



# DZIENNIK URZĘDOWY

## PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 29 grudnia 2020 r.

Poz. 20

### DECYZJA DPP-WOPN.717.1.2020.AKK PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 10 grudnia 2020 r.

#### **w sprawie przyznania Kolejom Mazowieckim otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna i w relacji powrotnej.**

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 3 - 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. 15 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. Urz. UE L 239 z 12 sierpnia 2014 r., str. 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 przewoźnika kolejowego „Kolei Mazowieckich – KM” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwanego dalej „Kolejami Mazowieckimi” lub „Przewoźnikiem”, z 6 marca 2020 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem”: 10 marca 2020 r.), uzupełnionego pismem z 14 kwietnia 2020 r. (data wpływu do Urzędu: 15 kwietnia 2020 r.), pismem z 16 kwietnia 2020 r. (data wpływu do Urzędu: 16 kwietnia 2020 r.) oraz pismem z 10 września 2020 r. (data wpływu do Urzędu: 10 września 2020 r.), w przedmiocie wydania decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie krajowej Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna i w relacji powrotnej, w okresie od 27 czerwca 2020 r. do 1 września 2024 r., tj. na roczne rozkłady jazdy: 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023 oraz 2023/2024 (przewozy wykonywane każdego roku w okresie letnich wakacji szkolnych),

#### **PRZYZNAJĘ**

#### **Kolejom Mazowieckim otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna i w relacji powrotnej,**

realizowany liniami kolejowymi nr 1, 2, 9 i 202 w okresie od dnia nabycia przez niniejszą decyzję cechy ostateczności do 1 września 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 kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie Koleje Mazowieckie uruchomią:

- a) 1 parę pociągów na dobę w soboty;
- b) 1 parę pociągów na dobę w niedziele;
- c) 1 parę pociągów na dobę w wybrane dni świąteczne,

(przewozy wykonywane w soboty, niedziele oraz wybrane dni świąteczne w okresie letnich wakacji szkolnych zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i nr 2 do niniejszej decyzji.

2. Przewoźnik zobowiązany 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 mazowieckiego, warmińsko-mazurskiego i pomorskiego, organizowanej przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

4. W przypadku prac modernizacyjnych i remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowej, 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 Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna 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: Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Legionowo, Nowy Dwór Mazowiecki, Nasielsk, Ciechanów, Mława Miasto, Działdowo, Iława Główna, Prabuty, Malbork, Tczew, Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Oliwa, Sopot, Gdynia Główna.

Nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku od organizatora publicznego transportu zbiorowego o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji/przystanku,
  - b) ustalonych w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej w celu zachowania cykliczności rozkładu jazdy pociągów przewoźników kolejowych.
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 Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna i w relacji powrotnej, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy przy pomocy lokomotywy EU47 ciągnącej za sobą 4 wagony, w tym 3 środkowe i 1 sterowniczy o następujących parametrach:
    - a) wagon sterowniczy BT typ ABpbdzf, zapewniający 73 miejsca, w tym 22 miejsca uchylnie, co najmniej 2 oznaczone miejsca dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
    - b) wagon środkowy BT typ Bpz, zapewniający 133 miejsca, w tym 3 miejsca uchylnie.

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

9. Dopuszcza się korzystanie 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.
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 nr 2 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
11. Przewoźnik zobowiązany jest poinformować Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna 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

Należy stwierdzić, że 10 marca 2020 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej ePUAP, wniosek Kolei Mazowieckich z 6 marca 2020 r. o przyznanie otwartego dostępu na trasie Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna i w relacji powrotnej, na okres od 27 czerwca 2020 r. do 1 września 2024 r.

Pismem z 27 marca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.2.PL) Prezes UTK wezwał Koleje Mazowieckie do:

- przedstawienia szczegółowej trasy ze wskazaniem lokalizacji stacji początkowej i stacji końcowej oraz wszystkich stacji pośrednich i odległości między nimi;
- przedstawienia dodatkowych wyjaśnień w przedmiocie częstotliwości uruchamiania planowanej nowej usługi Przewoźnika;
- uzasadnienia dla wyłączenia jawności informacji zawartych we wniosku Kolei Mazowieckich;
- przekazania edytowalnych wersji projektów rozkładów jazdy pociągów dla planowanej trasy.

Koleje Mazowieckie pismem z 14 kwietnia 2020 r. (data wpływu do Urzędu: 15 kwietnia 2020 r., za pośrednictwem skrzynki podawczej ePUAP) przedstawiły informacje, do których zostały wezwane pismem Prezesa UTK z 27 marca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.2.PL).

Za pośrednictwem wiadomości przesłanej pocztą elektroniczną 16 kwietnia 2020 r., Przewoźnik przekazał edytowalne wersje projektów rozkładu jazdy pociągów.

Pismem z 28 kwietnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.5.PL) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wszczęciu 10 marca 2020 r., na jego wniosek postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie krajowej w relacji Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna i w relacji powrotnej, na okres od 27 czerwca 2020 r. do 1 września 2024 r., tj. na roczne rozkłady jazdy: 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023 oraz 2023/2024.

W tym samym piśmie, Prezes UTK poinformował Przewoźnika o włączeniu w poczet materiału dowodowego:

1. licencji Kolei Mazowieckich nr WPO/084/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych osób, wydaną 28 grudnia 2004 r.;
2. decyzji Prezesa UTK z 26 listopada 2015 r. (znak: DBK-WSZM.400.50.2015.MP), w sprawie wydania na wniosek Kolei Mazowieckich, certyfikatu bezpieczeństwa część A nr PL1120150036 na okres pięciu lat, ważnego od 29 listopada 2015 r., będącego przedłużeniem certyfikatu bezpieczeństwa część A nr PL1120100023 z 24 stycznia 2011 r., wraz z załącznikiem w postaci certyfikatu bezpieczeństwa część A nr PL1120150036 potwierdzającego akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej zgodnie z właściwymi przepisami;
3. decyzji Prezesa UTK z 16 grudnia 2015 r. (znak: DBK-WSZM.401.63.2015.MS), w sprawie wydania na wniosek Kolei Mazowieckich, certyfikatu bezpieczeństwa część B nr PL1220150037 na okres pięciu lat, ważny od 21 grudnia 2015 r., wraz z załącznikiem w postaci certyfikatu bezpieczeństwa część B nr PL1220150037, potwierdzającego akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci zgodnie z właściwymi przepisami;
4. załącznika nr 1 do Regulaminu Sieci 2019/2020 PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanych dalej „PKP PLK”, zatytułowanego: *Wykaz linii kolejowych udostępnianych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*, pobranego ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahtow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20192020/>;
5. załącznika nr 2.6. do Regulaminu Sieci 2019/2020 PKP PLK, zatytułowanego: *Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych*, pobranego ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahtow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20192020/>;
6. opracowania Urzędu zatytułowanego: *Wymiana pasażerska na stacjach w Polsce w 2018 r.* wraz z załącznikiem w formacie .xlsx, przedstawiającego szczegółowe dane analityczne, pobranego ze strony internetowej: <https://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. opracowania Urzędu, zatytułowana: *Największe dworce kolejowe w Polsce*, pobranego ze strony internetowej <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/15780,Najwieksze-dworce-kolejowe-w-Polsce.html>;
8. informacji odpowiadającej odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla Kolei Mazowieckich, zarejestrowanej pod numerem KRS: 0000222735 (stan na dzień: 21 kwietnia 2020 r.), pobranej w trybie art. 4 ust. 4a ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sadowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2019 r. poz. 1500, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o KRS”, posiadającej moc dokumentu wydawanego przez Centralną Informację Krajowego Rejestru Sądowego, nie wymagającej podpisu i pieczęci.

Jednocześnie Prezes UTK poinformował Przewoźnika w ww. piśmie o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

W piśmie z 30 kwietnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.6.PL) Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione o otrzymaniu powiadomienia Kolei Mazowieckich w sprawie uruchamiania nowych kolejowych przewozów pasażerskich na trasie krajowej Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna i w relacji powrotnej oraz poinformował o przysługującym prawie zgłoszenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w terminie i na zasadach określonych w przepisach rozporządzenia 869/2014.

Następnie 29 maja 2020 r. za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej ePUAP przewoźnik kolejowy „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwany dalej „PKP Intercity”, złożył wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Załącznikami do wniosku PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej były:

1. zestawienie analityczne dotyczące szacowanego wpływu uruchomienia połączenia Kolei Mazowieckich, o którym mowa w powiadomieniu Strony na usługi świadczone przez PKP Intercity na podstawie umowy rocznej;
2. metodologia obliczeń, zastosowana przez PKP Intercity, wykorzystana przy opracowywaniu zestawienia, o którym mowa w punkcie 1 powyżej;
3. umowa roczna o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r., zawarta na podstawie umowy ramowej pomiędzy PKP Intercity a Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, zwanej dalej „umową roczną”.

Część informacji zawartych we wniosku PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, oraz załącznikach do ww. wniosku, została oznaczona jako niepodlegająca udostępnieniu podmiotom trzecim (w tym Kolejom Mazowieckim).

Pismem z 8 czerwca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.10.PL) Prezes UTK zwrócił się do PKP Intercity o przedstawienie dodatkowych informacji, w zakresie dotyczącym szacowanej elastyczności przewozów i planów dotyczących reakcji konkurencji na nową usługę oraz ewentualnych oszczędności spowodowanych nową usługą w związku ze złożonym wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej oraz wezwał PKP Intercity do uzupełnienia braku fiskalnego.

