



DZIENNIK URZĘDOWY

PREZESA

URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 24 kwietnia 2019 r.

Poz. 7

DECYZJA NR DPP-WOPN.717.10.2018.AnK PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 3 kwietnia 2019 r.

w sprawie przyznania Przewozom Regionalnym otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Kraków Główny – Przemyśl Główny – Kraków Główny

Działając na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 3, 5, 6 oraz art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 z późn. 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 Kraków Główny – Przemyśl Główny – Kraków Główny na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023,

PRZYZNAJĘ

Przewozom Regionalnym otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Kraków Główny – Przemyśl Główny – Kraków Główny,

realizowanych liniami kolejowymi nr 91 i 133, na okres od dnia doręczenia niniejszej decyzji do 9 grudnia 2023 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023, z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie Przewozy Regionalne mogą uruchomić do 2 par pociągów w dobie, zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i nr 2 do niniejszej decyzji.
2. Połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji stanowią uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województwa podkarpackiego 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 nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju.
4. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewozów Regionalnych na następujących stacjach: Kraków Główny, Kraków Zabłocie, Kraków Płaszów, Kłaj, Bochnia, Brzesko Okocim, Tarnów, Dębica, Ropczyce, Sędziszów Małopolski, Rzeszów Główny, Łańcut, Przeworsk, Jarosław, Radymno, Przemyśl Zasanie, Przemyśl Główny.

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 Kraków Główny – Przemyśl Główny – Kraków Główny przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy pojazdami kolejowymi typu: EN57, EN57 (SPOT), EN71 i ED72.

Przewoźnik kolejowy zapewni co najmniej 4 miejsca dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

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

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

Stan faktyczny:

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 Kraków Główny – Przemyśl Główny – Kraków Główny na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r.

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 Kraków Główny – Przemyśl Główny – Kraków Główny na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r. 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.717.10.2018.2.AnK), 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 Kraków Główny – Przemyśl Główny – Kraków Główny na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023.

Przy piśmie ogólnym do podmiotu publicznego (ePUAP) z 24 maja 2018 r. Minister Infrastruktury złożył wniosek o badanie równowagi ekonomicznej usług publicznego transportu zbiorowego w związku z planowanym uruchomieniem kolejowego przewozu pasażerskiego na objętej wnioskiem Przewozów Regionalnych na trasie krajowej Kraków Główny – Przemyśl Główny – Kraków Główny.

Przy piśmie ogólnym do podmiotu publicznego (ePUAP) z 25 maja 2018 r. Marszałek Województwa Podkarpackiego złożył do Prezesa UTK wniosek o badanie równowagi ekonomicznej usług publicznego transportu zbiorowego w związku z planowanym uruchomieniem kolejowego przewozu pasażerskiego na objętych wnioskami Przewozów Regionalnych trasach krajowych Przemyśl Główny – Lublin – Przemyśl Główny i Kraków Główny – Przemyśl Główny – Kraków Główny.

W piśmie z 29 maja 2018 r. (znak: BBZ8-073-87/2018) „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „PKP Intercity”, poinformowała Prezesa UTK, że 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 (Dz. Urz. UE L nr 239 z 12 sierpnia 2014 r., s. 1), zwanym dalej „rozporządzeniem 869/2014”.

W piśmie z 29 maja 2018 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 6 czerwca 2018 r. (znak: NI-IT-I.8060.37.2018.DA)), Marszałek Województwa Mazowieckiego poinformował Prezesa UTK, że organizator publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa mazowieckiego nie wnosi uwag do niniejszego postępowania administracyjnego.

W piśmie z 13 czerwca 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2018.2.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 Kraków Główny – Przemyśl Główny – Kraków Główny na okres

od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023.

Jednocześnie Prezes UTK poinformował Przewoźnika o włączeniu do materiału dowodowego:

