



# DZIENNIK URZĘDOWY

## PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 4 września 2020 r.

Poz. 15

### DECYZJA NR DPP-WOPN.718.4.2019.PL PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 17 sierpnia 2020 r.

#### **w sprawie przydzielenia otwartego dostępu przewoźnikowi Leo Express s.r.o. dla trasy międzynarodowej w relacji Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej.**

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 2, 5, 6 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”, w związku z art. 4 ustawy z dnia 13 lutego 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 400) art. 9 ust. 1 lit. a) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. Urz. UE L 239 z 12 sierpnia 2014 r. s. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 869/2014”, oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz.U. z 2020 r. poz. 256 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku Leo Express s.r.o. z siedzibą w Pradze, zwanej dalej „Leo Express” lub „Przewoźnikiem”, z 8 kwietnia 2019 r., uzupełnionego pismami z 31 maja 2019 r., 16 października 2019 r., 20 maja 2020 r., 3 czerwca 2020 r. oraz 31 lipca 2020 r. o wydanie decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie międzynarodowej w relacji Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej na okres od 15 grudnia 2019 r. do 14 grudnia 2024 r.,

#### **PRZYZNAJĘ**

#### **Leo Express otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dla trasy międzynarodowej w relacji Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej,**

realizowany linią kolejową nr 276, znajdującą się w zarządzie zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A z siedzibą w Warszawie, zwanego dalej „PKP PLK”, na okres od dnia nabycia przez niniejszą decyzję cechy ostateczności do 14 grudnia 2024 r., tj. na roczne rozkłady jazdy: 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023 oraz 2023/2024, z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowej:

1. Na wnioskowanej trasie Leo Express uruchomi:

- a) 2 pary pociągów na dobę od soboty do niedzieli,
- b) 0,5 pary pociągów na dobę w poniedziałki,
- c) 0,5 pary pociągów na dobę w piątki,

zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i nr 2 do niniejszej decyzji.

2. Przewoźnik obowiązany jest uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji.

Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów w mniejszym wymiarze (tj. częstotliwości lub terminach) niż to wynika z punktu 1 niniejszej decyzji, wyłącznie w wyniku zaistnienia niemożliwych do przewidzenia zdarzeń zewnętrznych, niezależnych od Przewoźnika, będących następstwem siły wyższej lub działalności podmiotów trzecich (jak np. zarządcy infrastruktury).

3. Połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji stanowią uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województwa dolnośląskiego, organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

4. 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.

5. Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji, w pełnej relacji, tj. na trasie Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej.

Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszej relacji, na podstawie niniejszej decyzji, jest dopuszczalne wyłącznie w wyniku zaistnienia niemożliwych do przewidzenia zdarzeń zewnętrznych, niezależnych od Przewoźnika, będących następstwem siły wyższej lub działalności podmiotów trzecich (jak np. zarządcy infrastruktury).

6. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Międzylesie, Roztoki Bystrzyckie, Domaszków, Długopole-Zdrój, Bystrzyca Kłodzka Przedmieście, Bystrzyca Kłodzka, Gorzanów, Krosnowice Kłodzkie, Kłodzko Miasto, Kłodzko Główny, Ławica, Bardo Śląskie, Bardo Przyłęk, Suszka, Kamieniec Ząbkowicki, Starczów, Ziębice, Henryków, Biały Kościół, Strzelin, Warkocz, Boreczek, Węgry, Żórawina, Smardzów Wrocławski oraz Wrocław 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.
7. Uruchamianie przez Przewoźnika nowych przewozów kolejowych nie powinno skutkować likwidacją skomunikowań pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.
  8. Na trasie Wrocław Główny – Praha hl. n., w zakresie odcinka na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przebiegającej linią kolejową oznaczoną w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy pojazdami kolejowymi serii 480 001 – 480 005.

W pojazdach serii 480 001 – 480 005 Przewoźnik zapewni co najmniej 2 miejsca dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Leo Express 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.

9. 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.
10. Dopuszcza się uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji, w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy zawartym w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
11. Przewoźnik obowiązany jest poinformować Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej:
  - a) w niepełnej relacji;
  - b) w częstotliwości i terminie innymi niż wprost wynikającymi z niniejszej decyzji.

W przypadku wystąpienia okoliczności, o których mowa powyżej, Przewoźnik, w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia ich wystąpienia, obowiązany jest przedstawić stanowisko w sprawie wraz z uzasadnieniem.

#### UZASADNIENIE

8 kwietnia 2019 r. do Prezesa UTK wpłynął do Prezesa UTK, za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej ePUAP, wniosek Leo Express o przyznanie otwartego dostępu na trasie Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej na okres od 15 grudnia 2019 r. do 14 grudnia 2024 r.

Prezes UTK pismem z 7 maja 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2019.2.PL) wezwał Leo Express do:

1. przedstawienia dokumentu pełnomocnictwa dla osoby podpisującej dokumenty w imieniu Przewoźnika;
2. uzupełnienia informacji w zakresie posiadanych przez Przewoźnika dokumentów:
  - a) licencji przewoźnika kolejowego;
  - b) certyfikatu bezpieczeństwa cz. A przewoźnika kolejowego,  
oraz przedłożenia ich kopii wraz z tłumaczeniem na język polski (w przypadku wydania dokumentów przez inny niż polski organ regulacyjny z zakresu transportu kolejowego);
  - c) przedstawienia wyjaśnień w zakresie prawidłowości przygotowanego projektu rozkładu jazdy i woli uruchamiania połączeń na trasie międzynarodowej;
3. uzupełnienia informacji w przekazanych dotychczas dokumentach w zakresie:
  - a) ujednoczenia w przedstawionych rozkładach jazdy nazw postojów handlowych, planowanych przez Leo Express do realizacji nowej usługi; oraz
  - b) korekty harmonogramu (rozkładu jazdy) proponowanej nowej usługi w zakresie planowanych godzin odjazdów pociągów ze stacji pasażerskich.

Leo Express, w piśmie z 31 maja 2019 r. (znak: L.Dz.: LECZ-DOPK.04/05/2019/JW), przedstawiła odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 7 maja 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2019.2.PL) wraz z dodatkowymi informacjami w sprawie.

Pismem z 18 czerwca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2019.4.PL), Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wszczęciu 8 kwietnia 2019 r. na wniosek Leo Express postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie międzynarodowej w relacji Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej na okres od 15 grudnia 2019 r. do 14 grudnia 2024 r., tj. na roczne rozkłady jazdy: 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023 oraz 2023/2024.

Informacja o wpływie wniosku Leo Express do Prezesa UTK została opublikowana na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego 24 czerwca 2019 r.

W związku z powyższym Prezes UTK, pismem z 24 czerwca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2019.5.PL), zawiadomił podmioty uprawnione o wpływie wniosku o przyznanie otwartego dostępu na trasie Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej w okresie od 15 grudnia 2019 r. do 14 grudnia 2024 r.

Pismem z 19 lipca 2019 r. (znak: DT-D.III.8060.33.2019) marszałek województwa dolnośląskiego, występujący w imieniu województwa dolnośląskiego, złożył do Prezesa UTK wniosek o badanie głównego celu nowej usługi Leo Express.

Pismem z 22 lipca 2019 r. (znak: DT-D.III.8060.33.2019) marszałek województwa dolnośląskiego, występujący w imieniu województwa dolnośląskiego, uzupełnił informacje przedstawione w piśmie z 19 lipca 2019 r. (znak: DT-D.III.8060.33.2019).

Przewoźnik kolejowy „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwany dalej „PKP Intercity”, w piśmie z 22 lipca 2019 r. (znak: BBPP3j-070-178/2019) poinformował o braku zagrożenia planowanej nowej usługi Leo Express dla usług realizowanych w oparciu o kontrakty służby publicznej.

Prezes UTK, pismem z 12 sierpnia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2019.9.PL) zawiadomił czeski organ regulacyjny, właściwy do rozpatrzenia wniosku o przyznanie otwartego dostępu, w zakresie trasy przebiegającej przez terytorium Republiki Czeskiej, o otrzymaniu wniosku o przyznanie otwartego dostępu na trasie Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej w okresie od 15 grudnia 2019 r. do 14 grudnia 2024 r.

Jednocześnie Prezes UTK poinformował czeski organ regulacyjny o otrzymaniu wniosku o badanie głównego celu, złożonego przez marszałka województwa dolnośląskiego, występującego w imieniu województwa dolnośląskiego.

W piśmie z 2 września 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2019.10.PL) Prezes UTK wezwał Leo Express do przedstawienia informacji dotyczących:

- 1) spodziewanego przez Przewoźnika stosunku wartości i wielkości przewozów pasażerskich na trasach międzynarodowych do pasażerów krajowych w państwie członkowskim, w którym organ regulacyjny (tu: Prezes UTK) ma swoją siedzibę;

- 2) strategii marketingowej Przewoźnika, jaka ma zostać zastosowana w związku z uruchomieniem nowej usługi;
- 3) szczegółowych informacji dotyczących taryfy biletowej, jaka ma zostać zastosowana w związku z uruchomieniem nowej usługi.

Pismem z 8 października 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2019.11.PL) Prezes UTK ponownie wezwał Leo Express do przedstawienia informacji w zakresie odpowiadającym treści wezwania Prezesa UTK z 2 września 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2019.10.PL).

Leo Express w piśmie z 16 października 2019 r. (znak: L.Dz.: LECZ-DOPK.16/10/2019/JW) przedstawiła dodatkowe informacje w sprawie.

W piśmie z 20 grudnia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2019.13.PL) Prezes UTK wezwał Leo Express do przedłożenia informacji dotyczących występowania w piśmie Przewoźnika z 16 października 2019 r. (znak: L.Dz.: LECZ-DOPK.16/10/2019/JW) tajemnicy przedsiębiorstwa.

Jednocześnie Prezes UTK poinformował Leo Express o uzupełnieniu materiału dowodowego sprawy o wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych, stanowiący załącznik nr 2.6. do Regulaminu Sieci PKP PLK, pobrany ze strony internetowej ww. zarządcy infrastruktury kolejowej.

Prezes UTK zwrócił uwagę na to, że w materiałach sprawy niniejszego postępowania znajdują się dokumenty, których kopie zostały udostępnione Leo Express, pochodzące od:

1. PKP Intercity, pismo z 22 lipca 2019 r. (znak: BBPP3j-070-178/2019), informujące o braku zagrożenia planowanego nowego połączenia Leo Express dla kontraktów służby publicznej, których stroną jest PKP Intercity;
2. województwa dolnośląskiego, pismo z 19 lipca 2019 r. (znak: DT-D.III.8060.33.2019), stanowiące wniosek o przeprowadzenie przez Prezesa UTK badania głównego celu planowanej nowej usługi Leo Express, wraz ze sprostowaniem informacji z 22 lipca 2019 r. (znak: DT-D.III.8060.33.2019).

