



# DZIENNIK URZĘDOWY

## PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 11 października 2021 r.

Poz. 5

### DECYZJA NR DPP-WOPN.717.5.2020.PL PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 27 września 2021 r.

**w sprawie otwartego dostępu Kolei Mazowieckich dla pasażerskich przewozów kolejowych  
na trasie krajowej Warszawa Zachodnia – Ustka i w relacji powrotnej  
na okres od 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2026 r.**

#### DECYZJA

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 2, 5, 7 i 8 oraz art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, art. 11 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (Dz. Urz. UE L 294 z 21 listopada 2018 r. str. 5), zwanego dalej „rozporządzeniem 2018/1795” oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 735, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku spółki „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „Kolejami Mazowieckimi”, „Przewoźnikiem” lub „Stroną”, z 8 grudnia 2020 r. (data doręczenia do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem”, za pośrednictwem platformy ePUAP: 9 grudnia 2020 r.), o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej Warszawa Zachodnia – Ustka i w relacji powrotnej na okres od 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 (przewozy wykonywane codziennie w okresie wakacji szkolnych letnich), uzupełnionego pismem z 7 stycznia 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 8 stycznia 2021 r.), pismem z 16 lipca 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 19 lipca 2021 r.) oraz pismem z 22 lipca 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 23 lipca 2021 r.),

#### PRYZNAJĘ

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

realizowany liniami kolejowymi nr 1, 2, 9, 202 i 405 na okres od 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 (przewozy wykonywane codziennie w okresie wakacji szkolnych letnich) z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie Koleje Mazowieckie uruchomią 1 parę pociągów na dobę (połączenia realizowane codziennie w okresie wakacji szkolnych letnich) zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.
2. Przewoźnik obowiązany jest uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji.

Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów w mniejszym wymiarze (tj. częstotliwości lub terminach) niż to wynika z punktu 1 niniejszej decyzji, wyłącznie w wyniku zaistnienia zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

3. Połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji stanowią uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województw: mazowieckiego, warmińsko-mazurskiego oraz pomorskiego organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego.
4. W przypadku prac modernizacyjnych lub remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji

i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju.

5. Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji, w pełnej relacji, tj. na trasie Warszawa Zachodnia – Ustka i w relacji powrotnej.

Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszej relacji, na podstawie niniejszej decyzji, jest dopuszczalne wyłącznie w wyniku zaistnienia zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności 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, Wejherowo, Lębork, Słupsk oraz Ustka.

Nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku, zawierającego uzasadnienie, od organizatora publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1371), zwanej dalej „p.t.z.”, realizującego zadania w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, 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;
  - c) w przypadku wystąpienia zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.
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 – Ustka i w relacji powrotnej, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy przy pomocy lokomotywy EU47 ciągnącej za sobą 6 wagonów, w tym 4 środkowe i 2 sterownicze o następujących parametrach:
- a) wagon sterowniczy BT typ ABpbdzf, zapewniający 85 miejsc, 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 również innych, niż wskazane powyżej, 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 wymienione w niniejszej decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
10. Dopuszcza się uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji, w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy zawartym w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
11. Przewoźnik obowiązany jest poinformować Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Warszawa Zachodnia – Ustka i w relacji powrotnej:
- a) w niepełnej relacji;
  - b) w częstotliwości i terminie innymi niż wprost wynikającym z niniejszej decyzji; oraz wystąpieniu okoliczności skutkujących:
  - c) zaprzestaniem wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy;
  - d) wprowadzeniem dodatkowych postojów.

W przypadku wystąpienia okoliczności, o których mowa w pkt. 11 lit. a – d, Przewoźnik w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia ich wystąpienia, obowiązany jest przedstawić Prezesowi UTK stanowisko w sprawie wraz z uzasadnieniem.

### UZASADNIENIE

Należy stwierdzić, że 9 grudnia 2020 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek Kolei Mazowieckich z 8 grudnia 2020 r. o przyznanie otwartego dostępu na trasie Warszawa Zachodnia – Ustka i w relacji powrotnej na okres od 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 (przewozy wykonywane codziennie w okresie wakacji szkolnych letnich), zwany dalej również „Wnioskiem”.

Pismem z 18 grudnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2020.2.PL) Prezes UTK wezwał Koleje Mazowieckie do uzupełnienia następujących braków formalnych Wniosku:

1. złożenia poprawionego Wniosku na formularzu dedykowanym dla postępowań toczących się na podstawie przepisów rozporządzenia 2018/1795;
2. dokonania korekty orientacyjnego harmonogramu (projektu rozkładu jazdy pociągów) planowanej nowej usługi w zakresie projektowanych godzin odjazdu i przyjazdu pociągów.

Jednocześnie Prezes UTK wezwał do złożenia wyjaśnień w przedmiocie:

1. występowania ewentualnych odstępstw od standardowego rozkładu jazdy pod względem częstotliwości kursowania lub stacji zatrzymania dla każdego z kierunków wykonywania planowanej nowej usługi;
2. występowania w złożonej dokumentacji szczególnie chronionych informacji handlowych, które nie powinny zostać udostępnione innym podmiotom.

Koleje Mazowieckie pismem z 7 stycznia 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 8 stycznia 2021 r.), uzupełniły braki formalne, do których zostały wezwane pismem Prezesa UTK z 18 grudnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2020.2.PL). Przewoźnik złożył także wyjaśnienia w zakresie wskazanym w ww. wezwaniu Prezesa UTK.

Pismem z 14 stycznia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2020.4.PL) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wszczęciu 9 grudnia 2020 r., na jego wniosek, postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie krajowej Warszawa Zachodnia – Ustka i w relacji powrotnej na okres od 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026.

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 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;
3. 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;
4. decyzji Prezesa UTK z 10 czerwca 2016 r. (znak: DRRK-WR.715.8.2016.LB) 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 Stronie ww. rozstrzygnięcia;
5. decyzji Prezesa UTK z 10 grudnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.AKK) przyznającej Kolejom Mazowieckim otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia, realizowany w okresie od dnia nabycia przez wspomniane rozstrzygnięcie cechy ostateczności do 1 września 2024 r., na warunkach w niej określonych, wraz z dowodem doręczenia Stronie ww. rozstrzygnięcia;
6. załącznika nr 1 do Regulaminu Sieci 2021/2022 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-regulamin/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20212022/>;

7. załącznika nr 2.6. do Regulaminu Sieci 2021/2022 PKP PLK zatytułowanego: *Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych*, pobranego ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20212022/>;
8. opracowania Urzędu zatytułowanego: *Wymiana pasażerska na stacjach w Polsce w 2018 r.* wraz z załącznikiem w formacie .xlsx, przedstawiającym 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>;
9. opracowania Urzędu zatytułowanego: *Rok 2019 w przewozach pasażerskich i towarowych. Podsumowanie Urzędu Transportu Kolejowego*, pobranego ze strony internetowej <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/15929.Rok-2019-w-przewozach-pasazerskich-i-towarowych.html>;
10. opracowania Urzędu zatytułowanego: *Kolej w województwach – wykorzystanie i polityka transportowa*, pobranego ze strony internetowej <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/15560.Kolej-w-wojewodztwach-wykorzystanie-i-polityka-transportowa.html>;
11. opracowanie Urzędu zatytułowanego: *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>;
12. informacji odpowiadającej odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla Kolei Mazowieckich, zarejestrowanych pod numerem KRS: 0000222735 (stan na dzień: 11 stycznia 2021 r.), pobranej w trybie art. 4 ust. 4a ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sadowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 112, z późn. zm.).

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 15 stycznia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2020.5.PL) Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione o otrzymaniu powiadomienia Kolei Mazowieckich w sprawie uruchamiania nowych kolejowych przewozów pasażerskich na trasie krajowej Warszawa Zachodnia – Ustka 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 2018/1795.

Następnie 19 lutego 2021 r. za pośrednictwem platformy ePUAP przewoźnik kolejowy „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwany dalej „PKP Intercity”, złożył wniosek (datowany na 18 lutego 2021 r.) o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Załącznikami do wniosku PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej były:

1. kopia umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, zawarta dnia 31 grudnia 2020 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP Intercity na lata 2021 – 2030, zwana dalej również „umową ramową”;
2. analiza wpływu wprowadzenia nowych połączeń komercyjnych, na usługi świadczone przez PKP Intercity na podstawie umowy ramowej;
3. metodologia obliczeń zastosowana przez PKP Intercity, wykorzystana przy opracowywaniu analizy wpływu, o której mowa w punkcie 2 powyżej.

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

Pismem z 4 marca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2020.8.PL) Prezes UTK poinformował Przewoźnika o włączeniu w poczet materiału dowodowego:

1. regulaminu sieci 2021/2022 PKP PLK wraz z załącznikami:
  - nr 2.7, zatytułowanego: *Wykaz linii kolejowych, na których wprowadzone zostały ograniczenia ich użytkowania*,
  - nr 2.19, zatytułowanego: *Mapa linii kolejowych w Polsce zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*,

pobranego ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20212022/>;

2. opracowania Urzędu zatytułowanego: *Wymiana pasażerska na stacjach w Polsce w 2019 r.* wraz z trzema załącznikami w formacie .xlsx, przedstawiającymi szczegółowe dane analityczne, pobranego ze strony internetowej: <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/16709,Wymiana-pasazerska-w-2019-r.html>;
3. opracowania Urzędu zatytułowanego: *Podsumowanie 2020. Przewozy pasażerskie i towarowe*, pobranego ze strony internetowej <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/16660,Podsumowanie-2020-przewozy-pasazerskie-i-towarowe.html>.

W tym samym piśmie Prezes UTK zawiadomił Stronę o tym, że materiał dowodowy postępowania stanowią również następujące dokumenty:

1. pismo Prezesa UTK z 15 stycznia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2020.5.PL) informujące podmioty uprawnione o wpływie wniosku Kolei Mazowieckich o wydanie decyzji dotyczącej otwartego dostępu,
2. wniosek przewoźnika kolejowego PKP Intercity z 18 lutego 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej wraz z załącznikami, w wersji jawnej i w wersji zawierającej szczególnie chronione informacje handlowe, stanowiący odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 15 stycznia 2021 r. (znak: DPP- WOPN.717.5.2020.5.PL).

Pismem z 23 marca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2020.9.PL) Prezes UTK zwrócił się do PKP Intercity o przedstawienie dodatkowych informacji w postaci:

1. jednoznacznego stanowiska w przedmiocie umowy o świadczenie usług publicznych, której równowaga ekonomiczna może zostać zakłócona w następstwie uruchomienia nowych usług przewozu osób przez Koleje Mazowieckie;
2. kopii właściwej umowy (lub umów) o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym, której (których) równowaga ekonomiczna może zostać zagrożona w wyniku uruchomienia przez Koleje Mazowieckie nowych usług przewozu;
3. prognoz dotyczących spodziewanego wpływu uruchomienia nowych usług Kolei Mazowieckich na przewozy realizowane przez PKP Intercity na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w okresie wakacji szkolnych letnich, na okres od 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2026 r.;
4. dowodu uzupełnienia braku fiskalnego z tytułu przedłożenia do postępowania dokumentu pełnomocnictwa.