Pismem z 8 czerwca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.11.PL) Prezes UTK wezwał PKP PLK do przedstawienia informacji, w zakresie dotyczącym:

- możliwości trasowania pociągów Kolei Mazowieckich, zgodnie z rozkładem jazdy zawartym w powiadomieniu, bez zmian w trasowaniu na wnioskowanej trasie pociągów PKP Intercity;
- stopnia wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, przy zastosowaniu której Koleje Mazowieckie planują wykonywać nowe połączenie pasażerskie na trasie Warszawa Wschodnia – Gdynia Główna i w relacji powrotnej, a znajdującej się w zarządzie PKP PLK w okresie od 27 czerwca 2020 r. do 1 września 2024 r. (realizowanie nowej usługi wyłącznie w soboty, niedziele i święta w okresie letnich wakacji szkolnych);
- spodziewanego wpływu wytrasowania pociągów Kolei Mazowieckich na możliwość trasowania pociągów PKP Intercity, w całym okresie planowanego wykonywania przewozów przez Koleje Mazowieckie, tj. w okresie od 27 czerwca 2020 r. do 1 września 2024 r. (realizowanie nowej usługi wyłącznie w soboty, niedziele i święta w okresie letnich wakacji szkolnych).

Pismem z 18 czerwca 2020 r. (znak: BBPR1k-070-006/2020), które wpłynęło do Urzędu 22 czerwca 2020 r., PKP Intercity udzieliła odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 8 czerwca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.10.PL) oraz przedstawiła dowód uiszczenia opłaty skarbowej od złożonego dokumentu pełnomocnictwa.

PKP PLK w piśmie z 24 czerwca 2020 r. (znak: IBR1w-0911-105.2/2020), które wpłynęło do Urzędu 29 czerwca 2020 r., przedstawiła odpowiedź na wezwanie Prezesa UTK z 8 czerwca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.11.PL).

Pismem z 26 sierpnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.13.PL) Prezes UTK wezwał PKP Intercity do przedstawienia dodatkowych informacji, w tym m.in. w zakresie dotyczącym poufności informacji zgromadzonych w ramach niniejszego postępowania.

W piśmie z 26 sierpnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.14.PL) Prezes UTK zawiadomił Koleje Mazowieckie o tym, że w poczet materiału dowodowego niniejszego postępowania włączone zostały następujące dokumenty:

1. pismo Prezesa UTK z 30 kwietnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.6.PL) do podmiotów uprawnionych, informujące o otrzymaniu powiadomienia Kolei Mazowieckich;

2. pismo PKP Intercity z 29 maja 2020 r., stanowiące wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej;
3. pismo Prezesa UTK z 8 czerwca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.10.PL), stanowiące wezwanie PKP Intercity do przedstawienia dodatkowych informacji w związku ze złożonym wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej;
4. pismo Prezesa UTK z 8 czerwca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.11.PL), stanowiące wezwanie do PKP PLK do przedstawienia informacji w związku ze złożonym przez Koleje Mazowieckie powiadomieniem;
5. pismo PKP Intercity z 18 czerwca 2020 r. (znak: BBPR1k-070-006/2020), stanowiące odpowiedź na wezwanie Prezesa UTK z 8 czerwca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.10.PL);
6. pismo PKP PLK z 24 czerwca 2020 r. (znak: IBR1w-0911-105.2/2020), stanowiące odpowiedź na wezwanie Prezesa UTK z 8 czerwca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.11.PL);
7. pismo Prezesa UTK z 26 sierpnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.13.PL) do PKP Intercity dotyczące tajemnicy przedsiębiorstwa oraz informacji wrażliwych z handlowego punktu widzenia.

Ponadto w piśmie z 26 sierpnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.14.PL) Prezes UTK wezwał Koleje Mazowieckie do określenia zakresu występowania we wniosku informacji wrażliwych z handlowego punktu widzenia, które nie powinny być udostępniane podmiotom trzecim. Jednocześnie Prezes UTK poinformował Przewoźnika o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Pismem z 10 września 2020 r. (znak: BBPR1k-070-017/2020) PKP Intercity udzieliła odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 26 sierpnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.13.PL). Załącznikami do pisma PKP Intercity były następujące dokumenty:

1. wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w wersji jawnej;
2. wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w wersji niejawnej;
3. skorygowane zestawienie analityczne dotyczące szacowanego wpływu uruchomienia połączenia Kolei Mazowieckich, o którym mowa w powiadomieniu Przewoźnika na usługi świadczone przez PKP Intercity na podstawie umowy rocznej.

Część informacji zawartych w piśmie PKP Intercity oraz załącznikach do niego została oznaczona jako niepodlegająca udostępnieniu podmiotom trzecim.

Pismem z 10 września 2020 r. (znak: MHP.F-075-002.2-2020) Koleje Mazowieckie udzieliły odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 26 sierpnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.14.PL).

Pismem z 21 października 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.18.PL) Prezes UTK poinformował Koleje Mazowieckie o włączeniu w poczet materiału dowodowego:

1. decyzji Prezesa UTK z 2 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.400.39.2020.MP) wydającej certyfikat bezpieczeństwa cz. A nr PL1120200034 wraz z załącznikiem w postaci certyfikatu bezpieczeństwa cz. A nr PL1120200034;
2. decyzji Prezesa UTK z 2 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.401.52.2020.MP) wydającej certyfikat bezpieczeństwa cz. B nr PL1220200043 wraz z załącznikiem w postaci certyfikatu bezpieczeństwa cz. B nr PL1220200043;
3. umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich, na lata 2011 – 2021, zawartej pomiędzy PKP Intercity a Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, wraz z aneksami nr 1 - 9, zwaną dalej „umową ramową”;
4. umowy rocznej;
5. informacji odpowiadającej odpisowi pełnemu z rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla Kolei Mazowieckich, zarejestrowanych pod numerem KRS: 0000222735 (stan na dzień: 21 października 2020 r.), pobraną w trybie art. 4 ust. 4a ustawy o KRS, posiadającej moc dokumentu wydawanego przez Centralną Informację Krajowego Rejestru Sądowego, nie wymagającej podpisu i pieczęci.

Jednocześnie Prezes UTK poinformował Koleje Mazowieckie, że część dokumentacji zgromadzonej w toku postępowania w związku z wnioskiem PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej stanowi informacje o poufnych charakterze, które nie powinny być udostępniane podmiotom trzecim (w tym przypadku również Przewoźnikowi).

Jednocześnie Prezes UTK poinformował Przewoźnika w ww. piśmie o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Mając na względzie ochronę informacji wrażliwych z handlowego punktu widzenia PKP Intercity, zawartych w dokumentacji niezbędnej dla przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej, Prezes UTK w piśmie z 9 listopada 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.19.PL) ograniczył Kolejom Mazowieckim prawo wglądu do materiału dowodowego niniejszego postępowania.

Pismem z 9 listopada 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.20.GP) Prezes UTK poinformował Koleje Mazowieckie o włączeniu w poczet materiału dowodowego decyzji Prezesa UTK z 10 czerwca 2016 r. (znak: DRRK-WR.715.8.2016.ŁB) przyznającej Kolejom Mazowieckim otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Warszawa Zachodnia – Ustka – Warszawa Zachodnia, realizowany w okresie od 1 stycznia 2017 r. do 31 grudnia 2021 r. na warunkach w niej określonych, wraz z dowodem doręczenia ww. rozstrzygnięcia.

Jednocześnie Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o zmianie terminu zakończenia niniejszego postępowania administracyjnego oraz poinformował Koleje Mazowieckie o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

W piśmie z 25 listopada 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.21.GP) Prezes UTK zawiadomił Koleje Mazowieckie o tym, że faktem znanym z urzędu jest posiadanie przez PKP Intercity statusu przewoźnika kolejowego oraz wydanie na jej rzecz następujących dokumentów:

1. jednolitej licencji nr L/034/2017, potwierdzającej zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, wraz z informacją dotyczącą ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, stanowiąca załącznik do decyzji Prezesa UTK z 16 lutego 2017 r. (znak: DRRK-WKL.700.3.2017.PW), zmieniającej m.in. licencję nr WPO/036/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych osób, udzieloną 27 lutego 2004 r. przez Prezesa UTK;
2. certyfikatu bezpieczeństwa część A nr PL1120200051, ważnego od 28 października 2020 r. do 28 października 2025 r., potwierdzającego akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, stanowiącego załącznik do decyzji Prezesa UTK z 27 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.400.47.2020.KS);
3. certyfikatu bezpieczeństwa część B nr PL1220200063, ważnego od 28 października 2020 r. do 28 października 2025 r., potwierdzającego akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, stanowiącego załącznik do decyzji Prezesa UTK z 27 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.401.60.2020.KS).

Jednocześnie Prezes UTK poinformował Przewoźnika w ww. piśmie o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

W związku z zawiadomieniem z 25 listopada 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.21.GP), Przewoźnik nie skorzystał z przysługujących mu praw, wskazanych w tym piśmie.

#### **Mając powyższe na uwadze, 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.

Natomiast zgodnie 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 sierpnia 2014 r., 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. Z tego względu należało stwierdzić, że do niniejszego postępowania znajdują zastosowanie przepisy ustawy o transporcie kolejowym w brzmieniu obowiązującym przed 12 maja 2020 r.

W pierwszej kolejności Prezes UTK przeanalizował dopuszczalność złożenia przez Koleje Mazowieckie wniosku o przyznanie otwartego dostępu na trasie Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna i w relacji powrotnej.

Należy stwierdzić, że 10 marca 2020 r. do Prezesa UTK wpłynął wniosek Kolei Mazowieckich z 6 marca 2020 r. (uzupełniony pismami z 14 kwietnia 2020 r. i 16 kwietnia 2020 r.) o wydanie decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie krajowej Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna i w relacji powrotnej na okres od 27 czerwca 2020 r. do 1 września 2024 r. W związku z otrzymaniem przez Prezesa UTK wniosku Kolei Mazowieckich, niezbędne było ustalenie statusu Przewoźnika na podstawie obowiązujących przepisów prawa. Prezes UTK ustalił, że Koleje Mazowieckie są przewoźnikiem kolejowym, posiadającym licencję nr WPO/084/2004 wydaną na czas nieokreślony i potwierdzającą zdolność Kolei Mazowieckich do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Na rzecz Przewoźnika został wydany certyfikat bezpieczeństwa część A nr PL1120150036 wydany 26 listopada 2015 r., na okres pięciu lat, ważny od 29 listopada 2015 r., będący przedłużeniem certyfikatu bezpieczeństwa część A nr PL1120100023 z 24 stycznia 2011 r., potwierdzającego akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej zgodnie z właściwymi przepisami. Przewoźnik posiadał także certyfikat bezpieczeństwa część B nr PL1220150037 wydany na okres pięciu lat, ważny od 21 grudnia 2015 r., potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe, w celu spełnienia krajowych wymagań bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci zgodnie z właściwymi przepisami. Wskazane powyżej dokumenty potwierdzały na dzień złożenia przez Koleje Mazowieckie wniosku posiadany przez ten podmiot statusu przewoźnika kolejowego. Na dzień wydania niniejszej decyzji certyfikatu bezpieczeństwa cz. A i B. zostały przedłużone. Decyzją Prezesa UTK z 2 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.400.39.2020.MP) wydano certyfikat bezpieczeństwa cz. A nr PL1120200034, natomiast decyzją Prezesa UTK z 2 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.401.52.2020.MP) wydano certyfikat bezpieczeństwa cz. B nr PL1220200043.