Prezes UTK poinformował Leo Express o tym, że faktem znanym z urzędu jest obowiązywanie kontraktów służby publicznej zawartych przez województwo dolnośląskie oraz:

1. przewoźnika kolejowego „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (od 23 stycznia 2020 r. występującego pod nazwą POLREGIO sp. z o.o.), zwanego dalej „Polregio”, z dnia 14 czerwca 2017 r. nr DT-D/19/2017 (okres obowiązywania od 1 stycznia 2017 r. do 31 grudnia 2020 r.) wraz z aneksami nr 1 – 5;
2. Polregio z dnia 24 września 2019 r. nr DT-D/27/2019 (okres obowiązywania od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r. – umowa roczna zawarta na podstawie umowy nr DT-D/19/2017) wraz z aneksem nr 1;
3. przewoźnika kolejowego Koleje Dolnośląskie S.A. z siedzibą w Legnicy, zwanego dalej „Kolejami Dolnośląskimi”, z dnia 31 grudnia 2015 r. nr DT-D/4535/14 (okres obowiązywania od 1 stycznia 2015 r. do 31 grudnia 2026 r.) wraz z aneksami nr 1 – 17;
4. Kolejami Dolnośląskimi z dnia 7 maja 2019 r. nr DT-D/4/2019 (okres obowiązywania od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r. – umowa roczna zawarta na podstawie umowy nr DT-D/4535/14) wraz z aneksem nr 1,

z których wynika realizowanie kolejowych połączeń pasażerskich na trasach lub ich odcinkach wspólnych z planowaną nową usługą Leo Express.

Mając na względzie przekazane informacje, Prezes UTK poinformował Leo Express o tym, że województwo dolnośląskie jest podmiotem uprawnionym do występowania w ramach niniejszego postępowania w charakterze podmiotu uprawnionego do składania wniosku o przeprowadzenie badania głównego celu.

Prezes UTK poinformował również o zmianie terminu zakończenia niniejszego postępowania oraz o przysługujących Stronie uprawnieniach, wynikających z art. 10 k.p.a.

Leo Express, w piśmie z 15 stycznia 2020 r. (znak: L.Dz.: LECZ-DOPK.007/02/2020/JW), poinformowała o zakresie informacji zawartych w piśmie Strony z 16 października 2019 r. (znak: L.Dz.: LECZ-DOPK.16/10/2019/JW) stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa.

Pismem z 28 stycznia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2019.15.PL) Prezes UTK włączył w poczet materiału dowodowego pismo Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře, będącego czeskim organem regulacyjnym, zgodnie z art. 55 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 344 z 14 grudnia 2012 r., str. 32), zwanego dalej „UPDI”, z 15 października 2019 r. (znak: UPDI-2815/19/UM, EET004/19).

Jednocześnie Prezes UTK wezwał Leo Express do przedstawienia stanowiska w związku z informacjami uzyskanymi od UPDI, a dotyczącymi prowadzonego postępowania administracyjnego.

Pismem z 5 lutego 2020 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2019.16.PL) Prezes UTK włączył w poczet materiały dowodowego sprawy:

1. rozkład jazdy pociągów na 2020 rok 010 Kolín - Česká Třebová, pobrany ze strony internetowej <https://www.szdc.cz/cestujici/jizdni-rad>, prowadzonej przez Správa železnic (czeskiego zarządcy infrastruktury kolejowej);
2. rozkład jazdy pociągów na 2020 rok 011 Praha – Kolín, pobrany ze strony internetowej <https://www.szdc.cz/cestujici/jizdni-rad> prowadzonej przez Správa železnic;
3. rozkład jazdy pociągów na 2020 rok 024 Ústí nad Orlicí – Mlýnický Dvůr, pobrany ze strony internetowej <https://www.szdc.cz/cestujici/jizdni-rad> prowadzonej przez Správa železnic;
4. informację w sprawie połączenia Praha hl. n. – Lichkov, pobraną z wyszukiwarki połączeń: <https://najdispoj.szdc.cz/>, prowadzonej przez Správa železnic;
5. informację w sprawie połączenia Wrocław Główny – Międzyzlesie, pobraną z wyszukiwarki połączeń: <https://portalpasazera.pl/>, prowadzonej przez PKP PLK;
6. opracowanie Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem”, pt. „Wymiana pasażerska na stacjach w Polsce w 2018 r.” wraz z załącznikiem w formacie .xlsx, przedstawiającym szczegółowe dane, pobrane ze strony internetowej: <https://www.utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/15580,Wymiana-pasazerska-na-stacjach-w-Polsce-w-2018-r.html>;
7. opracowanie Urzędu pt. „Kolej w województwach – wykorzystanie i polityka transportowa”, pobrane ze strony internetowej: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/15443,Kolej-w-wojewodztwach-wykorzystanie-i-polityka-transportowa.html>;
8. artykuł z serwisu Rzeczpospolita pt. „Pierwszy pociąg Leo Express do Pragi przeladowany. Zbyt dużo chętnych”, opublikowany 20 grudnia 2019 r. na stronie internetowej <https://www.rp.pl/Koleje/191229941-Pierwszy-pociag-Leo-Express-do-Pragi-przeladowany-Zbyt-duzo-chetnych.html>;
9. artykuł z serwisu Rynek Kolejowy pt. „Leo Express zadowolony z pierwszych pociągów Wrocław – Praga. Były jednak zgrzyty”, opublikowany 23 grudnia 2019 r. na stronie internetowej: <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/leo-express-zadowolony-z-pierwszych-pociagow-wroclaw--praga-byly-jednak-zgrzyty-94913.html>.

Natomiast w piśmie z 2 marca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2019.17.PL) Prezes UTK poinformował Stronę o uzupełnieniu materiału dowodowego sprawy o:

1. artykuł z serwisu Wyborcza.pl Wrocław pt. „Połączenie Wrocław-Praga tymczasowo zawieszono. Wiemy, kiedy pociągi wrócą na trasę”, opublikowany 26 lutego 2020 r. na stronie internetowej: <https://wroclaw.wyborcza.pl/wroclaw/7,35771,25733475,polaczenie-wroclaw-praga-tymczasowo-zawieszono-kursy-powroca.html>;
2. artykuł z serwisu NaKolei.pl pt. „LEO Express zawiesza kursowanie pociągów Praga – Wrocław”, opublikowany 27 lutego 2020 r. na stronie internetowej <https://www.nakolei.pl/leo-express-zawieszakursowanie-pociagow-praga-wroclaw/>.

Jednocześnie Prezes UTK ponownie wezwał Leo Express do przedstawienia stanowiska w przedmiocie informacji przekazanych przez UPDI, a dotyczących toczącego się postępowania administracyjnego. Leo Express nie udzieliła odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK.

Ponadto Prezes UTK zawiadomił Stronę o zmianie terminu załatwienia sprawy, jak również o uprawnieniach przysługujących Przewoźnikowi w zakresie możliwości zapoznania się z materiałem sprawy oraz prawie do przedstawienia stanowiska.

W piśmie z 29 kwietnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2019.18.PL) Prezes UTK zawiadomił Leo Express o włączeniu w poczet materiału dowodowego pisma z 26 marca 2020 r. (znak: L. Dz. LEG-DOPK.023/03/2020/JW.), które wpłynęło do Urzędu, dotyczącego zrzeczenia się pełnomocnictwa przez dotychczasowego pełnomocnika Przewoźnika.

Ponadto, w związku z wypowiedzeniem pełnomocnictwa przez dotychczasowego pełnomocnika Przewoźnika, będącego jednocześnie osobą kontaktową w sprawie, stosownie do art. 3 ust. 2 lit. b) rozporządzenia 869/2014, Prezes UTK wezwał Leo Express do wskazania nowej osoby odpowiedzialnej za zapytania w sprawie, jak również do poinformowania o sposobie i adresie do doręczeń wszelkich pism w sprawie w formie elektronicznej.

Jednocześnie Prezes UTK poinformował Przewoźnika o zmianie terminu załatwienia sprawy oraz o przysługujących Leo Express uprawnieniach do zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań w ramach toczącego się postępowania.

Pismami z 20 maja i 3 czerwca 2020 r., pełnomocnik Przewoźnika uczynił zadość wezwaniu Prezesa UTK z 29 kwietnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2019.18.PL).

W piśmie z 22 czerwca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2019.20.PL) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o zmianie terminu załatwienia sprawy oraz o przysługujących Leo Express uprawnieniach do zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań w ramach toczącego się postępowania.

Pismem z 15 lipca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2019.23.PL) Prezes UTK wezwał Leo Express do przedstawienia stanowiska w przedmiocie występowania informacji wrażliwych z handlowego punktu widzenia. Ponadto Prezes UTK poinformował Przewoźnika o uzupełnieniu materiału sprawy o certyfikaty bezpieczeństwa cz. A i cz. B wydane na rzecz Leo Express, nowym terminie załatwienia sprawy oraz uprawnieniach do zapoznania się ze zgromadzonym materiałem dowodowym oraz możliwości przedstawienia stanowiska. Ponadto Prezes UTK ponownie doręczył Przewoźnikowi pisma:

1. Prezesa UTK z 28 stycznia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2019.15.PL) oraz
2. Prezesa UTK z 5 lutego 2020 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2019.16.PL).

W piśmie z 31 lipca 2020 r. Leo Express odpowiedziała na wezwanie Prezesa UTK. Leo Express podtrzymała swoje stanowisko, zgodnie, z którym informacje zawarte w piśmie z 16 października 2019 r. (znak: LECZ-DOPK.16/10/2019/JW.), dotyczące szacowanej liczby pasażerów na pokładzie jednego pociągu Przewoźnika, szacowanej liczby pasażerów przewiezionych w jednym rocznym rozkładzie jazdy pociągów oraz szacowanej liczby pasażerów przewiezionych w całym okresie wykonywania przewozów przez Przewoźnika, docelowej grupy podróżnych, w tym strategii marketingowej Przewoźnika, systemu sprzedażowego Przewoźnika; taryfy biletowej, która ma zostać zastosowana przez Przewoźnika w przypadku połączeń na trasie Wrocław Główny – Praha hl. n i w relacji powrotnej, stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa i jako takie nie podlegają upublicznieniu.