1. licencję Przewozów Regionalnych nr WPO/054/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych osób, wydaną 27 lutego 2004 r., wraz z decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z 25 marca 2010 r. (znak: TRM/900/05/10), zmieniającą ww. licencję,
2. certyfikat bezpieczeństwa Przewozów Regionalnych cz. A, potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, wydany 9 grudnia 2015 r. nr PL1120150043 (ważny od 17 grudnia 2015 r. do 17 grudnia 2020 r.) i cz. B, potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, wydany 9 grudnia 2015 r. nr PL1220150039 (ważny od 17 grudnia 2015 r. do 17 grudnia 2020 r.),
3. informację odpowiadającą odpisowi z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, dotyczącą Przewozów Regionalnych, nr KRS 0000031521, pobraną na podstawie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r. poz. 700, z późn. zm.) wg stanu na dzień 27 marca 2018 r., godz. 08:31:56), nr KRS 0000031521,
4. pismo Prezesa UTK z 7 maja 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.3.AnK) do podmiotów uprawnionych, informujące o możliwości składania wniosków o badanie równowagi ekonomicznej,
5. pismo Prezesa UTK z 11 maja 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.4.AnK) do podmiotu uprawnionego, informujące o możliwości składania wniosków o badanie równowagi ekonomicznej,
6. pismo 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 organowi nowego adresu elektronicznego do doręczania pism w postępowaniu.

Pismem z 15 czerwca 2018 r. (znak DPP-WOPN.717.3.2018.7.PL) Prezes UTK wezwał Marszałka Województwa Podkarpackiego do:

1. złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej projektowanego nowego połączenia pasażerskiego w formie elektronicznej, przewidzianej dla tej czynności, zgodnie z treścią art. 12 ust. 7 rozporządzenia 869/2014, podpisanego przez osobę umocowaną do występowania w imieniu organizatora publicznego transportu zbiorowego, w ramach toczących się postępowań w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasach krajowych z wniosków Przewozów Regionalnych.
2. przedstawienia dowodów, że nowe przewozy na trasie Kraków Główny – Przemyśl Główny – Kraków Główny zagrażają równowadze ekonomicznej oraz wszelkich informacji i dokumentów potwierdzających ww. okoliczność, zgodnie z wymogami art. 11 ust. 1 lit. d, e rozporządzenia 869/2014.

W piśmie z 27 czerwca 2018 r. (znak: PBH1c-070-021/18) Przewozy Regionalne powiadomiły o dokonaniu opłaty skarbowej w wysokości 10 zł na rachunek Urzędu Dzielnicy Ochota m.st. Warszawy, dołączając do pisma kopię stosownego przelewu.

Pismem z 9 lipca 2018 r., a następnie ponownie z 12 lipca 2018 r., Marszałek Województwa Podkarpackiego złożył do Prezesa UTK uzupełniony wniosek o badanie równowagi ekonomicznej usług publicznego transportu zbiorowego w związku z planowanym uruchomieniem kolejowego przewozu pasażerskiego na objętych wnioskami Przewozów Regionalnych trasach krajowych Przemyśl Główny – Lublin – Przemyśl Główny i Kraków Główny – Przemyśl Główny – Kraków Główny.

W piśmie z 30 lipca 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.10.13.AnK) Prezes UTK wezwał Marszałka Województwa Podkarpackiego do:

1. przedstawienia oszacowania wartości obniżenia przychodów z połączeń realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych pomiędzy Województwem Podkarpackim a Przewozami Regionalnymi zawartej 28 października 2016 r., wskutek uruchomienia połączenia relacji Kraków Główny – Przemyśl Główny – Kraków Główny, o którym mowa we wniosku Przewozów Regionalnych w okresie do końca obowiązywania tej umowy, tj. do końca 2020 r., wraz z odpowiednimi wyliczeniami;
2. wykazania i uzasadnienia, czy obniżenie przychodów, o których mowa w pkt. 1 wezwania, zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych w rozumieniu art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym.

W piśmie z 5 grudnia 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.10.2018.4.AnK) Prezes UTK zawiadomił Przewozy Regionalne o uzupełnieniu materiału dowodowego o:

1. pismo Przewozów Regionalnych z 8 listopada 2018 r. (znak: PBZ-073-020/2018) informujące o zmianie siedziby ww. przewoźnika kolejowego,
2. 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.

