



DZIENNIK URZĘDOWY

PREZESA

URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 27 marca 2019 r.

Poz. 2

DECYZJA NR DPP-WOPN.717.6.2018.PL
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 15 marca 2019 r.

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

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 ze zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku „Przewozów Regionalnych” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwanej 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 Katowice – Gdynia Główna – Katowice na okres od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r. (okres wykonywania przewozów od 1 lipca do 31 sierpnia danego roku),

PRZYZNAJĘ

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

realizowany liniami kolejowymi nr 9, 131, 137 oraz 202 na okres od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r. (okres wykonywania przewozów od 1 lipca do 31 sierpnia danego roku), tj. na roczne rozkłady jazdy 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023, 2023/2024 oraz 2024/2025, z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie Przewozy Regionalne mogą uruchomić 1 parę pociągów na dobę, od poniedziałku do niedzieli, 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 śląskiego, łódzkiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego oraz pomorskiego, organizowanej przez właściwych organizatorów 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 nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju.
4. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Katowice, Chorzów Miasto, Bytom, Tarnowskie Góry, Działoszyn, Chorzew Siemkowice, Rusiec Łódzki, Chociw Łaski, Kozuby, Zduńska Wola Karsznice, Zduńska Wola, 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 Katowice – Gdynia Główna – Katowice 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 o ograniczonej możliwości poruszania się, natomiast w pojazdach typu EN57 FPS 9 miejsc dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz 2 miejsca dla wózków.

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), zwany dalej „wnioskiem Przewozów Regionalnych”, następnie poprawiony pismem z 12 kwietnia 2018 r. (znak: PBH1c-070-013/18), o przyznanie otwartego dostępu na trasie Katowice – Gdynia Główna – Katowice 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: DPPWOPN.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 Katowice – Gdynia Główna – Katowice na okres od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r. (okres wykonywania przewozów od 1 lipca do 31 sierpnia danego roku). 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 Wniosku Przewozów Regionalnych o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie.

W piśmie z 13 czerwca 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2018.3.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 Katowice – Gdynia Główna – Katowice 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 Przewoźnika 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, informujących 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 24 maja 2018 r., wysłanym za pośrednictwem platformy ePUAP, Ministerstwo Infrastruktury przekazało stanowisko z 22 maja 2018 r. (znak: DTK.VI.4602.40.2018.AS.2), wraz z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej m.in. w związku z projektowanym przez Przewozy Regionalne nowym połączeniem komercyjnym na trasie Katowice – Gdynia Główna – Katowice 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).

W piśmie z 28 maja 2018 r. „Koleje Śląskie” sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach, zwana dalej „Kolejami Śląskimi” lub „Operatorem”, złożyły wnioski o badanie równowagi ekonomicznej m.in. w związku z projektowanym przez Przewozy Regionalne nowym połączeniem komercyjnym na trasie Katowice – Gdynia Główna – Katowice 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).

Pismem z 29 maja 2018 r. (znak: BBZ8–073–87/2018), „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „PKP Intercity”, przedstawiła 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 Katowice – Gdynia Główna – Katowice 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).

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.

Pismem z 18 czerwca 2018 r. (znak: DPP–WOPN.717.3.2018.10.PL), Prezes UTK wezwał Koleje Śląskie do uzupełnienia braków przekazanego wniosku o badanie równowagi ekonomicznej.

Pismem z 6 lipca 2018 r., Koleje Śląskie przekazały wniosek o badanie równowagi ekonomicznej dotyczący m.in. trasy Katowice – Gdynia Główna – Katowice, planowanej do wykorzystania przez Przewozy Regionalne w ramach przewozów komercyjnych w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r.

Pismem z 27 lipca 2018 r. (znak: DPP–WOPN.717.3.2018.12.AnK) Prezes UTK ponownie wezwał Koleje Śląskie do uzupełnienia braków przekazanego wniosku o badanie równowagi ekonomicznej.

We wniosku z 16 sierpnia 2018 r., przekazanym do Prezesa UTK 17 sierpnia 2018 r., Koleje Śląskie przedstawiły uzupełnienie wniosku o badanie równowagi ekonomicznej.

Pismem z 15 grudnia 2018 r. (znak: DPP–WOPN.717.6.2018.7.PL) Prezes UTK zawiadomił Przewozy Regionalne o uzupełnieniu materiału sprawy o:

1. pismo Ministerstwa Infrastruktury z 24 maja 2018 r., przekazujące stanowisko z 22 maja 2018 r. (znak: DTK.VI.4602.40.2018.AS.2), informujące o wniosku o badanie równowagi ekonomicznej m.in. w niniejszym postępowaniu administracyjnym,
2. pismo Marszałka Województwa Mazowieckiego z 29 maja 2018 r. (znak: NI–IT–I.8060.37.2018.DA), dot. pisma Prezesa UTK z dnia 7 maja 2018 r. (znak: DPP–WOPN.717.3.2018.3.AnK), informujące o braku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej m.in. w niniejszym postępowaniu administracyjnym,
3. pismo PKP Intercity z 29 maja 2018 r. (znak: BBZ8–073–87/2018), informujące o braku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej m.in. w niniejszym postępowaniu administracyjnym (wraz pełnomocnictwem do reprezentowania ww. przewoźnika kolejowego),
4. wezwanie Prezesa UTK z 18 czerwca 2018 r. (znak: DPP–WOPN.717.3.2018.10.PL), skierowane do Kolei Śląskich, wzywające do uzupełnienia braków we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej;
5. pismo Przewozów Regionalnych z 27 czerwca 2018 r. (znak: PBH1c–070–021/18), dot. wezwania Prezesa UTK z 13 czerwca 2018 r. (znak: DPP–WOPN.717.13.2018.2.PL);

6. ponowne wezwanie Prezesa UTK z 27 lipca 2018 r. (znak: DPP–WOPN.717.3.2018.12.AnK), skierowane do Kolei Śląskich, wzywające do uzupełnienia braków we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej;
7. pismo Przewozów Regionalnych z 8 listopada 2018 r. (znak: PBZ–073–020/2018), informujące o zmianie siedziby ww. przewoźnika kolejowego;
8. informację odpowiadającą odpisowi aktualnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, dotyczącą 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;
9. pismo Prezesa UTK z 15 grudnia 2018 r. (znak: DPP–WOPN.717.3.2018.16.PL), do Kolei Śląskich, w sprawie przedstawienia stanowiska w przedmiocie informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa w złożonym wniosku o badanie równowagi ekonomicznej z 28 maja 2018 r. (uzupełnionego pismami z 6 lipca 2018 r. oraz 16 sierpnia 2018 r.) oraz umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie województwa śląskiego w okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2025 r. (przedłużonej do 31 grudnia 2030 r.), zawartej 15 grudnia 2015 r. pomiędzy Kolejami Śląskimi a województwem śląskim wraz z aneksami.