Strona nie skorzystała z uprawnienia do zapoznania się ze zgromadzonym materiałem dowodowym.

### **Mając na względzie powyższe, Prezes UTK zważył, co następuje:**

Art. 13 ust. 1 pkt 5 ustawy o transporcie kolejowym przyznaje Prezesowi UTK kompetencję do wydawania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Szczegółowe regulacje dotyczące procedury przyznawania otwartego dostępu, omówione w dalszej części rozstrzygnięcia, zostały przewidziane w art. 29c ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzeniu 869/2014.

Wskazać jednocześnie należy, że 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.*

Ze względu na zmianę ustawy o transporcie kolejowym, m.in. w zakresie odnoszącym się do otwartego dostępu, należy w tym miejscu przywołać brzmienie art. 4 ustawy z dnia 13 lutego 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 400), który stanowi jak poniżej:

1. *Do postępowań w sprawie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, o której mowa w art. 29c ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.*
2. *Do nowych kolejowych przewozów pasażerskich, w przypadku których aplikant, o którym mowa w art. 4 pkt 9b ustawy zmienianej w art. 1, powiadomił o zamiarze ich wprowadzenia w terminie umożliwiającym rozpoczęcie ich wykonywania przed dniem 12 grudnia 2020 r., stosuje się przepisy rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. Urz. UE L 239 z 12.08.2014, str. 1).*

Art. 12 przywołanej powyżej ustawy stwierdza, że: *Ustawa wchodzi w życie po upływie 2 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów art. 1 pkt 7 lit. a tiret drugie, art. 3 pkt 3 oraz art. 6, które wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.*

Ustawa zmieniająca ustawę o transporcie kolejowym, o której mowa powyżej, została ogłoszona w Dzienniku Ustaw 11 marca 2020 r. Wobec tego regulacje w niej przewidziane, z wyjątkiem przepisów art. 1 pkt 7 lit. a tiret

drugie, art. 3 pkt 3 oraz art. 6 ww. ustawy, niemające wpływu na postępowania w sprawie przyznania otwartego dostępu, zaczęły obowiązywać od 12 maja 2020 r.

Ze względu na to, że przedmiotowe postępowanie zostało wszczęte przed wejściem w życie nowych przepisów, należało stwierdzić, że do niniejszego postępowania znajdą zastosowanie przepisy ustawy o transporcie kolejowym w brzmieniu obowiązującym przed 12 maja 2020 r.

Prezes UTK przeanalizował dopuszczalność złożenia wniosku przez Leo Express o przyznanie otwartego dostępu na Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej.

W dniu 18 kwietnia 2019 r. wpłynął do Prezesa UTK wniosek Leo Express o przyznanie otwartego dostępu na trasie Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej na okres od 15 grudnia 2019 r. do 14 grudnia 2024 r., uzupełniony następnie pismem z 31 maja 2019 r. (znak: LECZ-DOPK.04/05/2019/JW) i z 16 października 2019 r. (znak: LECZ-DOPK.16/10/2019/JW).

Prezes UTK ustalił, że Leo Express jest przewoźnikiem kolejowym, posiadającym licencję nr L/2018/1814, na wykonywanie przewozów kolejowych osób, wydaną 19 lutego 2018 r. przez Drážní úřad, certyfikat bezpieczeństwa cz. A nr CZ1120180030, wydany 12 lipca 2018 r. przez Drážní úřad (ważny od 12 lipca 2018 r. do 11 lipca 2023 r.), potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej oraz cz. B nr PL1220190018, który został uzyskany przez Przewoźnika w czasie trwania niniejszego postępowania, wydany 16 października 2019 r. przez Prezesa UTK (ważny od 16 października 2019 r. do 16 października 2024 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.*

Leo Express jest przewoźnikiem kolejowym. Przysługuje mu zatem uprawnienie do złożenia wniosku będącego przedmiotem rozpoznania w niniejszej sprawie. Wniosek Leo Express został podpisany ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez pełnomocnika należycie umocowanego, zgodnie z zasadami reprezentacji Przewoźnika, stosownie do informacji wskazanych w czeskim rejestrze handlowym (odpowiednik polskiego rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego).

Na dalszym etapie postępowania Prezes UTK zwrócił uwagę na obowiązujące przepisy szczególne zawarte w ustawie o transporcie kolejowym oraz rozporządzeniu 869/2014, normujące problematykę otwartego dostępu.

Zgodnie z art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym: *Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie międzynarodowej, w przypadku gdy spełnione zostaną następujące warunki:*

- 1) *w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w art. 7 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. Urz. UE L 239 z 12.08.2014, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 869/2014”, Prezes UTK określi, że głównym celem proponowanych nowych usług kolejowych jest przewóz pasażerów między stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich Unii Europejskiej, albo żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania;*
- 2) *w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia 869/2014, Prezes UTK określi, że proponowane nowe międzynarodowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, albo żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania.*

Z przywołanego przepisu wynikają warunki, w których Prezes UTK jest obowiązany wydać decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na trasie międzynarodowej.

Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu, w przypadku warunków dotyczących badania równowagi ekonomicznej, może być zatem przyznana w sytuacji, gdy:

1. nie wpłynęły żaden wniosek o badanie równowagi ekonomicznej, złożony przez podmiot uprawniony;
2. złożony wniosek o badanie równowagi ekonomicznej nie pozwoli stwierdzić wystąpienia zagrożenia równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu kolejowego.

Szczegółowe regulacje dotyczące badania równowagi ekonomicznej zostały określone w przepisach art. 10 – 16 rozporządzenia 869/2014. W przywołanych artykułach znajdują się m.in. informacje dotyczące:

- katalogu podmiotów uprawnionych do wystąpienia z wnioskiem o badanie równowagi ekonomicznej;
- procedury badania równowagi ekonomicznej;
- sytuacji, którą należy uznać za stanowiącą zagrożenie równowagi ekonomicznej;
- czynności podejmowanych przez organ regulacyjny w toku ww. badania; a także
- następstw przeprowadzonego przez organ regulacyjny badania równowagi ekonomicznej i wyniku uzyskanego w ramach ww. badania (w tym wydania właściwej decyzji).

Wynik badania równowagi ekonomicznej może powodować wydanie przez organ regulacyjny jednego z następujących rodzajów decyzji:

1. przyznanie prawa dostępu do infrastruktury kolejowej;
2. zmianę prawa dostępu do infrastruktury kolejowej;
3. przyznanie warunkowe prawa dostępu do infrastruktury kolejowej;
4. odmowę przyznania prawa dostępu do infrastruktury kolejowej.

Przeprowadzona analiza warunkuje zatem kierunek decyzji, jaką ostatecznie podejmuje organ regulacyjny (tu: Prezes UTK).

W ramach niniejszego postępowania żaden z podmiotów uprawnionych nie złożył wniosku o badanie równowagi ekonomicznej. Z tego względu, w dalszej części rozważań Prezesa UTK, nie analizowano wniosku Przewoźnika pod kątem obowiązujących regulacji prawnych dotyczących badania równowagi ekonomicznej.

W przypadku badania głównego celu należy stwierdzić, że w rezultacie przeprowadzonego badania organ regulacyjny (tu: Prezes UTK) powinien ustalić, czy proponowana nowa usługa ma faktycznie polegać na uruchamianiu połączeń na trasie międzynarodowej, czy też proponowane nowe połączenie powinno zostać potraktowane, jako nowa usługa przewozu pasażerskiego na trasie krajowej.

Badanie głównego celu nie może skutkować wydaniem przez organ regulacyjny (tu: Prezesa UTK) decyzji odmawiającej przyznania otwartego dostępu.

Następstwem badania głównego celu może być przyznanie otwartego dostępu na trasie międzynarodowej bądź przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej. Konsekwencją badania głównego celu może być więc przekwalifikowanie wniosku, zgodnie z faktycznymi intencjami realizowania nowych przewozów kolejowych.

Szczegóły dotyczące badania głównego celu, z uwagi na fakt, że do postępowania w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej, wszczętego z wniosku Leo Express, wpłynął wniosek województwa dolnośląskiego, zostały wyjaśnione w dalszej części decyzji.

#### **Wniosek województwa dolnośląskiego w sprawie badania głównego celu**

W piśmie z 19 lipca 2019 r. (znak: DT-D.III.8060.33.2019), uzupełnionym pismem z 22 lipca 2019 r. (znak: DT-D.III.8060.33.2019), województwo dolnośląskie złożyło wniosek o badanie głównego celu, w związku z powiadomieniem Leo Express w sprawie uruchamiania nowych połączeń na trasie Wrocław Główny – Praha hl. n.i w relacji powrotnej.

W pierwszej kolejności Prezes UTK ustalił, czy województwo dolnośląskie jest podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o badanie głównego celu.

Art. 28pb ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym przewiduje, że: *Organizator publicznego transportu kolejowego przekazuje Prezesowi UTK, potwierdzoną za zgodność z oryginałem przez tego organizatora, kopię umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, w terminie 7 dni od dnia jej zawarcia.*



Z powyższego przepisu wynika zatem obowiązek przekazywania do Prezesa UTK wszelkich zawartych umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.

W związku z realizacją ww. obowiązku, organizator publicznego transportu zbiorowego, jakim jest województwo dolnośląskie, przekazał do Prezesa UTK m.in. kopie umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym zawartych z:

1. Polregio z dnia 14 czerwca 2017 r. nr DT-D/19/2017 (okres obowiązywania od 1 stycznia 2017 r. do 31 grudnia 2020 r.) wraz z aneksami nr 1 – 5;
2. Polregio z dnia 24 września 2019 r. nr DT-D/27/2019 (okres obowiązywania od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r. – umowa roczna zawarta na podstawie umowy nr DT-D/19/2017) wraz z aneksem nr 1;
3. przewoźnikiem kolejowym Koleje Dolnośląskie z dnia 31 grudnia 2015 r. nr DT-D/4535/14 (okres obowiązywania od 1 stycznia 2015 r. do 31 grudnia 2026 r.) wraz z aneksami nr 1 – 17;
4. Kolejami Dolnośląskimi z dnia 7 maja 2019 r. nr DT-D/4/2019 (okres obowiązywania od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r. – umowa roczna zawarta na podstawie umowy nr DT-D/4535/14) wraz z aneksem nr 1,

z których wynika realizowanie kolejowych połączeń pasażerskich na trasach lub ich odcinkach wspólnych z planowaną nową usługą Leo Express.