W piśmie z 15 stycznia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.717.9.2018.7.AnK) Prezes UTK poinformował Przewoźnika o zgromadzeniu materiału dowodowego w niniejszym postępowaniu oraz zawiadomił Przewozy Regionalne o uzupełnieniu materiału dowodowego 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), dot. pisma Prezesa UTK z dnia 7 maja 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.3.AnK), informujące o wniosku o badanie równowagi ekonomicznej m.in. w niniejszym postępowaniu administracyjnym oraz przekazujące dodatkowe informacje;
2. wniosek Ministra Infrastruktury z 22 maja 2018 r. o badanie równowagi ekonomicznej na trasie krajowej Kraków Główny – Przemyśl Główny – Kraków Główny, wraz z załącznikiem [tajemnica przedsiębiorstwa];
3. wniosek Marszałka Województwa Podkarpackiego z 24 maja 2018 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej m.in. w niniejszym postępowaniu administracyjnym;
4. 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;
5. pismo PKP Intercity przekazujące stanowisko z 29 maja 2018 r. (znak: BBZ8-073-87/2018) dot. pisma Prezesa UTK z 11 maja 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2017.4.AnK), informujące o braku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej m.in. w niniejszym postępowaniu administracyjnym (wraz z pełnomocnictwem do reprezentowania ww. przewoźnika kolejowego);
6. wezwanie Prezesa UTK z 15 czerwca 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.7.PL) do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej zgodnie z wymogami rozporządzenia 869/2014 oraz przedstawienia dodatkowych informacji;
7. pismo Przewozów Regionalnych z 27 czerwca 2018 r. (znak: PBH1c-070-021/18) dotyczące wezwania Prezesa UTK, z 13 czerwca 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.13.2018.2.PL);
8. uzupełniony wniosek Marszałka Województwa Podkarpackiego z dnia 9 lipca 2018 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w niniejszym postępowaniu administracyjnym wraz z załącznikiem;
9. powtórne wezwanie Prezesa UTK z 30 lipca 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.13.AnK) do przedstawienia dodatkowych informacji uzasadniających zagrożenie równowagi ekonomicznej obowiązującej umowy o świadczenie usług publicznych;
10. umowę ramową 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];
11. umowę roczną z 8 marca 2018 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2018 r. do 31 grudnia 2018 r., zawartą pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity wraz z aneksami nr 1-2 [tajemnica przedsiębiorstwa];
12. umowę roczną z 8 marca 2018 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2018 r. do 31 grudnia 2018 r., zawartą pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity wraz z aneksami nr 1-2 [tajemnica przedsiębiorstwa];
13. pismo PKP Intercity z 5 maja 2016 r. (znak: BBZ8-073/166/2016), informujące o zakresie i zasadności klauzuli „Tajemnica przedsiębiorstwa” na umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich.

W piśmie z 16 stycznia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.717.10.2018.6.AnK) Prezes UTK postanowił ograniczyć Przewozom Regionalnym prawo wglądu do materiału dowodowego postępowania, w części objętej tajemnicą przedsiębiorstwa operatora publicznego transportu zbiorowego PKP Intercity S.A. w zakresie:

1. umowy ramowej z 25 lutego 2011 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity wraz z załącznikami nr 1, 2, 3, 4, 4.1, 4.2, 6, 7, 9 i 10 oraz aneksami nr 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8;
2. umowy rocznej z 8 marca 2018 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2018 r. do 31 grudnia 2018 r., zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity wraz z załącznikiem nr 2;
3. aneksu nr 1 do umowy rocznej z 8 marca 2018 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2018 r. do 31 grudnia 2018 r., zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity wraz z załącznikiem nr 3;
4. umowy rocznej z 8 marca 2018 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2018 r. do 31 grudnia 2018 r., zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity wraz z załącznikami nr 2, 4, 5, 9, 10;
5. aneksu nr 1 do umowy rocznej z 8 marca 2018 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2018 r. do 31 grudnia 2018 r., zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity wraz z załącznikiem nr 3;
6. wniosku Ministra Infrastruktury o badanie równowagi ekonomicznej z 22 maja 2018 r. wraz z załącznikiem nr 1 (zatytułowanym *Analiza wpływu pociągów konkurencyjnych na deficyt generowany przez połączenia PSC na trasie Kraków Główny – Przemysł Główny – Kraków Główny*), złożonego przez Ministra Infrastruktury, w części stanowiącej informacje finansowe związane z działaniem operatora publicznego transportu zbiorowego – PKP Intercity, stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa, tj. planowanych kosztów i przychodów, wyników finansowych z realizacji zadań, danych dotyczących skorygowanych planowych przychodów, utraty przychodów przy jednym pociągu konkurencyjnym, planowanych przychodów z zadania i wyniku finansowego po korekcie, wpływu nowych połączeń na przychody wyrażonego w procentach.