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. Natomiast przez przewoźnika kolejowego, zgodnie z art. 4 ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym, należy rozumieć przedsiębiorcę uprawnionego na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej lub podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej.

Koleje Mazowieckie, w związku z posiadaniem jednolitej licencji, uprawniającej m.in. do wykonywania przewozów kolejowych osób, spełniają wymagania ustawy o transporcie kolejowym, pozwalające uznać ten podmiotu za przewoźnika kolejowego. Kolejom Mazowieckim przysługuje zatem uprawnienie do złożenia wniosku dotyczącego przyznania otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Wniosek Kolei Mazowieckich został podpisany ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Przewoźnika, zgodnie z informacjami wskazanymi w rejestrze przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego.

Stosownie do regulacji art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym: *Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej, w przypadku gdy w wyniku przeprowadzonego badania Prezes UTK określi, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, albo żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania. W zakresie procedury*

*przeprowadzenia badania, o którym mowa w zdaniu pierwszym, przepisy rozporządzenia 869/2014, z wyłączeniem art. 13 i art. 14 tego rozporządzenia, stosuje się odpowiednio.*

Natomiast zgodnie z treścią art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym: *Prezes UTK w badaniu, o którym mowa w ust. 3, uznaje równowagę ekonomiczną umowy o świadczenie usług publicznych za zagrożoną, w przypadku gdy skutkiem proponowanej usługi będzie inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy.*

Zgodnie z przepisem art. 3 ust. 4 rozporządzenia 869/2014, organ regulacyjny niezwłocznie publikuje na swojej stronie internetowej powiadomienie o złożonym przez wnioskodawcę wniosku o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie, z zastrzeżeniem wszelkich informacji wrażliwych z jego handlowego punktu widzenia, i informuje o tym podmioty uprawnione do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych.

Prezes UTK, mając na względzie przepisy rozporządzenia 869/2014, w tym w szczególności art. 3 ust. 4, dopiero po przekazaniu przez Koleje Mazowieckie wniosku zawierającego wszystkie wymagane przepisami dane, uprawniony był do opublikowania informacji na jego temat na swojej stronie internetowej. Informację o wpływie wniosku Kolei Mazowieckich, Prezes UTK opublikował 5 maja 2020 r. na stronie internetowej Urzędu <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastrukturu/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/15962,Wniosek-Kolei-Mazowieckich-KM-sp-z-oo-z-6-marca-2020-r-o-pryzyznanie-otwartego-do.html>. Wobec tego Prezes UTK stwierdził, że czterotygodniowy termin na złożenie ww. wniosków przez podmioty uprawnione upłynął 2 czerwca 2020 r.

Podmiotom uprawnionym przysługuje prawo do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej w terminie czterech tygodni od publikacji wniosku przewoźnika na stronie internetowej organu regulacyjnego (art. 4 ust. 1 rozporządzenia 869/2014). O badanie równowagi ekonomicznej mogą występować z wnioskiem następujące podmioty (art. 10 rozporządzenia 869/2014):

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

Oznacza to, że do wystąpienia o badanie równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych uprawnieni są:

- a) organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, którzy zawarli, co najmniej jedną umowę o świadczenie usług publicznych na realizację połączeń pasażerskich, obejmującą stację początkową i stację końcową na trasie wnioskowanego nowego połączenia;
- b) inni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, którzy wykażą swój interes w badaniu równowagi ekonomicznej wnioskowanego nowego połączenia;
- c) zarządca infrastruktury na obszarze geograficznym objętym proponowanym nowym połączeniem;
- d) operatorzy umów o świadczenie usług publicznych, którzy realizują umowę o świadczenie usług publicznych na rzecz organizatorów publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w lit. a).

Odnosząc się do przepisu określającego warunki wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu należy stwierdzić, zgodnie z cytowanym wyżej art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, że Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej, gdy:

- 1) w wyniku przeprowadzonego badania Prezes UTK określi, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych; albo
- 2) żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Powyższy przepis definiuje kryteria, które powinny zostać spełnione w celu wydania decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu. Użycie spójnika „albo” wskazuje na alternatywę wykluczającą (rozłączną) zawartą w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym. Jej zastosowanie oznacza, że należy wybrać pomiędzy dwoma wykluczającymi się możliwymi do zaistnienia wariantami, zawartymi w pkt 1) lub 2) ww. przepisu.



Przenosząc powyższe rozważania na grunt art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, wskazać należy, że Prezes UTK zobligowany jest do wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej w sytuacji:

- 1) braku wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej; albo
- 2) wpływu takiego wniosku i przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, w wyniku którego zostanie wykazane, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.

W ramach niniejszego postępowania do sprawy wpłynęły stanowiska od następujących podmiotów uprawnionych:

- wniosek PKP Intercity z 29 maja 2020 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wraz z załącznikami (oraz pismami uzupełniającymi informacje zawarte w ww. wniosku);
- pismo PKP PLK z 24 czerwca 2020 r. (znak: IBR1w-0911-105.2/2020), niestanowiące wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Ze względu na powyższe, Prezes UTK przeanalizował informacje otrzymane od ww. podmiotów uprawnionych, zgromadzone w toku niniejszego postępowania oraz dokonał oceny informacji wskazanych przez PKP Intercity we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

### **Wniosek PKP Intercity z 29 maja 2020 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej**

Należy stwierdzić, że 29 maja 2020 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek PKP Intercity, o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowaną usługą przewozu osób Kolei Mazowieckich. Wniosek PKP Intercity został uzupełniony pismami z 18 czerwca 2020 r. (znak: BBPR1k-070-006/2012, data wpływu do Urzędu: 22 czerwca 2020 r.) oraz z 10 września 2020 r. (znak: BBPR1k-070-017/2020).

Ze względu na to, że informację o wpływie wniosku Kolei Mazowieckich Prezes UTK opublikował na stronie internetowej Urzędu 5 maja 2020 r., a termin 4 tygodni, liczony od momentu dokonania publikacji przez organ regulacyjny, upływał 2 czerwca 2020 r., stwierdzić należało że wniosek PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej został złożony w terminie.

W dalszej kolejności Prezes UTK przeanalizował status PKP Intercity, uprawniający ten podmiot do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Zgodnie z informacjami, którymi Prezes UTK dysponuje z urzędu, PKP Intercity jest podmiotem sektora transportu kolejowego, posiadającym licencję nr L/034/2017, potwierdzającą zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, wraz z ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej, niezbędnej dla wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego. Ponadto, na rzecz PKP Intercity został wydany certyfikat bezpieczeństwa część A nr PL1120200051, ważny od 28 października 2020 r. do 28 października 2025 r., potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi oraz certyfikat bezpieczeństwa część B nr PL1220200063, ważny od 28 października 2020 r. do 28 października 2025 r., potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi. Wszystkie wskazane powyżej dokumenty PKP Intercity zostały wydane przez Prezesa UTK. Z tego względu Prezes UTK ustalił, że PKP Intercity jest przewoźnikiem kolejowym, posiadającym podstawowe dokumenty z zakresu transportu kolejowego, umożliwiające wykonywanie kolejowych przewozów osób.

Następnie Prezes UTK przeanalizował zagadnienie obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym, których stroną jest PKP Intercity oraz których równowaga ekonomiczna mogłaby zostać zagrożona w wyniku uruchomienia nowej usługi przez Koleje Mazowieckie.

Prezes UTK ustalił, że PKP Intercity jest stroną następujących umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym:

- umowy ramowej z 25 lutego 2011 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich zawartej z Ministrem Infrastruktury; oraz
- umowy rocznej z 1 kwietnia 2020 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r., zawartej z Ministrem Infrastruktury.

Zawarty w załączniku nr 1 i 1a umowy rocznej rozkład jazdy pociągów PKP Intercity na okres od 1 stycznia 2020 r. do 12 grudnia 2020 r. oraz od 13 grudnia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. pozwala stwierdzić, że ww. przewoźnik kolejowy jest podmiotem uprawnionym, w myśl art. 10 rozporządzenia 869/2014. PKP Intercity jest przewoźnikiem kolejowym, będącym jednocześnie operatorem umowy o świadczenie usług publicznych, która przewiduje wykonywanie połączeń

pasażerskich w tym samym terminie co Przewoźnik oraz na odcinku pokrywającym się z planowanym uruchamianiem usługi przez Koleje Mazowieckie. Z tego względu należało uznać, że zgłoszony przez PKP Intercity wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej powinien podlegać dalszej analizie formalnej oraz merytorycznej.

W zgłoszonym wniosku o badanie równowagi ekonomicznej PKP Intercity wskazała, że: „PKP Intercity” S.A. (dalej: „PKP IC”) jako narodowy przewoźnik kolejowy w Polsce oraz strona umów o świadczenie międzynarodowych i międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na terenie całego kraju wykazuje zainteresowanie wszystkimi zmianami w ofercie przewozowej generowanymi przez przewoźników kolejowych.