Pismem z 15 stycznia 2019 r. (znak: DPP–WOPN.717.6.2018.8.PL), Prezes UTK zawiadomił Przewozy Regionalne o włączeniu w poczet materiału dowodowego:

1. wniosku Ministra Infrastruktury z 22 maja 2018 r. o badanie równowagi ekonomicznej na trasie krajowej Katowice – Gdynia Główna – Katowice, wnioskowanej przez Przewozy Regionalne wraz z załącznikiem [tajemnica przedsiębiorstwa];
2. umowy ramowej z 25 lutego 2011 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich, zawartą pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP Intercity, wraz z aneksami nr 1 – 9 [tajemnica przedsiębiorstwa];
3. pisma PKP Intercity z 5 maja 2016 r. (znak: BBZ8–073/166/2016), informującym o zakresie i zasadności klauzuli „Tajemnica przedsiębiorstwa” w umowie o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich;
4. wniosku Kolei Śląskich, z 28 maja 2018 r., przekazanym za pośrednictwem poczty elektronicznej, o badanie równowagi ekonomicznej m.in. w związku z niniejszym postępowaniem administracyjnym;
5. uzupełnionego wniosku Kolei Śląskich z 6 lipca 2018 r. o badanie równowagi ekonomicznej w niniejszym postępowaniu [tajemnica przedsiębiorstwa];
6. uzupełnionego wniosku Kolei Śląskich z 16 sierpnia 2018 r. o badanie równowagi ekonomicznej w niniejszym postępowaniu [tajemnica przedsiębiorstwa];
7. umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie województwa śląskiego w okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2025 r. (przedłużono do 31 grudnia 2030 r.), zawartej 15 grudnia 2015 r. pomiędzy Kolejami Śląskimi a województwem śląskim wraz z aneksami [tajemnica przedsiębiorstwa];
8. pisma Kolei Śląskich z 27 grudnia 2018 r. (znak: KS.NZ.1963/12/2018), w sprawie informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa zawartych w ww. dokumentach.

W związku z występowaniem w zgromadzonym materiale dowodowym informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa, Prezes UTK postanowieniami z 15 stycznia 2019 r. (znak: DPP–WOPN.717.6.2018.9.PL oraz DPP–WOPN.717.6.2018.10.PL), ograniczył Przewozom Regionalnym prawo wglądu do tych informacji.

Pismem z 13 lutego 2019 r. (znak: DPP–WOPN.717.6.2018.11.PL), Prezes UTK zawiadomił Przewozy Regionalne o włączeniu w poczet materiału dowodowego planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa śląskiego, uchwalonego 31 sierpnia 2015 r. uchwałą sejmiku województwa śląskiego nr V/11/9/2015 r., opublikowanego w biuletynie informacji publicznej samorządu województwa śląskiego.

Przewoźnik, po uprzednim poinformowaniu przez Prezesa UTK o zebraniu całości materiału dowodowego oraz prawie do przedstawienia stanowiska w sprawie, 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.*

26 marca 2018 r. do Prezesa UTK wpłynął wniosek Przewozów Regionalnych z 22 marca 2018 r., złożony przy piśmie z 22 marca 2018 r. (znak: PBH1-070-8/2018), następnie poprawiony pismem z 12 kwietnia 2018 r. (znak: PBH1c-070-013/18), o przyznanie otwartego dostępu na trasie Katowice – Gdynia Główna – Katowice 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 Nr 239, 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 przyznanie 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, opublikował informacje 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 to 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:

- a) w wyniku przeprowadzonego badania określi, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, albo
- b) 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:

- a) braku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, albo
- b) 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, wpłynęły wnioski o badanie równowagi ekonomicznej, Prezes UTK zobowiązany był ustalić w pierwszej kolejności to, czy przekazane przez Ministra Infrastruktury oraz Koleje Śląskie wnioski o badanie równowagi ekonomicznej spełniają wymogi określone w art. 11 ust. 1 rozporządzenia 869/2014. Dopiero w przypadku, gdy zostaną spełnione wymogi określone w ww. przepisie, Prezes UTK przeprowadza badanie czy projektowane nowe połączenie nie zagrazi równowadze ekonomicznej obowiązującej umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu osób koleją.

Zgodnie z przedłożonym wnioskiem Przewoźnika, Przewozy Regionalne planują uruchomienie przewozów na trasie Katowice – Gdynia Główna – Katowice na okres od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r. (okres wykonywania przewozów od 1 lipca do 31 sierpnia danego roku), tj. w rocznych rozkładach jazdy 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023, 2023/2024 oraz 2024/2025. Przewoźnik zamierza realizować przewozy dedykowane ~~☒--☒~~¹.

Przewozy Regionalne planują dystrybuować bilety za pośrednictwem następujących kanałów sprzedaży:

- a) kas biletowych własnych;
- b) kas biletowych, prowadzonych przez innych przewoźników;
- c) kas biletowych agencyjnych, zlokalizowanych na dworcach;
- d) w pociągu, za pośrednictwem terminali mobilnych;
- e) Internetu;
- f) automatów biletowych;
- g) sprzedaży za pośrednictwem telefonów komórkowych.

Przewoźnik szacuje, że rocznie, począwszy od 2020 r., przewiezie blisko ~~☒--☒~~ pasażerów. Sumarycznie zatem przewidywane jest świadczenie usług przewozu na rzecz około ~~☒--☒~~ pasażerów w całym okresie, na jaki ma zostać przyznana decyzja w sprawie otwartego dostępu.

Przewozy Regionalne przewidują wykonywanie projektowanych przejazdów na trasie Katowice – Gdynia Główna – Katowice przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, pojazdami kolejowymi typu EN57 ALd oraz EN57 FPS.

W pojazdach typu EN57 ALd Przewoźnik deklaruje zapewnienie co najmniej 15 miejsc dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, natomiast w pojazdach typu EN57 FPS 9 miejsc dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej oraz 2 miejsca dla wózków.

Na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego Prezes UTK przeanalizował otrzymane pisma, zawierające stanowiska podmiotów uprawnionych do wystąpienia z wnioskiem o badanie równowagi ekonomicznej w związku z projektowanym przez Przewozy Regionalne nowym pasażerskim połączeniem kolejowym na trasie krajowej.

Stanowisko Ministra Infrastruktury z 22 maja 2018 r. oraz wniosek o badanie równowagi ekonomicznej z 24 maja 2018 r.

Minister Infrastruktury złożył wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej jako organizator publicznego transportu kolejowego w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, w tym na linii komunikacyjnej Katowice – Gdynia Główna.

We wniosku wskazano, że: *W ocenie Ministra Infrastruktury istnieje ryzyko, że oferowane przez Przewoźnika nowe połączenie kolejowe odbierze znaczną część klientów korzystających z dotychczasowych przewozów uruchamianych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, co negatywnie wpłynie na rentowność przedmiotowej umowy. W dalszej części wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, Minister Infrastruktury poinformował że, w jego opinii opisana wyżej sytuacja zagraża równowadze ekonomicznej operatora świadczącego dotychczas usługi publiczne we wnioskowanej relacji oraz może doprowadzić do zakłócenia bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczeństwa tego operatora. Z załączonych wyliczeń wynika, że proponowane nowe połączenie spowoduje spadek przychodów pociągu Hutnik kursującego w ramach umowy o świadczenie usług publicznych o 9% w jednym roku. Szczegóły wyliczeń, na które powołał się Minister Infrastruktury, zostały przedstawione w załączniku nr 1 do tego wniosku pn. Analiza wpływu pociągów konkurencyjnych na deficyt generowany przez połączenia PSC na trasie Katowice – Gdynia Główna – Katowice w 2018 r.*

Analiza ekonomiczna Ministra Infrastruktury wykazała, że projektowane przez Przewozy Regionalne nowe połączenie pasażerskie będzie miało bezpośredni wpływ na przychody generowane przez pociąg *Hutnik*.