W piśmie z 16 stycznia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.717.10.2018.7.AnK) Prezes UTK postanowił ograniczyć Przewozom Regionalnym prawo wglądu do materiału dowodowego postępowania, w części objętej tajemnicą przedsiębiorstwa operatora publicznego transportu zbiorowego PKP Intercity w zakresie:

1. aneksu nr 9, zawartego 15 października 2018 r., do umowy ramowej z 25 lutego 2011 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity;
2. aneksu nr 2 do umowy rocznej z 8 marca 2018 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2018 r. do 31 grudnia 2018 r., zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity wraz z załącznikiem nr 3;
3. aneksu nr 2 do umowy rocznej z 8 marca 2018 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2018 r. do 31 grudnia 2018 r., zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity wraz z załącznikiem nr 2.

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 Kraków Główny – Przemysł Główny – Kraków Główny na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r.

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.*

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

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

Stosownie do brzmienia cytowanego wyżej art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, *in fine* w zakresie procedury przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, przepisy rozporządzenia 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 uprawnienie do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej w terminie czterech tygodni od publikacji wniosku przewoźnika na stronie internetowej organu regulacyjnego (art. 4 ust. 1 rozporządzenia 869/2014).

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

1. *właściwy organ lub właściwe organy, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych obejmującą stację początkową i stację końcową proponowanej nowej usługi;*
2. *każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na mocy art. 11 dyrektywy 2012/34/UE;*
3. *zarządca infrastruktury na obszarze geograficznym objętym proponowaną usługą w zakresie nowych międzynarodowych przewozów pasażerskich;*
4. *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:

1. 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;
2. inni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, którzy wykażą swój interes w badaniu równowagi ekonomicznej wnioskowanego nowego połączenia;
3. zarządca infrastruktury na obszarze geograficznym objętym proponowanym nowym połączeniem;
4. 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 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, bądź
2. wpłynięcia takiego wniosku i przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, w wyniku którego zostanie wykazane, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy.

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

Mając na względzie powyższe Prezes UTK dokonał badania równowagi ekonomicznej, o którym mowa w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym w zakresie określonym otrzymanym wnioskiem podmiotu uprawnionego i stwierdził co następuje.

Wniosek Ministra Infrastruktury z 22 maja 2018 r. (znak: DTK.VI.4602.40.2018.AS.2), o badanie równowagi ekonomicznej.

Minister Infrastruktury złożył wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, jako organizator publicznego transportu kolejowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, w tym na linii komunikacyjnej Kraków Główny – Przemyśl Główny.

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. (umowa nie posiada numeru), zwaną dalej „umową z 25 lutego 2011 r.". Umowa ta nie zawiera wykazu połączeń realizowanych przez operatora na jej podstawie. Planowany rozkład jazdy pociągów uruchamianych przez tego operatora jest każdorazowo przedmiotem ustalenia między stronami umowy i stanowi element umowy rocznej zawieranej na podstawie umowy ramowej. Minister Infrastruktury nie ma umów rocznych zawartych na okres objęty wnioskiem Przewozów Regionalnych.

Zgodnie z przepisem art. 10 rozporządzenia 869/2014, podmiotami uprawnionymi do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej są:

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

Minister Infrastruktury posiada zawartą umowę ramową na okres objęty wnioskiem, która obejmuje trasy pokrywające się w części z trasą wnioskowaną przez Przewozy Regionalne, tym samym jest podmiotem uprawnionym w rozumieniu art. 10 lit. a) rozporządzenia 869/2014.