Jak poinformowała PKP Intercity zamiar wprowadzenia nowych połączeń przez Koleje Mazowieckie wzbudził obawy związane z zaburzeniem równowagi ekonomicznej na liniach kolejowych, na których planowane jest uruchomienie dodatkowej pary pociągów. Wykonywanie nowej usługi przez Koleje Mazowieckie, zdaniem PKP Intercity, może spowodować zakłócenia w uruchamianiu połączeń wykonywanych na podstawie umowy rocznej.

W dalszej części wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej PKP Intercity wskazała, że: w związku z powyższym została przeprowadzona przez PKP IC analiza wpływu wprowadzenia pociągów KM na przychody z połączeń PSC na bazie Umowy PSC międzywojewódzkiej na 2020 rok. W chwili obecnej obliczenia dotyczące m.in. przyszłego rozkładu jazdy pociągów edycji 2020/2021 nie są możliwe z uwagi na trwające prace przy jego tworzeniu.

PKP Intercity przedstawiła również informacje dotyczące obowiązujących kontraktów służby publicznej w transporcie kolejowym wskazując, że: w przewozach krajowych świadczenie usług odbywa się na podstawie: „Umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich”, zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a „PKP Intercity” S.A. Wskazana Umowa została zawarta w dniu 25 lutego 2011 roku na 10 lat z możliwością przedłużenia o 5 lat i została zaktualizowana na podstawie podpisanych później Aneksów. Obecnie procedowane jest podpisanie Umowy Ramowej, która ma obowiązywać w latach 2021 – 2030. Uszczegółowieniem zapisów Umowy Ramowej są Umowy Roczne, które zawierają szczegółowy wykaz uruchamianych pociągów wraz z planowanymi przychodami i rekompensatą.

PKP Intercity wskazała, że zagrożona jest równowaga ekonomiczna umowy rocznej na 2020 r. (okres 27 czerwca – 30 sierpnia 2020 r.) oraz kolejnych umów rocznych dla okresu wakacji szkolnych, tj. na lata 2021, 2022, 2023 oraz 2024, które nie zostały jeszcze podpisane. PKP Intercity przedstawiła stanowisko, zgodnie z którym: z powyższej analizy wynika zmniejszenie przychodu z połączeń krajowych na poziomie ~~0,03%~~<sup>1</sup> zł, co daje procentowe zmniejszenie przychodu z Umowy PSC międzywojewódzkiej na rok 2020 w wyniku uruchomienia pociągów konkurencyjnych od 27.06.2020: 0,03%.

Jednocześnie PKP Intercity dołączyła do swojego wniosku wyliczenia dotyczące uzyskanego wyniku (załącznik nr 1) wraz z zastosowaną metodologią (załącznik nr 2). PKP Intercity zaznaczyła, że część informacji przedstawionych we wniosku nie powinna podlegać udostępnieniu podmiotom trzecim (w tym Kolejom Mazowieckim) ze względu na ich poufny charakter.

We wniosku o badanie równowagi ekonomicznej PKP Intercity poinformowała także, że obliczenia dotyczące m.in. przyszłego rozkładu jazdy pociągów tzn. na rozkład jazdy 2020/2021 nie są możliwe z uwagi na trwające prace przy jego tworzeniu.

Pismem z 8 czerwca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2019.10.PL) Prezes UTK wezwał PKP Intercity do przedstawienia dodatkowych informacji, w związku ze złożonym wnioskiem o badanie równowagi ekonomicznej. W ww. piśmie Prezes UTK wezwał do przedstawienia następujących informacji i odpowiedzi na poniższe pytania:

- szacowanej elastyczności przewozów (np. elastyczności cen i wpływu na obecnie obowiązującą taryfę przewozową, elastyczności w odniesieniu do charakterystycznych cech jakościowych usług;
- czy w związku z uruchomieniem nowej usługi przewozu przez Koleje Mazowieckie, po stronie PKP Intercity wystąpią ewentualne oszczędności (np. w związku z brakiem konieczności wymiany taboru kolejowego, którego okres eksploatacyjny dobiega końca, lub personelu, którego umowy wygasają);
- czy po stronie PKP Intercity, w związku z uruchomieniem nowej usługi przez Koleje Mazowieckie, wystąpią ewentualne korzyści, takie jak: pozyskanie nowych pasażerów, którzy mogliby być zainteresowani połączeniami realizowanymi przez PKP Intercity w ramach umowy o świadczenie usług publicznych;
- spodziewanego wpływu na jakość usług kolejowych realizowanych przez PKP Intercity w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, w związku z uruchomieniem nowej usługi Kolei Mazowieckich;

<sup>1</sup> Oznaczenie ~~0,03%~~ pokazuje usuniętą treść stanowiącą informacje wrażliwe z handlowego punktu widzenia przedsiębiorcy.

- czy istnieje możliwość zawężenia zakresu stosowania umowy o świadczenie usług publicznych, w związku z planowaną nową usługą Kolei Mazowieckich;
- czy, a jeśli tak, to w jaki sposób, uruchomienie przez Koleje Mazowieckie nowej usługi może oddziaływać na inwestycje PKP Intercity w zakresie taboru kolejowego;
- planowanej reakcji PKP IC, w kontekście realizowania określonych przejazdów na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, przy uwzględnieniu informacji przedstawionych w punktach 1-6, na uruchomienie przez Koleje Mazowieckie nowej usługi przewozu osób.

W piśmie z 18 czerwca 2020 r. (znak: BBPR1k-070-006/2012) PKP Intercity przedstawiła, w związku z wezwaniem Prezesa UTK z 8 czerwca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2019.10.PL) dodatkowe informacje w sprawie.

Odnosnie do zagadnienia szacowanej elastyczności przewozów PKP Intercity poinformowała: *przewidujemy poziom elastyczności cenowej popytu w zakresie od 0,5 do 1,5, w zależności od szeregu czynników oraz od indywidualnego charakteru pasażera bądź części pasażerów jako grupy docelowej oferty. Ponadto PKP IC zamierza na bieżąco analizować frekwencję zarówno w zagrożonych pociągach własnych jak i pociągach konkurencji. Wyniki tych badań będą podstawą do dalszych działań polegających między innymi na ewentualnym obniżeniu cen biletów za przejazd i wprowadzania promocji na bilety, co jednak może spowodować obniżenie przychodów dla pociągów objętych zadaniem i będzie się wiązało z koniecznością pokrycia zaistniałego deficytu.*

PKP Intercity podkreśliła, że w związku z uruchomieniem nowej usługi przewozu przez Koleje Mazowieckie, nie planuje ewentualnych oszczędności z tym związanych. PKP Intercity nie planuje ograniczenia oferty na planowanej przez Koleje Mazowieckie trasie. W ocenie PKP Intercity: *nie jest zatem możliwe, w zamian za przewozy innego przewoźnika, odwołanie przewozów o charakterze PSC, których celem jest zapewnienie spójności terytorialnej kraju poprzez oferowanie połączeń regularnego kursowania. Oferta może zostać ograniczona wyłącznie na żądanie Organizatora Przewozów.*

Odnosząc się do możliwości wystąpienia ewentualnych korzyści, w związku z uruchomieniem nowej usługi przez Koleje Mazowieckie, PKP Intercity wskazała, że nie przewiduje ewentualnych korzyści z tym związanych. Ponadto PKP Intercity wyraziła obawę, że następstwem uruchomienia nowej usługi przez Koleje Mazowieckie może być przejście części pasażerów, dotychczas korzystających z połączeń realizowanych w oparciu o obowiązującą umowę roczną, na rzecz usługi komercyjnej.

Określając spodziewany wpływ na jakość usług kolejowych realizowanych przez PKP Intercity w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, w związku z uruchomieniem nowej usługi Kolei Mazowieckich, podmiot uprawniony wskazał, że nie przewiduje znaczącego wpływu z tym związanego. Zdaniem PKP Intercity: *Konkurencja może mieć wpływ na obniżenie cen biletów za przejazd oraz na wprowadzanie większej liczby promocji co jednak w przypadku elastyczności cenowej  $>(1,0)$  może spowodować obniżenie przychodów dla pociągów objętych zadaniem i będzie się wiązało z koniecznością pokrycia zaistniałego deficytu. Ponadto z perspektywy zapewnienia bezpieczeństwa w kontekście zdarzeń epidemiologicznych dzięki stosowaniu przez PKP Intercity rezerwacji miejsc we wszystkich pociągach przewoźnik zapewnia wyższy poziom bezpieczeństwa publicznego poprzez dostosowanie liczby pasażerów do wdrażanych ograniczeń zajętości miejsc w pociągach. Przewoźnicy regionalni nie są w stanie zapewnić zajętości miejsc zgodnie z wytycznymi.*

Odnosząc się do oddziaływania związanego z uruchomieniem planowanej przez Koleje Mazowieckie trasy na inwestycje PKP Intercity w zakresie taboru kolejowego, podmiot uprawniony wskazał, że nie przewiduje, aby takie oddziaływanie miało miejsce w niniejszej sprawie. PKP Intercity poinformowała, że już wcześniej opracowała strategię zakupu nowego i modernizację istniejącego taboru oraz zapleczka technicznego.

W podsumowaniu swojego stanowiska PKP Intercity wskazała, że w następstwie uruchomienia nowej usługi przez Koleje Mazowieckie spodziewaną reakcją będzie obniżenie cen biletów, co będzie miało również konsekwencje w postaci spadku poziomu uzyskiwanych przychodów.

Prezes UTK w piśmie z 26 sierpnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.13.PL) wezwał PKP Intercity do weryfikacji dotychczas przedstawionego stanowiska dotyczącego występowania informacji, które nie powinny zostać udostępnione podmiotom trzecim. Ponadto Prezes UTK zwrócił się do PKP Intercity o przedstawienie stanowiska w zakresie występowania, w dokumentach dotyczących PKP Intercity, mających zastosowanie w niniejszej sprawie, informacji wrażliwych z handlowego punktu widzenia.

W piśmie z 10 września 2020 r. (znak: BBPR1k-070-017/2020) PKP Intercity, w związku z wezwaniem Prezesa UTK z 26 sierpnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.13.PL) przedstawiła dodatkowe informacje w sprawie dotyczące występowania informacji wrażliwych z handlowego punktu widzenia, które ze względu na swój charakter nie powinny podlegać udostępnieniu podmiotom trzecim (w tym Kolejom Mazowieckim).