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

Zdaniem Ministra Infrastruktury spodziewana utrata przychodów przy pociągu konkurencyjnym wynosić będzie dla tego pociągu ~~zł~~ w ciągu całego okresu wykonywania nowych projektowanych przejazdów przez Przewozy Regionalne na trasie Katowice – Gdynia Główna – Katowice.

Analizując wniosek Ministra Infrastruktury, Prezes UTK stwierdził, że organizator ten posiada zawartą z PKP Intercity umowę ramową z 25 lutego 2011 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich, ważną do 25 lutego 2021 r., zwaną dalej „umową ramową”. Umowa ramowa, a także aneksy do niej, nie zawierają wykazu połączeń realizowanych przez operatora na jej podstawie. W umowie ramowej zawarto jedynie informacje przedstawiające konkretne odcinki (stacja początkowa, stacja końcowa), dla których jej sygnatariusze ustalili liczbę pociągów stałego kursowania, liczbę pociągów sezonowych, planowaną pracę eksploatacyjną oraz nadwyżkę/deficyt środków w związku z realizowaniem zadania. Pewne wskazówki dotyczące planowanego przejazdu pociągów, uruchamianych w oparciu o ww. umowę przewidziano w załączniku nr 5 do aneksu nr 9 umowy ramowej, zatytułowanym *Wytyczne do przygotowania Projektu Rozkładu Jazdy*. Wyżej wymieniony załącznik przewiduje sekcję pn. *Relacje pociągów*, zgodnie z którą: ~~zł~~, w ramach których dotychczas funkcjonował pociąg *Hutnik*.

W aneksie nr 9 do umowy ramowej przewidziano w planie finansowym kolumnę pn. *Nadwyżka/(Deficyt) w tys. PLN* m.in. na lata 2020 i 2021, zgodnie z którymi w 2020 r. spodziewana jest rekompensata na pokrycie kosztów związanych z uruchomieniem pociągów w wysokości ~~zł~~ a na rok 2021 (okres styczeń – luty, w związku z obowiązywaniem umowy) ~~zł~~. W aneksie nr 9 do umowy ramowej ustalono wysokość rekompensaty na rok 2020 na kwotę ~~zł~~ na rok 2021 (okres styczeń – luty w związku z obowiązywaniem umowy) ~~zł~~. W aneksie nr 9 do umowy ramowej nie określono wielkości spodziewanych przychodów z tytułu realizacji umowy w latach 2020 i 2021, w sposób jaki to zwykły określać umowy roczne na przewozy międzywojewódzkie.

Dla doprecyzowania postanowień umowy ramowej Minister Infrastruktury oraz PKP Intercity każdego roku zawierają umowę roczną na wykonywanie przewozów międzywojewódzkich, w ramach świadczenia usług o charakterze służby publicznej. Ww. strony nie zawarły umowy rocznej obejmującej okres planowanego rozpoczęcia wykonywania przewozów przez Przewozy Regionalne. Ostatnia obowiązująca umowa roczna na międzywojewódzkie przewozy pasażerskie, zawarta pomiędzy ww. stronami, obejmowała rok 2018. Obecnie natomiast trwają prace nad opracowaniem oraz podpisaniem umowy rocznej na rok 2019 (a docelowo również na kolejne lata), w celu konkretyzacji warunków realizowania przewozów w późniejszych okresach.

W dotychczas obowiązujących umowach, w tym przede wszystkim dla tej na przewozy międzywojewódzkie w roku 2018, zawierano szczegółowe informacje dotyczące finansów, tj. szacowanych kosztów, przychodów, rozsądnego zysku w związku zrealizowaniem przejazdów na podstawie obowiązującej umowy. Do umów rocznych na przewozy załączano również rozkład jazdy pociągów.

Mając na uwadze posiadane przez Prezesa UTK informacje, wynikające zarówno z umowy ramowej oraz wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, należy stwierdzić, że nie jest możliwe określenie wpływu uruchomienia nowego połączenia Przewozów Regionalnych, ze względu na brak umowy rocznej pokrywającej się z planowanym okresem wykonywania przez Przewoźnika nowych przewozów komercyjnych. Powyższe wynika z faktu, że ani umowa ramowa ani aneks nr 9 do niej nie określają wartości szacowanych przychodów z tytułu świadczenia przewozów międzywojewódzkich w latach 2020 i 2021 r. Prezes UTK nie jest zatem w stanie określić stopnia wpływu nowego połączenia Przewozów Regionalnych na umowę zawartą pomiędzy PKP Intercity a ministrem właściwym do spraw transportu, z uwagi na brak takiej umowy rocznej występującej w obrocie prawnym. Przedstawione przez Ministra Infrastruktury informacje we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej ukazują wpływ uruchomienia nowego połączenia Przewoźnika na przychody generowane przez pociąg *Hutnik*. Pociąg ten wykonywał przewozy w roku 2018 r., zgodnie z umową na przewozy międzywojewódzkie. Określony przez Ministra Infrastruktury wpływ na przychody generowane przez ww. pociągi należy porównać do wielkości szacowanych przychodów PKP Intercity z tytułu wykonywania umowy na przewozy międzywojewódzkie. Dopiero powyższe pozwala stwierdzić, czy funkcjonowanie nowego połączenia realizowanego przez Przewozy Regionalne w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r. (okres wykonywania przewozów od 1 lipca do 31 sierpnia danego roku), będzie miało nieistotny wpływ na obowiązującą umowę na przewozy międzywojewódzkie. Prezes UTK wskazuje w tym miejscu, że podmiot uprawniony powinien przedstawić informacje, które pozwoliłyby organowi regulacyjnemu ustalenie wpływu uruchomienia nowego połączenia komercyjnego na obowiązującą umowę o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym. Zdiagnozowany przez Ministra Infrastruktury spadek przychodów generowanych przez określony pociąg, w tym przypadku *Hutnik*, w sytuacji gdy nie obowiązują umowy roczne pokrywające się z planowanym przez Przewozy Regionalne okresem wykonywania przewozów, nie pozwala stwierdzić, że nowe połączenie Przewoźnika na trasie Katowice – Gdynia Główna – Katowice w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r. (okres wykonywania przewozów od 1 lipca do 31 sierpnia danego roku), spowoduje inny niż nieistotny spadek przychodów osiąganych na podstawie umowy na przewozy międzywojewódzkie. Minister Infrastruktury we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej wskazał, że przeprowadzona przez niego analiza dotyczy szacowanych przychodów osiąganych przez

pociąg realizujący przewozy w roku 2018. Na marginesie należy wskazać, że Minister Infrastruktury nie posiada również zawartej umowy rocznej na wykonywanie przez operatora przejazdów w ramach służby publicznej na okres planowanego realizowania nowej usługi przez Przewozy Regionalne. Z uwagi na fakt, iż w obrocie prawnym nie funkcjonuje odpowiednik umowy ramowej na przewozy międzywojewódzkie, brak umowy rocznej na dany okres uniemożliwia dokonanie jakichkolwiek analiz oraz szacunków.