Pismem z 23 marca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2020.10.PL) Prezes UTK wezwał PKP PLK do przedstawienia informacji w zakresie dotyczącym:

1. możliwości trasowania pociągów Kolei Mazowieckich, zgodnie z rozkładem jazdy zawartym w powiadomieniu, bez zmian w trasowaniu na wnioskowanej trasie pociągów PKP Intercity;
2. stopnia wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, przy zastosowaniu której Koleje Mazowieckie planują wykonywać nowe połączenie pasażerskie na trasie Warszawa Wschodnia – Ustka i w relacji powrotnej, a znajdującej się w zarządzie PKP PLK w okresie w okresie od 25 czerwca 2022 r. do 31 września 2026 r. (realizowanie nowej usługi codziennie w okresie wakacji szkolnych letnich);
3. spodziewanego wpływu wytrasowania pociągów Kolei Mazowieckich na możliwość trasowania pociągów PKP Intercity, w całym okresie planowanego wykonywania przewozów przez Przewoźnika, tj. w okresie w okresie od 25 czerwca 2022 r. do 31 września 2026 r. (realizowanie nowej usługi codziennie w okresie wakacji szkolnych letnich);
4. planów rozwoju infrastruktury, pod kątem tras objętych proponowanymi nowymi kolejowymi przewozami pasażerskimi Kolei Mazowieckich, w tym wskazania czasu realizacji takich planów.

Pismem z 8 kwietnia 2021 r. (znak: BBPR1k-070-011/2021), (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 8 kwietnia 2021 r.), PKP Intercity udzieliła odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 23 marca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2020.9.PL).

Pismem z 12 kwietnia 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 12 kwietnia 2021 r.), PKP Intercity przedstawiła dowód uiszczenia opłaty skarbowej od złożonego dokumentu pełnomocnictwa.

PKP PLK w piśmie z 9 kwietnia 2021 r. (znak: IBR1.060.1.9.2021.j.3), (data doręczenia do Urzędu: 13 kwietnia 2021 r.), przedstawiła odpowiedź na wezwanie Prezesa UTK z 23 marca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2020.9.PL).

Pismem z 28 kwietnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2020.16.PL) Prezes UTK wezwał PKP Intercity do przedstawienia dodatkowych informacji w zakresie:

1. spójnej i kompletnej wersji prognoz finansowych, które byłyby zgodne z zaprezentowaną metodologią PKP Intercity;
2. poufności informacji zgromadzonych w ramach niniejszego postępowania;
3. przekazania kopii jawnych wersji dokumentów, tj. niezawierających informacji objętych ograniczeniem dotyczącym poufnego charakteru określonych informacji;
4. pełnomocnika, któremu powinna być doręczana ewentualna przyszła korespondencja w związku z prowadzonym postępowaniem administracyjnym.

Pismem z 11 maja 2021 r. (znak: BBPR1k-070-011a/2021), (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 12 maja 2021 r.), PKP Intercity udzieliła odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 28 kwietnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2020.16.PL).

Prezes UTK pismem z 31 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2020.19.PL) zawiadomił Koleje Mazowieckie, że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi, oprócz dokumentów wskazanych w uprzednich pismach Prezesa UTK skierowanych do Strony, również następujące dokumenty:

1. pismo przewoźnika kolejowego PKP Intercity z 8 kwietnia 2021 r.(znak: BBPR1k-070-011/2021);
2. pismo PKP PLK z 9 kwietnia 2021 r. (znak: IBR1.060.1.9.2021.j.3);
3. pismo Prezesa UTK z 28 kwietnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2020.16.PL);
4. pismo PKP Intercity z 11 maja 2021 r. (znak: BBPR1k-070-011a/2021)wraz z załącznikami w postaci:
  - jawnej wersji umowy ramowej;
  - jawnych wersji danych analitycznych wskazujących wpływ uruchomienia nowych usług Kolei Mazowieckich na umowę ramową.

W tym samym piśmie Prezes UTK poinformował, że faktem znanym z urzędu jest zawarcie 29 kwietnia 2021 r. przez PKP Intercity i Ministra Infrastruktury, działającego w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, umowy rocznej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2021 r. do 31 grudnia 2021 r.

Ponadto Prezes UTK zawiadomił o zakończeniu etapu zbierania materiału dowodowego w sprawie oraz o przysługującym Kolejom Mazowieckim prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Postanowieniem z 31 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2020.20.PL) Prezes UTK ograniczył Kolejom Mazowieckim prawo wglądu do materiału dowodowego niniejszego postępowania w zakresie szczególnie chronionych informacji handlowych dotyczących PKP Intercity.

W piśmie z 8 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2020.21.GP) Prezes UTK zawiadomił Stronę o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy na 12 sierpnia 2021 r.

Strona pismem z 16 lipca 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 19 lipca 2021 r.), poinformowała o otrzymaniu pism Prezesa UTK z 31 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2020.19.PL oraz DPP- WOPN.717.5.2020.20.PL) oraz sposobie doręczania pism w prowadzonym postępowaniu administracyjnym.

Następnie 23 lipca 2021 r. wpłynęło do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP pismo Kolei Mazowieckich z 22 lipca 2021 r. o tożsamej treści z pismem Strony z 16 lipca 2021 r., podpisane zgodnie z zasadami reprezentacji.

Pismem z 12 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2020.24.PL) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy na 13 września 2021 r. Jednocześnie Strona została zawiadomiona o zakończeniu etapu zbierania materiału dowodowego w sprawie, a także o przysługujących uprawnieniach do zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów, materiałów i zgłoszonych żądań w terminie dziesięciu dni od dnia otrzymania zawiadomienia.

Strona nie skorzystała z przysługujących jej uprawnień.

Pismem z 13 września 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2020.28.PL) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy na 27 września 2021 r. Jednocześnie Strona została zawiadomiona o zakończeniu etapu zbierania materiału dowodowego w sprawie, a także o przysługujących uprawnieniach do zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów, materiałów i zgłoszonych żądań w terminie trzech dni od dnia otrzymania zawiadomienia.

Strona nie skorzystała z przysługujących jej uprawnień.

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

Stosownie do art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13 ab i art. 13b ust. 2 i 3, przepisy k.p.a.

Zgodnie natomiast z art. 104 § 1 k.p.a.: *Organ administracji publicznej załatwia sprawę przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej.*

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

Jak już wcześniej wspomniano, 9 grudnia 2020 r. do Prezesa UTK wpłynął wniosek Kolei Mazowieckich z 8 grudnia 2020 r. o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej Warszawa Zachodnia – Ustka i w relacji powrotnej na okres od 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 (przewozy wykonywane codziennie w okresie wakacji szkolnych letnich). Wniosek, o którym mowa powyżej, został uzupełniony przez Przewoźnika pismem z 7 stycznia 2021 r. (data doręczenia do Urzędu: 8 stycznia 2021 r.).

W związku z otrzymaniem przez Prezesa UTK Wniosku niezbędne było ustalenie statusu Strony na podstawie obowiązujących przepisów prawa.

Prezes UTK ustalił, że Strona jest 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. Ponadto na rzecz Przewoźnika został wydany, decyzją Prezesa UTK z 2 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.400.39.2020.MP), certyfikat bezpieczeństwa cz. A nr PL1120200034 potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z właściwymi przepisami. Decyzją Prezesa UTK z 2 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.401.52.2020.MP) wydano na rzecz Kolei Mazowieckich certyfikat bezpieczeństwa cz. B nr PL1220200043 potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci zgodnie z właściwymi przepisami.

Stosownie do art. 29c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym: *regularny przewóz kolejowy osób niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej jest wykonywany na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego 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 albo decyzję o przyznaniu ograniczonego dostępu.*

W świetle wyżej cytowanych przepisów ustawy o transporcie kolejowym podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie 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 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, należy rozumieć przedsiębiorcę uprawnionego do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorcę świadczącego wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorcę uprawnionego do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa. Nowe brzmienie definicji przewoźnika kolejowego, określone w art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, zostało nadane w następstwie wejścia w życie ustawy z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 780), zwanej dalej „ustawą zmieniającą”.

W przywołanej powyżej ustawie zmieniającej znalazły się przepisy przejściowe, mające zastosowanie do podmiotów posiadających ważne certyfikaty bezpieczeństwa w części A i B. Wskazać w tym miejscu należy na brzmienie art. 4 ust. 1-3 ustawy zmieniającej, który stanowi, że:

1. *Certyfikaty bezpieczeństwa, autoryzacje bezpieczeństwa i świadectwa bezpieczeństwa wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność zgodnie z warunkami, na jakich zostały wydane.*
2. *Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury posiadający certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację bezpieczeństwa wydaną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy mogą prowadzić działalność na podstawie dotychczasowych systemów zarządzania bezpieczeństwem do czasu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub przedłużenia lub aktualizacji autoryzacji bezpieczeństwa.*

3. *Przewoźników kolejowych posiadających certyfikat bezpieczeństwa uznaje się, do czasu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, za przewoźników kolejowych, o których mowa w art. 4 pkt 9 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.*

Tym samym należy stwierdzić, że Koleje Mazowieckie, w związku z posiadaniem licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób oraz certyfikatów bezpieczeństwa w części A i B, spełniają wymagania ustawy o transporcie kolejowym pozwalające uznać Stronę 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.

Zgodnie z treścią art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym aplikant, który zamierza wystąpić o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonywania przewozu na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, na trasie, na której są wykonywane przewozy na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, informuje o tym właściwego zarządcę infrastruktury oraz Prezesa UTK. Informacja o planowanym uruchomieniu komercyjnych przewozów osób na danej trasie, powinna zostać przedstawiona za pomocą standardowego formularza powiadomienia, o którym mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795, nie później niż w terminie 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów, którego będzie dotyczył wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej.

Stosownie do regulacji przepisy art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym: *Prezes UTK, nie później niż przed upływem 10 dni od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2, przekazuje tę informację organizatorowi publicznego transportu kolejowego i przewoźnikowi kolejowemu, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na trasie, o której mowa w ust. 2.*

Artykuł 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym określa, że: w terminie miesiąca od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2 tego przepisu, organizator publicznego transportu kolejowego i przewoźnik kolejowy, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego oraz zarządca właściwej infrastruktury kolejowej mogą złożyć do Prezesa UTK wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu przepisów rozporządzenia 2018/1795.

Prezes UTK pismem z 15 stycznia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2020.5.PL) zawiadomił podmioty uprawnione, tj. te, którym przysługuje możliwość złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o planowanym uruchomieniu nowej usługi przez Przewoźnika. Pismo, o którym mowa wyżej, z uwagi na obowiązujące regulacje prawne, zostało przesłane do Ministra Infrastruktury, Marszałka Województwa Mazowieckiego, Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego oraz Marszałka Województwa Pomorskiego za pośrednictwem platformy ePUAP. Natomiast ww. pismo w przypadku Prezydenta m.st. Warszawy, w imieniu i na rzecz którego działania realizuje Zarząd Transportu Miejskiego oraz przewoźników kolejowych w postaci: POLREGIO sp. z o.o., PKP Intercity, PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście sp. z o.o., Szybkiej Kolei Miejskiej sp. z o.o., a także zarządcy infrastruktury PKP PLK, zostało przesłane za pośrednictwem operatora pocztowego.

Ponadto 18 stycznia 2021 r. Prezes UTK opublikował informację o wpływie wniosku Kolei Mazowieckich na stronie internetowej Urzędu: <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/16608,Wniosek-Kolei-Mazowieckich-o-przyznanie-otwartego-dostepu-na-trasie-Warszawa-Zac.html>.