Powyższe informacje znane są Prezesowi UTK z urzędu i nie wymagają dowodu. Informacja o fakcie zawarcia ww. umów o świadczenie usług publicznych przez województwo dolnośląskie z Polregio i Kolejami Dolnośląskimi została zakomunikowana Leo Express w piśmie Prezesa UTK z 20 grudnia 2019 r. (DPP-WOPN.718.4.2019.13.PL).

Zgodnie z art. 5 rozporządzenia 869/2014: *O badanie głównego celu mogą występować z wnioskiem następujące podmioty:*

- a) *właściwe organy, które zawarły umowy o świadczenie usług publicznych transportu kolejowego na danym obszarze geograficznym, na który ma wpływ proponowana nowa usługa;*
- b) *każde przedsiębiorstwo kolejowe prowadzące międzynarodowe lub krajowe pasażerskie przewozy kolejowe na trasach, na których będzie wykonywana nowa usługa, na zasadach komercyjnych lub na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych.*

Mając na względzie zawarte przez województwo dolnośląskie umowy z przewoźnikami kolejowymi Polregio i Kolejami Dolnośląskimi, należało uznać, że województwo dolnośląskie jest, w świetle art. 5 lit. a) rozporządzenia 869/2014, podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o badanie głównego celu.

Przechodząc do analizy informacji zawartych we wniosku o badanie głównego celu, należy wskazać, że województwo dolnośląskie poinformowało o konieczności przeprowadzenia badania głównego celu ze względu na to, że: [...] *na linii kolejowej nr 276 Wrocław – Kłodzko – Międzyzlesie – Lichkov, będącej fragmentem objętej postępowaniem relacji Wrocław – Praga – Wrocław, prowadzony jest ruch wojewódzkich kolejowych połączeń pasażerskich objętych umowami PSC, w również w relacji transgranicznej do/z Lichkova. Zaplanowana oferta przewozowa przez Leo Express s.r.o. w relacji międzynarodowej pokrywa się z planowaną ofertą przewozową (na rozkład jazdy pociągów 2019/2020) połączeń wojewódzkich na linii Wrocław – Kłodzko – Międzyzlesie – Lichkov, co do godzin uruchamianych połączeń, terminów kursowania i obsługiwanych przystanków.*

Województwo dolnośląskie wskazało, że faktyczny cel uruchomienia nowego połączenia przez Leo Express może być inny, niż deklaruje to Przewoźnik.

W uzasadnieniu wniosku o badanie głównego celu zawarty został fragment, zgodnie z którym:

*Przygotowany model oferty przewozowej na rok 2020 (roczny rozkład jazdy pociągów 2019/2020) w wojewódzkich kolejowych połączeniach pasażerskich, których organizatorem jest Marszałek Województwa Dolnośląskiego zakłada uruchomienie m.in. codziennych połączeń na trasie Wrocław – Kłodzko – Międzyzlesie – Lichkov, dla których uzgodnione zostały skomunikowania w Lichkowie z pociągami których organizatorem jest Urząd Krajski Kraju Pardubického. Wskazuję tutaj w szczególności na następujące wybrane zaplanowane połączenia (całość zaplanowanej oferty na przedmiotowej linii komunikacyjnej znajduje się w załączniku do niniejszego wniosku):*

- *Lichkov – Wrocław Gł. (przyj. 11:02), termin kursowania: codziennie;*
- *Lichkov – Wrocław Gł. (przyj. 22:29), termin kursowania: codziennie;*
- *Wrocław Gł. (odj. 6:06) – Lichkov, termin kursowania: codziennie;*

– Wrocław Gł. (odj. 16:51) – Lichkov, termin kursowania: codziennie.

Połączenia Leo Express s.r.o. zaplanowane zostały natomiast w bezpośrednim otoczeniu komunikacyjnym połączeń zaplanowanych do objęcia umowami PSC - przyjazdy pociągów międzynarodowych do Wrocławia mają mieć miejsce o godz. 10:35 i 22:35 a odjazdy z Wrocławia o godzinach 5:25 i 17:25 w terminie pokrywającym się z terminem zaplanowanych połączeń transgranicznych do/z Lichkova.

Organizator publicznego transportu zbiorowego zwrócił również uwagę na liczbę postojów handlowych, zaplanowanych w nowym połączeniu Leo Express, oraz ich wielkość pod względem liczby potencjalnie obsługiwanych pasażerów.

W załączniku do wniosku województwa dolnośląskiego zawarto rozkład połączeń realizowanych we współpracy ww. organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz właściwych operatorów służby publicznej na trasie Lichkov – Międzyzlesie – Kłodzko Główne – Kamieniec Żąbkowicki – Wrocław Główny – Rawicz (przewozy realizowane na różnych odcinkach ww. trasy).

Wniosek województwa dolnośląskiego zawierał informacje, o których mowa w art. 6 ust. 1 rozporządzenia 869/2014.

Z tego względu Prezes UTK dokonał oceny wniosku Leo Express, w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej, pod względem argumentów przedstawionych we wniosku o badanie głównego celu województwa dolnośląskiego, jak również przepisu art. 8 ust. 1 i 2 rozporządzenia 869/2014.

Wskazać w tym miejscu należy, że przywołane powyżej przepisy nakazują organowi regulacyjnemu przeprowadzenie analizy ilościowej i jakościowej, w której uwzględnia się przewidywane zmiany dotyczące usług oraz możliwe do przewidzenia zmiany warunków rynkowych w okresie objętym powiadomieniem Leo Express (art. 8 ust. 1 rozporządzenia 869/2014).

Stosownie do brzmienia art. 8 ust. 2 rozporządzenia 869/2014: *W trakcie procesu oceny i poza informacjami dostarczonymi w standardowym formularzu zgłoszeniowym organ regulacyjny bierze pod uwagę w szczególności następujące kryteria:*

- a) *oczekiwany przez wnioskodawcę stosunek wartości i wielkości przewozów pasażerskich na trasach międzynarodowych do pasażerów krajowych w państwie członkowskim, w którym organ regulacyjny ma swoją siedzibę;*
- b) *odległość pokonaną przez proponowane nowe przewozy w różnych państwach członkowskich oraz lokalizację stacji;*
- c) *zapotrzebowanie podróży na nowe przewozy;*
- d) *strategię marketingową wnioskodawcy;*
- e) *rodzaj taboru kolejowego, który będzie użyty w ramach nowej usługi.*

Leo Express wskazała na zainteresowanie uruchamianiem pasażerskich połączeń kolejowych na trasie międzynarodowej. Na moment złożenia wniosku w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej, Przewoźnik nie uruchamiał połączeń na podstawie decyzji w sprawie otwartego dostępu. Jednakże Leo Express miała informację na temat funkcjonowania przewozów w ramach otwartego dostępu realizowanych przez innego przewoźnika kolejowego, będącego członkiem grupy Leo Express, na podstawie decyzji Prezesa UTK z 12 października 2017 r. (znak: DRRK-WR.718.1.2017.KK, Dz. Urz. Prezesa UTK z 2017 r., poz. 45) o przyznaniu otwartego dostępu w relacji Kraków Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej. W ramach niniejszego postępowania Przewoźnik przedstawił informacje analityczne dotyczące zainteresowania podróży na ww. trasie wyłącznie w relacji krajowej.

Z danych Leo Express wynika, że w 2018 r. ~~☒~~<sup>1</sup> wszystkich podróży, a w 2019 roku jedynie ~~☒~~ wszystkich podróży, stanowili pasażerowie wykonujący przejazdy wyłącznie na trasie krajowej. Powyższy wynik mógł być spowodowany m.in. realizowaną przez Przewoźnika atrakcyjną taryfą przewozową dla podróżujących w relacji międzynarodowej. Przewoźnik podkreślił również, że: *Dla Leo Express najważniejszy jest przewóz osób pomiędzy punktami skrajnymi relacji i właśnie na takiej relacji cena biletu jest najatrakcyjniejsza. Wspomniana polityka zostanie bezpośrednio zaadaptowana do systemu sprzedaży także dla połączenia, o którym mowa w przedmiotowym Powiadomieniu (załącznik nr 3 do pisma Przewoźnika z 8 kwietnia 2019 r. (znak: L.Dz.: LECZ-DOPK.02/04/2019/JW).*

---

<sup>1</sup> Oznaczenie ~~☒~~ pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy.

Dodatkowe informacje w przedmiocie oczekiwanego przez wnioskodawcę stosunku wartości i wielkości przewozów pasażerskich na trasach międzynarodowych do pasażerów krajowych w państwie członkowskim, w ramach niniejszego postępowania, zostały przedstawione w piśmie Leo Express z 16 października 2019 r. (znak: L.Dz.: LECZ-DOPK.16/10/2019/JW.).

Przewoźnik, na podstawie doświadczeń z lat poprzednich innego przewoźnika z grupy Leo Express, dla połączenia Kraków Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej, przyjął, iż na pokładzie jednego pociągu kursującego pomiędzy stacjami na trasie Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej będzie znajdować się średnio  $\approx$  osób. Spodziewana liczba podróżnych w jednym rocznym rozkładzie jazdy pociągów wynosi  $\approx$  pasażerów na trasach międzynarodowych oraz  $\approx$  w całym wnioskowanym okresie na trasach międzynarodowych. Zestawiając powyższe wyniki z danymi sprzedażowymi, odnotowywanymi w okresie od 20 lipca 2018 r. do 30 września 2019 r., dla realizowanego dotychczas połączenia kolejowego pomiędzy Krakowem a Pragę, Przewoźnik poinformował, że udział osób podróżujących jedynie w relacji krajowej jest równy:  $u_{PL} = \approx$ .

Zatem po wykonaniu obliczeń możliwe było stwierdzenie, że jedynie w relacji krajowej, we wnioskowanym okresie, będzie podróżować  $\approx$  osób w jednym rocznym rozkładzie jazdy oraz  $\approx$  osób w całym okresie wykonywania nowej usługi przewozu pasażerów.

W uzupełnionych informacjach znalazły się również dane dotyczące kształtowania ceny biletu.

Zgodnie z informacjami dotyczącymi taryfy biletowej, przekazanymi przez Leo Express:  $\approx$ .

Jeżeli natomiast chodzi o algorytm stosowany przez Leo Express do obliczania ceny biletu, to Przewoźnik poinformował, że uwzględnia on następujące składniki kształtujące wysokość ceny:

- 1)  $\approx$
- 2)  $\approx$
- 3)  $\approx$
- 4)  $\approx$
- 5)  $\approx$

Algorytm ten ma za zadanie  $\approx$ .