Przypomnieć w tym miejscu należy, że stosownie do art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym: *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. Z tego względu wpływ uruchomienia projektowanego przez Przewozy Regionalne nowego połączenia kolejowego o charakterze komercyjnym należy odnosić oddzielnie do każdej umowy tj. umowy ramowej, umowy rocznej lub wieloletniej na przewozy międzywojewódzkie lub międzynarodowe, o ile takie występują w obrocie prawnym.*

Z uwagi na to, że Minister Infrastruktury oraz PKP Intercity, na okres pokrywający się z planowanym wykonywaniem przewozów kolejowych przez Przewozy Regionalne, posiadają zawartą wyłącznie umowę ramową (brak stosownych umów rocznych konkretyzujących założenia oraz postanowienia umowy ramowej) Minister Infrastruktury w istocie mógł wyłącznie wskazać na zagrożenie wprowadzenia na rynek nowej usługi Przewoźnika na obowiązującą umowę ramową, której konstrukcja w zakresie finansowania jest w szczególności sposób związana z corocznym procesem uchwalania tzw. ustawy budżetowej na dany rok kalendarzowy.

W dalszej kolejności uwagę Prezesa UTK zwraca okoliczność, że mimo braku obowiązywania umów rocznych na lata 2020 – 2024, Minister Infrastruktury przedstawił dane analityczne i kalkulacje finansowe wpływu uruchomienia nowego połączenia na przychody generowane przez konkretny pociąg (*Hutnik* relacji: Katowice – Gdynia Główna – Katowice). Informacje zawarte we wniosku Ministra Infrastruktury nie wskazywały umowy, na którą spodziewane jest wywarcie wpływu przez nową usługę Przewoźnika. Minister Infrastruktury określił jedynie wpływ uruchomienia nowego połączenia Przewozów Regionalnych na przychody generowane przez jeden konkretny pociąg, wykonujący międzywojewódzkie przewozy w historycznym, rocznym rozkładzie jazdy 2017/2018. Podnoszona przez Ministra Infrastruktury szacowana obniżka wartości osiągniętych przychodów nie dotyczy zatem całej umowy, a tylko konkretnego pociągu. Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK, działając w oparciu o regulację art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, stwierdził, że znajdujące się w jego posiadaniu informacje o charakterze finansowym, zarówno te w umowie ramowej oraz we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, pozwalają na dokonanie oceny wpływu nowego połączenia kolejowego wyłącznie w kontekście obowiązującej umowy ramowej. W tym celu Prezes UTK przanalizował przychody ujęte w umowie ramowej w poszczególnych latach, począwszy od 2011 r. a skończywszy na szacowanych wyliczeniach na lata 2020–2021 (do 2021 r. z uwagi na koniec obowiązywania umowy ramowej oraz brak umów rocznych). Po zsumowaniu tychże wartości, Prezes UTK porównał otrzymany wynik, ze wskazaną we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej przedstawionym przez Ministra Infrastruktury, zsumowaną roczną utratą przychodów generowanych przez pociąg *Hutnik*. Ostatecznie zatem należało zestawić ze sobą wielkości \approx -- \approx – wynik odpowiadający szacowanym przychodom generowanym w związku z realizowaniem umowy ramowej (na podstawie której strony co roku zawierają stosowne umowy konkretyzujące) z kwotą bliską \approx -- \approx – wynik szacowanej utraty przychodów przez PKP Intercity w całkowitym okresie realizowania przewozów przez Przewozy Regionalne. Zauważyć w tym miejscu należy, że obowiązująca umowa ramowa pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity przestanie obowiązywać na początku 2021 r. Planowane przez Przewozy Regionalne nowe usługi pasażerskie, Przewoźnik planuje wykonywać również w okresie wykraczającym poza obowiązywanie analizowanej w niniejszej sprawie umowy ramowej. Tym samym, w istocie Prezes UTK stwierdził, że dane przedstawione przez Ministra Infrastruktury we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej zasługują na uznanie tylko w okresie do lutego 2021 r. Tym samym finalny spodziewany wpływ na obowiązującą umowę ramową nowego połączenia komercyjnego Przewozów Regionalnych szacuje się na \approx -- \approx . W następstwie powyższego Prezes UTK ustalił, że projektowane nowe połączenie o charakterze komercyjnym Przewozów Regionalnych będzie miało nieistotny wpływ na obowiązującą umowę ramową. Ze względu na brak zawartych umów rocznych na przewozy międzywojewódzkie, Prezes UTK nie miał możliwości dokonania oceny takiego wpływu również na ww. umowę. Prezes UTK nie może zatem, bez obowiązujących umów rocznych na przewozy w latach 2020–2024 ocenić prawidłowości przedstawionych przez Ministra Infrastruktury wyliczeń na ww. umowy. Z tego też względu, Prezes UTK uprawniony był ocenić wyłącznie wpływ planowanego nowego połączenia Przewozów Regionalnych na obowiązującą umowę ramową. W rezultacie przeprowadzonej analizy, Prezes UTK ustalił że wpływ planowanego nowego połączenia Przewozów Regionalnych na szacowany przez Ministra Infrastruktury spadek przychodów z tytułu obowiązującej umowy ramowej będzie nieistotny.

Mając na uwadze powyższe, zdaniem Prezesa UTK przeprowadzone badanie równowagi ekonomicznej nie uzasadnia wydania Przewozom Regionalnym decyzji odmawiającej przyznania otwartego dostępu na trasie Katowice – Gdynia Główna – Katowice w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r. (okres wykonywania przewozów od 1 lipca do 31 sierpnia danego roku).

Stanowisko Kolei Śląskich oraz wniosek o badanie równowagi ekonomicznej z 28 maja 2018 r., uzupełniony pismami z 6 lipca 2018 r. oraz 16 sierpnia 2018 r.

Koleje Śląskie złożyły do Prezesa UTK wnioski o badanie równowagi ekonomicznej m.in. w związku z planowaną przez Przewozy Regionalne realizacją, w ramach otwartego dostępu, komercyjnych przewozów pasażerskich na trasie Katowice – Gdynia Główna – Gdynia w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r. (okres wykonywania przewozów od 1 lipca do 31 sierpnia danego roku).

Koleje Śląskie wskazały, że uruchomienie przez Przewozy Regionalne nowych przewozów, o których mowa powyżej może skutkować obniżeniem wpływów Kolei Śląskich z biletów, jako przychodów operatora realizującego umowy o świadczenie usług publicznych na rzecz organizatorów publicznego transportu zbiorowego spełniających kryteria ujęte w ww. piśmie (chodzi o Województwo Śląskie i Województwo Małopolskie).