W następstwie analizy informacji przekazanych przez PKP Intercity, Prezes UTK przyjął stanowisko ww. przewoźnika kolejowego dotyczące konieczności zapewnienia poufności określonych informacji zebranych w toku prowadzonego postępowania administracyjnego. W konsekwencji Prezes UTK ograniczył Kolejom Mazowieckim prawo wglądu do materiału sprawy z uwagi na ochronę informacji PKP Intercity wrażliwych z handlowego punktu widzenia.

Prezes UTK, po zgromadzeniu wszystkich niezbędnych informacji w sprawie przeanalizował spodziewany wpływ usługi Kolei Mazowieckich na umowę roczną, której stroną jest PKP Intercity. Z tego względu zasadne było zweryfikowanie w szczególności postanowień dotyczących zasad finansowania przewozów, ujętych w punkcie 2 umowy rocznej. Zgodnie z punktem 2.1 umowy rocznej: ✂--✂.

Odnosząc się do ustalonych w umowie rocznej wielkości finansowych należy stwierdzić, że w umowie rocznej wskazano: ✂--✂.

W umowie rocznej w punkcie 2.2.1. zawarte zostało postanowienie dotyczące wysokości rekompensaty wypłacanej PKP Intercity. Zgodnie z przywołanym wyżej postanowieniem: ✂--✂.

Uzupełniająco należy stwierdzić, że rozsądny zysk otrzymywany przez PKP Intercity, w związku z realizowaniem przewozów na podstawie umowy rocznej może zostać wypłacony zgodnie z zasadami określonymi w punkcie 2.2.5 umowy rocznej: ✂--✂.

Natomiast zgodnie z treścią załącznika nr 2 do umowy rocznej zatytułowanego „Plan Finansowy”, planowane przychody z tytułu realizacji przewozów przez PKP Intercity, wynosić mają:

- ✂--✂ zł w całkowitym okresie obowiązywania umowy, tj. od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r.;
- ✂--✂ zł w okresie od 13 grudnia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. (nowy rozkład jazdy pociągów).

Przewidywane jest również osiągnięcie przez PKP Intercity rozsądnego zysku w wysokości ✂--✂ zł.

Zgromadzone przez Prezesa UTK w ramach niniejszego postępowania dane pozwalają oszacować, że uruchamianie połączeń w ramach usługi Kolei Mazowieckich może oddziaływać na następujące pociągi PKP Intercity:

- nr 4522/3 z godziną odjazdu 09:31 oraz godziną przyjazdu 11:17, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Mazowieckich jest Warszawa Zachodnia – Ciechanów – Działdowo;
- nr 18115/4 z godziną odjazdu 10:41 oraz godziną przyjazdu 12:30, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Mazowieckich jest Warszawa Zachodnia – Ciechanów – Działdowo;
- nr 15150/1 z godziną odjazdu 10:02 oraz godziną przyjazdu 12:51, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Mazowieckich jest Ciechanów – Tczew – Działdowo – Gdańsk Główny – Gdynia Główna;
- nr 4520/1 z godziną odjazdu 12:40 oraz godziną przyjazdu 13:25, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Mazowieckich jest Tczew – Gdańsk Główny – Gdynia Główna;
- nr 75107/6 z godziną odjazdu 13:49 oraz godziną przyjazdu 14:09, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Mazowieckich jest Tczew – Gdańsk Główny;
- nr 57106/7 z godziną odjazdu 13:29 oraz godziną przyjazdu 14:19, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Mazowieckich jest Gdynia Główna – Tczew;
- nr 5420/1 z godziną odjazdu 14:44 oraz godziną przyjazdu 15:28, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Mazowieckich jest Gdynia Główna – Tczew;
- nr 81105/4 z godziną odjazdu 15:11 oraz godziną przyjazdu 16:10, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Mazowieckich jest Gdynia Główna – Tczew;
- nr 81114/5 z godziną odjazdu 14:57 oraz godziną przyjazdu 17:25, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Mazowieckich jest Iława Główna – Działdowo – Warszawa Zachodnia;
- nr 5422/3 z godziną odjazdu 16:43 oraz godziną przyjazdu 18:29, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Mazowieckich jest Działdowo – Warszawa Zachodnia.

Sumaryczne szacowane przychody z przejazdów pociągów PKP Intercity z odcinków pokrywających się z usługą Kolei Mazowieckich mają wynieść ✂--✂ zł. Jednocześnie spodziewany jest, w następstwie uruchomienia usługi Kolei Mazowieckich, spadek przychodów uzyskiwanych przez PKP Intercity na poziomie ✂--✂ zł.

Przychody osiągnęte przez PKP Intercity, w związku z uruchamianiem ww. pociągów na podstawie umowy rocznej, należy zestawić nie tylko z łącznymi przychodami osiąganymi w całym okresie obowiązywania umowy rocznej przez te pociągi, ale również z całkowitą wysokością przychodów generowanych na podstawie umowy rocznej. Dokumentacja zebrana przez Prezesa UTK w ramach niniejszego postępowania pozwala stwierdzić, że sumaryczny przychód osiągnięty przez PKP Intercity z tytułu uruchamiania pociągów, na podstawie umowy rocznej, wynosi  $\approx$  zł.

Suma utraconych przez PKP Intercity przychodów, w związku z uruchomieniem usługi przez Koleje Mazowieckich, stanowi w przybliżeniu 1/3825 w odniesieniu do spodziewanych przychodów, jakie ww. operator umowy rocznej uzyska z tytułu realizacji umowy rocznej w pełnym okresie jej obowiązywania. Po odjęciu od planowanych w umowie rocznej przychodów PKP Intercity z tytułu realizacji zaplanowanych w niej przewozów przychodów utraconych w następstwie uruchomienia usługi przez Koleje Mazowieckie, operator umowy rocznej uzyska przychód w wysokości  $\approx$  zł.

Zestawienie ze sobą danych dotyczących całkowitych przychodów osiągniętych przez PKP Intercity z wielkością obrazującą zmianę wysokości przychodów osiągniętych przez ww. przewoźnika kolejowego, w sytuacji uruchamiania połączeń przez Koleje Mazowieckie, pozwoliło oszacować, że wysokość spadku przychodów generowanych przez pociągi służby publicznej będzie kształtować się na poziomie:

- 0,48% w odniesieniu do pociągów wykonujących przejazdy na odcinkach pokrywających się z usługą Kolei Mazowieckich; oraz
- 0,03% w odniesieniu do wszystkich pociągów wykonujących przejazdy na podstawie umowy rocznej.

Prezes UTK zwrócił uwagę, że umowa roczna, której stroną jest PKP Intercity, została zawarta na okres od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. Jest to zatem kontrakt terminowy, którego obowiązywanie zostało ograniczone w czasie przez jego strony. Na mocy postanowień umownych umowa roczna wygaśnie zatem 31 grudnia 2020 r. Mając na uwadze wspólny termin wykonywania przewozów przez PKP Intercity i Koleje Mazowieckie oraz ograniczenie w czasie obowiązywania umowy rocznej stwierdzić należy, że nowe usługi Przewoźnika spowodują nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie ww. umowy. Pod pojęciem wpływu na umowę roczną należy rozumieć w szczególności przewidzianą w nim pracę eksploatacyjną PKP Intercity, relacje i częstotliwość uruchamianych pociągów, a przede wszystkim wielkość zaplanowanych środków finansowych (w tym rekompensaty).

Prezes UTK zwrócił również uwagę, że w przewozach krajowych świadczenie usług na podstawie umowy rocznej odbywa się w związku z obowiązywaniem umowy ramowej. Wspomniana umowa ramowa (na przewozy międzywojewódzkie) została zawarta 25 lutego 2011 r. na okres 10 lat. W związku z okresem obowiązywania umowy ramowej, stanowiącej podstawę dla zawierania umów rocznych, obecna umowa roczna jest ostatnim kontraktem zawartym na pełny rok kalendarzowy. Ostatnia umowa (jeszcze niepodpisana), która zostanie zawarta na podstawie obowiązującej umowy ramowej, będzie dotyczyła wykonywania przewozów krajowych w okresie maksymalnym od 1 stycznia 2021 r. do 25 lutego 2021 r. Obecnie trwają prace nad umowami ramowymi w zakresie przewozów krajowych oraz międzynarodowych dla perspektywy czasowej 2021-2030. Jednocześnie, z uwagi na fazę projektową ww. dokumentów, nie jest możliwe dokonanie oceny wpływu uruchamiania przewozów przez Koleje Mazowieckie na usługi świadczone przez PKP Intercity w ramach kontraktów służby publicznej w okresie od 1 stycznia 2021 r. (pierwszy dzień po zakończeniu obowiązywania umowy rocznej) do 1 września 2024 r. (ostatni dzień planowanego wykonywania przewozów przez Koleje Mazowieckie w związku z niniejszą decyzją).

Ponadto w ramach analizy danych zawartych w umowie rocznej Prezes UTK zwrócił uwagę, że szacowany przez PKP Intercity wpływ nowej usługi Kolei Mazowieckich na ww. kontrakt służby publicznej odnosi się do sytuacji planowanej przez Koleje Mazowieckie, tj. rozpoczęcia wykonywania nowych przewozów w okresie wakacji letnich, czyli od dnia 27 czerwca 2020 r. Podczas gdy Przewoźnik na dzień wydania niniejszej decyzji, nie uruchomił nowych połączeń na trasie Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna i w relacji powrotnej. Należy także podkreślić, że świadczenie nowej usługi przewozu Kolei Mazowieckich może oddziaływać na umowę na przewozy międzywojewódzkie, ale wyłącznie w wymiarze wspólnym dla obowiązywania ww. kontraktu służby publicznej z planowanym okresem wykonywania nowych przewozów.