Prezes UTK przeanalizował powyższe informacje i stwierdził, że przemawiają one za uznaniem planowanej nowej usługi przewozu osób koleją za ukierunkowaną na realizację połączeń na trasie międzynarodowej, a nie krajowej, jak to zostało podniesione we wniosku o badanie głównego celu. Należy się jednakże zgodzić ze stanowiskiem województwa dolnośląskiego w zakresie, w którym wskazuje, że faktycznie pewna liczba pasażerów może być zainteresowana realizowaniem podróży krajowych przy wykorzystaniu nowej usługi Leo Express. Powyższe jednakże, ze względu na projektowane warunki taryfowe, powinno skłaniać do skorzystania z usług Przewoźnika, przede wszystkim potencjalnych klientów zainteresowanych odbyciem podróży na trasie międzynarodowej. Pomimo możliwości skorzystania przez część podróżnych z usług Przewoźnika na trasie krajowej należy uznać, że spodziewany jest ich mniejszy udział, w relacji do globalnej liczby potencjalnych pasażerów, których do odbycia podróży na dłuższych relacjach może zachęcać konstrukcja oferty taryfowej Leo Express.

W dalszej kolejności Prezes UTK dokonał oceny odległości pokonywanej przez planowane nowe przewozy w różnych państwach członkowskich oraz lokalizację stacji.

Leo Express planuje realizowanie przejazdów na następujących stacjach:

- 1) Lichkov, Jablonné, Letohrad, Dolní Dobruč, Hnátnice, Lanšperk, Černovír, Dolní Libčavy, Ústí nad Orlicí, Brandýs nad Orlicí, Choceň, Pardubice-Pardubičky, Pardubice hl.n., Přelouč, Kolín, Praha-Libeň oraz Praha hl. n., zlokalizowanych na obszarze Republiki Czeskiej; oraz
- 2) Międzylesie, Roztoki Bystrzyckie, Domaszków, Długopole-Zdrój, Bystrzyca Kłodzka Przedmieście, Bystrzyca Kłodzka, Gorzanów, Krosnowice Kłodzkie, Kłodzko Miasto, Kłodzko Głównie, Ławica, Bardo Śląskie, Bardo Przyłęk, Suszka, Kamieniec Żąbkowicki, Starczów, Ziębice, Henryków, Biały Kościół, Strzelin, Warkocz, Boreczek, Węgry, Żórawina, Smardzów Wrocławski oraz Wrocław Główny, zlokalizowanych na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej.

Po stronie czeskiej znajdować się ma 17 postojów handlowych, natomiast po stronie polskiej 26 stacji zatrzymania. Procentowe przedstawienie liczby zaplanowanych przez Leo Express stacji zatrzymania przedstawia się w sposób następujący:

- 1) blisko 40% wszystkich zaplanowanych postojów handlowych, zlokalizowanych będzie po stronie czeskiej; natomiast
- 2) blisko 60% wszystkich zlokalizowanych postojów handlowych, zlokalizowanych będzie po stronie polskiej.

Mając na względzie całkowitą liczbę zaplanowanych postojów (43), stwierdzić należy, że idealny podział stacji zatrzymania (50% na terytorium każdego z państw) planowanej nowej usługi, zlokalizowanych w każdym z państw, skutkowałby tym, że w każdym z nich powinno znajdować się 21,5 stacji zatrzymania. Z uwagi na nieparzystą liczbę wszystkich planowanych przez Przewoźnika stacji zatrzymania oraz brak możliwości zakwalifikowania postoju handlowego jako 0,5 (pół) przeprowadzona analiza prowadziłaby do konkluzji, że w jednym państwie powinno znajdować się 21 stacji zatrzymania, a w drugim 22.

W proponowanej nowej usłudze Leo Express zaproponowała 17 stacji zatrzymania zlokalizowanych po stronie czeskiej. Do wyniku równego blisko 50% zabrakło zatem 4 postojów handlowych (licząc w relacji do liczby 21 stacji zatrzymania). W przypadku postojów handlowych zlokalizowanych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej Przewoźnik planuje 26 stacji zatrzymania, a więc 4 postoje więcej (licząc w relacji do liczby 22 postojów handlowych).

W ocenie Prezesa UTK, pomimo braku zachowania idealnego stosunku zlokalizowania stacji zatrzymania po stronie czeskiej oraz polskiej (po 50% w każdym z państw), nie sposób uznać, że proponowane nowe połączenie Leo Express ma być połączeniem na trasie krajowej. Liczba stacji zlokalizowanych na terytorium polskim nie różni się drastycznie wobec liczby stacji na obszarze Republiki Czeskiej. Ponadto należy zwrócić uwagę, że planowana nowa usługa ma być realizowana nie tylko do pierwszego postoju za granicą jednego z państw tj. z Wrocławia Głównego do Lichkova oraz z Praha hl. n. do Międzyzylesia, ale ma zapewnić połączenie na dłuższych relacjach, w tym na pełnej pomiędzy Praha hl. n. i Wrocławiem Głównym. Ponadto, Prezes UTK wziął pod uwagę informacje dostarczone przez Leo Express w zakresie spodziewanej charakterystyki potencjalnego klienta usług Przewoźnika. Zdaniem Prezesa UTK pomimo przewidzenia przez Przewoźnika zarówno stacji zatrzymania, które można uznać za małe generatory ruchu pasażerskiego po stronie polskiej (jak np. Suszka), to jednak cała proponowana usługa Leo Express jest ukierunkowana na zapewnienie połączenia o charakterze międzynarodowym tzn. pomiędzy terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz Republiki Czeskiej. Argumentem przemawiającym za tym ma być również spodziewana oferta taryfowa przygotowana przez Przewoźnika, a także dotychczasowe doświadczenia Leo Express w zakresie obsługi połączeń na Kraków Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej.

Odnośnie odległości pokonywanych przez pociągi Leo Express w związku z nowym połączeniem na trasie międzynarodowej Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej należy stwierdzić, że:

- 1) odległość pomiędzy stacjami Wrocław Główny oraz Międzyzylesie, zlokalizowanymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej wynosi – 129 kilometrów i 950 metrów (136 kilometrów i 64 metry do posterunku granicznego Międzyzylesie); natomiast
- 2) odległość pomiędzy stacjami Praha hl.n. – Lichkov – 189 kilometrów.

W zakresie długości odcinka zlokalizowanego na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej Prezes UTK wziął pod uwagę dane zawarte w załączniku nr 2.6 do Regulaminu Sieci 2019/2020 PKP PLK, opublikowanym na stronie internetowej wspomnianego zarządcy infrastruktury pod adresem: <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20192020/> oraz informacje dostępne w wyszukiwarce połączeń: <https://portalpasazera.pl/>, prowadzonej przez PKP PLK. Przejazd realizowany przez pociągi Leo Express, w ramach planowanego nowego połączenia, po stronie polskiej ma być wykonywany na linii kolejowej nr 276 (Wrocław Główny – Międzyzylesie), której łączna długość, według danych PKP PLK, wynosi 129 kilometrów i 950 metrów (136 kilometrów i 64 metry do posterunku granicznego Międzyzylesie).

Informacje dotyczące długości odcinka planowanej trasy Leo Express, po stronie czeskiej, zostały zaczerpnięte z następujących rozkładów jazdy pociągów na rok 2020:

1. 010 Kolín - Česká Třebová;
2. 011 Praha – Kolín;
3. 024 Ústí nad Orlicí - Mlýnský Dvůr,

opublikowanych na stronie internetowej <https://www.szdc.cz/cestujici/jizdni-rad>, prowadzonej przez Správa železnic.

Ponadto dane dotyczące długości połączenia Praha hl.n – Lichkov zostały zaczerpnięte z wyszukiwarki połączeń: <https://najdispoj.szdc.cz/>, prowadzonej przez Správa železnic.

Całość trasy, po stronie czeskiej, tj. od stacji Praha hl. n. do stacji Lichkov, wynosi 189 kilometrów.

Mając na uwadze długość trasy pomiędzy postojami handlowymi zlokalizowanym w Rzeczypospolitej Polskiej oraz Republice Czeskiej, stwierdzić należy, że łączna długość trasy wynosi blisko 325 kilometrów. Po stronie polskiej znajduje się 42% długości całkowitej planowanej trasy Leo Express, natomiast po stronie czeskiej 58%.

Z tego względu stwierdzić należy, że większość trasy, pod względem długości kilometrażowej, znajduje się po stronie czeskiej.

Pomimo zidentyfikowanych różnic w zakresie długości trasy w każdym z państw podkreślenia wymaga, że są to wartości bliskie 50%. Z tego względu nie można podzielić zarzutu, jaki podnosiło województwo dolnośląskie w zakresie krajowego charakteru proponowanej nowej usługi Leo Express. Proporcje zaproponowane przez Przewoźnika nie są wobec siebie znacząco różne, w zakresie długości odcinków w poszczególnych krajach. Z tego względu należy stwierdzić, że w ocenie Prezesa UTK zachowany został międzynarodowy charakter proponowanego nowego połączenia Przewoźnika.

W dalszej części badania głównego celu, Prezes UTK przeanalizował zapotrzebowanie podróżnych na nowe przewozy kolejowe na trasie międzynarodowej Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej.

Prezes UTK wziął pod uwagę dane dotyczące organizacji przewozów kolejowych, posiadane z urzędu, które zostały opublikowane m.in. w opracowaniu Urzędu pt. „Kolej w województwach – wykorzystanie i polityka transportowa” (publikacja dostępna pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/15443,Kolej-w-województwach-wykorzystanie-i-polityka-transportowa.html>).

W 2018 r. województwo dolnośląskie charakteryzowało się stosunkowo wysokim poziomem wykorzystania kolei przez statystycznego mieszkańca – na poziomie 9,4 przejazdów na rok. Łącznie w regionie w 2018 r. przewieziono 27,2 mln pasażerów. Przewozy w aglomeracji wrocławskiej mają znaczny udział w liczbie pasażerów przewiezionych w całym województwie. 88% ze wszystkich realizowanych przewozów koleją w województwie dolnośląskim stanowią te wykonywane w obrębie regionu i aglomeracji. Zaledwie 12% przewozów pasażerskich stanowią przewozy o charakterze dalekobieżnym.

W 2018 r. przewozy w województwie dolnośląskim były prowadzone przez dwóch przewoźników – Polregio oraz Koleje Dolnośląskie. Największa liczba pociągów, jaką w 2018 r. uruchomiły Koleje Dolnośląskie, obsługiwała trasę Wrocław Główny – Trzebnica (ponad 10 tys. pociągów) czy Legnica – Wrocław (blisko 5,8 tys. pociągów). Pojazdami, które najczęściej obsługiwały połączenia Kolei Dolnośląskich były składy 45WE (pięcioosłonowy Impuls – 21 tys. pociągów), SA135 (17,8 tys. pociągów) i SA 134 (17,6 tys. pociągów). Spalinowe pojazdy wykorzystywane były na krótszych dystansach na niezelektryfikowanych odcinkach linii kolejowych.