W złożonym wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, Koleje Śląskie poinformowały, że pomiędzy Spółkami Koleje Śląskie a Przewozy Regionalne zawierana jest co roku Umowa o wzajemnym świadczeniu usług kolejowych. Jej zakres obejmuje usługi zawierania umów przewozu osób, zwierząt i rzeczy na rzecz przewoźnika Przewozy Regionalne i świadczona jest przy wykorzystaniu funkcjonującej sieci sprzedaży kas biletowych oraz posiadanych zasobów ludzkich. Przewozy Regionalne są przewoźnikiem kolejowym, obsługującym połączenia kolejowe, które wspólnie z połączeniami Kolei Śląskich tworzą sieć połączeń regionalnych w województwie śląskim i małopolskim. Mając na uwadze oczekiwania społeczne i kierując się dobrem pasażera związani jesteśmy odnawianą umową na wzajemne świadczenie usług kolejowych, w zakres których wchodzi między innymi wzajemna sprzedaż oraz honorowanie biletów, głównie biletów spoza odcinka obsługiwanego przez Koleje Śląskie. Koleje Śląskie dalej wyjaśniały, że: W przypadku przejazdów na liniach, na których uruchamiane są pociągi osobowe jednego z Przewoźników w oparciu o umowę z organizatorem kolejowego publicznego transportu zbiorowego w województwie śląskim lub małopolskim, odprawy osób dokonuje się na przejazd pociągiem danego przewoźnika zgodnie z jego Taryfą, Regulaminem i Cennikiem. W stanie obecnym na obszarze obsługiwanym przez Koleje Śląskie, pomimo, że Przewozy Regionalne uruchamiają znikomą liczbę połączeń na odcinkach Zawiercie – Katowice, Rybnik – Kraków i Częstochowa – Lubliniec z tytułu honorowania zawartego w/w umowie, Koleje Śląskie muszą przekazać Przewozom Regionalnym część przychodu z każdego sprzedanego biletu, liczoną udziałem pracy eksploatacyjnej.

Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Koleje Śląskie, obecnie obowiązująca oferta przewozowa skierowana do pasażerów uwzględnia realizowanie połączeń kolejowych w interwałach godzinnych w dni wolne od pracy. Ponadto z przeprowadzonych przez Koleje Śląskie badań potoków podróży wynika, że napelnienie w tych pociągach nie osiąga 100% frekwencji napelnienia składów przeznaczonych do obsługi połączeń.

Na zakończenie Koleje Śląskie wskazały, że szacują dzienny spadek przychodów, w związku z uruchomieniem pociągów Przewozów Regionalnych na pokrywających się odcinkach Częstochowa – Katowice, Oświęcim – Katowice oraz Katowice – Lubliniec, na kwotę kilkunastu tysięcy złotych.

Po otrzymaniu powyższego wniosku Prezes UTK przeanalizował kwestię dotyczącą tego, czy Koleje Śląskie są podmiotem uprawnionym do jego przedstawienia, w związku z toczącym się postępowaniem administracyjnym. Prezes UTK ustalił, że Koleje Śląskie mają zawartą 15 grudnia 2015 r. z województwem śląskim umowę nr 2892/KT/2015 o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie województwa śląskiego w okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2030 r., zwaną dalej „umową nr 2892/KT/2015”. Umowa nr 2892/KT/2015 nie zawiera rozkładu jazdy pociągów. Zgodnie z postanowieniami umowy nr 2892/KT/2015, jej strony zawierają co roku porozumienie wykonawcze, określające rozkłady jazdy na dany okres i wielkość pracy eksploatacyjnej na dany rok. Na dzień wydania niniejszej decyzji Koleje Śląskie i województwo śląskie nie zawarły porozumienia wykonawczego obejmującego, w całości lub w części, okres, którego dotyczy planowane realizowanie nowej usługi przez Przewozy Regionalne.

Zgodnie z informacjami podanymi w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego województwa śląskiego, uchwalonego 31 sierpnia 2015 r. uchwałą sejmiku województwa śląskiego nr V/11/9/2015 r., planowana sieć połączeń kolejowych realizowanych na terenie województwa śląskiego, prezentuje się następująco:

1. Częstochowa – Zawiercie – Dąbrowa Górnicza – Sosnowiec – Katowice – Zabrze – Gliwice;
2. Gliwice – granica woj. (Kędzierzyn – Koźle);
3. Katowice – Tychy – Tychy Lodowisko;
4. Katowice – Tychy – Pszczyna – Czechowice–Dziedzice – Bielsko–Biała – Żywiec – Zwardoń;
5. Pszczyna – Skoczów – Ustroń Zdrój – Wisła Uzdrowisko – Wisła Głębce;
6. Pszczyna – Żory – Rybnik;
7. Czechowice–Dziedzice – Chybie – Zebrzydowice – Cieszyn;

8. Katowice – Mikołów – Orzesze – Czerwionka – Leszczyny – Rybnik – Wodzisław Śląski;
9. Racibórz – Rydułtowy – Rybnik;
10. Chałupki – Krzyżanowice – Racibórz;
11. Katowice – Chorzów Batory – Bytom – Tarnowskie Góry;
12. Tarnowskie Góry – Kalety – Lubliniec – gr. województwa (Kluczbork);
13. Tarnowskie Góry – Kalety – Herby Nowe – Krzepice – gr. województwa (Janinów);
14. Czechowice–Dziedzice – gr. województwa (Oświęcim) – gr. województwa – Nowy Bieruń – Imielin – Mysłowice – Katowice;
15. Częstochowa – Kłomnice – gr. województwa (Radomsko);
16. Częstochowa – Koniecpol – gr. województwa (Kielce);
17. Katowice – Sosnowiec Południowy – Dąbrowa Górnicza Wschodnia – gr. województwa (Sędziszów);
18. Zawiercie – Łazy – Dąbrowa Górnicza Żąbkowice – Dąbrowa Górnicza Południowa – Jaworzno;
19. Szczakowa – gr. województwa (Kraków Główny);
20. Katowice – Mysłowice – Jaworzno Ciężkowice – gr. województwa – (Kraków Główny);
21. Bielsko–Biała Główna – Kęty – gr. województwa (Wadowice);
22. Racibórz – Nędza – Raciborska Kuźnia – gr. województwa (Kędzierzyn–Koźle);
23. Gliwice – Pyskowice – Kotulin – gr. województwa (Opole Główny);
24. Częstochowa – Lubliniec;
25. Żywiec – gr. Województwa (Sucha Beskidzka).

Dodatkowo w ww. dokumencie wskazano, że: *Rozszerzenie siatki połączeń i/lub zwiększenia liczby kursów w ramach zaplanowanego budżetu będzie możliwe w przypadku obniżenia stawki dopłaty do 1 pockilometra. Dodatkowe połączenia kolejowe mogą zostać uruchomione w przypadku gdy zarządca infrastruktury kolejowej (w szczególności PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.) wybuduje nową infrastrukturę lub dokona modernizacji istniejącej infrastruktury w sposób umożliwiający utworzenie połączenia kolejowego, które będzie odpowiednio konkurencyjne w stosunku do funkcjonującego połączenia w transporcie drogowym. Planowana sieć połączeń komunikacyjnych może zostać zmodyfikowana, w szczególności na liniach komunikacyjnych, gdzie regularne badania wykażą takie zapotrzebowanie.*

W dotychczasowych porozumieniach wykonawczych wskazywano, że Koleje Śląskie są podmiotem odpowiedzialnym za realizowanie połączeń obejmujących m.in. odcinek Katowice – Kalety.

Mając na uwadze powyższe, pomimo nie zawarcia przez Koleje Śląskie z województwem śląskim porozumienia wykonawczego na okres pokrywający się z planowanym terminem wykonywania przejazdów przez Przewozy Regionalne, podmiot wnioskujący o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej jest podmiotem do tego uprawnionym.

