



DZIENNIK URZĘDOWY

PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 2 lipca 2019 r.

Poz. 26

DECYZJA NR DPP-WOPN.717.4.2019.PL PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 5 czerwca 2019 r.

w sprawie zmiany decyzji Prezesa UTK z 4 kwietnia 2018 r. znak: DPP-WPAN.717.1.2017.PL

Na podstawie art. 155 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.”, oraz art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 710 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, po rozpatrzeniu wniosku „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „PKP Intercity” lub „Stroną”, z 22 stycznia 2019 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”: 23 stycznia 2019 r.), o zmianę decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z 4 kwietnia 2018 r. (znak: DPP-WPAN.717.5.2017.AnK) przyznającej PKP Intercity otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Przemysł Główny – Kołobrzeg – Przemysł Główny na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., na warunkach w niej określonych,

ZMIENIAM

decyzję Prezesa UTK z 4 kwietnia 2018 r. (znak: DPP-WPAN.717.1.2017.PL) przyznającą PKP Intercity otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Przemysł Główny – Kołobrzeg – Przemysł Główny na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023, w ten sposób, że w treści załączników do ww. decyzji zmianie ulegają:

1. trasa przejazdu pociągu nr 3120 w ten sposób, że pociąg ten nie będzie wykonywał przejazdów od stacji początkowej Przemysł Główny do stacji końcowej Warszawa Wschodnia, lecz od stacji początkowej Przemysł Główny do stacji końcowej Gdynia Główna;
2. trasa przejazdu pociągu nr 1320 w ten sposób, że pociąg ten nie będzie wykonywał przejazdów od stacji początkowej Warszawa Wschodnia do stacji końcowej Przemysł Główny, lecz od stacji początkowej Gdynia Główna do stacji końcowej Przemysł Główny;
3. dni kursowania pociągu nr 1504 z „codziennie oprócz wakacji” na „1-5”;
4. dni kursowania pociągu nr 5104 z „codziennie” na „1-5”;
5. godzina odjazdu pociągu nr 3504 z 11:15 na 05:15;
6. godzina odjazdu pociągu nr 1504 z 07:21 na 15:21;
7. godzina odjazdu pociągu nr 5104 z 17:20 na 09:20;
8. godzina odjazdu pociągu nr 3120 z 13:57 na 10:27;
9. godzina odjazdu pociągu nr 1320 z 08:54 na 09:20;
10. godzina odjazdu pociągu nr 5302 z 09:20 na 17:20;
11. kategoria pociągu nr 1504 z „EIP” na „EIC”;
12. kategoria pociągu nr 5104 z „EIP” na „EIC”.

Załącznikom nr 1 i 2 do decyzji z 4 kwietnia 2018 r. zostaje nadane ujednoczone brzmienie, określone w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.

Pozostałe warunki określające zasady wykonywania przez PKP Intercity przewozów pasażerskich na trasie Przemysł Główny – Kołobrzeg – Przemysł Główny na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023, pozostają bez zmian.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Prezes UTK 4 kwietnia 2018 r. wydał na rzecz PKP Intercity decyzję (znak: DPP-WPAN.717.1.2017.PL) przyznającą wykonywanie przewozów pasażerskich w ramach otwartego dostępu na trasie Przemysł Główny – Kołobrzeg – Przemysł Główny na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., zwaną dalej „Decyzją”.

W Decyzji określono, że ww. przewóz realizowany będzie liniami kolejowymi nr 1, 2, 4, 8, 9, 64, 91, 202, 402 i 570 na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023, z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. *Na wnioskowanej trasie spółka PKP Intercity może uruchomić do 25 par pociągów w dobie, zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.*
2. *W przypadku prac modernizacyjnych i remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia społeczno-gospodarczego kraju.*
3. *Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów PKP Intercity na następujących stacjach: Kołobrzeg, Koszalin, Słupsk, Lębork, Gdynia Główna, Sopot, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Główny, Tczew, Malbork, Iława Główna, Ciechanów, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Kraków Główny, Kraków Płaszów, Bochnia, Tarnów, Dębica, Rzeszów Główny, Jarosław, Przemysł Zasanie oraz Przemysł Główny.*
4. *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 Przemysł Główny – Kołobrzeg – Przemysł Główny przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy pojazdami kolejowymi typu: EMU250PKP (ED250), 112A-2 (SPOT), 112A, 112 Ag, 112Ah, 112Aj, 112Ak, 112ALux, 112Am, 112Ap, 112Ar, 112Az, 139A, 140A, 140A-z, 145Ab, 145A, 145Ac, 152A, 154Ab, 156A, 158A, Z1A, Z2A, 111A, 111A-2 (SPOT), 111Ag, 111Ah, 111Ainw (SPOT), 111ALux, 111Ap, 111Ar, 111Arow, 111As, 111Au, 111Aw, 111Ax, 111Ay, 136A, 141A, 144A, 144Aa, 152Az, 154A, 154Aa, 154Arow, 156A, 159A, 167A, 168A, 170A, 171A, YB, XB, XBN Mg2, Z1B, Z2B, 609A, 612A, 406A, RESTAU, 155A, 113A, 113Aa, WR Bautzen oraz 305Ad.*

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. *Przewoźnik kolejowy zapewni co najmniej 2 miejsca dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się w pojazdach kolejowych typu: EMU250PKP (ED250), 111Ainw (SPOT), 111Arow (w wersji z 60 miejscami siedzącymi w II klasie), 144Aa, 156A, 167A, 168A (w wersji z 58 miejscami siedzącymi w II klasie), YB, XB (w wersji z 56 miejscami siedzącymi w II klasie), XBN Mg2 oraz Z1B (w wersji z 56 miejscami siedzącymi w II klasie).*
7. *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.*
8. *Dopuszcza się uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy stanowiącym załączniki nr 1 i 2 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.*

Jednocześnie w załącznikach nr 1 i 2 do Decyzji zawarto planowany rozkład jazdy pociągów PKP Intercity, określający numery pociągów realizujących dany kurs, ich kategorię handlową, częstotliwość wykonywania przewozów oraz godziny odjazdów i przyjazdów do konkretnej stacji pasażerskiej.

Decyzja została doręczona PKP Intercity 6 kwietnia 2018 r.

Strona nie skorzystała z prawa do złożenia odwołania od wydanej 4 kwietnia 2018 r. Decyzji Prezesa UTK, przez co ww. rozstrzygnięcie stało się ostateczne 21 kwietnia 2018 r.