Polregio zapewniało połączenia do sąsiednich województw – opolskiego i lubuskiego. Ww. przewoźnik zrealizował najwięcej połączeń na trasie z Wrocławia do Kędzierzyna-Koźła oraz do Zielonej Góry. Do istotnych relacji należały również połączenia do Wołowa, Lublińca, Opola, czy Głogowa.

W przywołanym powyżej opracowaniu zwrócono również uwagę na postawę organizatora publicznego transportu zbiorowego w kontekście rozwoju kolei na obszarze województwa dolnośląskiego. Dla przykładu warto wskazać, że samorząd województwa dolnośląskiego podejmował działania w celu promocji i wzmocnienia roli kolei w województwie w postaci:

- 1) informowania m.in. o nowych połączeniach, zmianie oferty czy prowadzonych inwestycjach infrastrukturalnych z wykorzystaniem środków masowego przekazu;
- 2) wprowadzania, na liniach udostępnianych po wykonaniu prac rewitalizacyjnych lub modernizacyjnych, na których dotychczas ruch pociągów pasażerskich był zawieszony, nowej, atrakcyjnej oferty przewozowej;
- 3) przejmowania przez samorząd nieczynnej infrastruktury kolejowej oraz dokonywania jej rewitalizacji i przywracania połączeń kolejowych.

Ponadto władze samorządu województwa dolnośląskiego badają corocznie, przy ustalaniu projektu rozkładu jazdy pociągów, potrzeby transportowe mieszkańców.

Z tego względu należy stwierdzić, że samorząd województwa dolnośląskiego prezentuje aktywną postawę w zakresie rozwoju kolei, co sprzyja zainteresowaniu podróżnych usługami oferowanymi w tym sektorze (pozycja województwa dolnośląskiego w relacji do wszystkich województw na podstawie grafik i wykresów zawartych w przywołanym opracowaniu Urzędu).

Należy zwrócić uwagę również na fakt, że w wyniku zawarcia porozumienia z organizatorem publicznego transportu zbiorowego po stronie czeskiej zostało uruchomione przez podmiot grupy Leo Express, przy współpracy z Kolejami Dolnośląskimi, połączenie na trasie Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej.

W grudniu 2019 r. odbył się pierwszy przejazd pociągu trasie Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej (a więc trasie identycznej z trasą wskazaną w niniejszym wniosku w sprawie przyznania otwartego dostępu).

Według doniesień medialnych nowe połączenie na trasie Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej cieszyło się dużym zainteresowaniem podróżnych. Występowały również sytuacje, w których nie wszystkim zainteresowanym przejazdem na ww. trasie udało się zakupić bilet (np. artykuł z serwisu Rzeczpospolita pt. „*Pierwszy pociąg Leo Express do Pragi przeladowany. Zbyt dużo chętnych*”, opublikowany 20 grudnia 2019 r. na stronie internetowej <https://www.rp.pl/Koleje/191229941-Pierwszy-pociag-Leo-Express-do-Pragi-przeladowany-Zbyt-duzo-chetnych.html>; czy artykuł z serwisu Rynek Kolejowy pt. „*Leo Express zadowolony z pierwszych pociągów Wrocław – Praga. Były jednak zgrzyty*”, opublikowany 23 grudnia 2019 r. na stronie internetowej: <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/leo-express-zadowolony-z-pierwszych-pociagow-wroclaw-praga-byly-jednak-zgrzyty-94913.html>).

Mając na względzie zarówno prowadzoną przez województwo dolnośląskie politykę transportową, w tym uruchamianie połączeń służby publicznej na trasie Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej, jak również zainteresowanie podróżnych połączeniem pomiędzy stolicą Dolnego Śląska a Pragą, należy stwierdzić, że istnieje zapotrzebowanie na uruchamianie tego typu połączenia, również na podstawie decyzji w sprawie dostępu do infrastruktury kolejowej. Planowane nowe połączenie Leo Express ma stanowić uzupełnienie dotychczasowej oferty przewozowej, co pozwoli realizować potrzeby transportowe większej liczby osób. Uruchamianie połączenia komercyjnego pozwoli odciążyć pociągi służby publicznej, zapewniające połączenie pomiędzy stacjami Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej.

Przewoźnik planuje stosować strategię marketingową <-->.

W ocenie Prezesa UTK planowane przez Przewoźnika działania w zakresie prowadzonej strategii marketingowej potwierdzają chęć realizowania połączeń na trasie międzynarodowej, a nie krajowej. Zarówno sposób oraz forma komunikacji z podróżnymi, jak i treść przekazywanych informacji pozwalają przyznać, że istotnie Leo Express jest zainteresowana realizacją połączeń pomiędzy terytorium Rzeczypospolitej Polskiej a Republiką Czeskiej.

Analizując kwestię taboru, Leo Express zamierza wykonywać przejazdy na wnioskowanej trasie przy użyciu pojazdów Stadler Flirt serii 480 001 - 480 005. Przewoźnik ma oferować podróżnym 237 miejsc siedzących, w tym:

- 1) 6 w klasie 1+ „Premium”;
- 2) 19 w klasie 1 „Business”;
- 3) 212 w klasie 2 „Economy”, w tym 2 miejsca dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

W ocenie Prezesa UTK tabor, jakim mają być wykonywane przewozy na trasie Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej jest odpowiedni, w szczególności pod względem komfortu podróżowania. Pozytywnie należy również ocenić fakt zapewnienia przez Przewoźnika różnych wariantów taryfowych, zależnie od oczekiwań potencjalnych podróżnych, jak również udogodnienia dostępne na pokładzie pociągu, umożliwiające np. wykonywanie pracy przy użyciu narzędzi wykorzystujących dostęp do energii elektrycznej lub internetu.

W związku z przeprowadzonym badaniem głównego celu, Prezes UTK ustalił, że wniosek województwa dolnośląskiego nie potwierdził zarzutów podnoszonych wobec planowanej nowej usługi Leo Express.

W uzupełnieniu przeprowadzonego badania głównego celu Prezes UTK odwołał się do przepisów prawa, regulujących pojęcie połączenia międzynarodowego.

Obowiązujące regulacje rozporządzenia 869/2014, jak również ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tj. Dz. U z 2019 r., poz. 2475 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o publicznym transporcie zbiorowym”, definiują pojęcie międzynarodowych przewozów pasażerskich.

Art. 2 pkt 1 rozporządzenia 869/2014 zawiera definicję pojęcia nowych przewozów na trasie międzynarodowej, która stanowi, że: *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.*

Powyższa definicja jest mało precyzyjna w zakresie tego, jakie połączenie może zostać uznane za połączenie realizowane na trasie międzynarodowej. Więcej wskazówek dotyczących kwalifikacji danego nowego połączenia komercyjnego przewiduje art. 8 rozporządzenia 869/2014, który wskazuje na podstawowe elementy, jakie organ regulacyjny powinien przeanalizować w ramach procesu badania głównego celu. Podstawę dla dokonania kwalifikacji nowego połączenia przez organ regulacyjny stanowią dane zawarte we wniosku o przyznanie otwartego dostępu, jak również informacje dotyczące:

- a) oczekiwanego przez wnioskodawcę stosunku wartości i wielkości przewozów pasażerskich na trasach międzynarodowych do pasażerów krajowych w państwie członkowskim, w którym organ regulacyjny ma swoją siedzibę;
- b) odległości pokonanej przez proponowane nowe przewozy w różnych państwach członkowskich oraz lokalizacji stacji;
- c) zapotrzebowania podróżnych na nowe przewozy;
- d) strategii marketingowej wnioskodawcy;
- e) rodzaju taboru kolejowego, który będzie użyty w ramach nowej usługi.

Przepisy ww. rozporządzenia nie określają w żaden sposób dopuszczalnej częstotliwości zatrzymywania się pociągów międzynarodowych na trasie. Powyższe oznacza, że przewoźnik kolejowy ma swobodę w tym zakresie. Istotne jest jednakże, aby takie parametry jak stosunek liczby stacji zatrzymania w każdym państwie, przez które przebiega planowane nowe połączenie, czy długość trasy w każdym z państw nie wykazywały nadmiernej dysproporcji pomiędzy oboma krajami. Pomimo występowania pewnego podobieństwa pomiędzy ofertą województwa dolnośląskiego a Leo Express pod względem stacji zatrzymania po stronie polskiej w ocenie Prezesa UTK nie uzasadnia to uznania, że połączenie Przewoźnika jest ukierunkowane wyłącznie na przewozy krajowe.

Odnosząc się do zarzutu województwa dolnośląskiego, Prezes UTK zwrócił również uwagę na regulacje ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, która w art. 4 ust. 1 pkt 6 stanowi, że pod pojęciem międzynarodowych przewozów pasażerskich należy rozumieć przewóz osób w ramach publicznego transportu zbiorowego, wykonywany z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej, z wyłączeniem przewozów realizowanych w strefie transgranicznej.

Pojęcie strefy transgranicznej zostało zdefiniowane w art. 4 ust. 1 pkt 17 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, który stanowi, że strefą transgraniczną jest obszar co najmniej jednej gminy, powiatu lub co najmniej jednego województwa, na którym operator publicznego transportu zbiorowego świadczy usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego, położony bezpośrednio przy granicy Rzeczypospolitej Polskiej i obszar odpowiedniej jednostki administracyjnej położonej poza granicą Rzeczypospolitej Polskiej na terytorium sąsiedniego państwa.

Wskazać w tym miejscu należy, że obie przywołane powyżej regulacje, tj. bazowa dla niniejszego postępowania w postaci rozporządzenia 869/2014 oraz akcesoryjna, przy analizie pojęcia połączenia na trasie międzynarodowej, zawarta w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym, są ze sobą zbieżne. Powyższe wynika z faktu, że przeprowadzone na podstawie rozporządzenia 869/2014 badanie głównego celu pozwala określić, czy faktycznie mamy do czynienia z połączeniem na trasie międzynarodowej, czy też połączeniem na trasie krajowej, w tym w strefie przygranicznej.