Przepisy art. 29c ust. 3 i 4 ustawy o transporcie kolejowym nawiązują do regulacji art. 5 ust 1 rozporządzenia 2018/1795, który stanowi, że: *każdy wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej składany jest do organu regulacyjnego przez podmioty, o których mowa w art. 11 ust. 2 akapit pierwszy dyrektywy 2012/34/UE, w terminie wyznaczonym w tym przepisie.* Przepis art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 zawiera odesłanie do przepisu ustanowionego na poziomie dyrektywy. Natomiast zgodnie z art. 11 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012 r. str. 32, z późn. zm.), w brzmieniu nadanym dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającą dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz. Urz. UE L 352 z 23 grudnia 2016 r. str. 1): *aby określić, czy zostałaby zagrożona równowaga ekonomiczna w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, właściwy organ regulacyjny lub właściwe organy regulacyjne, o których mowa w art. 55, przeprowadzają obiektywną analizę ekonomiczną i opierają swoją decyzję na z góry ustalonych kryteriach. Dokonują tego na wniosek złożony w terminie miesiąca od otrzymania informacji o zamiarze świadczenia przewozów pasażerskich, o którym mowa w art. 38 ust. 4, przez dowolny z poniższych podmiotów:*



- a) właściwy organ lub właściwe organy, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych;
- b) każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na podstawie niniejszego artykułu;
- e) zarządca infrastruktury;
- f) przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych.

Ze względu na to, że obowiązujące przepisy nie wiążą ze sobą początku biegu terminu dla złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z momentem publikacji jawnej wersji powiadomienia aplikanta (tu: Kolei Mazowieckich) o planowanej nowej usłudze, Prezes UTK przyjął, że początek biegu terminu dla każdego z podmiotów liczony jest indywidualnie. Początek biegu terminu dla złożenia przez podmiot uprawniony wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej związany jest z momentem doręczenia pisma organu regulacyjnego informującego o otrzymaniu wniosku o przyznanie otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu należało przyjąć, że termin na dokonanie czynności, o której mowa powyżej, rozpoczynał się, zgodnie z obowiązującymi zasadami obliczania terminów, od momentu doręczenia pisma Prezesa UTK z 15 stycznia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2020.5.PL).

W ustawie o transporcie kolejowym znajduje się również regulacja dotycząca sposobu postępowania Prezesa UTK w przypadku braku wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej oraz w sytuacji otrzymania takiego wniosku.

Wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie jest możliwe w sytuacji, gdy żaden podmiot uprawniony nie złoży, w terminie przewidzianym przepisami, wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej albo gdy w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK oceni, że proponowane połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym).

Zakres badania równowagi ekonomicznej oraz kryteria oceny zostały uregulowane w art. 10 rozporządzenia 2018/1795. Zgodnie z art. 10 ust. 1 zdanie drugie rozporządzenia 2018/1795: *uważa się, że równowaga ekonomiczna jest zagrożona, jeżeli nowe kolejowe przewozy pasażerskie miałyby istotny negatywny wpływ na co najmniej jeden z następujących elementów:*

- a) rentowność usług, które przedsiębiorstwo kolejowe świadczy w ramach umowy o świadczenie usług publicznych;
- b) koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę o świadczenie usług publicznych.

Przeprowadzana analiza badania równowagi ekonomicznej odnosi się do umowy o świadczenie usług publicznych jako całości, a nie do poszczególnych usług wykonywanych na jej podstawie, w całym okresie obowiązywania (art. 10 ust. 2 zdanie 1 rozporządzenia 2018/1795). Ocena organu regulacyjnego (tu: Prezesa UTK) dotyczy wpływu finansowego netto nowych kolejowych przewozów pasażerskich na umowę o świadczenie usług publicznych. Stosownie do treści art. 10 ust. 3 zdania 2 rozporządzenia 2018/1795: *analiza kosztów i przychodów generowanych w związku ze świadczeniem usług objętych umową o świadczenie usług publicznych po pojawieniu się na rynku nowych kolejowych przewozów pasażerskich obejmuje następujące elementy:*

- a) zmienność kosztów ponoszonych i przychodów uzyskiwanych przez przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych (w tym, w stosownych przypadkach, wszelkie oszczędności kosztów, takie jak te wynikające z braku wymiany taboru osiagającego koniec okresu użytkowania lub niezastępowania pracowników, których umowa się kończy);
- b) skutki finansowe wygenerowane przez proponowane nowe kolejowe przewozy pasażerskie w sieci objętej umową o świadczenie usług publicznych (takie jak doprowadzanie pasażerów, którzy mogą być zainteresowani połączeniem z usługą regionalną objętą umową o świadczenie usług publicznych);
- c) ewentualne konkurencyjne reakcje przedsiębiorstwa kolejowego realizującego umowę o świadczenie usług publicznych;
- d) wpływ na odpowiednie inwestycje przedsiębiorstw kolejowych lub właściwych organów, na przykład w odniesieniu do taboru;
- e) wartość wszelkich istniejących praw wyłącznych.

Ocena organu regulacyjnego (tu: Prezesa UTK) dotyczy również znaczenia wpływu, mając na względzie obowiązujące ustalenia umowne między właściwym organem (tu: organizatorem publicznego transportu zbiorowego) a przedsiębiorstwem kolejowym wykonującym usługi publiczne, w tym, w stosownych przypadkach, poziom rekompensaty ustalony zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r, dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu

pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3 grudnia 2007 r., str. 1, z późn.zm.), lub wynikający z konkurencyjnego zawarcia umowy oraz wszelkich mechanizmów podziału ryzyka takiego jak ryzyko związane z ruchem i przychodami (art. 10 ust. 4 rozporządzenia 2018/1795).

Ocena organu regulacyjnego (tu: Prezesa UTK), zgodnie z treścią art. 10 ust. 5 rozporządzenia 2018/1795, powinna uwzględniać również:

- a) korzyści netto dla klientów wynikające z nowych kolejowych przewozów pasażerskich w krótkim i średnim okresie;
- b) wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na wyniki i jakość przewozów kolejowych;
- c) wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych.

W ramach niniejszego postępowania wpłynął wniosek PKP Intercity z 18 lutego 2021 r., uzupełniony pismami z 8 kwietnia 2021 r. (znak: BBPR1k-070-011/2021) oraz z 11 maja 2021 r. (znak: BBPR1k-070-011a/2021) o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

#### **Wniosek PKP Intercity z 18 lutego 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej:**

Należy stwierdzić, że 19 lutego 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek PKP Intercity z 18 lutego 2021 r., o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowaną usługą przewozu osób Kolei Mazowieckich. Informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez Koleje Mazowieckie, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 15 stycznia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2020.5.PL), została doręczona PKP Intercity 21 stycznia 2021 r.

Tym samym Prezes UTK stwierdził, że wniosek PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej został złożony z zachowaniem terminu jednego miesiąca na dokonanie czynności, przewidzianego przepisami prawa. 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.

W dalszej kolejności Prezes UTK zwrócił uwagę na spełnianie przez PKP Intercity wymagania w zakresie bycia stroną umowy o świadczenie usług publicznych, których równowaga ekonomiczna mogłaby zostać zagrożona w następstwie uruchomienia usługi przez Koleje Mazowieckie. W tym celu Prezes UTK ustalił, że PKP Intercity jest stroną następujących umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym:

- umowy ramowej z dnia 31 grudnia 2020 r. zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP Intercity na lata 2021 – 2030, oraz
- umowy rocznej z dnia 29 kwietnia 2021 r., zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP Intercity, o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2021 r. do 31 grudnia 2021 r.

Zawarty w załączniku nr 1 umowy ramowej plan przedmiotowo finansowy na lata 2021 – 2030 wskazujący stacje początkowe oraz końcowe wykonywania przewozów przez PKP Intercity pozwala stwierdzić, że ww. przewoźnik kolejowy jest podmiotem uprawnionym, w myśl art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym i art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795. 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 przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej PKP Intercity wskazała na to, że: „PKP Intercity” S.A., jako narodowy przewoźnik kolejowy w Polsce oraz strona umów o świadczenie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich na terenie całego kraju (dalej: „PSC”) wykazuje zainteresowanie wszystkimi zmianami w ofercie przewozowej generowanymi przez przewoźników kolejowych.

PKP Intercity oświadczyła, że zamiar wprowadzenia nowych połączeń przez Koleje Mazowieckie wzbudził obawy związane z zaburzeniem równowagi ekonomicznej na liniach kolejowych, na których planowane jest uruchomienie dodatkowych pociągów.

Zgodnie ze stanowiskiem przedstawionym przez PKP Intercity: *W związku z powyższym PKP IC zdecydowało się na wykonanie analizy zaproponowanej oferty połączeń kolejowych oraz ich wpływu na Umowy PSC, których stroną jest PKP IC. Obecnie PKP IC jest stroną Umowy Ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, zawartej dnia 31.12.2020 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a „PKP Intercity” S.A., na lata 2021 – 2030. W załączniku nr 1 znajduje się kopia powyższej Umowy Ramowej wraz ze wskazaniem informacji objętych klauzulą Tajemnica Przedsiębiorstwa „PKP Intercity” S.A. oraz uzasadnieniem, dlaczego zostały utajnione. Uszczegółowieniem zapisów Umowy Ramowej są Umowy Roczne, które zawierają szczegółowy wykaz uruchamianych pociągów wraz z planowanymi przychodami i rekompensatą. Na podstawie powyższej Umowy Ramowej osobno na każdy rok będzie podpisywana Umowa Roczna o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich. W związku z tym zagrożona jest równowaga ekonomiczna Umów Rocznych o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich na rok: 2022, 2023, 2024, 2025 i 2026, które nie zostały jeszcze podpisane.*

W dalszej części złożonego wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej PKP Intercity podniosła, że: *Z uwagi na plany uruchomienia przez przewoźnika KM połączenia na ww. trasie od 2022 r. i braku Umów Rocznych o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich w latach 2022 – 2026 tj. w okresie kursowania konkurencyjnego połączenia, analiza została wykonana na podstawie danych z załącznika nr 2 z projektu Umowy Rocznej na 2021 r., przy założeniu kursowania pociągu konkurencyjnego w roku 2021 według rozkładu jazdy, który został podany w wniosku o przyznanie otwartego dostępu. Z powyższej analizy wynika zmniejszenie przychodu z połączeń na poziomie ~~0,06~~<sup>1</sup> zł, co daje procentowe zmniejszenie przychodu z Umowy PSC na rok 2021 w wyniku uruchomienia pociągów konkurencyjnych w okresie wakacji szkolnych: 0,06%.*

W odniesieniu do ewentualnego wpływu realizowania nowych usług przez Koleje Mazowieckie na zmianę cen biletów PKP Intercity poinformowała, że: *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.*

Załącznikami do wniosku PKP Intercity o przeprowadzenie zadania równowagi ekonomicznej były:

- kopia umowy ramowej (załącznik nr 1);
- analiza wpływu nowych połączeń Kolei Mazowieckich na umowę ramową (załącznik nr 2); oraz
- metodologia, według której PKP Intercity oszacowała wpływ nowych połączeń Kolei Mazowieckich na usługi świadczone na podstawie umowy ramowej (załącznik nr 3).

PKP Intercity poinformowała, że część informacji zawartych we wniosku o przeprowadzenie równowagi ekonomicznej oraz w załącznikach nr 1 – 3 zawiera informacje, które nie powinny podlegać udostępnieniu podmiotom trzecim ze względu na ich szczególnie rodzaj oraz wartość gospodarczą.

W załączniku nr 2 do wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej zawarto szczegółowe informacje dotyczące pociągów PKP Intercity, których uruchamianie może zostać zagrożone w związku z usługą Kolei Mazowieckich.