Wniosek Ministra Infrastruktury dotyczy wpływu połączeń wnioskowanych przez Przewoźnika na realizację przez organizatora międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym. Przedmiotowy wniosek oparty jest na założeniu utrzymania w przyszłych latach rozkładów jazdy podobnych do obowiązującego w 2018 r. oraz oceny Ministra Infrastruktury, że uruchomienie nowych połączeń przez Przewozy Regionalne odbierze znaczną część klientów korzystających z dotychczasowych przewozów uruchamianych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, co miałoby negatywnie wpłynąć na rentowność umowy o świadczenie usług publicznych. Na potwierdzenie tej oceny przedstawiona została analiza wpływu pociągów określonych we wniosku Przewozów Regionalnych na obecnie realizowane przez PKP Intercity połączenia pokrywające się w całości lub w części z trasą, której dotyczy niniejsza decyzja. W analizie uwzględniono pociągi w odstępnie +/- 1 godzina od pociągów służby publicznej. W zastosowanej przez Ministra Infrastruktury metodologii przychody połączeń służby publicznej pomniejszono o stosunek długości trasy, po której będzie jeździł pociąg konkurencyjny, do długości całej relacji pociągu o charakterze użyteczności publicznej. Planowane skorygowane przychody podzielono przez liczbę pociągów konkurencyjnych oraz tych objętych umową o świadczenie usług publicznych w przyjętym przedziale czasowym +/- 1 godz. Planowane przychody pomniejszono o potencjalną utratę przychodów oraz obliczono, w ujęciu procentowym, spadek przychodów przy połączeniach konkurencyjnych. Założono zatem utrzymanie stałych przychodów na każdym odcinku trasy pociągu służby publicznej. Uwzględniono tym samym także teoretyczną utratę pasażerów dotychczas korzystających z pociągów służby publicznej na odcinkach dłuższych niż relacja, której dotyczy powiadomienie Przewozów Regionalnych, na rzecz połączeń otwartego dostępu Przewoźnika. Założenie to tym samym przewiduje, że część pasażerów pociągów służby publicznej uruchamianych przez PKP Intercity w relacjach Świnoujście – Przemyśl Główny, Szczecin Główny – Przemyśl Główny i Przemyśl Główny – Świnoujście, wskazanych we wniosku Ministra Infrastruktury, będzie przesiadać się do/z pociągów Przewozów Regionalnych w celu kontynuowania podróży, zamiast skorzystać z bezpośredniego połączenia PKP Intercity.

Nie dokonano analizy faktycznego zagrożenia utraty pasażerów na rzecz nowej komercyjnej usługi Przewoźnika, przyjmując, że samo uruchomienie nowego pociągu, w sposób proporcjonalny do liczby połączeń, spowoduje przejście części klientów przez połączenie wnioskowane przez Przewozy Regionalne. Ponadto, wyliczony procent spadku przychodów odniesiono do 4 wskazanych połączeń uruchamianych przez tego organizatora, wobec 455 połączeń ujętych w umowie rocznej na 2018 r. Przyjmując utrzymanie, przynajmniej w przybliżeniu, liczby połączeń uruchamianych co roku w ramach umowy z 25 lutego 2011 r., wskazany we wniosku zakładany przez podmiot uprawniony ~~§--§~~¹ spadek przychodów operatora byłby 57-krotnie niższy w stosunku do przychodów operatora osiągniętych z połączeń realizowanych na podstawie umowy z 25 lutego 2011 r. w ciągu jednego rocznego rozkładu jazdy i 109-krotnie niższy w stosunku do przychodów osiągniętych z przewozów osiągniętych przez operatora na podstawie tej umowy w całym okresie jej trwania.

Ponadto, wniosek zawiera jedynie założenia i oceny oraz opinie podmiotu uprawnionego. Tymczasem przepis art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, w sposób jednoznaczny stanowi, że podstawą do odmowy wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu jest określenie przez Prezesa UTK, w wyniku przeprowadzonego badania, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych. Ponadto, ust. 4 tego artykułu stanowi, że równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych jest zagrożona, gdy skutkiem proponowanej usługi będzie inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie tej umowy. Tym samym we wniosku podmiot uprawniony powinien wykazać, że nastąpi spadek przychodów z połączeń realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Na tej podstawie, w toku przeprowadzanego badania Prezes UTK stwierdza czy spadek ten będzie inny niż nieistotny i na tej podstawie

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

wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu lub odmawia wydania takiej decyzji. W tym przypadku podmiot uprawniony we wniosku nie przedstawił jaki spadek przychodów z połączeń będzie miał miejsce wskutek uruchomienia nowych połączeń przez Przewozy Regionalne, a jedynie opinię w tym zakresie opartą o założenia, które jak wskazano wyżej, budzą wątpliwości co do realistycznego zakresu utraty podróży na rzecz nowych usług komercyjnych. Tym samym, na podstawie analizy materiału przedstawionego we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej złożonym przez Ministra Infrastruktury, nie można uznać, że uruchomienie połączeń wnioskowanych przez Przewozy Regionalne zagraża równowadze ekonomicznej umowy z 25 lutego 2011 r.

Wniosek Marszałka Województwa Podkarpackiego o badanie równowagi ekonomicznej z 24 maja 2018 r., uzupełniony materiałami przekazanymi 9 i 12 lipca 2018 r.

Marszałek Województwa Podkarpackiego złożył do Prezesa UTK wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, jako organizator publicznego transportu zbiorowego w przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, m.in. na trasie Kraków Główny – Wałki (granica województwa) – Przemyśl Główny.