Pismem z 22 stycznia 2019 r. (znak: BBZ8-073-12/2019) Strona zwróciła się do Prezesa UTK z wnioskiem o zmianę w trybie art. 155 k.p.a. Decyzji w zakresie:

1. trasy przejazdu pociągu nr 3120 w ten sposób, że pociąg ten nie będzie wykonywał przejazdów od stacji początkowej Przemysł Główny do stacji końcowej Warszawa Wschodnia lecz od stacji początkowej Przemysł Główny do stacji końcowej Gdynia Główna;
2. trasy przejazdu pociągu nr 1320 w ten sposób, że pociąg ten nie będzie wykonywał przejazdów od stacji początkowej Warszawa Wschodnia do stacji końcowej Przemysł Główny, lecz od stacji początkowej Gdynia Główna do stacji końcowej Przemysł Główny;
3. dni kursowania pociągu nr 1504 z „codziennie oprócz wakacji” na „1-5”;
4. dni kursowania pociągu nr 5104 z „codziennie” na „1-5”;
5. godziny odjazdu pociągu nr 3504 z 11:15 na 05:15;
6. godziny odjazdu pociągu nr 1504 z 07:21 na 15:21;
7. godziny odjazdu pociągu nr 5104 z 17:20 na 09:20;
8. godziny odjazdu pociągu nr 3120 z 13:57 na 10:27;
9. godziny odjazdu pociągu nr 1320 z 08:54 na 09:20;
10. godziny odjazdu pociągu nr 5302 z 09:20 na 17:20;
11. kategorii pociągu nr 1504 z „EIP” na „EIC”;
12. kategorii pociągu nr 5104 z „EIP” na „EIC”.

Pismem z 28 lutego 2019 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2019.2.PL) Prezes UTK zawiadomił Stronę o wszczęciu postępowania w sprawie zmiany Decyzji oraz postanowił o uzupełnieniu materiału dowodowego o:

1. Decyzję;
2. licencję nr L/034/2017 PKP Intercity, potwierdzającą zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
3. certyfikat bezpieczeństwa cz. A PKP Intercity nr PL1120150041, potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej;
4. certyfikat bezpieczeństwa cz. B PKP Intercity nr PL1220150041, potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci;
5. informację odpowiadającą odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego.

Jednocześnie Prezes UTK wezwał Stronę do złożenia dodatkowych wyjaśnień w przedmiocie występowania przesłanek określonych w art. 155 k.p.a., a także poinformował PKP Intercity o możliwości wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów w ramach toczącego się postępowania.

Pismem z 6 marca 2019 r. (znak: BBPP1-070-24/19) PKP Intercity przekazała dodatkowe informacje w sprawie.

Pismem z 22 marca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2019.4.PL) Prezes UTK zawiadomił PKP Intercity o zebraniu całości materiału dowodowego w sprawie oraz o przysługującym prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Pismem z 26 kwietnia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2019.6.PL) Prezes UTK zawiadomił Stronę o włączeniu w poczet materiału dowodowego dokumentu zatytułowanego *Instrukcja dla Rewidenta taboru kolejowego (Bw-28)*, obowiązującego od 1 kwietnia 2016 r. Jednocześnie Prezes UTK poinformował PKP Intercity o zebraniu całości materiału dowodowego w sprawie oraz o przysługującym prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Strona nie skorzystała z przysługującego jej prawa.

Mając powyższe na uwadze, Prezes UTK zważył, co następuje:

Zgodnie z 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.

Stosownie do art. 155 k.p.a., decyzja ostateczna, na mocy której strona nabyła prawo może być w każdym czasie za zgodą strony uchylona lub zmieniona przez organ administracji publicznej, który ją wydał, lub przez organ wyższego stopnia, jeżeli przepisy szczególne nie sprzeciwiają się uchyleniu lub zmianie takiej decyzji i przemawia za tym interes społeczny lub słuszny interes strony.

Przepis art. 154 § 2 k.p.a. stosuje się odpowiednio, a zatem właściwy organ wydaje decyzję w sprawie uchylecia lub zmiany dotychczasowej decyzji.

Decyzja wydana w trybie art. 155 k.p.a. jest decyzją uznaniową, co oznacza, że do organu rozstrzygającego należy ocena w konkretnej sprawie, czy istnieją podstawy do uchylecia lub zmiany decyzji, jak też wybór jednego z możliwych rozwiązań (zob. np. wyrok WSA w Warszawie z dnia 1 czerwca 2005 r., sygn. akt V SA/Wa 701/05, LexPolonica nr 380882).

Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 26 września 2017 r. sygn. akt: I OSK 3036/15 (Legalis nr 1698628), stwierdził, że: *Artykuł 155 k.p.a. zawiera dwa rodzaje przesłanek – formalne i materialne. Formalne to istnienie decyzji ostatecznej i zgoda strony postępowania, zaś materialne to brak sprzeciwu przepisów szczególnych, wystąpienie interesu społecznego lub słusznego interesu strony. Przesłanki te muszą być spełnione łącznie, aby mogło dojść do zmiany lub uchylecia decyzji, niewystępowanie więc którejkolwiek przesłanki nie może do takiego skutku prowadzić. Przed przystąpieniem do rozważania przesłanek materialnych organ musi najpierw ocenić czy wystąpiły wymogi formalne.*

Mając na uwadze powyższe, uznać należy, że zmiana decyzji administracyjnej w trybie art. 155 k.p.a. zależy od łącznego spełnienia następujących przesłanek:

1. postępowanie w sprawie indywidualnej zostało zakończone decyzją ostateczną, na mocy której strona nabyła prawo;
2. strona wyraziła zgodę na uchylenie lub zmianę decyzji;
3. uchyleniu lub zmianie decyzji nie sprzeciwiają się przepisy szczególne;
4. za uchyleniem lub zmianą decyzji przemawia interes społeczny lub słuszny interes strony.

W pierwszej kolejności należy zatem ustalić, czy decyzja, która ma być w niniejszej sprawie zmieniana, w trybie art. 155 k.p.a., jest decyzją ostateczną.

Zgodnie z treścią art. 16 § 1 zdanie 1 k.p.a., decyzje, od których nie służy odwołanie w administracyjnym toku instancji lub wnioski o ponowne rozpatrzenie sprawy, są ostateczne.