Prezes UTK, w piśmie z 23 marca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2020.9.PL), zwrócił się do PKP Intercity o przedstawienie dodatkowych informacji, w związku ze złożeniem wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w zakresie dotyczącym:

<sup>1</sup> Oznaczenie ~~0,06~~<sup>1</sup> pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy

1. jednoznacznego stanowiska w przedmiocie umowy o świadczenie usług publicznych, której równowaga ekonomiczna może zostać zakłócona w następstwie uruchomienia nowych usług przewozu osób przez Koleje Mazowieckie;
2. kopii właściwej umowy (lub umów) o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym, której (których) równowaga ekonomiczna może zostać zagrożona w wyniku uruchomienia przez Koleje Mazowieckie nowych usług przewozu;
3. prognoz dotyczących spodziewanego wpływu uruchomienia nowych usług Kolei Mazowieckich na przewozy realizowane przez PKP Intercity na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w okresie wakacji szkolnych letnich, na okres od 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2026 r.;
4. dowodu uzupełnienia braku fiskalnego z tytułu przedłożenia do postępowania dokumentu pełnomocnictwa.

W piśmie z 8 kwietnia 2021 r. (znak: BBPR1k-070-011/2021) PKP Intercity przedstawiła dodatkowe wyjaśnienia w związku z wezwaniem Prezesa UTK zawartym w piśmie z 23 marca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2020.9.PL). PKP Intercity poinformowała, że w następstwie uruchomienia nowej usługi przez Koleje Mazowieckie zagrożona może być równowaga ekonomiczna umowy ramowej. Jednocześnie PKP Intercity przedstawiła dodatkowe wyliczenia (w ujęciu kwotowym oraz procentowym) odnoszące się do spodziewanego wpływu uruchomienia nowych przewozów przez Stronę. Jak wskazała PKP Intercity: *Źródłem danych jest Umowa Ramowa, w której została zapisana rekompensata na pokrycie kosztów i założenia PKP IC dotyczące kosztów i przychodów obecnie uruchamianych pociągów, które stanowią projekt Umowy Rocznej na rok 2021. Zgodnie ze zaktualizowaną metodologią znajdującą się w załączniku nr 2 do niniejszego pisma (część I pkt. 2.1, 2.2, 2.3 i część III) jedynie bieżący rozkład jazdy pociągów daje możliwość obliczenia wpływu konkurencyjnych pociągów na pociągi PSC. Wynik obliczeń wyrażony jest procentowo w odniesieniu do rekompensaty na pokrycie kosztów zapisanej w Umowie Ramowej. Przy założeniu podobnego rozkładu jazdy w przyszłych latach, procentowy wpływ na rekompensatę w latach kursowania KM jest taki sam, a na podstawie istniejącej Umowy Ramowej obliczany jest kwotowy wpływ na tę Umowę w każdym roku. Tym wpływem jest wzrost rekompensaty powodowany zmniejszeniem przychodu z pociągów PSC w wyniku kursowania pociągów komercyjnych.*

Część informacji uwzględnionych w zestawieniu opracowanym przez PKP Intercity stanowiła szczególnie chronione informacje handlowe, niepodlegające udostępnieniu podmiotom trzecim.

Pismem z 28 kwietnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2020.16.PL) Prezes UTK wezwał PKP Intercity do uzupełnienia przedstawionych informacji poprzez dostarczenie:

1. spójnej i kompletnej wersji prognoz finansowych, które byłyby zgodne z zaprezentowaną metodologią PKP Intercity;
2. stanowiska dotyczącego poufności informacji zgromadzonych w ramach niniejszego postępowania;
3. kopii jawnych wersji dokumentów, tj. niezawierających informacji objętych ograniczeniem dotyczącym poufnego charakteru określonych informacji;
4. informacji dotyczących osoby, której miałyby zostać doręczona ewentualna przyszła korespondencja w związku z prowadzonym postępowaniem administracyjnym.

W piśmie z 11 maja 2021 r. (znak: BBPR1k-070-011a/2021), PKP Intercity udzieliła odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 28 kwietnia 2021 r.

PKP Intercity wskazała w powyższym piśmie, że dane analityczne przedstawione we wniosku z 18 lutego 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej oraz w piśmie z 8 kwietnia 2021 r. (znak: BBPR1k-070-011/2021) mają wobec siebie charakter uzupełniający. Jednocześnie PKP Intercity przedstawiła jawne wersje dokumentów, które zostały przedstawione Prezesowi UTK w ramach prowadzonego postępowania administracyjnego oraz poinformowała o danych osoby, do której powinna być kierowana ewentualna przyszła korespondencja w sprawie.

W następstwie analizy informacji przekazanych przez PKP Intercity Prezes UTK przyjął stanowisko PKP Intercity 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 szczególnie chronionych informacji handlowych PKP Intercity.

Prezes UTK, po zgromadzeniu wszystkich niezbędnych informacji w sprawie, przeanalizował spodziewany wpływ usługi Kolei Mazowieckich na umowę ramową, której stroną jest PKP Intercity. Z tego względu zasadne było zweryfikowanie w szczególności postanowień dotyczących zasad finansowania przewozów ujętych w § 6 umowy ramowej zatytułowanym *Finansowanie realizacji Zadań*.

§ 6 punkt 1 umowy ramowej stanowi, że: ~~§ 6 punkt 1 umowy ramowej stanowi, że:~~. Punkt 2 ww. paragrafu określa, że: ~~§ 6 punkt 2 ww. paragrafu określa, że:~~.

Zgodnie z założeniami dotyczącymi pracy eksploatacyjnej oraz szacowanej wielkości rekompensaty (§ 6 punkt 3 umowy ramowej): ✂--✂.

Rekompensata, w związku z realizacją przewozów, jest obliczana według założeń opisanych w załączniku nr 3 do umowy ramowej zatytułowanym *Zasady ustalania wysokości Rekompensaty*. Zgodnie z punktem 1 tego załącznika: ✂--✂.

Zgodnie z założeniami załącznika nr 3 do umowy ramowej rekompensata z tytułu realizacji umowy obliczana jest odrębnie według następującego algorytmu:

✂--✂

gdzie:

✂--✂

Każdemu ze wspomnianych wyżej składników całkowitej wysokości rekompensaty wypłacanej z tytułu realizacji umowy poświęcono samodzielne sekcje załącznika nr 3 do umowy ramowej.

Mając na względzie planowane w umowie ramowej zadania oraz regulacje odnoszące się do sposobu ustalania wysokości rekompensaty, w załączniku nr 1 część A umowy ramowej określono szacunkowe wielkości finansowe.

Zgodnie z szacunkami określonymi w umowie ramowej na pokrycie kosztów w latach 2022 – 2026 (okres planowanego wykonywania usług przez Koleje Mazowieckie) przewidywana jest następująca rekompensata:

- w roku 2022 - ✂--✂;
- w roku 2023 - ✂--✂;
- w roku 2024 - ✂--✂;
- w roku 2025 - ✂--✂;
- w roku 2026 - ✂--✂.

Szacuje się, że sumaryczna wartość środków finansowych niezbędnych dla pokrycia kosztów realizacji umowy ramowej w latach 2021 – 2030 ma wynieść ✂--✂.

W odniesieniu do spodziewanej marży rozsądnego zysku w latach 2022 – 2026 (okres planowanego wykonywania przewozów przez Koleje Mazowieckie) wielkości prezentują się następująco:

- w roku 2022 - na ✂--✂;
- w roku 2023 - na ✂--✂;
- w roku 2024 - na ✂--✂;
- w roku 2025 - na ✂--✂;
- w roku 2026 - na ✂--✂.

Sumaryczna łączna wartość marży rozsądnego zysku w całkowitym okresie wykonywania umowy ramowej ma wynieść ✂--✂.

Wysokość całkowitej rekompensaty, przewidzianej w umowie ramowej, w latach 2022 – 2026 (okres planowanego wykonywania przewozów przez Koleje Mazowieckie) szacowana jest:

- w roku 2022 - na ✂--✂;
- w roku 2023 - na ✂--✂;
- w roku 2024 - na ✂--✂;
- w roku 2025 - na ✂--✂;
- w roku 2026 - na ✂--✂.

Natomiast całkowita rekompensata z tytułu realizacji umowy w latach 2021 – 2030 jest szacowana na ✂--✂.

Zgromadzone przez Prezesa UTK w ramach niniejszego postępowania dane pozwalają oszacować, że uruchamianie połączeń w ramach usługi Kolei Mazowieckich może oddziaływać, w okresie 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2026 r., na następujące pociągi PKP Intercity:

1. w relacji Warszawa Zachodnia – Ustka:
  - 1522/3 z godziną odjazdu 07:28 oraz godziną przyjazdu 09:14, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Mazowieckich jest Warszawa Zachodnia – Działdowo;
  - 15150/1 z godziną odjazdu 07:45 oraz godziną przyjazdu 10:37, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Mazowieckich jest Warszawa Zachodnia – Malbork;
  - 18153/2 z godziną odjazdu 07:11 oraz godziną przyjazdu 12:40, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Mazowieckich jest Warszawa Gdańska – Słupsk;
  - 58104/5 z godziną odjazdu 08:23 oraz godziną przyjazdu 11:16, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Mazowieckich jest Iława Główna – Słupsk;
  - 75106/7 z godziną odjazdu 09:38 oraz godziną przyjazdu 10:22, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Mazowieckich jest Tczew – Gdynia Główna;
  - 85112/3 z godziną odjazdu 10:28 oraz godziną przyjazdu 11:11, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Mazowieckich jest Tczew – Gdynia Główna;
2. w relacji Ustka – Warszawa Zachodnia:
  - 84150/1 z godziną odjazdu 13:36 oraz godziną przyjazdu 13:49, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Mazowieckich jest Ustka – Słupsk;
  - 81105/4 z godziną odjazdu 14:29 oraz godziną przyjazdu 17:05, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Mazowieckich jest Słupsk – Malbork;
  - 5420/1 z godziną odjazdu 15:00 oraz godziną przyjazdu 15:44, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Mazowieckich jest Gdynia Główna – Tczew;
  - 5604/5 z godziną odjazdu 15:30 oraz godziną przyjazdu 16:19 gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Mazowieckich jest Gdynia Główna – Tczew;
  - 51100/1 z godziną odjazdu 15:47 oraz godziną przyjazdu 19:37, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Mazowieckich jest Gdynia Główna – Warszawa Gdańska;
  - 5422/3 z godziną odjazdu 16:32 oraz godziną przyjazdu 17:50, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Mazowieckich jest Działdowo – Warszawa Gdańska.

Wskazane powyżej pociągi miały być uruchamiane na podstawie umowy rocznej na rok 2021 zawartej w związku z postanowieniami umowy ramowej. Mając na względzie regulacje zawarte w umowie ramowej, PKP Intercity przewiduje dalsze wyprawianie wspomnianych powyżej pociągów w oparciu o kolejne umowy roczne, tj. zawierane na lata 2022 – 2026.

Analiza przeprowadzona w odniesieniu do pociągów uruchamianych w 2021 r. pozwala przyjąć, że dla odcinków pokrywających się ma zostać wygenerowany przychód w wysokości  $\text{---}$ . Jednocześnie uruchomienie przez Koleje Mazowieckie nowej usługi może spowodować zmniejszenie zakładanego przychodu o kwotę  $\text{---}$ .

Ze względu na to, że wniosek PKP Intercity dotyczył przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej uruchomienia wpływu nowej usługi Kolei Mazowieckich na umowę ramową, prezentowany powyżej spadek przychodów należy odnieść do wielkości rekompensaty przewidzianych w ww. umowie. Przy założeniu, że w kolejnych latach oferta PKP Intercity zostanie utrzymana na co najmniej takim samym poziomie (w odniesieniu do przywołanych w zestawieniu pociągów), otrzymany powyżej spodziewany spadek przychodów generowanych przez pociągi PKP Intercity należy pomnożyć przez liczbę lat (sezonów wakacji szkolnych letnich), kiedy ma być uruchamiana usługa Kolei Mazowieckich. Tym samym kwotę  $\text{---}$  należy pomnożyć przez 5. Usługa Strony ma być planowo świadczona w roku 2022, 2023, 2024, 2025 oraz 2026. W następstwie wykonania powyższego działania uzyskany zostanie wynik w wysokości  $\text{---}$ , który będzie obrazował szacowany sumaryczny spadek przychodów, jakich może nie uzyskać PKP Intercity w następstwie uruchamiania usługi przez Koleje Mazowieckie. Dopiero zestawienie powyższej kwoty, tj.  $\text{---}$ , z wielkością rekompensaty przewidzianą w umowie ramowej pozwoli ocenić skalę wpływu uruchomienia nowej usługi Kolei Mazowieckich na ww. umowę.