Należy także wskazać, że uwzględniając dane przedstawione przez PKP Intercity, dotyczące szacowanego spadku przychodów z tytułu realizacji umowy, przy założeniu, że całkowita wysokość rekompensaty wypłacanej ww. przewoźnikowi z tytułu realizacji umowy ma charakter stały (niezmienny), wówczas mimo uruchomienia nowego połączenia Kolei Mazowieckich, PKP Intercity uzyskałaby blisko 99,97 % wartości obecnie ustalonej wielkości rekompensaty całkowitej.

Analizując pozafinansowe aspekty wniosku PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, Prezes UTK zwrócił również uwagę na dodatkowe aspekty.

PKP Intercity stoi na stanowisku, że zagrożenie równowagi ekonomicznej istnieje również dla przyszłych umów rocznych dla okresu wakacji szkolnych w następujących latach: 2021, 2022, 2023, 2024, które nie zostały jeszcze podpisane, ale zdaniem PKP Intercity, w stosunku do których zostaną utrzymane przewozy na wskazanej trasie.

PKP Intercity zauważyła, również że siatka połączeń krajowych wynegocjowana z organizatorem przewozów i objęta umowami rocznymi jest względnie stała. Tymczasem PKP Intercity w złożonym wniosku o badanie równowagi ekonomicznej nie wskazała, że w związku z uruchomieniem nowych przewozów Przewoźnika niezbędne będzie np. zrezygnowanie z części istniejących połączeń lub ograniczenie liczby kursów z uwagi na ich nierentowność, co mogłoby w sposób inny niż nieistotny wpłynąć na obowiązującą umowę o świadczenie usług publicznych. Z uzyskanych przez Prezesa UTK informacji, wynika, że PKP Intercity uruchamia pociągi wykonujące przewozy na odcinkach w znacznej mierze pokrywających się z trasą planowaną przez Koleje Mazowieckie.

Powyższe pozwala stwierdzić, że nawet pomimo pokrywania się odcinka planowanej trasy Kolei Mazowieckich z wykonywanymi przejazdami pociągów służby publicznej, nie występowała całkowita zgodność tych usług pod względem pośrednich postojów handlowych, czy terminów realizowania usług przewozu osób (PKP Intercity realizuje przewozy na tej trasie codziennie z wyłączeniem kilku wskazanych dni w roku, natomiast Koleje Mazowieckie planują uruchomić takie przejazdy jedynie w soboty, niedziele oraz wybrane dni świąteczne). Planowana przez Koleje Mazowieckie usługa miałaby być również realizowana w okresie szkolnych wakacji letnich, natomiast pociągi uruchamiane przez PKP Intercity kursują przez cały rok kalendarzowy.

Ponadto Koleje Mazowieckie, proponując realizowanie połączeń kolejowych na trasie Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna i w relacji powrotnej, mają na celu zaspokojenie potrzeb i oczekiwań podróżnych w ruchu przede wszystkim turystycznym. Analiza rozkładu jazdy wykazała, że połączenie, które zamierzają uruchomić Koleje Mazowieckie wykonywane będzie w odmiennych godzinach od rozkładu jazdy pociągów objętych umową roczną (zbliżonych do siebie jedynie w części). Ponadto, wnioskowany przez Koleje Mazowieckie pociąg kursować będzie jedynie w okresie letnich wakacji szkolnych. Oznacza to, że jego docelową grupą pasażerów będą podróżni zainteresowani przejazdami wakacyjnymi. Natomiast w przypadku połączenia służby publicznej adresatem oferty są podróżni zainteresowani połączeniami realizowanymi w ciągu całego roku, a więc podróżujący w celach innych niż przejazdy wakacyjne. Z tego względu należy stwierdzić, że dotychczas realizowane przez PKP Intercity połączenia zaspokajają inne potrzeby transportowe podróżnych, takie jak np. podróże służbowe, czy związane z wykonywaniem pracy. Daje to podstawę do twierdzenia, że grupa docelowa pasażerów połączeń wnioskowanych przez Koleje Mazowieckie jest odmienna.

Prezes UTK zwrócił także uwagę, że Koleje Mazowieckie, na podstawie decyzji Prezesa UTK z 10 czerwca 2016 r. (znak: DRRK-WR.715.8.2016.ŁB), realizują już połączenia na trasie Warszawa Zachodnia – Ustka – Warszawa Zachodnia. Zgodnie z warunkami wskazanej powyżej decyzji Przewoźnik uprawniony jest do wykonywania pasażerskich przewozów kolejowych na tej trasie do 31 grudnia 2021 r. Oznacza to, że w rozkładzie jazdy 2020/2021 na trasie z Warszawy do Gdyni możliwe byłoby uruchomienie drugiego połączenia na zasadach komercyjnych, jako wzmocnienie dotychczasowego pociągu wakacyjnego.

Mając na względzie powyższą analizę Prezesa UTK, obowiązujące kontrakty służby publicznej, w tym dane finansowe oraz szacunki strony ww. umów, stwierdzić należy, że w wyniku uruchomienia nowej usługi przez Koleje Mazowieckie nie wystąpi inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy rocznej, której stroną jest PKP Intercity.

Jednocześnie Prezes UTK uwzględnił argumenty PKP Intercity dotyczące konieczności uruchamiania pociągów uruchamianych na podstawie umowy rocznej a także odnoszące się do zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej. W tym celu w niniejszej decyzji zostały zawarte odpowiednie klauzule, określające warunki wykonywania przewozów kolejowych osób przez Koleje Mazowieckie.

#### **Pismo PKP PLK z 24 czerwca 2020 r. (znak: IBR1w-0911-105.2/2020)**

PKP PLK w piśmie z 24 czerwca 2020 r. (znak: IBR1w-0911-105.2/2020, data wpływu do Urzędu: 29 czerwca 2020 r.), przedstawiła informacje dotyczące planowanego uruchomienia przez Koleje Mazowieckie nowej usługi kolejowych przewozów pasażerskich na trasie Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna i w relacji powrotnej, w okresie od 27 czerwca 2020 r. do 1 września 2024 r.

PKP PLK zwróciła uwagę na termin, w jakim Koleje Mazowieckie wystąpiły z wnioskiem o przyznanie otwartego dostępu w związku z obowiązującymi terminami przewidzianymi przepisami prawa dla składania wniosków o przydzielenie i wykorzystanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej.

Jak wskazała PKP PLK zgodnie z Regulaminem Sieci 2019/2020, w rozkładzie jazdy 2019/2020 wskazane pociągi mogą być trasowane tylko w ramach Indywidualnego Rozkładu Jazdy (IRJ), w pozostałej wolnej zdolności przepustowej. Ewentualne zmiany tras pociągów innych przewoźników mogą być wprowadzone wyłącznie za ich zgodą. Z przeprowadzonej analizy rozkładu jazdy zawartego w wezwaniu Prezesa UTK, wynika, że nie jest możliwe wytrasowanie pociągów Kolei Mazowieckich bez zmian w trasowaniu pociągów PKP Intercity.

Dalej w tym samym piśmie, PKP PLK poinformowała, że zgodnie z Regulaminem Sieci 2020/2021 termin składania wniosków do Rocznej Rozkładu Jazdy (RRJ) 2020/2021 upłynął w dniu 14 kwietnia 2020 r., w związku z czym sytuacja

jest analogiczna jak dla rozkładu jazdy 2019/2020. Ponadto z uwagi na zaplanowaną modernizację stacji Warszawa Zachodnia oraz związanym z tym ograniczeniem dostępnej zdolności przepustowej na szlaku Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna, w ocenie PKP PLK, nie jest możliwe wytrasowanie pociągów Kolei Mazowieckich bez zmian w trasowaniu pociągów PKP Intercity.

Ponadto PKP PLK zwróciła uwagę, że odnośnie do przyszłych rocznych rozkładów jazdy pociągów, tj. 2021/2022, 2022/2023 oraz 2023/2024, według stanu wiedzy ww. zarządcy infrastruktury: *PKP Intercity S.A. nie ma jeszcze zawartej umowy na realizację przewozów służby publicznej (wnioski do RRJ 2020/21 zostały złożone na podstawie oświadczenia Ministerstwa Infrastruktury o zamiarze zawarcia takiej umowy). W związku z tym nie jest znana liczba pociągów planowanych przez PKP Intercity S.A., co uniemożliwia udzielenie precyzyjnej odpowiedzi. Z uwagi na planowaną przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. modernizację linii średnicowej dalekobieżnej jest jednak wysoce prawdopodobne, że nie będzie możliwe wytrasowanie pociągów Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o. bez zmian w trasowaniu pociągów PKP Intercity S.A.*

PKP PLK zwróciła także uwagę na planowaną modernizację linii średnicowej dalekobieżnej, co może mieć wpływ na wytrasowanie pociągów Kolei Mazowieckich. Jednak, jak zauważył zarządca infrastruktury, skrócenie relacji pociągów Przewoźnika z/do stacji Warszawa Wschodnia lub Warszawa Gdańska mogłoby umożliwić ich wytrasowanie bez zmian w trasowaniu pociągów PKP Intercity.

PKP PLK przedstawiła w swoim stanowisku informacje, opracowane na podstawie obowiązującego rocznego rozkładu jazdy pociągów, dotyczące średniego procentowego wykorzystania infrastruktury kolejowej dla trasy Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna, które przedstawiają się następująco:

- 1) dla odcinka Warszawa Zachodnia – Legionowo:
  - a) w kierunku nieparzystym - 70,5%;
  - b) w kierunku parzystym - 74,5%;
- 2) dla odcinka Legionowo – Tczew:
  - a) w kierunku nieparzystym - 27,5%;
  - b) w kierunku parzystym - 29,2%;
- 3) dla odcinka Tczew – Gdynia Główna:
  - a) w kierunku nieparzystym - 75,4%;
  - b) w kierunku parzystym - 61,3%.