Mając na względzie treść art. 16 § 1 zdanie 1, art. 16 § 3 oraz art. 13b ust. 2 i 4 ustawy o transporcie kolejowym, a także fakt, że od analizowanej Decyzji, przyznającej PKP Intercity prawo do otwartego dostępu na trasie Przemysł Główny – Kołobrzeg – Przemysł Główny na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., nie zostało złożone odwołanie, stwierdzić należy, że przedmiotowa Decyzja stała się ostateczna i prawomocna.

W świetle postanowień art. 155 k.p.a. niezbędne jest również ustalenie, czy decyzja, która ma być zmieniona, jest decyzją na mocy której strona nabyła prawo.

W komentarzu do art. 155 k.p.a. pod red. R. Hausera oraz M. Wierzbowskiego (*Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz*, wydanie 5, stan na 5 listopada 2018 r.), przytoczono poglądy doktryny, zgodnie z którymi nabycie prawa powinno być rozumiane jako [...] korzyść, jaką strona nabywa pod względem prawnym przez załatwienie jej sprawy decyzją administracyjną. Korzyści te mogą powstać w sferze prawa materialnego, pozwalając stronie na określone działania, zaniechanie, względnie tworząc podstawę do domagania się pewnych zachowań lub świadczeń od innych podmiotów [...] (A. Ziółkowska, *Zmiana i uchylenie decyzji ostatecznej na podstawie art. 154 i 155 k.p.a.*, s. 961). Podobne stanowisko prezentuje J. Borkowski, którego zdaniem: "Ustalenie tego, że decyzja nie tworzy praw nabytych dla żadnej ze stron postępowania, wymaga po prostu zbadania treści rozstrzygnięcia oraz stwierdzenia, że z jego treści strony nie mogą wyciągnąć dla siebie żadnych korzyści prawnych, nie mogą ani wywieść uprawnień, ani też sprecyzowania swoich obowiązków lub takich obowiązków innych podmiotów, które byłyby korelatem ich uprawnień" (J. Borkowski, w: B. Adamiak, J. Borkowski, *Komentarz*, 2010, s. 563).

Przedmiotem Decyzji, której zmiany dotyczy wnioski Strony, było prawo do wykonywania komercyjnych przewozów pasażerskich na trasie Przemysł Główny – Kołobrzeg – Przemysł Główny na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., na warunkach określonych w Decyzji. W istocie Decyzja przyznawała PKP Intercity możliwość wystąpienia do zarządcy infrastruktury z wnioskiem o przydzielenie zdolności przepustowej, zgodnie z warunkami wskazanymi w Decyzji, a następnie o wykorzystanie ww. zdolności. Decyzja stanowiła zatem punkt wyjścia dla PKP Intercity do uruchomienia nowych przewozów pasażerskich na warunkach w niej określonych. Brak decyzji przyznającej otwarty dostęp na trasie Przemysł Główny – Kołobrzeg – Przemysł Główny na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., na warunkach w niej określonych, stanowiłby przeszkodę uniemożliwiającą Stronie wystąpienie

do zarządcy infrastruktury z wnioskiem o uruchomienie nowych przewozów komercyjnych na liniach określonych w Decyzji.

Mając na uwadze powyższe, należało stwierdzić, że Decyzja jest rozstrzygnięciem na mocy którego Strona nabyła prawo. W rezultacie uznać należy, że w niniejszej sprawie ta przesłanka również została spełniona.

Kolejną przesłanką zmiany decyzji administracyjnej w trybie art. 155 k.p.a. jest uzyskanie zgody strony tej decyzji na jej zmianę. Należy uznać, że w przedmiotowej sprawie spełniona została przesłanka wyrażenia zgody na zmianę decyzji, na mocy której Strona nabyła prawo.

Strona w piśmie z 22 stycznia 2019 r. (znak: BBZ8-073-12/2019) wyraźnie oświadczyła, że wyraża zgodę na zmianę Decyzji w trybie art. 155 k.p.a. PKP Intercity w ww. piśmie wskazała, że: „*PKP Intercity*” S.A. (dalej również „*PKP IC*” lub „*Spółka*”), na podstawie art. 155 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tj. Dz.U. z 2018 r., poz. 2096 ze zm.), wnosi o zmianę decyzji nr DPP-WPAN.717.1.2017.PL wydanej przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w dniu 4 kwietnia 2018 r., przyznającej PKP IC otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Przemysł Główny – Kołobrzeg – Przemysł Główny, zgodnie z załączonym rozkładem jazdy (Załącznik nr 1). Strona pismem z 6 marca 2019 r. poinformowała, że podtrzymuje swój wniosek w sprawie.

Z tego względu należało przyjąć, że przesłanka dotycząca zgody Strony na dokonanie zmiany Decyzji w trybie art. 155 k.p.a. również została spełniona.

W dalszej kolejności należy zbadać, czy zmianie Decyzji nie sprzeciwiają się przepisy szczególne. Przy czym, jako „sprzeciwianie się” należy rozumieć nie tylko przepisy wprost zakazujące uchylecia lub zmiany Decyzji, ale też takie, których cel zostałby naruszony poprzez dokonanie zmiany w trybie art. 155 k.p.a. Przepisami szczególnymi w niniejszej sprawie są przepisy ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. Urz. UE L 239 z dnia 12 sierpnia 2014 r., s. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 869/2014”, które zgodnie z treścią art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, znajdują zastosowanie w zakresie otwartego dostępu na trasie krajowej.

Przepisy art. 29c ustawy o transporcie kolejowym, odnoszące się do zagadnienia otwartego dostępu, nie zawierają zakazu dokonywania zmiany decyzji o przyznaniu otwartego dostępu. W ww. przepisie przewidziano regulacje określające:

1. przypadki, w których wydawana jest decyzja o przyznaniu otwartego dostępu;
2. zasady postępowania Prezesa UTK w przypadku otrzymania wniosku o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej oraz międzynarodowej;
3. elementy jakie powinna określać decyzja o przyznaniu otwartego dostępu;
4. maksymalny okres na jaki może zostać wydana decyzja w sprawie otwartego dostępu;
5. uprawnienie Prezesa UTK do wykonywania kontroli działalności przewoźników wykonujących przewozy kolejowe na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;
6. przypadki, w których decyzja o przyznaniu otwartego dostępu wygasa;
7. przypadki, w których organ regulacyjny uchyla wydaną decyzję o przyznaniu otwartego dostępu.

Z tego względu należy stwierdzić, że ustawa o transporcie kolejowym nie zawiera przepisów sprzeciwiających się dokonaniu zmiany Decyzji, w trybie art. 155 k.p.a.