Usługi oferowane przez województwo dolnośląskie w zakresie połączeń pasażerskich, realizowanych z różnych stacji położonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej w kierunku Lichkova, należy uznać za połączenia krajowe realizowane m.in. w strefie transgranicznej. Są one wykonywane w większości na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a wyłącznie jedna stacja znajduje się na obszarze innego państwa. Fakt, że w związku z zapewnieniem skomunikowania z pociągami krajowymi wykonującymi przewozy po stronie czeskiej możliwe jest faktyczne wykonanie przejazdu na trasie do Pragi czeskiej, nie może przesądzać, że jest to połączenie międzynarodowe. W przypadku Leo Express planowane jest wykonywanie przewozów międzynarodowych przez jednego przewoźnika kolejowego, na całej trasie tj. od Praha hl. n. do Wrocławia Głównego. W przypadku ewentualnej współpracy, np. z polską obsługą jednego z krajowych przewoźników, faktycznie dalej przewozy są realizowane przez czeskiego przewoźnika kolejowego, który ponosi również odpowiedzialność za prawidłową realizację całego przejazdu.

Z tego względu nie można podzielić zarzutu zgłoszonego przez województwo dolnośląskie, według którego Leo Express jest zainteresowana realizowaniem połączeń na trasie krajowej.

W ocenie Prezesa UTK planowane nowe połączenie Leo Express spełnia kryteria przewidziane w przepisach rozporządzenia 869/2014, pozwalające je uznać za realizowane (w przyszłości) na trasie międzynarodowej. Zarówno stosunek wartości i wielkości przewozów pasażerskich na trasach międzynarodowych do pasażerów krajowych, stosunek liczby stacji zatrzymania w każdym państwie przez które przebiega planowana trasa, jak również sposób skonstruowania oferty taryfowej Przewoźnika, opowiadają się za przyjęciem międzynarodowego charakteru nowej usługi. Stanowisko przemawiające za międzynarodowym charakterem usługi uzupełnia również planowana strategia marketingowa, jaką zamierza realizować Leo Express, a także rodzaj taboru, jakim mają być obsługiwane połączenia Przewoźnika.

Zwrócić w tym miejscu należy uwagę na treść art. 9 ust. 1 i 2 rozporządzenia 869/2014, który stanowi, że:

1. *W następstwie oceny proponowanej nowej usługi organ regulacyjny określa, czy głównym celem proponowanej nowej usługi jest:*
  - a) *przewóz pasażerów pomiędzy stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich; lub*
  - b) *przewóz pasażerów pomiędzy stacjami znajdującymi się w państwie członkowskim, w którym organ regulacyjny ma swoją siedzibę.*
2. *Jeżeli organ regulacyjny podejmie decyzję, o której mowa w ust. 1 lit. a), przyznany zostaje dostęp do infrastruktury kolejowej na potrzeby proponowanych nowych międzynarodowych przewozów pasażerskich.*

Zgłoszony przez województwo dolnośląskie wniosek o badanie głównego celu został rozpatrzony przez Prezesa UTK i oceniony jako nieuzasadniony. Z tego względu należy stwierdzić, że nie zaistniała przesłanka uzasadniająca przekwalifikowanie wniosku Leo Express o przyznanie otwartego dostępu z trasy międzynarodowej na trasę krajową.

Prezes UTK zwrócił jednakże uwagę na zgłoszony przez województwo dolnośląskie zarzut podobieństwa oferty przewozowej, pod względem przewidywanych stacji zatrzymania po stronie polskiej, i z tego powodu zawarł w niniejszej decyzji warunki dotyczące wykonywania przewozów na całej trasie, a więc pomiędzy stacjami Wrocław Główny i Praha hl.n.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK zdecydował się przyznać Leo Express otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dla trasy międzynarodowej w relacji Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej, realizowany w okresie od dnia nabycia przez niniejszą decyzję cechy ostateczności do 14 grudnia 2024 r., tj. na roczne rozkłady jazdy: 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023 oraz 2023/2024 na warunkach określonych w niniejszej decyzji.

Zgodnie brzmieniem 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. Z tego względu Prezes UTK wprowadził w sentencji klauzule regulujące, na jakich warunkach i w jaki sposób Przewoźnik będzie mógł korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie niniejszej decyzji.

Biorąc pod uwagę treść ww. art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK przyznał Leo Express, zgodnie z wnioskiem Przewoźnika, prawo do wykonywania przewozów na wnioskowanej trasie w postaci:

- 1) 2 pary pociągów na dobę od soboty do niedzieli,
- 2) 0,5 pary pociągów na dobę w poniedziałki,
- 3) 0,5 pary pociągów na dobę w piątki,

zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i nr 2 do niniejszej decyzji.

Zgodnie z żądaniem Leo Express, Prezes UTK ustalił, że Przewoźnik będzie uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji. Możliwość uruchamiania przez Leo Express pociągów w mniejszym wymiarze (tj. częstotliwości lub terminach) niż to wynika z punktu 1 sentencji niniejszej decyzji, została zastrzeżona wyłącznie dla sytuacji wynikłych z zaistnienia niemożliwych do przewidzenia zdarzeń zewnętrznych, niezależnych od Przewoźnika, będących następstwem siły wyższej lub działalności podmiotów trzecich (jak np. zarządcy infrastruktury).

Prezes UTK stoi na stanowisku, że każdy aplikant, starający się o decyzję o przyznaniu otwartego dostępu, powinien racjonalnie podchodzić do kwestii jego faktycznych możliwości świadczenia usług w sposób określony w złożonym przez niego wniosku.

Rolą organu regulacyjnego jest przeprowadzenie postępowania, w wyniku którego analizowany jest zarówno wniosek aplikanta (tu: Leo Express), ewentualne wnioski o badanie równowagi ekonomicznej lub badanie



głównego celu (to drugie badanie w przypadku postępowań o przyznanie dostępu na trasie międzynarodowej). W następstwie przeprowadzonego postępowania i analizy zgromadzonego materiału w sprawie organ regulacyjny decyduje o przyznaniu, zmianie, przyznaniu warunkowym lub odmowie przyznania prawa dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu zasadne jest, aby aplikant racjonalnie podchodził do danych wskazywanych we wniosku o przyznanie otwartego dostępu dotyczących m.in. częstotliwości realizowania przewozów czy okresu ich wykonywania. Należy podkreślić, że niecelowe jest postępowanie organu regulacyjnego polegające na analizie wniosku o przyznanie otwartego dostępu, który z założenia aplikanta nie będzie realizowany w taki sposób jak to wskazano w ww. wniosku. Dla przykładu, w sytuacji, gdy aplikant zadeklarował we wniosku np. wykonywanie kursów codziennie, to oczekiwane jest, aby faktycznie realizował te połączenia codziennie, a nie jedynie w dwa wskazane przez siebie dni. Prezes UTK zwraca uwagę, że nieracjonalne zakładanie przez przewoźników kolejowych wykonywania usług przewozu osób np. w określonej częstotliwości (tj. przewoźnik kolejowy zadeklarował wykonywanie połączeń codziennie, natomiast możliwości, które posiada, umożliwiają mu jedynie wykonywanie przewozów w dwa dni w tygodniu) może powodować wystąpienie negatywnych skutków dla takiego wnioskodawcy. Należy zwrócić uwagę, że złożenie takiego wniosku może skutkować reakcją ze strony podmiotów uprawnionych np. w postaci złożenia wniosków o badanie równowagi ekonomicznej, które niekoniecznie zostałyby złożone gdyby aplikant już na początku przedstawił swoje rzeczywiste intencje oraz realne możliwości prowadzenia działalności na danej trasie. Z tego względu, mając na uwadze realizowanie przez Leo Express przewozów zgodnie z wnioskiem, Prezes UTK zastrzegł do wyjątkowych sytuacji, niezależnych od Leo Express, możliwość wykonywania usługi w sposób odmienny.

Analiza przeprowadzona przez Prezesa UTK pozwoliła ustalić, że połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji powinny stanowić uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województwa dolnośląskiego, organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego. W ocenie Prezesa UTK nowa usługa Leo Express powinna przede wszystkim stanowić odpowiedź na dotychczas niezaspokojone potrzeby podróżnych, w szczególności w przedmiocie możliwości odbywania przejazdów na terytorium innego państwa (tj. w innych terminach oraz z inną częstotliwością niż połączenia służby publicznej, realizowane przy współpracy z czeskim organizatorem publicznego transportu zbiorowego). Z tego też względu Prezes UTK określił w decyzji, 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, że kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju.

W zgodzie z powyższym Prezes UTK zastrzegł również, że Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji, w pełnej relacji, tj. na trasie Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej.

Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszej relacji, na podstawie niniejszej decyzji, zostało zastrzeżone dla sytuacji będących następstwem zaistnienia niemożliwych do przewidzenia zdarzeń zewnętrznych, niezależnych od Przewoźnika, będących następstwem siły wyższej lub działalności podmiotów trzecich (jak np. zarządcy infrastruktury). W ocenie Prezesa UTK, skoro Leo Express złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu, na podstawie którego uruchamiane będą połączenia przebiegające docelowo przez terytorium dwóch państw, umożliwiające podróżnym z tych państw odbycie przejazdu w pełnej relacji, niecelowe byłoby postępowanie Przewoźnika, w którym usługa uruchamiana byłaby np. tylko pomiędzy subiektywnie wyselekcjonowanymi przez niego stacjami. Prezes UTK zauważa, że takie działanie mogłoby godzić nie tylko w prawidłowość przeprowadzonego postępowania przez organ regulacyjny, oceny ewentualnie zgłoszonych wniosków przez podmioty uprawnione, ale również w interes potencjalnych podróżnych.

Prezes UTK, zgodnie z wnioskiem Leo Express ustalił, że dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Międzylesie, Roztoki Bystrzyckie, Domaszków, Długopole-Zdrój, Bystrzyca Kłodzka Przedmieście, Bystrzyca Kłodzka, Gorzanów, Krosnowice Kłodzkie, Kłodzko Miasto, Kłodzko Główne, Ławica, Bardo Śląskie, Bardo Przyłęk, Suszka, Kamieniec Żąbkowicki, Starczów, Ziębice, Henryków, Biały Kościół, Strzelin, Warkocz, Boreczek, Węgry, Żórawina, Smardzów Wrocławski oraz Wrocław Główny.

Jednocześnie Prezes UTK stwierdził, że 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.

Uruchamianie nowej usługi Leo Express nie powinno powodować zakłócenia istniejących skomunikowań pomiędzy pociągami uruchamianymi na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Prezes UTK zwrócił uwagę, że nowe połączenia Przewoźnika powinny mieć charakter uzupełniający wobec istniejącej oferty przewozowej, a więc stanowić dla niej wartość dodaną, a nie skutkować jej pogorszeniem. Z tego względu zarządca infrastruktury powinien uwzględniać w procesie alokacji zdolności przepustowej charakter realizowanej nowej usługi Przewoźnika.