W uzupełnieniu wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, Koleje Śląskie wskazały że: *Wprowadzenie przez Przewozy Regionalne Wskazanych w piśmie dodatkowych pociągów może skutkować obniżeniem przychodów Kolei Śląskich, jako operatora realizującego umowy o świadczenie usług publicznych na rzecz organizatorów publicznego transportu zbiorowego spełniających kryteria ujęte w piśmie Prezesa UTK nr DPP-WOPN.717.3.2018.3.AnK z dnia 07.05.2018. tj. na rzecz Województwa Śląskiego, zgodnie z Umową nr 2892/KT/2015 zawartą 15.12.2015 r. Załącznikiem do w/w Umowy jest rozkład jazdy naszych pociągów, obejmujący m.in. pociągi jadące na odcinku Katowice – Kalety, którego dotyczy wystąpienie Przewozów Regionalnych o przyznanie otwartego dostępu.*

Koleje Śląskie doprecyzowały, że spodziewana wartość utraconych przychodów z tytułu sprzedaży biletów, w związku z uruchomieniem przez Przewozy Regionalne pociągów, których trasa pokrywa się na odcinku Katowice – Kalety, w okresie od 25 czerwca 2020 r. do 31 sierpnia 2020 r. szacowane jest na kwotę ☞--☞.

Koleje Śląskie uzyskały powyższy wynik, posiłkując się metodologią zawartą w umowie nr 2892/KT/2015, która prezentuje się następująco

W kolejnych informacjach dodatkowych Koleje Śląskie przedstawiły stanowisko, zgodnie z którym: *Działania podejmowane przez Wnioskodawcę tj. Spółkę Przewozy Regionalne w naszej ocenie mogą nosić znamiona nieuczciwej konkurencji i być sprzeczne z założeniami „Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego” przyjętego Uchwałą Nr V/11/9/2015 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 31 sierpnia 2015 r. opracowanej na podstawie art. 18 pkt 20 i art. 89 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 roku o samorządzie województwa (tekst jednolity Dz. U. z 2013 roku, poz. 596 z późn. zm.) oraz art. 9 ust. 1 pkt. 5 i ust. 3, art. 12 ust. 1 i art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. Nr 5 z 2011 roku, poz. 13 z późn. zm.).*

W punkcie 5.1.1. „Sieć komunikacji kolejowej” ww. dokumentu czytamy, iż (...) Pasażerski transport kolejowy realizowany w obszarze województwa śląskiego obejmuje: przewozy kolejowe realizowane przez spółkę PKP IC – są to przewozy dalekobieżne, których organizacja nie leży w kompetencjach władz województwa śląskiego.

Koleje Śląskie przedstawiły również argument, że ewentualne wprowadzenie dodatkowych pociągów Przewozów Regionalnych przyczyni się do zwiększenia dezorientacji wśród pasażerów poprzez zróżnicowanie cenowe oferty biletowej dla pociągów obsługujących przedmiotową relację, co może niekorzystnie oddziaływać na wizerunek obydwu przewoźników. Zdaniem Operatora taka sytuacja obecnie ma miejsce w przypadku przewozów na trasie Rybnik – Katowice.

Koleje Śląskie uzasadniły swój wniosek także trwającymi pracami w zakresie integracji transportu kolejowego z pozostałymi środkami komunikacji w ramach współpracy z Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią oraz miastami na terenie województwa śląskiego. Operator podejmuje działania dla wypracowania kompleksowego rozwiązania w zakresie integracji transportu w województwie w zakresie taryfowym, jak i realizowanych połączeń.

Kolejnym argumentem podniesionym przez Koleje Śląskie jest modernizacja przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, linii kolejowej nr 131 na odcinkach Chorzów Batory – Nakło Śląskie i Nakło Śląskie – Kalina, Kalina – Rusiec Łódzki, Rusiec Łódzki – Zduńska Wola Karsznice. Prace mają trwać maksymalnie 52 miesiące i spowodują, że ruch pociągów będzie prowadzony jednotorowo dwukierunkowo.

Wskazać w tym miejscu należy, że Koleje Śląskie w złożonym wniosku przedstawiły również pozytywny wpływ uruchomienia planowanych przejazdów Przewozów Regionalnych. W uzupełnionym wniosku o badanie równowagi ekonomicznej Koleje Śląskie oświadczyły, że: *Oferta Spółki Przewozy Regionalne uzupełnia realizowaną przez Koleje Śląskie sieć kolejowych regionalnych połączeń na obszarze Województwa Śląskiego, w tym przede wszystkim obsługuje linie łączące województwo śląskie z sąsiednimi regionami.*

Na zakończenie Koleje Śląskie wskazały, że umowa nr 2892/KT/2015 *określa maksymalną kwotę rekompensaty w okresie lat 2016–2030 na nie więcej niż 200 mln zł oraz nie więcej niż 200 mln zł rocznie (za wyjątkiem roku 2016, w którym kwotę rekompensaty oszacowano na nie więcej niż 200 mln zł. Powyższe kwoty są kwotami granicznymi, kwota 200 mln zł rocznej rekompensaty jest wymieniana również w „Porozumieniach Wykonawczych” na kolejne lata w powiązaniu z planem pracy eksploatacyjnej, w postaci wyrażonej w złotych stawki dopłaty do pociągokilometra. Obniżenie przychodu nie powoduje zatem wzrostem rekompensaty.*

Podkreślenia wymaga dodatkowo okoliczność, że brak porozumienia wykonawczego na okres pokrywający się z planowaną nową usługą Przewozów Regionalnych, powoduje że możliwe jest wyłącznie dokonanie przez Prezesa UTK oceny wpływu nowej usługi Przewoźnika na obowiązującą umowę nr 2892/KT/2015.

Zgodnie z umową nr 2892/KT/2015, zmienioną aneksem nr 6 z 19 lipca 2018 r.: *W okresie obowiązywania umowy planowana łączna kwota rekompensaty może wynosić nie więcej niż 200 mln zł. Szacowana kwota rekompensaty na każdy rok obowiązywania umowy wynosząca maksymalnie 200 mln zł może ulec zwiększeniu w roku 2018 r. o kwotę nie większą niż 200 mln zł oraz corocznie w latach 2019 – 2023 o kwotę nie większą niż 200 mln zł w sytuacji pozyskania przez Organizatora dotacji ze strony jednostek samorządu terytorialnego.*

W celu dokonania oceny wielkości wpływu uruchomienia nowego połączenia Przewozów Regionalnych na obowiązującą umowę o świadczenie usług publicznych, której stroną są Koleje Śląskie, należy zatem porównać kwotę 200 mln zł, pomnożoną przez liczbę lat, w których będą wykonywane przewozy Przewoźnika (tj. blisko 5 – bez jednego dnia) z kwotą 200 mln zł. W konsekwencji należy stwierdzić, że generowany w ciągu planowanego okresu wykonywania nowej usługi przez Przewozy Regionalne, spadek przychodów Kolei Śląskich wynosić będzie blisko 200 mln zł. Porównanie zatem obu kwot, pozwala dojść do wniosku, że szacowany przez Koleje Śląskie spadek przychodów, w związku z projektowaną usługą Przewozów Regionalnych, będzie stanowić 1/2192 całej kwoty rekompensaty przeznaczonej na realizację umowy nr 2892/KT/2015.