Prezes UTK, w związku z otrzymanym wnioskiem PKP Intercity o zmianę Decyzji, obowiązany był wziąć pod uwagę charakter oraz zakres proponowanych zmian, stosownie do regulacji rozporządzenia 869/2014. Wskazać w tym miejscu należy, że kluczowy dla prawidłowego zakwalifikowania wniosku o zmianę decyzji w sprawie otwartego dostępu jest art. 2 pkt 1) rozporządzenia 869/2014, który zawiera definicję nowych przewozów pasażerskich. Zgodnie z ww. definicją „*nowe międzynarodowe przewozy pasażerskie*” oznaczają *międzynarodowe przewozy pasażerskie, które proponuje się wprowadzić na rynek lub które pociągają za sobą znaczącą zmianę pod względem zwiększenia częstotliwości lub zwiększenia liczby stacji istniejących międzynarodowych przewozów pasażerskich.*

Przeprowadzona przez Prezesa UTK analiza ma na celu rozstrzygnięcie, czy złożony wniosek o zmianę decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, jest faktycznie wnioskiem o zmianę, gdzie zmiana nie ma charakteru znaczącego, czy też w istocie zmiany są tak daleko idące, że należy otrzymany wniosek uznać za powiadomienie o przyznaniu nowego otwartego dostępu.

W tym miejscu należy zauważyć, że w świetle definicji art. 2 pkt 1) rozporządzenia 869/2014 nowe przewozy pasażerskie to zarówno takie, które dotychczas nie były realizowane na rynku kolejowym przez aplikanta, jak również takie, które pociągają za sobą znaczącą zmianę w zakresie zwiększenia częstotliwości lub zwiększenia liczby stacji zatrzymania.

Zgodnie z przepisem art. 2 pkt 1) rozporządzenia 869/2014, organ regulacyjny bada wyłącznie charakter zmiany pod względem:

1. częstotliwości; lub
2. zwiększenia liczby stacji zatrzymania.

Tym samym zmiany dotyczące projektowanego rozkładu jazdy (modyfikacji godzin odjazdu ze stacji początkowej i przyjazdu do stacji końcowej), czy zmiany kategorii handlowej pociągu, nie pozwalają uznać, że dany wniosek o zmianę przyznanego już otwartego dostępu na danej trasie jest w istocie wnioskiem o przyznanie nowego otwartego dostępu.

Istotne dla sprawy jest również to, że ani prawodawca unijny ani ustawodawca krajowy w żadnym akcie prawnym, odnoszącym się do zagadnienia otwartego dostępu, nie zdefiniowali tego, co należy rozumieć przez zmianę znaczącą. Z tego względu organ regulacyjny, każdorazowo po otrzymaniu wniosku o zmianę decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, powinien samodzielnie przeanalizować charakter oraz zakres proponowanych zmian, w celu dokonania jego odpowiedniej kwalifikacji.

W odniesieniu do przedmiotowej sprawy, proponowane przez PKP Intercity zmiany w Decyzji dotyczyły:

1. trasy przejazdu pociągu nr 3120 w ten sposób, że pociąg ten nie będzie wykonywał przejazdów od stacji początkowej Przemysł Główny do stacji końcowej Warszawa Wschodnia, lecz od stacji początkowej Przemysł Główny do stacji końcowej Gdynia Główna;
2. trasy przejazdu pociągu nr 1320 w ten sposób, że pociąg ten nie będzie wykonywał przejazdów od stacji początkowej Warszawa Wschodnia do stacji końcowej Przemysł Główny, lecz od stacji początkowej Gdynia Główna do stacji końcowej Przemysł Główny;
3. dni kursowania pociągu nr 1504 z „codziennie oprócz wakacji” na „1-5”;
4. dni kursowania pociągu nr 5104 z „codziennie” na „1-5”;
5. godziny odjazdu pociągu nr 3504 z 11:15 na 05:15;
6. godziny odjazdu pociągu nr 1504 z 07:21 na 15:21;
7. godziny odjazdu pociągu nr 5104 z 17:20 na 09:20;
8. godziny odjazdu pociągu nr 3120 z 13:57 na 10:27;
9. godziny odjazdu pociągu nr 1320 z 08:54 na 09:20;
10. godziny odjazdu pociągu nr 5302 z 09:20 na 17:20;
11. kategorii pociągu nr 1504 z „EIP” na „EIC”;
12. kategorii pociągu nr 5104 z „EIP” na „EIC”.

W związku z rodzajem oraz intensywnością zgłoszonych przez Przewoźnika zmian, Prezes UTK obowiązany był rozstrzygnąć o trybie, właściwym dla rozpatrzenia wniosku PKP Intercity. W tym miejscu należy wskazać, że rodzaj zgłoszonych przez Stronę modyfikacji determinuje to, czy wniosek dotyczący zmiany decyzji o otwartym dostępie powinien być procedowany jako nowy wniosek o przyznanie otwartego dostępu tj. w trybie art. 29c ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenia 869/2014, czy w trybie art. 155 k.p.a.

Prezes UTK uwzględnił, że w Decyzji przyznano PKP Intercity prawo do uruchamiania na trasie Przemysł Główny – Kołobrzeg – Przemysł Główny, w okresie od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., do 25 par pociągów w dobie.

Zmiana polegająca na zwiększeniu liczby stacji zatrzymania dotyczyła 1 pary pociągów (pociągi nr 1320 i 3120), co stanowiło 4% wszystkich przewozów uruchamianych na podstawie Decyzji. W jej wyniku 1 para pociągów, która dotychczas mogła realizować przejazdy na trasie Przemysł Główny – Warszawa Wschodnia – Przemysł Główny, uległa wydłużeniu poprzez wykonywanie przewozów na trasie Przemysł Główny – Gdynia Główna – Przemysł Główny.

Na skutek wydania Decyzji, PKP Intercity uzyskała prawo do korzystania z następujących postojów handlowych: Kołobrzeg, Koszalin, Słupsk, Lębork, Gdynia Główna, Sopot, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Główny, Tczew, Malbork, Ława Główna, Ciechanów, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Kraków Główny, Kraków Płaszów, Bochnia, Tarnów, Dębica, Rzeszów Główny, Jarosław, Przemysł Zasanie oraz Przemysł Główny. Spółka we wniosku o zmianę Decyzji wskazała, że pociągi nr 1320 i 1321 miałyby dodatkowo korzystać ze stacji: Gdynia Główna, Sopot, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Główny, Tczew, Malbork oraz Ława Główna. Zmiana dotyczyła zatem zwiększenia, w przypadku 1 pary pociągów, liczby stacji zatrzymania o 8. Podkreślenia wymaga okoliczność, że stacje zatrzymania, o które została wydłużona trasa pociągów nr 1320 i 3120,

były przewidziane jako postoje handlowe dla pociągów PKP Intercity, w wydanej przez Prezesa UTK Decyzji. W niniejszej sprawie Strona nie wносиła o dodatkowe stacje zatrzymania, które wykraczałyby poza katalog stacji określonych w punkcie 3 Decyzji.