Prezes UTK przeanalizował informacje przekazane przez PKP PLK i na ich podstawie stwierdził, że linie kolejowe, na których ma być wykonywana nowa usługa Kolei Mazowieckich, nie charakteryzują się 100% wykorzystaniem zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej. Jednocześnie Prezes UTK przyjął wyjaśnienia PKP PLK, z których wynika, że ze względu na brak obowiązywania umów o świadczenie usług publicznych, których stroną ma być PKP Intercity, PKP PLK nie dysponuje informacjami pozwalającymi kategorycznie stwierdzić, jak będzie kształtowała się dostępność zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej po rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020 na całym odcinku planowanej nowej usługi. Prezes UTK zwrócił również uwagę, że trudności w oszacowaniu dostępnej w przyszłości zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej mogą wynikać z faktu, że co roku jest opracowywany rozkład jazdy pociągów. Dopiero uzyskanie przez PKP PLK wniosków o przydzielenie, a następnie wykorzystanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, umożliwi dokonanie kategorycznej oceny dotyczącej obciążenia linii kolejowych tworzących odcinki danej trasy.

W związku z informacjami przedstawionymi przez PKP PLK, Prezes UTK zawarł w niniejszej decyzji odpowiednie warunki umożliwiające korzystanie z infrastruktury kolejowej w celu wykonywania przez Koleje Mazowieckie przewozów na trasie Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna i w relacji powrotnej.

W toku postępowania Prezes UTK przeanalizował również informacje dostarczone przez Przewoźnika dotyczące szczegółowych parametrów nowej usługi, tj. docelową grupę podróżnych, zasady dystrybucji biletów, jak również dane dotyczące szacowanego zapelnienia składów oraz sumarycznej, w ciągu każdego roku kalendarzowego wykonywania przewozów, liczby podróżnych.

Zgodnie z informacjami Kolei Mazowieckich docelową grupę podróżnych mają stanowić podróżni udający się na wypoczynek urlopowy lub wakacyjny nad morze. Z uwagi na okres kursowania w okresie wakacji szkolnych, główną grupą odbiorców usługi mają być dzieci i młodzież szkolna wraz z opiekunami oraz studenci.

Przewoźnik planuje sprzedawać bilety za pośrednictwem następujących kanałów dystrybucji:

- kasy biletowe,
- automaty biletowe,
- sprzedaż w pociągach w dniu przejazdu,
- sprzedaż poprzez aplikacje mobilne,
- sprzedaż internetowa.

Koleje Mazowieckie szacują, że w okresie wykonywania przewozów, spodziewane jest przewożenie następującej liczby podróżnych:

- około 300 osób w soboty w kierunku do Gdyni;
- około 300 osób w niedziele w kierunku do Warszawy;
- około 300 osób w soboty w kierunku z Gdyni;
- około 300 osób w niedziele w kierunku z Warszawy.

Prezes UTK w toku niniejszego postępowania zwrócił również uwagę na wielkość postojów handlowych, na których planowane jest zatrzymywanie w związku z uruchamianiem nowej usługi Kolei Mazowieckich. Zgodnie z danymi Prezesa UTK, opublikowanymi m.in. w opracowaniu pt. „Wymiana pasażerska na stacjach w Polsce 2018 r.” w zestawieniu stacji o największej dobowej wymianie pasażerskiej, na których zatrzymywał się więcej niż jeden przewoźnik kolejowy, zajmowały następujące obiekty:

- Wrocław Główny - 58 000;
- Poznań Główny - 57 800;
- Warszawa Śródmieście - 47 800;
- Warszawa Wschodnia - 47 100;
- Warszawa Centralna - 42 600;
- Kraków Główny - 41 100;
- Gdynia Główna - 40 700;
- Warszawa Zachodnia - 40 200;
- Katowice - 36 100;
- Gdańsk Główny - 22 200.

Z powyższego wynika zatem, że pięć stacji planowanej nowej usługi Kolei Mazowieckich odznacza się wysokimi wynikami w zakresie dobowej wymiany pasażerskiej. Powyższe stwierdzenie może przemawiać za występowaniem potencjału w zakresie wykonywania kolejowych przewozów osób na trasie Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna. Następstwem rozpoczęcia uruchamiania nowej usługi przez Koleje Mazowieckie mogą być również korzyści dla innych przewoźników kolejowych. Gdynia Główna, Gdańsk Główny czy stacje w Warszawie (Wschodnia, Centralna i Zachodnia) będące dużymi generatorami ruchu oraz stacjami węzłowymi dla innych usług transportu (nie tylko kolejowego) mogą pozytywnie wpłynąć na rozwój sektora transportu zbiorowego.

Analizując sytuację na największych stacjach kolejowych, na których planują zatrzymywać się Koleje Mazowieckie realizując przejazd na wnioskowanej trasie, wskazać należy, że stacje pasażerskie w Warszawie stanowią duży udział w ogólnej wymianie pasażerskiej na stacjach w Polsce. W pierwszej dziesiątce stacji w Polsce o największej wymianie pasażerskiej znajdują się: Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna i Warszawa Zachodnia. Natomiast Gdynia Główna w 2018 r. była stacją o największej wymianie pasażerskiej w województwie pomorskim. Dziennie podróż kończyło lub rozpoczynało tu ponad 40,7 tys. pasażerów. Dworzec, który w 2010 r. przeszedł modernizację obsługiwał w 73% pasażerów PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście sp. z o.o. Pozostali podróżni wsiadający i wysiadający na stacji Gdynia Główna korzystali z usług PKP Intercity, „Przewozów Regionalnych” sp. z o.o. (obecnie: POLREGIO sp. z o.o.), Kolei Mazowieckich oraz Arriva RP sp. z o.o. Linie kolejowe, które przebiegają przez obszar stacji Gdynia Główna to linie nr 201, 202, 725, 960 i 963. Mają one kluczowe znaczenie w obsłudze pociągów pasażerskich w Trójmieście, ale również stanowią ważną część szlaku pociągów z i do Portów w Gdyni oraz w Gdańsku.



Połączenia, których dotyczy niniejsza decyzja, planowane są w atrakcyjnych godzinach, w szczególności projektowany przejazd ze stacji początkowej Warszawa Zachodnia, który pozwoli w dużej mierze zaspokoić potrzeby związane z ruchem turystycznym na tym obszarze. Oferta Kolei Mazowieckich może stanowić dodatkową ofertę dla osób planujących podróże w celach turystycznych i stanowić będzie uzupełnienie oferty przewoźników dotychczas oferujących przejazdy na tej trasie. Oprócz wyjazdów nad polskie wybrzeże, potencjalni turyści będą mogli wysiąść na takich stacjach jak Malbork czy Iława, które również mogą stanowić potencjalnie cel turystyczny. Co równie istotne, w ramach planowanej trasy Kolej Mazowieckie planują zatrzymywać swoje pociągi również na licznych stacjach w województwie mazowieckim, tj. Nasielsk, Nowy Dwór Mazowiecki czy Legionowo, co umożliwi mieszkańcom również tych miast i ich okolic na skorzystanie z oferty Kolei Mazowieckich i zrealizowanie planów turystycznych bez potrzeby korzystania z przejazdu z przesiadką na innej większej stacji.

Tym samym uruchomienie nowego połączenia międzywojewódzkiego wnioskowanego przez Kolej Mazowieckie przyczyni się do wzrostu wykorzystania wyżej wymienionych węzłów przesiadkowych w województwie pomorskim oraz mazowieckim dla ruchu ponadregionalnego, a także spowoduje połączenie z ww. węzłami stacji w województwie warmińsko-mazurskim. Uruchomienie dodatkowej pary pociągów zatrzymujących się na stacjach w województwie warmińsko-mazurskim (Działdowo i Iława), może przyczynić się do zwiększenia dostępności kolei oraz zwiększenia oferty przewozowej w tym rejonie, a w konsekwencji do zwiększenia wskaźnika wykorzystania kolei, co jest bardzo istotne dla tego obszaru ponieważ, jak wskazano powyżej, wskaźnik ten jest na stosunkowo niskim poziomie w skali kraju.

Sama trasa zapewniająca bezpośrednie połączenie Warszawy Zachodniej z Gdynią Główną, uwzględniająca mniejsze stacje pasażerskie położone na tej trasie (np. Ciechanów, Działdowo, Nasielsk, Legionowo czy Nowy Dwór Mazowiecki) bez konieczności przesiadania się na inny pociąg lub środek transportowy, stanowić będzie istotny element poprawy obecnej oferty przewozowej, w szczególności oferty adresowanej dla celów turystycznych. W rezultacie spodziewany jest wzrost zainteresowania podróznymi transportem kolejowym w regionach, przez które przebiega trasa wnioskowanego połączenia. Nowe połączenie Przewoźnika nie jest zatem ukierunkowane na odbieranie potencjalnych klientów innym przewoźnikom kolejowym (np. PKP Intercity), oferującym w głównej mierze przewozy o charakterze międzywojewódzkim, jednakże stałym i spełniającym inne funkcje, realizującym przejazdy na podstawie obowiązujących kontraktów służby publicznej. Z punktu widzenia potencjalnego pasażera wprowadzenie nowego połączenia komercyjnego pomiędzy Warszawą a Gdynią należy ocenić jako rozwiązanie pozytywne, którego spodziewanym skutkiem będzie wzrost liczby osób podróżujących koleją w okresie wakacyjnym. Jednocześnie oczekuje się, że uruchomienie połączenia Kolei Mazowieckich nie spowoduje ujemnych następstw dla połączeń realizowanych w ramach służby publicznej. Projektowane połączenie Przewoźnika będzie zatem miało charakter uzupełniający a nie konkurencyjny, wobec dotychczasowej oferty przewozów pasażerskich i realizowany będzie jedynie sezonowo w okresie letnim.

W niniejszej sprawie Prezes UTK przeanalizował także wpływ wnioskowanej przez Kolej Mazowieckie działalności na linii komunikacyjnej Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi numerami: 1, 2, 9 i 202 na usługi realizowane na podstawie umów o świadczenie usług publicznych zawartych przez Ministra Infrastruktury, Marszałków Województw: Pomorskiego, Warmińsko-Mazurskiego i Mazowieckiego, oraz Prezydenta m.st. Warszawy. Tylko PKP Intercity zgłosiła wniosek o badanie równowagi ekonomicznej i jedynie umowa Ministra Infrastruktury zawarta na przewozy międzynarodowe na rok 2020 zawiera wykaz połączeń wraz z godzinami przyjazdów i odjazdów na stacjach początkowej i końcowej. W związku z powyższym Prezes UTK mógł zbadać potencjalny wpływ wnioskowanej przez Kolej Mazowieckie trasy na tę umowę.