Trzeba także zwrócić uwagę, że ustawodawca powierzył Prezesowi UTK ocenę czy obniżenie przychodów z realizacji połączeń na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych wskutek uruchomienia nowych połączeń komercyjnych będzie inne niż nieistotne (art. 29c ust. 3 i 4 ustawy o transporcie kolejowym). Jednocześnie w przepisach ustawy

o transporcie kolejowym brak jest ograniczenia zakresu badania wpływu uruchomienia nowych pociągów jedynie do tej części połączeń objętych taką umową, na które wpływ mogą mieć nowe komercyjne usługi przewozowe planowane i w okresie pokrywającym się wnioskiem o przyznanie otwartego dostępu. Tym samym, obniżenie przychodów, o którym mowa w art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym musi być odniesione do wszystkich połączeń realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w całym okresie jej trwania, a nie tylko tych, które w całości lub w części pokrywałyby się z trasą będącą przedmiotem powiadomienia aplikanta o zamiarze uruchomienia nowych połączeń kolejowych w przewozie osób na trasie krajowej. Ponadto zapis tego przepisu ogranicza, w sposób nie budzący wątpliwości, zakres badania prowadzonego przez Prezesa UTK do ustalenia wpływu uruchomienia nowych pociągów komercyjnych jedynie na obniżenie przychodów z realizacji połączeń na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Oznacza to, że Prezes UTK w badaniu prowadzonym na podstawie art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym nie ma podstawy prawnej do uwzględnienia innych skutków finansowych dla operatora umowy niż obniżenie przychodów z realizacji połączeń na jej podstawie, które byłyby skutkiem uruchomienia nowych połączeń komercyjnych. Tym samym, jakiegokolwiek inne skutki finansowe dla operatora takiej umowy, np. wynikające z innych zawartych przez niego umów czy porozumień, nie mogą być wzięte pod uwagę.

Kolejną regulacją istotną dla rozstrzygnięcia przedmiotowej sprawy jest zapis, zgodnie z którym Prezes UTK przeprowadza badanie na wniosek podmiotu uprawnionego (art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym). W przypadku braku takiego wniosku, Prezes UTK jest obowiązany do przyznania aplikantowi otwartego dostępu nie przeprowadzając badania wpływu planowanych połączeń na warunki ekonomiczne umowy o świadczenie usług publicznych. Oznacza to, że Prezes UTK nie ma ustawowych kompetencji do przeprowadzenia takiego badania z urzędu. Ustawodawca ograniczył badanie wpływu planowanych połączeń komercyjnych wyłącznie do przypadków wywołanych wnioskiem podmiotu uprawnionego. Jednocześnie, na podmiot uprawniony został nałożony obowiązek przedstawienia materiałów dowodzących, że uruchomienie nowych połączeń w ramach otwartego dostępu zagraża równowadze umowy o świadczenie usług publicznych (art. 11 ust. 1 rozporządzenia 869/2014). Do oceny organu regulacyjnego zostało pozostawione czy konieczne jest żądanie przedstawienia, określonych w przepisie tego artykułu, dodatkowych informacji od podmiotu uprawnionego, organizatora publicznego transportu zbiorowego, aplikanta czy zarządcy infrastruktury (art. 11 ust. 2 rozporządzenia 869/2014). Prezes UTK przeprowadzając badanie mające na celu podjęcie decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu posługuje się zatem informacjami i dokumentami przedstawionymi przez podmiot uprawniony, żądając przedstawienia dodatkowych materiałów wówczas, gdy informacje i dowody przedłożone we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej okazałyby się niewystarczające do podjęcia decyzji.

Mając na względzie powyższe, w wyniku analizy materiałów przedstawionych we wniosku Kolei Śląskich, Prezes UTK stwierdził, że w rozumieniu art. 29c ust. 3 i 4 ustawy o transporcie kolejowym, część zawartych tam argumentów nie dotyczy kryterium oceny wpływu uruchomienia nowych połączeń komercyjnych Przewozów Regionalnych na ewentualne obniżenie przychodów z realizacji połączeń na podstawie umowy nr 2892/KT/2015. Nie można bowiem za takie uznać opinii, co do zgodności połączeń wnioskowanych przez Przewoźnika z obowiązującym na terenie województwa śląskiego planem transportowym, opinii Kolei Śląskich dotyczącej oceny podróży na temat wprowadzenia nowych połączeń, domniemania zmiany statusu wnioskowanych połączeń z InterRegio na przyspieszone pociągi osobowe, czy planowania przez zarządcę infrastruktury prac remontowych.

Osobno należy odnieść się do przedstawionego przez Koleje Śląskie argumentu wystąpienia określonych skutków finansowych uruchomienia nowych pociągów Przewozów Regionalnych, wynikających z zawartej przez obu przewoźników odnawialnej umowy dotyczącej wzajemnego honorowania i sprzedaży biletów. Jak wskazano wyżej, przepis art. 29c ust. 3 i 4 jednoznacznie ogranicza zakres badania wpływu nowych połączeń na równowagę ekonomiczną umowy o świadczenie usług publicznych. Skutki zawarcia przez Przewozy Regionalne i Koleje Śląskie umowy o wzajemnym honorowaniu i sprzedaży biletów pozostają zatem poza zakresem analizy przeprowadzanej w ramach niniejszego postępowania administracyjnego. Trzeba bowiem zwrócić uwagę, że wzajemne rozliczenia między przewoźnikami na podstawie takiej umowy są redystrybucją przychodów osiąganych przez operatora ww. umowy z wykonywania umowy o świadczenie usług publicznych. Nie można zatem uznać, że rozliczenia z tytułu umowy o wzajemnym honorowaniu i sprzedaży biletów obniżają przychody osiągane z przewozów realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Konieczność regulowania zobowiązań na podstawie umowy o wzajemnym honorowaniu i sprzedaży biletów, tak jak inne koszty ponoszone przez operatora tej umowy, następuje bowiem już po osiągnięciu przychodów z tytułu realizacji połączeń służby publicznej.

Koleje Śląskie nie dołączyły do wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej kopii umowy regulującej wzajemne honorowanie i sprzedaż biletów, zawierającej postanowienia dotyczące finansowania oraz wzajemnych rozliczeń pomiędzy stronami. Koleje Śląskie uchybiły zatem obowiązkowi dostarczenia dokumentu potwierdzającego przedstawiony we wniosku argument konieczności przekazywania przez ww. przewoźnika kolejowego określonych kwot na rzecz Przewozów Regionalnych w przypadku uruchomienia nowych połączeń komercyjnych. Nie było tym samym możliwości, w toku badania, przeprowadzenia analizy argumentów podniesionych w tym zakresie we wniosku. Przykładowo, niemożliwe było stwierdzenie czy zakres regulacji tej umowy obejmuje także rozliczenia z tytułu połączeń komercyjnych, czy też ograniczony jest do obszaru połączeń służby publicznej. Województwo Śląskie zawarło umowy

o świadczenie usług publicznych zarówno z Kolejami Śląskimi, jak również z Przewozami Regionalnymi. Dotyczą one zatem komplementarnych usług przewozowych świadczonych przez obu przewoźników na ich podstawie. Tym samym umowa o wzajemnym honorowaniu i sprzedaży biletów między ww. przewoźnikami kolejowymi stanowi element polityki przewozowej organizatora właściwego dla tego regionu, polegającej na podziale realizacji połączeń służby publicznej między dwóch operatorów.