Z tego względu Prezes UTK ocenił powyższą zmianę jako nieznaczającą, co uzasadnia zastosowanie w stosunku do niej trybu art. 155 k.p.a.

Odnosząc się do oceny zmian godzin odjazdów pociągów, należy wskazać, że Strona zgłosiła potrzebę modyfikacji rozkładu jazdy, w zakresie 3 par pociągów z 25 dotychczas funkcjonujących na podstawie Decyzji. Zmiany godzin odjazdów dotyczyły zatem 12 % pociągów uruchamianych na podstawie Decyzji. Na uwagę zasługuje okoliczność, że organ regulacyjny nie może analizować zmiany godzin odjazdów/przyjazdów pociągów, i oceniać stopnia znaczenia tejsze zmiany pod kątem przepisu art. 2 pkt 1) rozporządzenia 869/2014, przywołanego uprzednio, z tego względu, że przepis ten dopuszcza dokonanie przez organ regulacyjny oceny wyłącznie w kwestiach odnoszących się do częstotliwości kursowania pociągów lub zwiększenia liczby stacji zatrzymania. Zmiana godzin odjazdów pociągów z konkretnych stacji jest irrelevantna dla częstotliwości kursowania pociągów oraz zwiększenia liczby stacji zatrzymania. Wskazać w tym miejscu należy, że ww. rodzaj modyfikacji należy traktować w istocie jako nowy wniosek o przyznanie otwartego dostępu. Innymi słowy, zmiana wyłącznie rozkładu jazdy, polegająca na przesunięciu godzin odjazdów pociągów dotychczas wykonujących przewozy na podstawie decyzji o otwartym dostępie może podlegać ocenie wyłącznie pod kątem spełnienia przesłanki interesu społecznego, określonej w art. 155 k.p.a.

Jednocześnie podkreślenia w tym miejscu wymaga fakt, że rozkład jazdy, stanowiący załącznik do Decyzji, jak również do niniejszego rozstrzygnięcia, stanowi jedynie propozycję godzin odjazdów z konkretnych stacji pasażerskich. Ostateczna decyzja w przedmiocie przyznania faktycznego rozkładu jazdy zależy od wielu czynników takich jak np. treść złożonego przez przewoźnika kolejowego wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej lub zdolności przepustowa infrastruktury kolejowej. Wyżej wymienione okoliczności stanowią przedmiot analizy zarządcy infrastruktury, który jest podmiotem odpowiedzialnym za rozpatrywanie wniosków o przydzielanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej. W sytuacji wystąpienia ograniczeń infrastruktury kolejowej zarządca infrastruktury może podjąć decyzję o konieczności dokonania zmian w złożonym wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej, a w przypadkach określonych w ustawie o transporcie kolejowym, nawet odrzucić otrzymany wniosek.

Analizując wniosek PKP Intercity o zmianę kategorii handlowej pociągów nr 1504 i nr 5104 z „EIP” na „EIC”, stwierdzić należy, iż powyższa zmiana nie podlega wskazanej w art. 2 pkt 1) rozporządzenia 869/2014, ocenie Prezesa UTK.

Z tego też względu należy stwierdzić, że w niniejszym przypadku wszystkie zmiany Decyzji, zawnioskowane przez PKP Intercity, należy rozpatrywać w trybie art. 155 k.p.a.

W dalszej kolejności wskazać należy, że zgodnie z treścią art. 155 k.p.a., decyzja ostateczna, na mocy której strona nabyła prawo, może zostać zmieniona przez organ administracji publicznej, jeżeli przemawia za tym interes społeczny lub słuszny interes strony. Użyty w treści art. 155 k.p.a. spójnik „lub” wskazuje, że dla dokonania zmiany decyzji w trybie art. 155 k.p.a. wystarczy, aby za jej zmianą przemawiał choćby jeden ze wskazanych wyżej interesów.

Pojęcia *interesu społecznego* oraz *słusznego interesu strony* mają charakter pojęć niedookreślonych, co powoduje, że o ich zakresie decyduje organ orzekający w danej sprawie, który musi się przy tym wykazać dużą ostrożnością. Oceniając przesłankę interesu społecznego, w kontekście prowadzonego postępowania administracyjnego, Prezes UTK uwzględnił w szczególności interes potencjalnych podróżnych, jak również interes pozostałych uczestników rynku kolejowego. Z tego względu zasadnicze znaczenie dla możliwości dokonania zmiany decyzji w trybie art. 155 k.p.a. przy ocenie przesłanki przemawiania za tą zmianą interesu społecznego będą miały korzyści, jakie mogą uzyskać potencjalni podróżni oraz w jaki sposób przedmiotowe zmiany Decyzji wpłyną na strony umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.

Odnosząc się natomiast do interesu strony, należy mieć na względzie, iż w art. 155 k.p.a. ustawodawca wskazuje, że chodzi o "słuszny interes". Nie każdy więc interes, ale taki, który może być uznany za "słuszny", ma być brany, przez organ prowadzący postępowanie, pod uwagę. W ten sposób ustawodawca wprowadził dodatkowy element oceniający. Wskazywać ma on na to, że chodzi o interes godny ochrony, niestojący w sprzeczności ani z prawem, ani z zasadami współżycia społecznego.

Uwzględnienie interesu strony w rozumieniu art. 155 k.p.a. należy rozumieć w ten sposób, iż mając do wyboru możliwość korzystniejszego dla strony rozstrzygnięcia, niepozostającego jednakże w kolizji z obowiązującym porządkiem prawnym, organ działając w granicach uznania administracyjnego przyjmuje ten sposób orzekania, zmieniając decyzję mniej korzystną dla strony. Nie mieści się jednak w pojęciu interesu strony orzekanie w sposób sprzeczny z przepisami prawa, choćby zostało ono potwierdzone orzeczeniami sądu wydanymi w innych sprawach (zob. wyr. Naczelnego Sądu Administracyjnego z 9 maja 2005 r., sygn.. akt OSK 1746/04, Legalis nr 73311).