Analizując wniosek Marszałka Województwa Podkarpackiego Prezes UTK stwierdził, że ww. organizator publicznego transportu zbiorowego ma zawartą z Przewoźnikiem umowę o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na lata 2017 – 2020 (umowa nie posiada numeru, zawarta została 28 października 2016 r.), zwaną dalej „umową z 28 października 2016 r.”, czyli obowiązującą w okresie częściowo pokrywającym się z powiadomieniem Przewozów Regionalnych. Przywołana powyżej umowa nie zawiera rozkładów jazdy na okres, którego dotyczy powiadomienie Przewozów Regionalnych, przewiduje jednak realizację połączeń komunikacji publicznej m.in. na linii komunikacyjnej Kraków Główny – Wałki (granica województwa) – Przemyśl, pokrywającej się z trasą, której dotyczy powiadomienie Przewozów Regionalnych.

Zgodnie z przepisem art. 10 rozporządzenia 869/2014, podmiotami uprawnionymi do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej są:

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

Marszałek Województwa Podkarpackiego posiada zawartą umowę ramową na okres objęty wnioskiem, która obejmuje trasę pokrywającą się z trasą wnioskowaną przez Przewozy Regionalne, tym samym jest podmiotem uprawnionym w rozumieniu art. 10 lit. a) rozporządzenia 869/2014.

We wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy z 28 października 2016 r., w związku z powiadomieniem Przewozów Regionalnych o zamiarze uruchomienia w ramach otwartego dostępu połączeń na trasie Kraków Główny – Przemyśl Główny – Kraków Główny, Marszałek Województwa Podkarpackiego przedstawił jedynie wyliczenia dotyczące danych historycznych za 2016 r. Jednocześnie podmiot uprawniony nie uzupełnił, w wyznaczonym przez Prezesa UTK terminie, wniosku w zakresie wskazanym w wezwaniu z 30 lipca 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.10.13.AnK).

Tymczasem zgodnie z postanowieniem art. 29c ust. 3 i ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym: *Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej, w przypadku gdy w wyniku przeprowadzonego badania Prezes UTK określi, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, albo żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania. W zakresie procedury przeprowadzenia badania, o którym mowa w zdaniu pierwszym, przepisy rozporządzenia 869/2014, z wyłączeniem art. 13 i art. 14 tego rozporządzenia, stosuje się odpowiednio. Prezes UTK w badaniu, o którym mowa w ust. 3, uznaje równowagę ekonomiczną umowy o świadczenie usług publicznych za zagrożoną, w przypadku gdy skutkiem proponowanej usługi będzie inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy.*

Tym samym ocena, czy proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych polega na wykazaniu, czy skutkiem proponowanej usługi będzie inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy. Ustawodawca nie definiuje użytego sformułowania „inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy”. Jednocześnie, w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym wskazano, że to Prezes UTK w wyniku przeprowadzonego badania określa, czy proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze

ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych. Oznacza to, że ustawodawca pozostawił Prezesowi UTK rozstrzygnięcie, na podstawie materiału dowodowego zgromadzonego w postępowaniu, czy spadek przychodów wykazany przez podmiot uprawniony jest inny niż nieistotny. Dodatkowo, w przepisach art. 29c ust. 3 i 4 ustawy o transporcie kolejowym jest mowa o zagrożeniu dla równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych. Tym samym przepisy te odnoszą się do całej umowy o świadczenie usług publicznych w całym okresie jej trwania. Dlatego Prezes UTK, oceniając czy spadek przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy, spowodowany uruchomieniem nowych połączeń komercyjnych, jest inny niż nieistotny, musi materiał przedstawiony przez podmiot uprawniony odnieść do całej umowy o świadczenie usług publicznych w całym okresie jej ważności.

Wyliczenia i wyjaśnienia przedstawione we wniosku Marszałka Województwa Podkarpackiego dotyczą jedynie przychodów już osiągniętych przez operatora umowy z 28 października 2018 r. Przepisy art. 29c ust. 3 i 4, stanowią natomiast, że celem badania Prezesa UTK wywołanym wnioskiem podmiotu uprawnionego o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej jest stwierdzenie, czy spadek przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych będzie inny niż nieistotny. Oznacza to, że podmiot uprawniony we wniosku powinien wykazać o ile spadną przychody operatora umowy wskutek uruchomienia nowych połączeń komercyjnych w okresie pokrywającym się ze wskazanym we wniosku o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu. Powinno to być poparte stosownymi wyliczeniami i materiałem dowodowym uzasadniającym przedstawione kalkulacje. We wniosku Marszałka Województwa Podkarpackiego brak jest takich informacji.