W związku z tym kwotę  $\text{---}$  należy odnieść do kwoty:

1.  $\text{---}$ , co odpowiada szacowanej wielkości rekompensaty na pokrycie kosztów; oraz
2.  $\text{---}$ , co odpowiada zsumowaniu wielkości rekompensaty na pokrycie kosztów z marżą rozsądnego zysku.

Zestawienie ze sobą powyższych kwot, pozwala stwierdzić, że:

1. spodziewany spadek przychodów w następstwie uruchomienia nowej usługi Kolei Mazowieckich może stanowić 0,038% rekompensaty przewidzianej w umowie ramowej na pokrycie kosztów; oraz
2. spodziewany spadek przychodów w następstwie uruchomienia nowej usługi Kolei Mazowieckich może stanowić 0,027% całkowitej rekompensaty (uwzględniającej marżę rozsądnego zysku).

Prezes UTK zwrócił uwagę na to, że założenie przyjęte przez PKP Intercity zgodnie, z którym skoro w roku 2021 spodziewane jest zmniejszenie przychodów generowanych przez pociągi tego przewoźnika o 0,16% i w związku z tym w kolejnych latach należy zestawiać ze sobą wspomnianą wielkość procentową z przewidzianą na dany rok wielkością rekompensaty może być obarczone błędem. Przyjęcie stałego procentu spodziewanego zmniejszenia spadku przychodów generowanych przez pociągi PKP Intercity może być prawdziwe w sytuacji, jeśli:

1. wielkość planowanej do wypłaty na rzecz PKP Intercity rekompensaty byłaby stała w każdym kolejnym roku (i równa kwocie przewidzianej do wypłaty w roku 2021) co implikowałoby również zachowanie stabilności oferty przewozowej; albo
2. wielkość planowanej do wypłaty na rzecz PKP Intercity rekompensaty byłaby zmienna, co jednocześnie implikowałoby zmianę w ofercie przewozowej w zakresie pracy eksploatacyjnej (np. w następstwie zwiększenia liczby uruchamianych przez PKP Intercity połączeń na odcinkach pokrywających się z uruchamianiem nowej usługi Kolei Mazowieckich).

W przypadku sytuacji, o której mowa w punkcie drugim powyżej, należałoby również zauważyć, że rzekomy spadek przychodów generowanych przez pociągi PKP Intercity o 0,16% w następstwie uruchomienia usługi Kolei Mazowieckich, to jedynie stosunek w ujęciu rocznym. Okres, w którym planowo miałyby się pokrywać usługi PKP Intercity oraz Kolei Mazowieckich to 5 lat (rok 2022, 2023, 2024, 2025 oraz 2026), a umowa ramowa, której dotyczy badanie równowagi ekonomicznej, została zawarta na okres 2021 – 2030. W związku z treścią wniosku Kolei Mazowieckich dotyczącego przyznania otwartego dostępu oraz okresem obowiązywania umowy ramowej należałoby również stwierdzić, że w latach: 2021, 2027, 2028, 2029 oraz 2030 wpływ planowanej nowej usługi Kolei Mazowieckich na umowę ramową będzie równy zeru.

Powyższe odniesienie spodziewanego wpływu uruchomienia nowej usługi Przewoźnika do całkowitego okresu obowiązywania umowy ramowej znajduje swoje oparcie zarówno we wniosku PKP Intercity z 18 lutego 2021 r. (wraz z jego korektami), w którym wskazano że zagrożona jest równowaga ekonomiczna umowy ramowej, jak również w treści wspomnianego już art. 10 ust. 2 zdanie 1 rozporządzenia 2018/1795.

Przywołany powyżej przepis stanowi, że przeprowadzana przez organ regulacyjny (tu: Prezesa UTK) analiza odnosi się do całości umowy, której równowaga ekonomiczna może zostać zagrożona w następstwie uruchomienia usługi komercyjnej, a nie wobec konkretnych usług realizowanych na podstawie kontraktu służby publicznej.

Ze względu na to, że umowa ramowa została zawarta na lata 2021 – 2030, to pomimo planowanego uruchamiania przewozów przez Koleje Mazowieckie w latach 2022 – 2026 wymagane było zestawienie wpływu nowej usługi Strony do całości umowy ramowej. Bez względu jednak na przyjęty wariant analizy badania równowagi ekonomicznej (stałej wielkości spodziewanego zmniejszenia przychodów w kolejnych latach albo stałej wielkości procentowej spodziewanego spadku przychodów w odniesieniu do wielkości rekompensaty) należy stwierdzić, że żaden z nich nie uzasadniał twierdzenia zgodnie, z którym uruchomienie nowej usługi Kolei Mazowieckich mogłoby powodować zagrożenie równowagi ekonomicznej obowiązującej umowy ramowej.

Prezes UTK zwrócił również uwagę na wzajemne relacje pomiędzy umową ramową a każdorazową umową roczną oraz doprecyzowujący charakter tej drugiej w zakresie dotyczącym projektu rozkładu jazdy pociągów.

W § 4 pkt 6 lit. a-c umowy ramowej zatytułowanym *Zasady wykonywania Zadań* stwierdzono: ✂--✂.

W istocie dopiero w umowie rocznej na dany rok powinien zostać określony roczny rozkład jazdy pociągów, uwzględniający założenia umowy ramowej w odniesieniu do planowanych stacji początkowych i końcowych wykonywanych przewozów (załącznik nr 1 do umowy ramowej) oraz polityki postojów (załącznik nr 8 do umowy ramowej).

Przeprowadzona analiza potencjalnego wpływu uruchomienia nowej usługi przez Koleje Mazowieckie odnosiła się do pociągów, których uruchomienie zostało przewidziane w umowie rocznej na rok 2021. W analizie przyjęto również założenie utrzymania oferty służby publicznej na co najmniej dotychczasowym poziomie. Jednocześnie nie jest możliwe jednoznaczne stwierdzenie, czy w przyszłości strony umowy ramowej (a tym samym konkretnych umów rocznych) nie podejmą decyzji o modyfikacji (poszerzeniu albo ograniczeniu) oferty pasażerskiej. Podnieść bowiem należy, że w umowie ramowej zawarto regulacje umożliwiające dokonanie modyfikacji pierwotnie założonej pracy eksploatacyjnej/przewozowej.

Warto jednakże podkreślić, że dostarczone przez PKP Intercity informacje, a następnie ich analiza oraz ocena przeprowadzona przez Prezesa UTK nie pozwoliły przyjąć, że w następstwie uruchomienia nowej usługi przez Koleje Mazowieckie zagrożona zostanie umowa ramowa. Prezes UTK ocenił, że w wyniku uruchomienia nowego połączenia przez Stronę nie wystąpi istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które PKP Intercity świadczy w ramach umowy ramowej lub na koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę ramową.

W toku realizowanego postępowania Prezes UTK odniósł się również do innych aspektów planowanej nowej usługi Kolei Mazowieckich.

Prezes UTK wydał w przeszłości, na rzecz Kolei Mazowieckich, dwie decyzje dotyczące otwartego dostępu. Były to:

1. decyzja Prezesa UTK z 10 czerwca 2016 r. (znak: DRRK-WR.715.8.2016.ŁB) przyznająca 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.; oraz
2. decyzja Prezesa UTK z 10 grudnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2020.AKK) przyznająca Kolejom Mazowieckim otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia, realizowany w okresie od dnia nabycia przez wspomniane rozstrzygnięcie cechy ostateczności do 1 września 2024 r.

Wniosek Kolei Mazowieckich, który zainicjował wszczęcie przez Prezesa UTK niniejszego postępowania, miał na celu przyznanie Przewoźnikowi prawa do kontynuowania wyprawiania pociągów w relacji Warszawa Zachodnia – Ustka w okresie wakacyjnym po roku 2021. Warto w tym miejscu zwrócić uwagę na to, że kolejowe połączenie pasażerskie na trasie Warszawa Zachodnia – Ustka było realizowane w latach 2017 – 2021 (nie wliczając przerw w ruchu pociągów) i cieszyło się na tyle dużą popularnością wśród podróżnych, że Przewoźnik zdecydował się wystąpić w 2020 r. z wnioskiem o przyznanie otwartego dostępu na trasie Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna. W konsekwencji Koleje Mazowieckie planowały uruchamianie w sezonie wakacyjnym dwóch pociągów sezonowych łączących województwo mazowieckie z województwem pomorskim. Połączenie realizowane z Warszawy do Gdyni miało stanowić uzupełnienie usługi podstawowej Kolei Mazowieckich, jaką z założenia było połączenie relacji Warszawa – Ustka. Prezes UTK, analizując niniejszy wniosek Przewoźnika, zwrócił również uwagę na potencjalne korzyści, z jakimi wiązać się może przyznanie otwartego dostępu Kolejom Mazowieckim dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Warszawa Zachodnia – Ustka i w relacji powrotnej w okresie wakacji szkolnych letnich. Planowane nowe połączenie Kolei Mazowieckich ma być uruchamiane wyłącznie w okresie wakacji szkolnych letnich i zapewniać możliwość bezpośredniego (bez konieczności przesiadki) przejazdu na trasie pomiędzy województwami: mazowieckimi, warmińsko-mazurskim oraz pomorskim. Zgromadzony materiał dowodowy w sprawie, w tym informacje dostarczone przez PKP Intercity, pozwalają dodatkowo stwierdzić, że obecnie funkcjonująca oferta przewozowa przewiduje ograniczone możliwości odbycia bezpośredniej podróży w okresie wakacyjnym pomiędzy województwem mazowieckim a województwem pomorskim. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Koleje Mazowieckie, dotyczącymi docelowej grupy podróżnych, Przewoźnik wskazał, że stanowić ją będą: *dzieci i młodzież szkolna wraz z opiekunami, studenci oraz podróżni udający się na wypoczynek urlopowy/wakacyjny nad morze*. Stosownie do informacji dostarczonych przez Przewoźnika, szacuje się uzyskanie następujących wartości w zakresie liczby podróżnych (przy 100% dostępności miejsc) dla 1 pary pociągów w latach wykonywania przewozów:

- w roku 2022 - ~~XXXX~~;
- w roku 2023 - ~~XXXX~~;
- w roku 2024 - ~~XXXX~~;
- w roku 2025 - ~~XXXX~~;
- w roku 2026 - ~~XXXX~~.

Jednocześnie spodziewane jest wystąpienie następujących wyników w zakresie zajętości miejsc w pociągach wyprawianych przez Koleje Mazowieckie:

- w roku 2022 - ~~XXXX~~;
- w roku 2023 - ~~XXXX~~;
- w roku 2024 - ~~XXXX~~;
- w roku 2025 - ~~XXXX~~;
- w roku 2026 - ~~XXXX~~.