Prezes UTK przeanalizował wpływ wnioskowanego połączenia na regularność przewozów objętych umową zawartą przez Ministra Infrastruktury na przewozy krajowe realizowane przez PKP Intercity.

W wykazie znajdującym się w załączniku do umowy rocznej ujęto połączenia przebiegające trasą Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia i dotyczą terminów w całości lub w części pokrywających się z okresem, którego dotyczy wniosek Kolei Mazowieckich. Analiza rozkładu jazdy wykazała, że pociąg, który zamierza uruchomić Przewoźnik kursuje w godzinach częściowo odbiegających od rozkładu jazdy pociągów objętych umową roczną i funkcjonującego sezonowo, tj. w okresie wakacji letnich. Oznacza to, że jego docelową grupą są podróżni zainteresowani przejazdami wakacyjnymi. W przypadku połączeń służby publicznej adresatem oferty są podróżni zainteresowani połączeniami realizowanymi w ciągu całego roku, a więc podróżujący w celach innych niż przejazdy wakacyjne. Daje to podstawę do stwierdzenia, że grupa docelowa pasażerów połączeń wnioskowanych przez Kolej Mazowieckie jest odmienna. Świadczy to o tym, że celem wnioskowanych przewozów jest pozyskanie innej grupy docelowej pasażerów niż ma to miejsce w przypadku krajowych połączeń realizowanych przez PKP Intercity.

Mając na uwadze stanowisko PKP PLK złożone do niniejszego postępowania, połączenie wnioskowane przez Kolej Mazowieckie nie powinno powodować zakłócenia regularności przewozów w stosunku do stanu istniejącego. Należy także zaznaczyć, że wnioskowane połączenie dotyczy okresu letnich wakacji szkolnych i okresu urlopowego, w czasie którego kursuje mniejsza liczba połączeń w obszarze szeroko pojętej aglomeracji.

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

Mając na uwadze całokształt zebranego w sprawie materiału dowodowego, Prezes UTK zdecydował się przyznać Kolejom Mazowieckim otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna i w relacji powrotnej, na okres od dnia nabycia przez niniejszą decyzję cechy ostateczności do 1 września 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 Kolejom Mazowieckim, zgodnie z wnioskiem Przewoźnika, prawo do wykonywania przewozów, na wnioskowanej trasie, w postaci:

- a) 1 parę pociągów na dobę w soboty;
- b) 1 parę pociągów na dobę w niedziele;
- c) 1 parę pociągów na dobę w wybrane dni świąteczne,

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

Zgodnie z żądaniem Kolei Mazowieckich, Prezes UTK ustalił, że Przewoźnik będzie uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji. Możliwość uruchamiania przez Koleje Mazowieckie 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: Kolei Mazowieckich), jak i ewentualne wnioski o badanie równowagi ekonomicznej. 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 nie zasługuje na aprobatę nieprawdziwe (w stosunku do zamierzonego) zakładanie przez przewoźników kolejowych częstotliwości wykonywania usług przewozu osób (np. przewoźnik kolejowy deklaruje wykonywanie połączeń dwa razy w tygodniu, a faktycznie realizuje usługę siedem razy w tygodniu). Należy zwrócić uwagę, że złożenie takiego wniosku może skutkować nieprawidłową reakcją ze strony podmiotów uprawnionych np. w postaci braku złożenia wniosków o badanie równowagi ekonomicznej, które mogłyby zostać 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 Koleje Mazowieckie przewozów zgodnie z wnioskiem, Prezes UTK uwzględnił ograniczenie dotyczące częstotliwości i terminów uruchamiania nowej usługi przez Przewoźnika.

Analiza przeprowadzona przez Prezesa UTK pozwoliła ustalić, że połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji powinny stanowić uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województw: mazowieckiego, warmińsko-mazurskiego oraz pomorskiego, organizowanej przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego. W ocenie Prezesa UTK, nowa usługa Kolei Mazowieckich powinna przede wszystkim stanowić odpowiedź na dotychczas niezaspokojone potrzeby podróżnych, w szczególności w przedmiocie możliwości odbywania przejazdów w celach turystycznych. Z tego też względu Prezes UTK określił w decyzji, że 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.

W zgodzie z powyższym Prezes UTK zastrzegł również, że Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji, w pełnej relacji, tj. na Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna 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 Koleje Mazowieckie złożyły wniosek o przyznanie otwartego dostępu, na podstawie którego uruchamiane będą połączenia przebiegające docelowo przez obszar kilku województw, umożliwiające podróżnym z tych obszarów 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, ocenę ewentualnie zgłoszonych wniosków przez podmioty uprawnione, ale również w interes potencjalnych podróżnych.

Prezes UTK zgodnie z wnioskiem Kolei Mazowieckich ustalił, że dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Legionowo, Nowy Dwór Mazowiecki, Nasielsk, Ciechanów, Mława Miasto, Działdowo, Iława Główna, Prabuty, Malbork, Tczew, Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Oliwa, Sopot, Gdynia Główna.

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 Kolei Mazowieckich 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 uwzględnić, w procesie alokacji zdolności przepustowej charakter realizowanej nowej usługi Przewoźnika.

Zgodnie ze złożonym przez Koleje Mazowieckie wnioskiem, przewozy realizowane na trasie Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna, przebiegające liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie wykonywał przy pomocy lokomotywy EU47 ciągnącej za sobą 4 wagony, w tym 3 środkowe (BT typ Bpz, zapewniający 133 miejsca, w tym 3 miejsca uchyłne) i 1 sterowniczy (BT typ ABpbdzf, zapewniający 73 miejsca, w tym 22 miejsca uchyłne, co najmniej 2 oznaczone miejsca dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się).

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Koleje Mazowieckie zagwarantują takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów.

Przewoźnik jest zobowiązany do wykorzystywania wyłącznie taboru spełniającego warunki techniczne, środowiskowe i eksploatacyjne określone przez zarządcę infrastruktury dla poszczególnych linii kolejowych.

Prezes UTK zastrzegł w decyzji, że dopuszczalne jest korzystanie przez Przewoźnika 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 (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 Koleje Mazowieckie. 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 Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna 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 powyżej, Przewoźnik obowiązany jest, w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia ich wystąpienia, przedstawić stanowisko w sprawie wraz z uzasadnieniem.

Klauzula ta ma na celu uzyskiwanie na bieżąco wiedzy na temat faktycznie realizowanych przez Koleje Mazowieckie 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 Koleje Mazowieckie wniosek, Prezes UTK przyznał Przewoźnikowi prawo otwartego dostępu na trasie Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna i w relacji powrotnej w okresie od dnia nabycia przez niniejszą decyzję cechy ostateczności do 1 września 2024 r. tj. na roczne rozkłady jazdy: 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023 oraz 2023/2024.

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 uchyła decyzję o przyznaniu otwartego dostępu w przypadku:

- 1) wystąpienia rażącego naruszenia warunków określonych w tej decyzji;
- 2) zaprzestania wykonywania przewozów, przez co najmniej 6 miesięcy z przyczyn leżących po stronie aplikanta.

### **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 2020 r. poz. 1546, z późn. zm.).

Koleje Mazowieckie przedstawiła, przy wniosku z 6 marca 2020 r., dowód przelewu bankowego kwoty 10 złotych na rachunek Urząd m.st. Warszawy Urząd Dzielnicy Ochota.

W związku z powyższym uznać należy, że opłata za wydanie niniejszej decyzji została uiszczona przez 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, zgodnie z 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 2020 r. poz. 1575, 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).

Opłata 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, z późn. zm.).

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

**Załączniki:**

1. Projekt rozkładu jazdy pociągów na trasie Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna
2. Projekt rozkładu jazdy pociągów na trasie Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia

## Załącznik nr 1: Projekt rozkładu jazdy pociągów na trasie Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna

odległość km	stacja	godz. przyjazdu	godz. odjazdu
	Warszawa Zachodnia		09:50
3,082	Warszawa Centralna	09:54	10:05
4,254	Warszawa Wschodnia	10:11	10:14
20,057	Legionowo	10:29	10:30
14,76	Nowy Dwór Mazowiecki	10:41	10:42
20,203	Nasielsk	10:45	10:46
37,907	Ciechanów	11:05	11:06
29,698	Mława Miasto	11:19	11:20
20,468	Działdowo	11:29	11:30
60,75	Łąwa Główna	12:00	12:01
33,321	Prabuty	12:17	12:18
35,591	Malbork	12:36	12:37
18,361	Tczew	12:48	12:49
31,874	Gdańsk Główny	13:07	13:10
4,18	Gdańsk Wrzeszcz	13:14	13:16
3,828	Gdańsk Oliwa	13:20	13:21
3,653	Sopot	13:25	13:26
9,331	Gdynia Główna	13:35	
<b>351,318</b>			

## Załącznik nr 2: Projekt rozkładu jazdy pociągów na trasie Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia

odległość km	stacja	godz. przyjazdu	godz. odjazdu
	Gdynia Główna		14:29
9,331	Sopot	14:37	14:38
3,653	Gdańsk Oliwa	14:42	14:43
3,828	Gdańsk Wrzeszcz	14:47	14:48
4,18	Gdańsk Główny	14:52	14:54
31,874	Tczew	15:09	15:10
18,361	Malbork	15:21	15:22
35,591	Prabuty	15:39	15:40
33,321	Łąwa Główna	15:57	15:58
60,75	Działdowo	16:29	16:30
20,468	Mława Miasto	16:40	16:41
29,698	Ciechanów	16:55	16:56
37,907	Nasielsk	17:13	17:14
20,203	Nowy Dwór Mazowiecki	17:26	17:27
14,76	Legionowo	17:36	17:37
20,057	Warszawa Wschodnia	17:54	17:59
4,254	Warszawa Centralna	18:05	18:07
3,082	Warszawa Zachodnia	18:11	
<b>351,318</b>			