Z powodów wskazanych powyżej, większość przytoczonych przez Koleje Śląskie argumentów nie zasługiwała na uznanie. Kluczowe znaczenie dla sprawy miały zagadnienia dotyczące osiągniętych przychodów z tytułu umowy nr 2892/KT/2015 a spodziewanych ich spadków w wyniku potencjalnego uruchomienia nowej usługi przez Przewozy Regionalne.

Przeprowadzona przez Prezesa UTK analiza wpływu nowego połączenia Przewozów Regionalnych na obowiązującą umowę o świadczenie usług publicznych, której stroną są Koleje Śląskie, pozwoliła stwierdzić, że w jej rezultacie odnotowane zostanie nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy. W konsekwencji, nowe przewozy Przewozów Regionalnych nie zagrażą równowadze ekonomicznej obowiązującej umowy nr 2892/KT/2015.

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

W związku z przanalizowaniem całości materiału zgromadzonego w sprawie, w tym w szczególności stanowisk oraz wniosków o badanie równowagi ekonomicznej wraz z załączonymi informacjami dodatkowymi, Prezes UTK uznał, że nie wystąpiły okoliczności uzasadniające stwierdzenie, że w wyniku uruchomienia nowych przewozów pasażerskich przez Przewozy Regionalne zagrożona będzie równowaga ekonomiczna obowiązujących umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.

Zgłoszone przez Ministra Infrastruktury oraz Koleje Śląskie wnioski o badanie równowagi ekonomicznej zostały zbadane przez Prezesa UTK zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. W konsekwencji brzmienia obowiązujących przepisów ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia 869/2014 w zakresie odpowiednim, Prezes UTK uznał, że skutkiem proponowanej nowej usługi będzie nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy.

Z uwagi na brzmienie art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, większość argumentów zgłoszonych przez Koleje Śląskie nie zasługiwało na uwzględnienie, a tym samym nie było podstaw do wydania Przewozom Regionalnym

decyzji odmawiającej przyznania otwartego dostępu na trasie Katowice – Gdynia Główna – Katowice, w okresie wskazanym przez Przewoźnika.

W związku z powyższym Prezes UTK, w oparciu o przepis art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, obowiązany był wydać decyzję o przyznaniu otwartego dostępu, zgodnie z otrzymanym wnioskiem Przewoźnika.

Zgodnie z art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu określa się w szczególności:

- a) *aplikanta, jego siedzibę i adres;*
- b) *trasy, na których mają być realizowane przewozy w ramach otwartego dostępu;*
- c) *okres, na jaki decyzja zostaje wydana;*
- d) *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. Prezes UTK posiada zatem kompetencję do wprowadzenia w sentencji klauzul regulujących, 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 art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK postanowił wydać decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na wnioskowaną przez Przewoźnika trasę: Katowice – Gdynia Główna – Katowice na okres od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r. (okres wykonywania przewozów od 1 lipca do 31 sierpnia danego roku), 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 kolejowej.

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: Katowice, Chorzów Miasto, Bytom, Tarnowskie Góry, Działoszyn, Chorzew Siemkowice, Rusiec Łódzki, Chociw Łaski, Kozuby, Zduńska Wola Karsznice, Zduńska Wola, Szadek, Poddębice, Dąbie, Babiak, Inowrocław, Bydgoszcz Główna, Laskowice Pomorskie, Pelplin, 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 obwieszczenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 marca 2018 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci

komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2018 r. poz. 874). Na stronie 78 ww. obwieszczenia 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 śląskiego, łódzkiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego oraz pomorskiego, organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Przewozy Regionalne będą realizowały przewozy pojazdami kolejowymi typu wskazanego w sentencji decyzji. Jednak 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. (okres wykonywania przewozów od 1 lipca do 31 sierpnia danego roku), tj. na roczne rozkłady jazdy 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023, 2023/2024 oraz 2024/2025.

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 uchyla 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).

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 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).

Oplata od odwołania wynosi 100 zł i uiszczana jest na rachunek bankowy sądu administracyjnego lub gotówką do kasy sądu (art. 15 w związku z art. 127 § 3 w zw. z art. 129 § 2 k.p.a. w związku z art. 3 § 2 pkt 1 oraz art. 13 § 2, art. 52 § 1 i § 3, art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2018 r. poz. 1302, z późn. zm.), zwanej dalej „p.p.s.a.”, w związku z § 2 ust. 1 pkt 2 i § 5 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. Nr 221 poz. 2193 z późn. zm.).

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

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 z późn. zm.).

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.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

Załącznik: Planowany rozkład jazdy na trasie Katowice – Gdynia Główna – Katowice

Nr pociągu		Odległości pomiędzy stacjami Katowice – Gdynia	
Nazwa pociągu		BURSZTYN	
Termin kursowania		1.VII–31.VIII	
Katowice	o	0,000	7.30
Chorzów Miasto	o	8,869	7.43
Bytom	o	8,381	7.59
Tarnowskie Góry	o	16,517	8.25
Działoszyn	o	79,366	9.23
Chorzew Siemkowice	o	10,924	9.32
Rusiec Łódzki	o	12,293	9.55
Chociw Łaski	o	10,095	10.16
Kozuby	o	10,552	10.25
Zduńska Wola Karsznice	o	11,691	10.34
Zduńska Wola	p	4,900	10:46
	o		10:56
Szadek	o	5,936	11:05
Poddębice	o	23,577	11:23
Dąbie	o	26,275	11:41
Babiak	o	31,188	12:01
Inowrocław	o	64,257	12:44
Bydgoszcz Gł.	o	45,374	13:14
Laskowice Pom.	o	52,242	13:43
Pelplin	o	55,067	14:11
Tczew	o	20,541	14:30
Pruszcz Gdański	o	20,874	14:42
Gdańsk Gł.	o	11,000	14:51
Sopot	o	11,661	15:03
Gdynia Gł.	p	9,331	15:12

Nr pociągu		Odległości pomiędzy stacjami Gdynia – Katowice	
Nazwa pociągu		BURSZTYN	
Termin kursowania		1.VII–31.VIII	
Gdynia Gł.	o	0,000	16.09
Sopot	o	9,331	16:18
Gdańsk Gł.	o	11,661	16:30
Pruszcz Gdański	o	11,000	16:48
Tczew	o	20,874	16:51
Pelplin	o	20,541	17:10
Laskowice Pom.	o	55,067	17:38
Bydgoszcz Gł.	o	52,242	18:07
Inowrocław	o	45,374	18:37
Babiak	o	64,257	19:20
Dąbie	o	31,188	19:40
Poddębice	o	26,275	19:58
Szadek	o	23,577	20:16
Zduńska Wola	p	5,936	20:25
	o		20:35
Zduńska Wola Karsznice	o	4,900	20.47
Kozuby	o	11,691	20.56
Chociw Łaski	o	10,552	21.05
Rusiec Łódzki	o	10,095	21.26
Chorzew Siemkowice	o	12,293	21.49
Działoszyn	o	10,924	21.58
Tarnowskie Góry	o	79,366	22.56
Bytom	o	16,517	23.22
Chorzów Miasto	o	8,381	23.38
Katowice	p	8,869	23.51

Objaśnienia skrótów:
Objaśnienia znaków:

IR – interREGIO
(1), (2) kursuje w wybrane dni tygodnia np. poniedziałek, wtorek