Mając na uwadze powyższe, należy także zwrócić uwagę na przepis ustawy o transporcie kolejowym, 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). Prezes UTK przeprowadzając badanie mające na celu podjęcie decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu posługuje się zatem informacjami i dokumentami przedstawionymi przez podmiot uprawniony. Oznacza to, że wobec nieprzedstawienia we wniosku Marszałka Województwa Podkarpackiego informacji koniecznych do przeprowadzenia badania, o którym mowa w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK nie mógł stwierdzić, że nastąpi spadek przychodów z połączeń realizowanych na podstawie umowy z 28 października 2016 r., ani tym bardziej, czy byłby on inny niż nieistotny.

W tej sytuacji trzeba zwrócić uwagę, że zgodnie z art. 12 ust. 2 rozporządzenia 869/2014: *Jeśli organ regulacyjny uzna, że podmiot wnioskujący nie przedstawił ze swoim wnioskiem wszystkich informacji, może zażądać dostarczenia dodatkowych informacji w ciągu trzech tygodni od otrzymania wniosku. Jeżeli odpowiedzi podmiotu wnioskującego na to żądanie dodatkowych informacji będą wciąż niekompletne, organ regulacyjny może po raz drugi zażądać dostarczenia dodatkowych informacji w ciągu trzech tygodni od otrzymania odpowiedzi na pierwsze żądanie dodatkowych informacji. Podmiot wnioskujący dostarcza te informacje w odpowiedzi na żądania dodatkowych informacji w rozsądnym terminie określonym przez organ regulacyjny zgodnie z art. 56 ust. 8 dyrektywy 2012/34/UE. Jeśli podmiot wnioskujący nie przedstawi takich informacji w terminach określonych przez organ regulacyjny, wniosek zostaje odrzucony.*

W związku z powyższym, wobec wyczerpania, określonej w art. 12 ust. 2 rozporządzenia 869, prawnej drogi korekty wniosku, poprzez brak jego stosownego uzupełnienia w wyniku ponownego wezwania, Prezes UTK musiał stwierdzić, że informacje przedstawione we wniosku Marszałka Województwa Podkarpackiego są niewystarczające do przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej, której przedmiotowy wniosek dotyczył. W tej sytuacji konieczne było stwierdzenie, że nie można uznać, że uruchomienie połączeń wnioskowanych przez Przewozy Regionalne zagrazi równowadze ekonomicznej umowy z 28 października 2016 r.

Wobec braku wpływu innych wniosków o badanie równowagi ekonomicznej dotyczących przedmiotowej trasy, Prezes UTK obowiązany był wydać decyzję przyznającą otwarty dostęp na trasie Kraków Główny – Przemysł Główny – Kraków Główny. Prezes UTK zawarł także w niniejszej decyzji stosowne klauzule, które stanowią mają gwarancję właściwego realizowania przez Przewozy Regionalne planowanych przewozów kolejowych.

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

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 podkarpackiego organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

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. 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 remontowo-modernizacyjnych na sieci kolejowej w Polsce. Po przeanalizowaniu otrzymywanych skarg i informacji z rynku, Prezes UTK uznał, że konieczne jest zapewnienie, aby kursowanie pociągów planowanych przez Przewozy Regionalne nie prowadziło do nieuruchamiania przewozów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju. Dlatego w sentencji wprowadzono klauzulę, zgodnie z którą, w przypadku prac modernizacyjnych i remontowych skutkujących zmniejszeniem przepustowości na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i na odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, uruchomienie pociągów, których dotyczy niniejsza decyzja, nie może powodować likwidacji pociągów ważnych z punktu widzenia społeczno-gospodarczego kraju. Należy podkreślić, że w rozumieniu niniejszej decyzji pociągi ważne z punktu widzenia społeczno-gospodarczego kraju to przede wszystkim te, które, które zapewniają sprawne funkcjonowanie podstawowych obszarów istotnych dla społeczeństwa. Są nimi przykładowo pociągi dowożące podróżnych do pracy i szkół, a następnie odwożące pasażerów do domu, lecz także dostarczające towary krytyczne dla sprawnego funkcjonowania społeczeństwa i dla interesu gospodarczego kraju, jak np. dowóz węgla do 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: Kraków Główny – Przemyśl Główny – Kraków Główny dla 2 par pociągów w dobie, na warunkach wskazanych w złożonym wniosku.