W zakresie planowanej oferty taryfowej Przewoźnik poinformował, że: ✂--✂

W związku z zadaniami Prezesa UTK realizowanymi w obszarze transportu kolejowego w przeszłości wpływały do Urzędu sygnały dotyczące bardzo dużego zainteresowania podróźnymi usługą Kolei Mazowieckich i jednoczesnego ograniczenia możliwości nabycia biletu czy znalezienia wolnej przestrzeni w pociągu (problem zatłoczenia). Tym samym stwierdzić należy, że zapewnienie podróźnym zarówno możliwości uruchamiania przez Koleje Mazowieckie usługi na trasie Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna oraz Warszawa Zachodnia – Ustka leży w interesie potencjalnych pasażerów.

Planowaną usługę Kolei Mazowieckich należy również rozpatrywać pod względem postojów handlowych, na których przewidziano zatrzymanie pociągów Przewoźnika i ich potencjału. Zgodnie z danymi ujętymi w opracowaniu Urzędu pt. „Wymiana pasażerska na stacjach w Polsce w 2019 r.” przedstawiającymi szczegółowe dane analityczne (pierwotnie dostępnym na stronie internetowej Urzędu: <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analazy/analazy-i-monitoring/analazy-i-opracowania/16709>, a obecnie, w związku z reorganizacją ww. strony, dostępnym pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/16623.Wymiana-pasazerska-w-2019-r.html>), postoje handlowe przewidziane w usłudze Kolei Mazowieckich charakteryzowały się (w momencie agregacji danych) następującymi wynikami w zakresie dobowej wymiany pasażerskiej (liczba osób):

- Warszawa Zachodnia - 37 600;
- Warszawa Centralna - 45 100;
- Warszawa Wschodnia - 42 600;
- Legionowo - 6 500;
- Nowy Dwór Mazowiecki - 4 000 - 5 000;
- Nasielsk - 3 000 - 4 000;
- Ciechanów - 3 400;
- Mława Miasto - 200 - 299;
- Działdowo - 2 100;
- Ława Główna - 3 700;
- Prabuty - 300 - 499;
- Malbork - 5 100;
- Tczew - 8 600;
- Gdańsk Główny - 22 900;
- Gdańsk Wrzeszcz - 24 100;
- Gdańsk Oliwa - 11 500;
- Sopot - 17 400;
- Gdynia Główna - 30 300;
- Wejherowo - 14 700;
- Łębork - 6 500;
- Słupsk - 4 200;
- Ustka - 200 -299.

Uwagę zwraca to, że największymi generatorami ruchu są ośrodki miejskie takie jak Warszawa, Gdańsk, Gdynia oraz Sopot. Pozostałe stacje zlokalizowane na terenie województw: mazowieckiego, warmińsko-mazurskiego oraz pomorskiego (za wyjątkiem Wejherowa) charakteryzują się stosunkowo niskimi wynikami w zakresie dobowej wymiany pasażerskiej. Dodać należy również, że gros połączeń kolejowych realizowanych na obszarze ww. województw to te wykonywane w obrębie aglomeracji czy regionu. Tym samym, nawet pomimo wysokiego wyniku odnotowywanego na największych stacjach pod względem dobowej wymiany pasażerskiej, ruch dalekobieżny ma w tym zakresie raczej niewielki udział. Połączenie Kolei Mazowieckich może dodatkowo korzystnie wpłynąć na odnotowywane w kolejnych latach wyniki pod względem liczby osób korzystających z transportu kolejowego oraz przyczynić się do zwiększenia udziału połączeń dalekobieżnych w ogólnej strukturze pasażerskiego transportu kolejowego. Odnośnie do planowanych postojów handlowych, pozytywnie należy ocenić uwzględnienie przez Przewoźnika, w ramach planowanych postojów

handlowych, także mniejszych stacji, takich jak: Ciechanów, Mława Miasto, Działdowo czy Prabuty. Powyższe powinno odnieść korzystny efekt w zakresie zapewnienia dostępności komunikacyjnej mieszkańcom tych miejscowości i umożliwić dodatkowe opcje podróży zarówno w kierunku Warszawy, jak również aglomeracji Trójmiejskiej i Ustki. Wprowadzenie postojów handlowych nie tylko na kluczowych stacjach pasażerskich (pod względem dobowej wymiany pasażerskiej) zapewni ich mieszkańcom równomierny dostęp do wprowadzanej usługi. Warto zauważyć, że inne usługi kolejowego komercyjnego przewozu osób na odcinku np. Warszawa – Gdynia zakładają znacznie mniejszą liczbę postojów handlowych, co sprawia że faktyczna ich dostępność jest mniejsza. Nowe połączenie Kolei Mazowieckich ma mieć charakter uzupełniający wobec obecnej oferty przewozowej na linii Warszawa Zachodnia – Słupsk – Warszawa Zachodnia oraz dodatkowo zapewniać możliwość bezpośredniego przejazdu również do Ustki bez konieczności przesiadania się do innego pociągu lub alternatywnego środka transportu. Usługa zakłada postój handlowy w Lęborku, z którego możliwe będzie skomunikowanie z innym turystycznym kurortem nadmorskim – Łebą.

W następstwie uruchomienia nowej usługi Przewoźnika zakłada się również dodatkowe wzbudzenie zainteresowania pasażerów transportem kolejowym. Oprócz trasy oferowanej przez Koleje Mazowieckie duże znaczenie może mieć także proponowana taryfa biletowa i standard taboru, którym ma być świadczona usługa Przewoźnika. Komfort, który ma być zapewniany przez Przewoźnika oraz projektowany czas przejazdu mogą stanowić dodatkowe argumenty, dla których potencjalni pasażerowie zamiast korzystać z transportu samochodowego czy autobusowego, zdecydują się na wybór kolei jako środka lokomocji.

Efektom uruchomienia usługi przez Przewoźnika może być również wprowadzenie pozytywnych zmian w ofercie pasażerskiej w ramach przewozów wykonywanych zarówno na podstawie obowiązujących kontraktów służby publicznej, jak i decyzji dotyczących otwartego dostępu. Zmiany mogą dotyczyć m.in. taryf biletowych, zapewnienia skomunikowań pomiędzy pociągami Kolei Mazowieckich realizujących przewozy np. na podstawie obowiązującej umowy o świadczenie usług publicznych lub usługami świadczonymi na terytorium województw: mazowieckiego, warmińsko-mazurskiego oraz pomorskiego przez innych przewoźników kolejowych.

Wprowadzenie nowej usługi Kolei Mazowieckich zwiększy liczbę połączeń komercyjnych o charakterze ekonomicznym, co będzie stanowiło alternatywę dla połączeń komercyjnych PKP Intercity, które charakteryzują się wyższymi cenami za przejazd na porównywalnym odcinku.

Prezes UTK również wziął pod uwagę, w ramach niniejszej sprawy, dane dotyczące organizacji przewozów kolejowych, które zostały opublikowane m.in. w opracowaniu Urzędu pt. „Kolej w województwach – i polityka transportowa” (publikacja pierwotnie dostępna pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/15443,Kolej-w-wojewodztwach-wykorzystanie-i-polityka-transportowa.html> a następnie udostępniona, w związku z reorganizacją ww. strony, pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/15443,Kolej-w-wojewodztwach-wykorzystanie-i-polityka-transportowa.html>).

Zgodnie z danymi posiadanymi przez Urząd w 2018 r. ogólna liczba odprawionych pasażerów (przez wszystkich przewoźników) w województwie mazowieckim wynosiła 98 milionów. Wynik ten pozwolił zająć województwu mazowieckiemu pierwsze miejsce w zakresie liczby obsłużonych podróżnych. Ponadto statystyczna liczba przejazdów na jednego mieszkańca regionu wyniosła 18,2 (wskaźnik wykorzystania). W stosunku do roku poprzedniego odnotowano spadek wskaźnika wykorzystania na poziomie minus 4,5%. Jednocześnie należy zauważyć, że w województwie mazowieckim znajdowało się 1715 km eksploatowanych linii normalnotorowych, zaś gęstość linii kolejowych na 100 km<sup>2</sup> wynosiła 4,8 km.

Analiza sytuacji rozwoju transportu kolejowego w zakresie województwa mazowieckiego pozwoliła przyjąć, że mimo dużego znaczenia województwa mazowieckiego w siatce połączeń PKP Intercity (stan na 2018 r.) udział przewozów dalekobieżnych jest jednym z niższych w kraju. Według ustaleń Urzędu blisko 87% wszystkich pasażerskich przewozów kolejowych stanowią te o charakterze regionalnym oraz aglomeracyjnym. Tym samym przewozy dalekobieżne to zaledwie 13% wszystkich przewozów.

Warto zwrócić uwagę na to, że do działań zmierzających do promocji i wzmocnienia roli kolei w województwie (lecz nie tylko) należy zaliczyć:

- zakup infokiosków oraz wyposażenie autobusów szynowych Kolei Mazowieckich w odbiorniki GPS w celu umożliwienia śledzenia pociągów w aplikacji „tropKM”;
- przystąpienie (w 2019 r.) do realizacji projektu promowania mobilności wśród młodzieży i młodych dorosłych na obszarach wiejskich poprzez lepszy dostęp do europejskich i krajowych sieci transportu pasażerskiego, współfinansowanego w ramach Programu Interreg Central Europe 2014–2020, zadaniem którego miała być współpraca z młodzieżą z obszarów wiejskich przy wdrażaniu nowatorskich usług opartych na preferencjach i potrzebach transportowych młodych ludzi;

- czynny udział we wszelkich analizach i projektach legislacyjnych (na szczeblu unijnym, rządowym i regionalnym) mających na celu poprawę funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, w tym w szczególności transportu kolejowego.

Odnosnie do danych dotyczących województwa warmińsko-mazurskiego, zgodnie z przywołanym powyżej opracowaniem Urzędu: *W 2018 r. statystyczny mieszkaniec województwa warmińsko-mazurskiego wykonał 3,4 podróży pociągiem. Łączna liczba pasażerów w województwie wyniosła 4,83 mln, co oznacza wzrost w stosunku do 2015 r. o ponad 300 tys. pasażerów (o 7%).* W zakresie udziału przewozów dalekobieżnych, według liczby pasażerów, w stosunku do całości transportu kolejowego w województwie warmińsko-mazurskim, to przewozy te stanowiły w 2018 r. 32% wszystkich przewozów pasażerskich. Specyfika przewozów w tym województwie prezentowała się w sposób następujący: *W województwie warmińsko-mazurskim przewozy w ruchu regionalnym opierały się głównie na relacjach obsługiwanych przez Przewozy Regionalne [obecnie POLREGIO sp. z o.o.]. W niewielkim stopniu w ramach województwa funkcjonowały połączenia stykowe Kolei Mazowieckich do Działdowa, a w okresie wakacyjnym do stacji Ilawa Główna. Pozostałe stacje były obsługiwane przez Przewozy Regionalne [obecnie POLREGIO sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „POLREGIO”]. Na 17 stacjach zatrzymywały się również pociągi PKP Intercity. Pomimo małego znaczenia dla liczby pasażerów działanie połączeń stykowych jest ważnym elementem funkcjonowania regionu m.in. pod względem ekonomicznym, gdyż część mieszkańców województwa przemieszcza się w celach zawodowych do innych województw, w szczególności do mazowieckiego i pomorskiego.*