W przedstawionym przez PKP Intercity stanowisku, Spółka zwróciła uwagę na odnotowany w 2018 r. niski poziom punktualności pociągów. Strona wskazała, że jedną z przyczyn powodujących powstawanie opóźnień jest ograniczony czas na dokonanie czynności o charakterze operacyjno-eksploatacyjnym. Z tego względu PKP Intercity wniosła o wprowadzenie wskazanych we wniosku zmian w Decyzji.

Prezes UTK analizując zgłoszoną zmianę podzielił pogląd PKP Intercity, która źródła potencjalnych opóźnień w ruchu pociągów na sieci, upatruje m.in. w braku wystarczającej ilości czasu na dokonanie czynności o charakterze operacyjno – eksploatacyjnym. W ocenie Prezesa UTK uzasadnione jest dokonanie zmian godzin odjazdów 3 par pociągów, gdyż pozwoli to wyeliminować jedną z przyczyn jaka może generować opóźnienia w ruchu pociągów Strony w zgłoszonych przypadkach. Zdaniem Prezesa UTK każdy przewoźnik kolejowy powinien mieć zagwarantowany odpowiedni czas na dokonanie wszystkich czynności o charakterze operacyjno – eksploatacyjnym, ponieważ ma to bezpośredni wpływ na rzetelność oraz prawidłowość ich wykonania przez pracowników PKP Intercity, co z kolei przekłada się m.in. na bezpieczeństwo oraz komfort podróży pasażerów. Niewystarczająca ilość czasu na dokonanie czynności przez rewidenta taboru, może powodować powstanie opóźnienia pociągu już na początkowym etapie podróży. W tym miejscu należy wskazać, że PKP Intercity ustanowiła dokument, zatytułowany *Instrukcja dla Rewidenta taboru kolejowego (Bw-28)*, obowiązujący od 1 kwietnia 2016 r., zwany dalej „instrukcją”. W instrukcji zawarto m.in. § 9, który zawiera postanowienia odnoszące się do przeprowadzania przez pracowników PKP Intercity oględzin technicznych wagonów, zespołów trakcyjnych w składach pociągów przyjeżdżających i odjeżdżających. W instrukcji wskazano czynności podejmowane w związku z procesem przyjmowania pociągów z drogi. Zgodnie z instrukcją rewident powinien podjąć szereg czynności polegających m.in. na weryfikacji tego ~~☒--☒~~¹. Ponadto, po zatrzymaniu pociągu i zabezpieczeniu składu pociągu zgodnie z postanowieniami regulaminu technicznego stacji, rewident taboru powinien ~~☒--☒~~.

Zgodnie z instrukcją, rewident powinien również zweryfikować ~~☒--☒~~.

Wykonanie wszystkich czynności w sposób zgodny z obowiązującymi zasadami ma na celu zapewnienie odpowiednich warunków bezpieczeństwa oraz komfortu podróżnych. Ponadto Prezes UTK podzielił pogląd PKP Intercity, zgodnie z którym lepsza organizacja działalności Strony w zakresie przeprowadzania ww. czynności umożliwi zwiększenie punktualności pociągów wyprawianych przez PKP Intercity. Obecnie pracownicy PKP Intercity posiadają niewystarczającą ilość czasu na dokonanie wszystkich niezbędnych czynności, umożliwiających bezpieczne wyprawienie pociągu w trasę. W wyniku dokonanej zmiany w Decyzji, pracownicy PKP Intercity będą mieli właściwą ilość czasu na rzetelną realizację wszystkich czynności określonych w instrukcji. W rezultacie zminimalizowana zostanie ilość przypadków, gdzie w celu podjęcia wszystkich czynności przez rewidentów, konieczne było uruchamianie pociągów z opóźnieniem, już na początkowych stacjach przejazdu. Mniejsza liczba opóźnień będzie miała pozytywny efekt zarówno dla pasażera, który zgodnie z rozkładowym czasem jazdy pociągów przybędzie do wybranej przez niego stacji, jak i dla PKP Intercity, która będzie obowiązana do wypłaty mniejszej liczby odszkodowań za opóźnienie pociągu. Będzie to także korzystne dla pozostałych przewoźników kolejowych, którzy nie będą odnotowywali negatywnych następstw pociągów Strony np. w postaci opóźnień wtórnych. Z tego względu Prezes UTK stwierdził, że zmiana dotycząca przesunięcia godzinowego odjazdów pociągów, oznaczająca wydłużenie obecnego czasu na dokonanie czynności o charakterze operacyjno-eksploatacyjnym leży w interesie społecznym.

Ponadto przy ocenie wniosku PKP Intercity o dokonanie zmian godzin odjazdów pociągów, Prezes UTK wziął pod uwagę również obecną sytuację taborową Spółki. Strona, we wniosku wskazała m.in. że: *PKP IC nie dysponuje na chwilę obecną taką ilością zarówno wagonów, jak i lokomotyw, która pozwoliłaby na ominięcie kwestii konieczności wydłużenia czasu przejść składów.*

Z tego względu przy ocenie zmian odjazdów pociągów, podyktowanych koniecznością przeznaczenia większego nakładu czasu na dokonanie czynności o charakterze operacyjno-eksploatacyjnym, Prezes UTK stwierdził, że powyższe wyczerpuje również wystąpienie przesłanki ważnego interesu Strony.

Analizując proponowaną przez PKP Intercity zmianę, polegającą na wydłużeniu przejazdu pociągów nr 3120 i 1320, należy stwierdzić że w jej efekcie pasażerowie będą mieli możliwość realizować podróż na dłuższym odcinku niż dotychczas, podczas podróży ww. pociągami. W konsekwencji, w ocenie Prezesa UTK zapewnione zostanie dodatkowa opcja realizacji podróży nie tylko w relacji pomiędzy Przemysłem a Warszawą, ale również pomiędzy Gdynią a Warszawą a nawet pomiędzy Gdynią a Przemysłem. W rezultacie podróżnym zapewniona zostanie możliwość odbycia podróży na ww. odcinkach za pośrednictwem jednego pociągu, na który wymagane jest zakupienie jednego biletu. Z tego też względu Prezes UTK ocenił proponowane wydłużenie jako rozwiązanie o charakterze propasażerskim.

