usługi komercyjne). Jednak w większości przypadków międzywojewódzkie przewozy komercyjne, prowadzone w ramach otwartego dostępu do rynku, oraz międzynarodowe połączenia pasażerskie, których uruchomienie reguluje rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) Nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. U. UE Nr L 2 39/1 z 12 sierpnia 2014 r.), nadal będą stanowiły jedynie uzupełnienie wobec bazowej oferty Ministra.*

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.*

Biorąc pod uwagę powyższe, Prezes UTK postanowił przyznać Przewozom Regionalnym otwarty dostęp, o którym mowa we wniosku, wskazując jednocześnie w sentencji decyzji, że połączenia uruchamiane przez Przewoźnika na podstawie niniejszej decyzji powinny stanowić uzupełnienie oferty przewozowej realizowanej na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Konsekwencją tego zapisu jest wskazany w sentencji decyzji warunek, zgodnie z którym połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji mają stanowić uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województwa łódzkiego organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Przewozy Regionalne będą realizowały przewozy 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 Przewozów Regionalnych na okres od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 i 2024/2025 (okres wykonywania przewozów od 1 lipca do 31 sierpnia danego roku).

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.*

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

Oplata:

Od niniejszej decyzji należna opłata skarbową wynosi 10 zł (słownie: dziesięć złotych), zgodnie z cz. I pkt 53 Załącznika do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r. poz. 1044).

Strona przedstawiła, przy piśmie z 27 czerwca 2018 r. (znak: PBH1c-070-021/18), dowód przelewu bankowego kwoty 10 złotych na rachunek Urząd m.st. Warszawy Urząd Dzielnicy Ochota.

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

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. 1360), 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).

Oplata 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, 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: Planowany rozkład jazdy pociągów na trasie Łódź Kaliska – Gdynia Główna – Łódź Kaliska

Rozkład jazdy Łódź Kaliska - Gdynia Główna - Łódź Kaliska								
Nr pociągu					Nr pociągu			
Nazwa pociągu			LAZUR		Nazwa pociągu			LAZUR
Termin kursowania		Odległości pomiędzy stacjami Łódź Kaliska - Gdynia	1.VII - 31.VIII		Termin kursowania		Odległości pomiędzy stacjami Gdynia - Łódź Kaliska	1.VII - 31.VIII
Łódź Kaliska	o	0,000	6.00		Gdynia Gł.	o	0,000	13.00
Pabianice	o	14,535	6.14		Sopot	o	9,331	13.10
Kolumna	o	10,374	6.27		Gdańsk Gł.	o	11,661	13.22
Łask	o	5,985	6.34		Pruszcz Gdański	o	11,000	13.31
Szadek	o	17,059	6.52		Tczew	o	20,874	13.43
Poddębice	o	23,577	7.10		Pelplin	o	20,541	14.02
Dąbie	o	26,275	7.28		Laskowice Pom.	o	55,067	14.30
Babiak	o	31,188	7.48		Bydgoszcz Gł.	o	52,242	14.59
Inowrocław	o	64,257	8.31		Inowrocław	o	45,374	15.29
Bydgoszcz Gł.	o	45,374	9.01		Babiak	o	64,257	16.12
Laskowice Pom.	o	52,242	9.30		Dąbie	o	31,188	16.32
Pelplin	o	55,067	9.58		Poddębice	o	26,275	16.50
Tczew	o	20,541	10.17		Szadek	o	23,577	17.08
Pruszcz Gdański	o	20,874	10.29		Łask	o	17,059	17.26
Gdańsk Gł.	o	11,000	10.38		Kolumna	o	5,985	17.33
Sopot	o	11,661	10.50		Pabianice	o	10,374	17.46
Gdynia Gł.	p	9,331	11.00		Łódź Kaliska	o	14,535	18.00