Zgodnie ze wspomnianym powyżej opracowaniem Urzędu w przypadku województwa pomorskiego stwierdzić należy, że w 2018 r. ww. województwo odnotowało najwyższy w kraju wskaźnik wykorzystania kolei. Statystyczny mieszkaniec województwa pomorskiego odbył w 2018 r. 24,8 podróży pociągiem w ciągu roku. W 2018 r. w województwie pomorskim odprawiono ponad 57,5 mln pasażerów, co stanowiło wzrost o 14,4% podróży w stosunku do 2015 r. (wzrost o 7,2 mln). Poziom wskaźnika wykorzystania od 2015 r. wzrósł o 13,3%. W tym regionie zdecydowaną przewagę przewozów pasażerskich (ze względu na rodzaj i charakter) stanowiły usługi regionalne i aglomeracyjne – 93%. *W 2018 r. widoczny był wzrost udziału Przewozów Regionalnych [obecnie POLREGIO] w stosunku do poprzednich lat, co wiązało się m.in. z przekazaniem części relacji przez PKP SKM (np. z Trójmiasta do Słupska) oraz przejście pod koniec roku obsługi części połączeń Pomorskiej Kolei Metropolitalnej. Wg systemu e-SEPE blisko 69% pociągów pasażerskich PKP SKM kursowało między Gdańskiem Śródmieściem a Wejherowem, Gdynią Chylonią a Gdańskiem Śródmieściem oraz Gdynią Cisową Postojową a Gdańskiem Śródmieściem. Najczęściej wykorzystywanym przez PKP SKM taborem były elektryczne zespoły trakcyjne EN57, w tym wersje po modernizacji (42% pociągów), EN71 (23%) oraz spalinowe zespoły trakcyjne SA136 (20%). Wśród pociągów Przewozów Regionalnych należy wskazać relacje obsługujące mieszkańców Tczewa, Słupska, Władysławowa, Malborka, Lęborka czy Helu. Widoczny jest podział na dłuższe trasy Przewozów Regionalnych [obecnie POLREGIO] oraz komunikację między głównymi ośrodkami Trójmiasta prowadzoną przez PKP SKM w Trójmieście (opracowanie Urzędu „Kolej w województwach – i polityka transportowa” dostępne na wskazanej powyżej stronie internetowej Urzędu).*

W przywołanym wyżej opracowaniu Urzędu wskazano na to, że: *średni wskaźnik liczby podróży w Polsce w znaczącym stopniu różni się od średniej europejskiej. Podczas gdy długość linii kolejowych jest jedną z najwyższych w Europie, przeciętny mieszkaniec Polski korzystał w 2018 r. z kolei 8 razy przy średniej europejskiej, która wyniosła 20 podróży. Krajem europejskim o najwyższym wskaźniku wykorzystania jest Szwajcaria, gdzie na jednego mieszkańca przypada 69 podróży w ciągu roku. Dane wskazują, że kolej jest szczególnie wykorzystywana w krajach, w których uruchamianych jest duża liczba pociągów pasażerskich. Tak jest m.in. w przypadku Szwajcarii, Danii czy Wielkiej Brytanii. Średnia liczba uruchomionych pociągów na 1 km linii kolejowej wyniosła 44 pociągi (wg danych dostępnych za 2017 r.).* Dane dotyczące Polski pozwalały stwierdzić, że Rzeczpospolita Polska znajduje się poniżej średniej opisanej wyżej, z liczbą 23 pociągów na 1 km linii kolejowej. Działania polegające na uruchamianiu dodatkowych połączeń kolejowych mogą w praktyce spowodować wzrost w zakresie liczby podróży odbywanych średniorocznie przez Polaków (np. z powodu uatrakcyjnienia oferty przewozowej czy zwiększenia dostępności transportowej kolei). Z tego względu pozytywnie należy ocenić inicjatywy zmierzające do uruchamiania połączeń stanowiących rozwinięcie podstawowej oferty realizowanej przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Warto również podkreślić, że w przywołanym wyżej opracowaniu znalazło się zestawienie rekomendacji Prezesa UTK w zakresie rozwoju transportu kolejowego. Dobrymi praktykami, wskazanymi przez Prezesa UTK, były m.in.:

- planowanie i organizowanie transportu zbiorowego nie tylko w obrębie jednego województwa, ale także we współpracy z innymi samorządami; oraz
- propagowanie kolei w turystyce np. poprzez ofertę programów tematycznych, ukazywanie kolei jako części turystyki regionalnej poprzez promowanie atrakcyjnych miejsc, do których można dotrzeć koleją, wprowadzanie specjalnej oferty dla rodzin, grup w święta, weekendy itp.

Usługa Kolei Mazowieckich, pomimo oferowania przejazdów na zasadach komercyjnych, może faktycznie przyczynić się do realizacji wspomnianych dobrych praktyk lub nawet umożliwić w przyszłości zidentyfikowanie nowych rekomendowanych przez Prezesa UTK rozwiązań w obszarze transportu kolejowego. Nie można również wykluczyć

scenariusza, że w przyszłości połączenia oferowane przez Koleje Mazowieckie, na podstawie niniejszej decyzji, zostaną włączone np. do oferty organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Informacja o planowanej usłudze Kolei Mazowieckich, analizowanej w ramach niniejszego postępowania, została przekazana m.in. Marszałkom Województwa Mazowieckiego, Warmińsko-Mazurskiego, Pomorskiego, a także Zarządowi Transportu Miejskiego w Warszawie wraz z informacją o przysługującym prawie do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Pomimo otrzymania 18 stycznia 2021 r. przez ww. Marszałków oraz 21 stycznia 2021 r. przez Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie pisma Prezesa UTK z 15 stycznia 2021 r. (znak: DPP-WOPN 717 5 2020 5 PL) do sprawy nie wpłynęło stanowisko ani wnioski o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej od wskazanych organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Z tego względu należało przyjąć, że żaden ze wspomnianych powyżej organizatorów publicznego transportu zbiorowego nie zgłosił umotywowanych zastrzeżeń dotyczących planowanego wykonywania połączeń przez Koleje Mazowieckie na trasie Warszawa Zachodnia – Ustka i w relacji powrotnej na okres od 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 (przewozy wykonywane codziennie w okresie wakacji szkolnych letnich). Wspomniani wyżej organizatorzy publicznego transportu zbiorowego nie zidentyfikowali ryzyka zagrożenia równowagi ekonomicznej umów z zakresu publicznego transportu zbiorowego, których są stroną.

Podczas analizy potencjalnego wpływu usługi Kolei Mazowieckich na funkcjonowanie rynku kolejowego Prezes UTK wziął pod uwagę również informacje uzyskane od zarządcy infrastruktury kolejowej, tj. PKP PLK. Przewoźnik planuje świadczyć nową usługę przy wykorzystaniu infrastruktury kolejowej PKP PLK, co może mieć wpływ m.in. na możliwości trasowania pociągów innych przewoźników kolejowych, w szczególności oferujących usługi na podstawie kontraktów służby publicznej.

Prezes UTK w piśmie z 23 marca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2020.10.PL) wystąpił do PKP PLK o przedstawienie informacji w zakresie dotyczącym:

1. możliwości trasowania pociągów Kolei Mazowieckich, zgodnie z rozkładem jazdy zawartym w powiadomieniu, bez zmian w trasowaniu na wnioskowanej trasie pociągów PKP Intercity;
2. stopnia wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, przy zastosowaniu której Koleje Mazowieckie planują wykonywać nowe połączenie pasażerskie na trasie Warszawa Wschodnia – Ustka i w relacji powrotnej, a znajdującej się w zarządzie PKP PLK w okresie od 25 czerwca 2022 r. do 31 września 2026 r. (realizowanie nowej usługi codziennie w okresie wakacji szkolnych letnich);
3. spodziewanego wpływu wytrasowania pociągów Kolei Mazowieckich na możliwość trasowania pociągów PKP Intercity, w całym okresie planowanego wykonywania przewozów przez Przewoźnika, tj. w okresie od 25 czerwca 2022 r. do 31 września 2026 r. (realizowanie nowej usługi codziennie w okresie wakacji szkolnych letnich);
4. planów rozwoju infrastruktury, pod kątem tras objętych proponowanymi nowymi kolejowymi przewozami pasażerskimi Kolei Mazowieckich, w tym wskazania czasu realizacji takich planów.

W piśmie z 9 kwietnia 2021 r. (znak: IBR1.060.1.9.2021.j.3) PKP PLK poinformowała, że ze względu na prowadzone prace modernizacyjne stacji Warszawa Zachodnia i wynikłe z tego powodu ograniczenia przepustowości infrastruktury kolejowej, a także planowane prace na obu liniach średnicowych, uruchomienie usługi przez Koleje Mazowieckie bez zmian w trasowaniu pociągów PKP Intercity nie jest możliwe. Z tego względu PKP PLK zarekomendowała rozważenie możliwości skrócenia albo zmiany relacji z/do stacji Warszawa Wschodnia lub Warszawa Gdańska. Jednocześnie ww. zarządca infrastruktury kolejowej przedstawił informacje dotyczące wykorzystania zdolności przepustowej od stacji Warszawa Wschodnia do stacji Ustka. Szczególnie istotne są informacje na temat procentowego wykorzystania zdolności przepustowej na konkretnych odcinkach infrastruktury kolejowej wskazujące na możliwości wytrasowania dodatkowych pociągów, a także sygnalizujące ewentualne ograniczenia/brak zdolności przepustowej na danym odcinku. Procentowe wykorzystanie zdolności przepustowej dla odcinka:

- Warszawa Wschodnia – Warszawa Praga WPT M wynosi 23% dla toru nieparzystego i 27% dla toru parzystego;
- Warszawa Praga WPT M – Warszawa Praga R15 wynosi 49% dla toru nieparzystego i 39% dla toru parzystego;
- Warszawa Praga R15 – Warszawa Praga wynosi 31% dla toru nieparzystego i 27% dla toru parzystego;
- Warszawa Praga – Warszawa Praga WPT D wynosi 60% dla toru nieparzystego i 73% dla toru parzystego;
- Warszawa Praga WPT D – Warszawa Praga WPT C wynosi 72% dla toru nieparzystego i 73% dla toru parzystego;
- Warszawa Praga WPT C – Legionowo wynosi 22% dla toru nieparzystego i 66% dla toru parzystego;
- Legionowo – Chotomów wynosi 20% dla toru nieparzystego i 56% dla toru parzystego;