Przy ocenie wprowadzenia powyższej zmiany pod kątem spełnienia przesłanki interesu społecznego, Prezes UTK przeanalizował również jej wpływ na strony umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym. Powyższe wynika z faktu, że do postępowania administracyjnego, zakończonego wydaniem Decyzji, zgłoszono wnioski

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

o badanie równowagi ekonomicznej oraz stanowiska organizatorów publicznego transportu zbiorowego. „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwane dalej „Przewozami Regionalnymi”, złożyły łącznie 5 wniosków dotyczących badania równowagi ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych realizowanych przez oddziały: Lubelski, Małopolski, Podkarpacki, Warmińsko-Mazurski i Wielkopolski na trasach obejmujących linie kolejowe: nr 2 na odcinku Terespol – Brest Centr., nr 8 na odcinku Kozłów – Kraków Główny, nr 9 na odcinku Działdowo – Iława Główna – Malbork, nr 91 na odcinku Kraków Główny – Rzeszów/Przemysł – Medyka i nr 353 na odcinku Poznań – Gniezno – Inowrocław, z czego te złożone przez oddziały Warmińsko – Mazurski, Małopolski oraz Podkarpacki do postępowania zakończonego wydaniem Decyzji.

Po ich analizie Prezes UTK w Decyzji stwierdził, że w wyniku przeprowadzonego badania nie można określić, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych zawartych przez Przewozy Regionalne, gdyż niniejsza spółka nie wykazała, że faktycznie wystąpi spadek przychodów z pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, przyporządkowanych uruchomieniu połączenia komercyjnego rozstrzyganego w Decyzji.

Wskazać w tym miejscu należy, że do postępowania zakończonego wydaniem Decyzji wpłynęło również stanowisko Marszałka Województwa Dolnośląskiego, który pozytywnie ocenił działanie PKP Intercity, polegające na uruchamianiu pociągów dalekobieżnych objętych umowami o świadczenie usług publicznych jak i pociągów komercyjnych na końcowych odcinkach linii kolejowych. W ocenie Marszałka podejmowanie takich działań przez PKP Intercity stanowi element rozwoju gospodarczego i społecznego regionów przez które ma być wykonywane połączenie kolejowe.

W podobnym tonie wypowiedział się Minister Infrastruktury, który podkreślił że większość pociągów, których dotyczy połączenia uwzględnione we wszystkich zgłoszonych wnioskach PKP Intercity o przyznanie otwartego dostępu stanowi kontynuację już realizowanych połączeń. Jednocześnie, w ocenie Ministra Infrastruktury pociągi, które pojawiły się we wnioskach PKP Intercity jako nowe, miałyby stanowić uzupełnienie oferty połączeń realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych zawartej z ministrem właściwym ds. transportu.

Mając na uwadze powyższe Prezes UTK stwierdził, że zgłoszony przez PKP Intercity wniosek o zmianę Decyzji nie spowoduje zagrożenia naruszenia równowagi ekonomicznej umów, których stroną są Przewozy Regionalne. Wydłużenie rzeczywistej trasy pociągów nr 1320 i 3120, jak również zmniejszenie częstotliwości kursowania pociągu nr 1504 z „codziennie oprócz wakacji” na „1-5” (tj. od poniedziałku – piątku) oraz pociągu nr 5104 z „codziennie” na „1-5”, nie spowoduje zagrożenia równowagi ekonomicznej operatora umów o świadczenie usług publicznych. Jednocześnie Prezes UTK ocenił, że stanowiska przedstawione przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego oraz Ministra Infrastruktury zachowują swoją aktualność w niniejszej sprawie.

Wskazane zmiany mieszczą się w ramach ustaleń Decyzji, bowiem nie wykraczają poza uprawnienie przyznane na całym odcinku Przemysł Główny – Kołobrzeg – Przemysł Główny. Na uwagę zasługuje fakt, że przedmiotowa relacja łączy ze sobą przeciwległe obszary kraju, których postoje handlowe na których zatrzymuje się pociąg przedmiotowej usługi znajdują się na obszarze województwa: podkarpackiego, małopolskiego, mazowieckiego, warmińsko – mazurskiego oraz pomorskiego, przy jednoczesnym zapewnieniu pasażerom możliwość przemierzenia całej trasy w warunkach komfortowych, w dogodnym czasie.

Odnosnie do zmian częstotliwości kursowania pociągów 5104 oraz 1504, w połączeniu z przesunięciem godzin kursowania ww. pociągów, Prezes UTK wziął pod uwagę faktyczne możliwości taborowe Strony oraz oczekiwany wzrost popularności pociągów wykonujących połączenia w korytarzu Gdynia – Warszawa – Kraków i stwierdził, że zmiana zaproponowana przez PKP Intercity będzie korzystna dla pasażerów.

Z tego też względu Prezes UTK ocenił, że przesłanka interesu społecznego w niniejszej sprawie została spełniona zarówno poprzez analizę korzyści dla potencjalnych pasażerów kolei, jak również dla profesjonalnych uczestników rynku kolejowego.

Dokonując oceny zmiany kategorii EIP na EIC, stwierdzić należy, że w istocie zmiana nie wpłynie negatywnie na komfort pasażera. PKP Intercity, w swoim stanowisku wskazała, że kategorie handlowe EIC i EIP, są do siebie podobne i oferują wykonywanie umów przewozu przy wykorzystaniu podobnych parametrów technicznych i eksploatacyjnych. Prezes UTK podzielił przywołany powyżej pogląd PKP Intercity i zauważył, że jednocześnie, w związku ze zmianą kategorii handlowej pociągów, obniżeniu ulegnie cena biletów dla podróżnych, zainteresowanych odbyciem przejazdu w ramach przedmiotowego połączenia. Oprócz niższej ceny biletu, w związku z przedmiotową zmianą, pasażerowie będą uprawnieni do dokonania zakupu biletu w pociągu bez ujemnych następstw finansowych dla podróżnego (takiego udogodnienia nie przewiduje odbywanie podróży pociągiem EIP). Wprowadzona zmiana kategorii handlowej pociągów nr 1504 oraz 5104 nie będzie miała również negatywnego wpływu na obowiązujące umowy o świadczenie usług publicznych z tego względu, że PKP Intercity jest przewoźnikiem kolejowym oferującym przewozy w ruchu dalekobieżnym, a Przewozy Regionalne, które składały wnioski o badanie równowagi ekonomicznej w postępowaniu zakończonym wydaniem Decyzji, przewoźnikiem wykonującym przewozy w przeważającej większości o charakterze regionalnym oraz aglomeracyjnym. Powyższe rozróżnienie ma podstawowe znaczenie

dla oceny interesu społecznego innych uczestników rynku kolejowego. Charakter realizowanych przewozów determinuje kształt oferty przewozowej (w tym np. cenę biletu), typ pojazdów wykonujących usługę przewozu, rodzaj usług oferowanych na pokładzie pociągu (np. usługa gastronomiczna). Z tego względu nie można stwierdzić, że obniżenie kategorii przewozu ww. pociągów PKP Intercity mogłoby wyrzucić negatywny wpływ na operatora umów publicznych (Przewozy Regionalne). Jednocześnie ww. zmiana nie będzie negatywnie oddziaływać na zakres usług oferowanych przez PKP Intercity potencjalnym pasażerem, z uwagi na obecność w obu kategoriach handlowych usług gastronomicznych, dostosowania pociągów do przewozu osób z niepełnosprawnością, czy zapewnienia czasu przejazdu w zbliżonym czasie.