Zgodnie ze złożonym przez Leo Express wnioskiem przewozy realizowane na trasie Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej, w zakresie odcinka na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przebiegającej linią kolejową oznaczoną w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie wykonywał pojazdami kolejowymi serii 480 001 – 480 005.

W pojazdach serii 480 001 – 480 005 Przewoźnik zapewni co najmniej 2 miejsca dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Leo Express 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.

Prezes UTK zastrzegł w decyzji, że dopuszczalne jest korzystanie przez Przewoźnika z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymieniona w niniejszej decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od Przewoźnika (np. w związku z ograniczoną zdolnością przepustową konkretnego odcinka infrastruktury kolejowej lub obowiązywaniem trasy okrężnej dla określonego fragmentu trasy).

Podobną klauzulę Prezes UTK przewidział w zakresie planowanych godzin uruchomienia połączeń przez Leo Express. Prezes UTK ustalił, że dopuszczalne jest uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji, w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy zawartym w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika (np. w związku z ograniczoną zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej lub przesunięciem godzin odjazdu ze względu na obowiązujące priorytety przy układaniu rozkładu jazdy).

Mając na względzie rolę Prezesa UTK jako organu regulacyjnego w zakresie sektora kolejowego, ustalono, że Przewoźnik obowiązany jest poinformować organ regulacyjny o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej:

- a) w niepełnej relacji;
- b) w częstotliwości i terminie innymi niż wprost wynikającym z niniejszej decyzji.

W przypadku wystąpienia okoliczności, o których mowa w lit. a) lub b), Przewoźnik obowiązany jest, w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia ich wystąpienia, przedstawić stanowisko w sprawie wraz z uzasadnieniem.

Powyższa klauzula ma na celu uzyskiwanie na bieżąco wiedzy na temat faktycznie realizowanych przez Leo Express przewozów i ich zgodności z treścią postanowień zawartych w niniejszej decyzji.

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

Zgodnie z art. 29c ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat. Ze względu na złożony przez Leo Express wniosek, Prezes UTK przyznał Przewoźnikowi prawo otwartego dostępu na trasie Wrocław Główny – Praha hl. n. i w relacji powrotnej w okresie od dnia nabycia przez niniejszą decyzję cechy ostateczności do 14 grudnia 2024 r.

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).

Jednocześnie należy podkreślić, że decyzja o przyznaniu otwartego dostępu wygasa w przypadku likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana (art. 29c ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym).

W art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym określono sytuacje, w jakich 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.

## Oplata

Od niniejszej decyzji należna opłata skarbowa 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 2019 r., poz. 1000 z późn. zm.).

Leo Express przedstawiła, przy piśmie z 31 maja 2019 r., dowód przelewu bankowego kwoty 10,00 złotych na rachunek Urzędu m.st. Warszawy Urząd Dzielnicy Ochota.

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

## POUCZENIE

Strona niezadowolona z niniejszej decyzji może wnieść odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu ochrony konkurencji i konsumentów. Odwołanie od decyzji wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji (art. 29c ust. 3 w związku z art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz art. 479<sup>69</sup> § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 1460 z późn. zm.), zwanej dalej: „k.p.c.”. 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 1.000 zł zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 755 z późn. zm.), zwanej dalej „u.k.s.c.”. Opłata uiszczana jest na rachunek bankowy sądu lub w kasie sądu właściwego lub w znakach opłaty sądowej według ustalonego wzoru- § 2 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 21 marca 2016 r. w sprawie sposobu uiszczania opłat sądowych w sprawach cywilnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 408).

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.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

### Załączniki:

1. Projekt rozkładu jazdy Wrocław Główny – Praha hl. n.
2. Projekt rozkładu jazdy Praha hl. n. – Wrocław Główny

## Załącznik nr 1 - projekt rozkładu jazdy Wrocław Główny – Praha hl. n.

Numer pociągu	1980		1982		1984	
	(1)		(6)(7)		(6)(7)	
Kursuje	p.:	o.:	p.:	o.:	p.:	o.:
Wrocław Główny		03:38		05:25		17:25
Smardzów Wrocławski	03:48	03:49	05:35	05:36	17:35	17:36
Żórawina	03:54	03:55	05:41	05:42	17:41	17:42
Węgry	03:58	03:59	05:45	05:46	17:45	17:46
Boreczek	04:02	04:03	05:49	05:50	17:49	17:50
Warkocz	04:06	04:07	05:53	05:54	17:53	17:54
Strzelin	04:10	04:11	05:57	05:58	17:57	17:58
Biały Kościół	04:14	04:15	06:01	06:02	18:01	18:02
Henryków	04:19	04:20	06:06	06:07	18:06	18:07
Ziębice	04:23	04:24	06:10	06:11	18:10	18:11
Starczów	04:30	04:31	06:17	06:18	18:17	18:18
Kamieniec Ząbkowicki	04:34	04:35	06:21	06:22	18:21	18:22
Susza	04:38	04:39	06:25	06:26	18:25	18:26
Bardo Przyłęk	04:42	04:43	06:29	06:30	18:29	18:30
Bardo Śląskie	04:47	04:48	06:34	06:35	18:34	18:35
Ławica	04:51	04:52	06:38	06:39	18:38	18:39
Kłodzko Główne	05:04	05:05	06:50	06:51	18:50	18:51
Kłodzko Miasto	05:08	05:09	06:54	06:55	18:54	18:55
Krosnowice Kłodzkie	05:10	05:11	06:56	06:57	18:56	18:57
Gorzanów	05:11	05:12	06:57	06:58	18:57	18:58
Bystrzyca Kłodzka	05:15	05:16	07:01	07:02	19:01	19:02
Bystrzyca Kłodzka Przedmieście	05:17	05:18	07:03	07:04	19:03	19:04
Długopole-Zdrój	05:23	05:24	07:09	07:10	19:09	19:10
Domaszków	05:29	05:30	07:15	07:16	19:15	19:16
Roztoki Bystrzyckie	05:31	05:32	07:17	07:18	19:17	19:18
Międzylesie	05:35	05:36	07:21	07:22	19:21	19:22
<b>Granica państwa</b>	5:40		7:33		19:33	
Lichkov	05:54	05:55	07:39	07:40	19:39	19:40
Jablónné	06:07	06:08	07:51	07:52	19:51	19:52
Letohrad	06:17	06:18	08:00	08:01	20:00	20:01
Dolní Dobrouč	06:22	06:23	08:04	08:05	20:04	20:05
Hnátnice	06:25	06:26	08:06	08:07	20:06	20:07
Lanšperk	6:29	06:30	08:09	08:10	20:09	20:10
Černovír	6:32	06:33	08:11	08:12	20:11	20:12
Dolní Libchavy	6:36	06:37	08:14	08:15	20:14	20:15
Ústí nad Orlicí	6:42	06:43	08:19	08:20	20:19	20:20
Brandýs nad Orlicí	6:51	06:52	08:27	08:28	20:27	20:28
Choceň	6:57	06:58	08:32	08:33	20:32	20:33
Pardubice-Pardubičky	7:14	07:15	08:48	08:49	20:48	20:49
Pardubice hl.n.	7:18	07:19	08:51	08:52	20:51	20:52
Přelouč	7:28	07:29	09:00	09:01	21:00	21:01
Kolín	7:43	07:44	09:14	09:15	21:14	21:15
Praha-Libeň	8:14	08:15	09:44	09:45	21:44	21:45
Praha hl.n.	8:22		09:51		21:51	

## Załącznik nr 2 - projekt rozkładu jazdy Praha hl. n –Wrocław Główny

Numer pociągu międzynarodowego:	1983		1981	
Kursuje:	(6)(7)		(5)(6)(7)	
	p.:	o.:	p.:	o.:
Praha hl.n.		06:09		18:09
Praha-Libeň	06:15	06:16	18:15	18:16
Kolín	06:45	06:46	18:45	18:46
Přelouč	06:59	07:00	18:59	19:00
Pardubice hl.n.	07:08	07:09	19:08	19:09
Pardubice-Pardubičky	07:11	07:12	19:11	19:12
Choceň	07:27	07:28	19:27	19:28
Brandýs nad Orlicí	07:31	07:32	19:31	19:32
Ústí nad Orlicí	07:40	07:41	19:40	19:41
Dolní Libchavy	07:43	07:44	19:43	19:44
Černovír	07:47	07:48	19:47	19:48
Lanšperk	07:50	07:51	19:50	19:51
Hnátnice	07:52	07:53	19:52	19:53
Dolní Dobrouč	07:54	07:55	19:54	19:55
Letohrad	07:59	08:00	19:59	20:00
Jablonné	08:08	08:09	20:08	20:09
Lichkov	08:20	08:21	20:20	20:21
<b>Granica państwa</b>	8:24		20:24	
Międzylesie	08:29	08:30	20:29	20:30
Roztoki Bystrzyckie	08:34	08:35	20:34	20:35
Domaszków	08:37	08:38	20:37	20:38
Długopole-Zdrój	08:44	08:45	20:44	20:45
Bystrzyca Kłodzka Przedmieście	08:51	08:52	20:51	20:52
Bystrzyca Kłodzka	08:54	08:55	20:54	20:55
Gorzanów	08:59	09:00	20:59	21:00
Krosnowice Kłodzkie	09:01	09:02	21:01	21:02
Kłodzko Miasto	09:04	09:05	21:04	21:05
Kłodzko Główne	09:09	09:10	21:09	21:10
Ławica	09:13	09:14	21:13	21:14
Bardo Śląskie	09:18	09:19	21:18	21:19
Bardo Przyłęk	09:20	09:21	21:20	21:21
Suszka	09:25	09:26	21:25	21:26
Kamieniec Ząbkowicki	09:30	09:31	21:30	21:31
Starczów	09:35	09:36	21:35	21:36
Ziębice	09:43	09:44	21:43	21:44
Henryków	09:47	09:48	21:47	21:48
Biały Kościół	09:52	09:53	21:52	21:53
Strzelin	09:57	09:58	21:57	21:58
Warkocz	10:02	10:03	22:02	22:03
Boreczek	10:07	10:08	22:07	22:08
Węgry	10:11	10:12	22:11	22:12
Żórawina	10:16	10:17	22:16	22:17
Smardzów Wrocławski	10:23	10:24	22:23	22:24
Wrocław Główny	10:35		22:35	