Mając na względzie zgromadzony materiał dowodowy Prezes UTK określił, zgodnie z żądaniem Przewoźnika, że pociągi Przewozy Regionalne mogą zatrzymywać się na następujących stacjach: Kraków Główny, Kraków Zabłocie, Kraków Płaszów, Kłaj, Bochnia, Brzesko Okocim, Tarnów, Dębica, Ropczyce, Sędziszów Małopolski, Rzeszów Główny, Łańcut, Przeworsk, Jarosław, Radymno, Przemyśl Zasanie, Przemyśl Główny.

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

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

Przewoźnik będzie realizował przewozy osobowe pojazdami kolejowymi typów wskazanych w pkt. 5 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 5 lat, tj. na roczne rozkłady jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023.

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

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

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

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).

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 Urzędu m.st. Warszawy Urząd Dzielnicy Ochota.

W związku z powyższym uznać należy, że opłata skarbową za wydanie niniejszej decyzji została przez Przewoźnika uiszczona 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 z późn. zm.), zwanej dalej: „k.p.c.”, Strona może wnieść odwołanie od decyzji Prezesa UTK za jego pośrednictwem do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji. Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji toczy się według przepisów k.p.c. o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 13b ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym).

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

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

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

Załącznik nr 1: Planowany rozkład jazdy pociągów na trasie Kraków Główny – Przemyśl Główny

Kategoria pociągu		RP		RP	
Nr pociągu		39303		39305	
Nazwa pociągu					
Terminy kursowania		codziennie		(6), (7) 1 X - 30 VI	
Stacja	odległość między stacjami [km]	godz. przyj.	godz. odj.	godz. przyj.	godz. odj.
Kraków Główny	0,000		18:05		10:30
Kraków Zabłocie	2,430	18:09	18:09	10:34	10:34
Kraków Płaszów	1,980	18:12	18:13	10:37	10:38
Kłaj	24,040	18:33	18:34	10:58	10:59
Bochnia	9,865	18:40	18:41	11:05	11:06
Brzesko Okocim	12,958	18:49	18:50	11:14	11:15
Tarnów	26,478	19:07	19:07	11:32	11:32
Dębica	33,222	19:28	19:28	11:53	11:53
Ropczyce	13,049	19:37	19:37	12:02	12:02
Sędziszów Małopolski	8,174	19:43	19:43	12:08	12:08
Rzeszów Główny	25,702	20:02	20:02	12:27	12:27
Łańcut	16,784	20:14	20:14	12:39	12:39
Przeworsk	20,033	20:27	20:28	12:52	12:53
Jarosław	14,923	20:37	20:38	13:02	13:03
Radymno	13,836	20:49	20:49	13:14	13:14
Przemyśl Zasanie	19,571	21:12	21:13	13:37	13:38
Przemyśl Główny	1,606	21:16		13:41	

Załącznik nr 2: Planowany rozkład jazdy pociągów na trasie Przemyśl Główny – Kraków Główny

Kategoria pociągu		RP		RP	
Nr pociągu		39322		39324	
Nazwa pociągu					
Terminy kursowania		codziennie		(6), (7) 1 X - 30 VI	
Stacja	odległość między stacjami [km]	godz. przyj.	godz. odj.	godz. przyj.	godz. odj.
Przemyśl Główny	0,000		6:30		14:15
Przemyśl Zasanie	1,606	6:33	6:33	14:18	14:18
Radymno	19,571	6:56	6:56	14:41	14:41
Jarosław	13,836	7:07	7:08	14:52	14:53
Przeworsk	14,923	7:17	7:18	15:02	15:03
Łańcut	20,033	7:32	7:32	15:17	15:17
Rzeszów Główny	16,784	7:44	7:45	15:29	15:30
Sędziszów Małopolski	25,702	8:04	8:05	15:49	15:50
Ropczyce	8,174	8:11	8:11	15:56	15:56
Dębica	13,049	8:16	8:22	16:01	16:07
Tarnów	33,222	8:43	8:45	16:28	16:30
Brzesko Okocim	26,478	9:02	9:03	16:47	16:48
Bochnia	12,958	9:11	9:12	16:56	16:57
Kłaj	9,865	9:18	9:18	17:03	17:03
Kraków Płaszów	24,040	9:39	9:40	17:24	17:25
Kraków Zabłocie	1,980	9:43	9:43	17:28	17:28
Kraków Główny	2,430	9:48		17:33	