Prezes UTK uwzględnił również stanowisko PKP Intercity, informujące o problemach taborowych i koniecznością efektywniejszego wykorzystania pojazdów do realizacji usług i uznał że proponowane przez Stronę zmiany pozytywnie wpłyną na ustabilizowanie oferty przewozowej.

Podsumowując, należy stwierdzić, że w ocenie Prezesa UTK zaproponowane przez PKP Intercity zmiany sprawią, że ich beneficjentami będą zarówno potencjalni pasażerowie jak i PKP Intercity. W efekcie dokonanych modyfikacji Decyzji, pasażerom zapewniona zostanie większa ilość połączeń na trasie Przemysł Główny – Kołobrzeg (lub jej odcinkom) i w relacji powrotnej, realizowana z większą niż dotychczas punktualnością przyjazdu do stacji końcowej. Jednocześnie PKP Intercity, wskutek lepszej organizacji pracy, będzie mogła oferować usługi przewozu wyższej jakości pod względem punktualności przejazdów, co będzie miało bezpośrednie przełożenie na zmniejszenie kwot przeznaczanych przez Stronę na wypłatę odszkodowań z tytułu opóźnienia pociągów. Zmiany w zakresie kategorii handlowej wpłyną pozytywnie zarówno na podróżnych, którzy będą mogli odbyć podróż na tej samej trasie w niższej cenie przy podobnym standardzie usług, jak i na PKP Intercity, która będzie mogła w korzystniejszy sposób spożytkować potencjał pociągów kategorii EIP. Wprowadzone niniejszą decyzją zmiany nie doprowadzą również do sytuacji, w której zagrożona zostanie równowaga ekonomiczna umów o świadczenie usług publicznych, których stronami są zarówno organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, jak i przewoźnicy kolejowi. Z tego też względu należy stwierdzić, że w wyniku dokonania przedmiotowej zmiany Decyzji spełniona zostanie ostatnia przesłanka tj. przemawianie za tym interesu społecznego lub słusznego interesu strony. W analizowanej sprawie zarówno interes społeczny jak i słuszny interes strony przesądził o zasadności dokonania zmiany Decyzji, mimo że z punktu widzenia prawa wystarczające byłoby przemawianie za zmianą co najmniej jednego z ww. interesów.

Biorąc pod uwagę powyższe Prezes UTK orzekł jak w sentencji niniejszej decyzji.

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 lub gotówką w kasie tego sądu (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 ze 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.

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 24 stycznia 2019 r., dowód przelewu bankowego kwoty 10 złotych na rachunek Urzędu Dzielnicy Ochota m.st. Warszawy.

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

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

<i>Nr pociągu</i>	3156	
<i>Kategoria; nazwa</i>	EIP	
<i>Terminy kursowania; zestawienie pociągu</i>	(5), (7) opr. wakacji b/c Q r	
<i>Wagony bezpośrednie ze stacji</i>		
<i>Stacja początkowa</i>	Kraków	Główny
<i>Stacja</i>	<i>km</i>	
Przemyśl Główny	0,000	
Przemyśl Zasanie	1,606	
Jarosław	33,407	
Rzeszów Główny	51,740	
Dębica	46,925	
Tarnów	33,222	
Bochnia	39,436	
Kraków Płaszów	33,905	
Kraków Główny	4,111	21:15
Warszawa Zachodnia	290,219	23:20 23:21
Warszawa Centralna	4,254	23:25 23:30
Warszawa Wschodnia	3,062	23:36
Ciechanów	101,122	
Działdowo	50,166	
Ława Główna	60,750	
Malbork	68,912	
Tczew	18,361	
Gdańsk Główny	31,874	
Gdańsk Wrzeszcz	4,180	
Gdańsk Oliwa	3,828	
Sopot	3,653	
Gdynia Główna	9,331	
Lębork	58,753	
Słupsk	51,428	
Koszalin	67,128	
Kołobrzeg	47,432	
<i>Stacja końcowa</i>	Warszawa Wschodnia	
<i>Wagony bezpośrednie do stacji</i>		

<i>Nr pociągu</i>	8100	
<i>Kategoria; nazwa</i>	EIP	
<i>Terminy kursowania; zestawienie pociągu</i>	wakacje b/c Q r	
<i>Wagony bezpośrednie ze stacji</i>		
<i>Stacja początkowa</i>	Kołobrzeg	
<i>Stacja</i>	<i>km</i>	
Kołobrzeg	0,000	16:56
Koszalin	47,432	17:27 17:28
Słupsk	67,128	18:07 18:08
Lębork	51,428	18:36 18:37
Gdynia Główna	58,753	19:17 19:20
Sopot	9,331	19:28 19:29
Gdańsk Oliwa	3,653	19:33 19:34
Gdańsk Wrzeszcz	3,828	19:38 19:39
Gdańsk Główny	4,180	19:44 19:47
Tczew	31,874	20:04 20:05
Malbork	18,361	20:17 20:18
Ława Główna	68,912	20:50 20:51
Działdowo	60,750	
Ciechanów	50,166	
Warszawa Wschodnia	101,122	22:22 22:24
Warszawa Centralna	3,062	22:30 22:45
Warszawa Zachodnia	4,254	22:49
Kraków Główny	290,219	
Kraków Płaszów	4,111	
Bochnia	33,905	
Tarnów	39,436	
Dębica	33,222	
Rzeszów Główny	46,925	
Jarosław	51,740	
Przemyśl Zasanie	33,407	
Przemyśl Główny	1,606	
<i>Stacja końcowa</i>	Warszawa Zachodnia	
<i>Wagony bezpośrednie do stacji</i>		