- Chotomów – Nowy Dwór Mazowiecki GT wynosi 27% dla toru nieparzystego i 57% dla toru parzystego;
- Nowy Dwór Mazowiecki GT – Nowy Dwór Mazowiecki wynosi 56% dla toru nieparzystego i 43% dla toru parzystego;
- Nowy Dwór Mazowiecki – Modlin wynosi 49% dla toru nieparzystego i 48% dla toru parzystego;
- Modlin – Nasielsk wynosi 50% dla toru nieparzystego i 46% dla toru parzystego;
- Nasielsk – Świercze wynosi 39% dla toru nieparzystego i 40% dla toru parzystego;
- Świercze – Gąsocin wynosi 40% dla toru nieparzystego i 33% dla toru parzystego;
- Gąsocin – Ciechanów wynosi 44% dla toru nieparzystego i 36% dla toru parzystego;
- Ciechanów – Konopki wynosi 33% dla toru nieparzystego i 31% dla toru parzystego;
- Konopki – Mława wynosi 36% dla toru nieparzystego i 29% dla toru parzystego;
- Mława – Iłowo wynosi 25% dla toru nieparzystego i parzystego;
- Iłowo – Działdowo wynosi 31% dla toru nieparzystego i 25% dla toru parzystego;
- Działdowo – Gralewo wynosi 23% dla toru nieparzystego i 21% dla toru parzystego;
- Gralewo – Rybno Pomorskie wynosi 23% dla toru nieparzystego i 21% dla toru parzystego;
- Rybno Pomorskie – Montowo wynosi 22% dla toru nieparzystego i parzystego;
- Montowo – Zajązkowo Lubawskie wynosi 21% dla toru nieparzystego i 20% dla toru parzystego;
- Zajązkowo Lubawskie – Rakowice wynosi 21% dla toru nieparzystego i 19% dla toru parzystego;
- Rakowice – Iława Główna wynosi 21% dla toru nieparzystego i 18% dla toru parzystego;
- Iława Główna – Redaki wynosi 22% dla toru nieparzystego i 28% dla toru parzystego;
- Redaki – Susz wynosi 21% dla toru nieparzystego i 25% dla toru parzystego;
- Susz – Prabuty wynosi 22% dla toru nieparzystego i 23% dla toru parzystego;
- Prabuty – Młeczewo wynosi 25% dla toru nieparzystego i 31% dla toru parzystego;
- Młeczewo – Malbork Gr. Tran. wynosi 30% dla toru nieparzystego i 33% dla toru parzystego;
- Malbork Gr. Tran. – Malbork wynosi 30% dla toru nieparzystego i 33% dla toru parzystego;
- Malbork – Szymankowo wynosi 31% dla toru nieparzystego i 37% dla toru parzystego;
- Szymankowo – Tczew PZS R11 wynosi 29% dla toru nieparzystego i 35% dla toru parzystego;
- Tczew PZS R11 – Tczew wynosi 30% dla toru nieparzystego i 27% dla toru parzystego;
- Tczew – Pszczółki wynosi 34% dla toru nieparzystego i 44% dla toru parzystego;
- Pszczółki – Pruszcz Gdański wynosi 33% dla toru nieparzystego i 79% dla toru parzystego;
- Pruszcz Gdański – Pruszcz Gdański PZS R73-75 wynosi 43% dla toru nieparzystego i 58% dla toru parzystego;
- Pruszcz Gdański PZS R73-75 – Gdańsk Południe wynosi 51% dla toru nieparzystego i 60% dla toru parzystego;
- Gdańsk Południe – Gdańsk Główny wynosi 55% dla toru nieparzystego i parzystego;
- Gdańsk Główny – Gdańsk Wrzeszcz wynosi 46% dla toru nieparzystego i 57% dla toru parzystego;
- Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Wrzeszcz Gr. Tran. Wynosi 65% dla toru nieparzystego i 83% dla toru parzystego;
- Gdańsk Wrzeszcz Gr. Tran. – Sopot Gr. Tran. Wynosi 64% dla toru nieparzystego i 83% dla toru parzystego;
- Sopot Gr. Trans. – Sopot wynosi 65% dla toru nieparzystego i 83% dla toru parzystego;
- Sopot – Gdynia Orłowo wynosi 47% dla toru nieparzystego i 69% dla toru parzystego;
- Gdynia Orłowo – Gdynia Główna wynosi 53% dla toru nieparzystego i 61% dla toru parzystego;
- Gdynia Główna – Gdynia Chylonia wynosi 32% dla toru nieparzystego i parzystego;
- Gdynia Chylonia – Rumia wynosi 38% dla toru nieparzystego i parzystego;

- Rumia – Reda wynosi 59% dla toru nieparzystego i 57% dla toru parzystego;
- Reda – Wejherowo Śmiechowo wynosi 72% dla toru nieparzystego i 84% dla toru parzystego;
- Wejherowo Śmiechowo – Wejherowo wynosi 72% dla toru nieparzystego i 84% dla toru parzystego;
- Wejherowo – Wejherowo Gościnnno wynosi 35% dla toru nieparzystego i parzystego;
- Wejherowo Gościnnno – Luźno wynosi 42% dla toru nieparzystego i parzystego;
- Luźno – Strzebielino Morskie wynosi 43% dla toru nieparzystego i parzystego;
- Strzebielino Morskie – Bożepole Wielkie wynosi 41% dla toru nieparzystego i parzystego;
- Bożepole Wielkie – Godętowo wynosi 49% dla toru nieparzystego i parzystego;
- Godętowo – Lębork wynosi 64% dla toru nieparzystego i parzystego;
- Lębork – Pogorzelice wynosi 41% dla toru nieparzystego i parzystego;
- Pogorzelice – Potęgowo wynosi 46% dla toru nieparzystego i parzystego;
- Potęgowo – Damnica wynosi 62% dla toru nieparzystego i parzystego;
- Damnica – Jezierzycze Słupskie wynosi 43% dla toru nieparzystego i parzystego;
- Jezierzycze Słupskie – Słupsk wynosi 42% dla toru nieparzystego i parzystego;
- Słupsk – Charnowo Słupskie wynosi 63% dla toru nieparzystego i parzystego;
- Charnowo Słupskie – Ustka wynosi 63% dla toru nieparzystego i parzystego.

Z powyższego zestawienia wynika, że uruchamianie przez Koleje Mazowieckie nowej usługi komercyjnego przewozu osób nie zakłada wykorzystania (za wyjątkiem odcinka Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna/Warszawa Wschodnia) fragmentów infrastruktury kolejowej posiadających istotnie ograniczoną zdolność przepustową. Co więcej, zgodnie z podanymi przez PKP PLK informacjami, na planowanej przez Przewoźnika trasie nie występują odcinki infrastruktury kolejowej nieposiadające zdolności przepustowej, tj. takie, gdzie wykorzystana została całkowita dostępna zdolność przepustowa.

PKP PLK poinformowała o szczegółach realizowanych prac inwestycyjnych, które mogą mieć wpływ na faktyczny sposób prowadzenia ruchu pociągów, w tym wykonywania planowanej nowej usługi Kolei Mazowieckich. Zgodnie z wyjaśnieniami PKP PLK obecnie realizowane są następujące projekty inwestycyjne:

1. „Poprawa przepustowości linii kolejowej E20 na odcinku Warszawa – Mińsk Mazowiecki - Etap I”;
2. „Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami – Etap III” (budowa bezkolizyjnego skrzyżowania w Legionowie w miejsce przejazdu kolejowo-drogowego);
3. „Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia” (w tym remont stacji Warszawa Zachodnia); oraz
4. „Poprawa przepustowości linii kolejowej nr E20 na odcinku Warszawa – Kutno – Etap I”.

Ponadto PKP PLK poinformowała, że na ukończeniu są prace inwestycyjne dotyczące linii kolejowej nr 405 Miastko – Ustka i w związku z tym nie ma przeciwwskazań dla prowadzenia ruchu pociągów i dokonywania niezbędnych czynności m.in. z zakresu czyszczenia taboru. Jak wskazała PKP PLK, w latach 2022-2023 zaplanowano również, pod warunkiem uzyskania niezbędnych zasobów finansowania, remont stacji w Słupsku, co może powodować konieczność wprowadzenia zmian w ruchu pociągów.

Z uzyskanych od PKP PLK informacji nie wynika, że nie jest możliwe uwzględnienie – ze względu na parametry przejazdu – w projektach rozkładu jazdy w latach 2022-2026 planowanej usługi Kolei Mazowieckich. PKP PLK zasygnalizowały, że przyjęcie bez jakichkolwiek zmiany założeń Kolei Mazowieckich co do sposobu realizacji połączenia, godzin odjazdu i godzin przyjazdu do określonej stacji wymuszałoby konieczność wdrożenia zmian w zakresie pociągów PKP Intercity. Prezes UTK wziął pod uwagę zgłoszone przez PKP PLK sygnały i w związku z tym zawarł w niniejszej decyzji stosowne klauzule dotyczące m.in. uzupełniającego charakteru usługi Kolei Mazowieckich wobec ofert służby publicznej. Jednocześnie należy stwierdzić, że zgromadzony w ramach postępowania materiał dowodowy, w tym informacje pochodzące od PKP PLK nie pozwoliły stwierdzić, że uruchomienie nowej usługi przez Koleje Mazowieckie mogłoby mieć krytyczny wpływ na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych.

Odnosnie do rodzaju i kierunku decyzji dotyczącej otwartego dostępu, jaka może zostać wydana w sytuacji przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej, przepis art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 stanowi, że: *w następstwie badania równowagi ekonomicznej przeprowadzonego zgodnie z art. 9 i 10 organ regulacyjny podejmuje*

decyzję, o której mowa w art. 11 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE i na podstawie której następuje przyznanie, zmiana, przyznanie warunkowe lub odmowa przyznania prawa dostępu do infrastruktury kolejowej.

Natomiast zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795: *W przypadku gdy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych byłaby zagrożona przez nowe kolejowe przewozy pasażerskie, organ regulacyjny:*

- a) *w stosownych przypadkach wskazuje ewentualne zmiany w nowych kolejowych przewozach pasażerskich, takie jak zmiana częstotliwości, tras, stacji pośrednich lub harmonogramu, które zapewniłyby spełnienie warunków przyznania prawa dostępu przewidzianego w art. 10 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE; lub*
- b) *może wydać zalecenia dla właściwych organów – w stosownych przypadkach w świetle korzyści netto dla klientów, o których to korzyściach mowa w art. 10 ust. 5 lit. a) niniejszego rozporządzenia – dotyczące innych zmian niezwiązanych z nową usługą przewozów pasażerskich, które zapewniłyby spełnienie warunków przyznania prawa dostępu.*

Zgodnie z art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie, w przypadku gdy w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w ust. 4, oceni, że proponowane połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, albo gdy żaden podmiot nie wystąpił o przeprowadzenie takiego badania.

Mając na względzie wynik analizy wniosku PKP Intercity oraz aspektów odnoszących się do wpływu usługi Przewoźnika na rynek (w tym korzyści dla podróżnych oraz wpływu na zagadnienia dotyczące przydzielania zdolności przepustowej), Prezes UTK stwierdził, że uruchomienie usługi przez Koleje Mazowieckie nie spowoduje zagrożenia równowagi ekonomicznej obowiązującej umowy ramowej. Tym samym Prezes UTK ustalił, że spełnione zostały przesłanki umożliwiające wydanie na rzecz Kolei Mazowieckich decyzji przyznającej otwarty dostęp do infrastruktury kolejowej zgodnie z wnioskiem Przewoźnika.

Zgodnie z treścią art. 29c ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym: *w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo o przyznaniu ograniczonego dostępu określa się w szczególności:*

- 1) *aplikanta, jego siedzibę i adres;*
- 2) *trasy, na których mają być realizowane przewozy;*
- 3) *okres, na jaki decyzja zostaje wydana;*
- 4) *warunki oraz zakres korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej.*

Przepis art. 29c ust. 7 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym obliguje Prezesa UTK do określenia w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, warunków oraz zakresu korzystania z 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.

Prezes UTK przyznał Kolejom Mazowieckim, zgodnie z wnioskiem Przewoźnika, prawo do wykonywania przewozów na wnioskowanej trasie w wymiarze 1 pary pociągów na dobę (połączenia realizowane codziennie w okresie wakacji szkolnych letnich), 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 zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności 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 przeprowadzenie badania 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 rozsądnie 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 na to, 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 siedem razy w tygodniu, a faktycznie realizuje usługę dwa razy w tygodniu). Złożenie takiego wniosku może skutkować reakcją ze strony podmiotów uprawnionych, np. w postaci złożenia wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, które niekoniecznie zostałyby złożone gdyby aplikant już na początku przedstawił swoje rzeczywiste intencje oraz realne możliwości prowadzenia działalności na danej trasie. Z tego względu, mając na uwadze realizowanie przez Koleje Mazowieckie przewozów zgodnie z wnioskiem, Prezes UTK zastrzegł do wyjątkowych sytuacji, niezależnych od Przewoźnika, możliwość wykonywania usługi w sposób odmienny.

Analiza przeprowadzona przez Prezesa UTK pozwoliła ustalić, że połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji powinny stanowić uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województw: mazowieckiego, warmińsko-mazurskiego oraz pomorskiego, organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego. W ocenie Prezesa UTK usługa Kolei Mazowieckich powinna przede wszystkim stanowić odpowiedź na potrzeby podróżnych, w szczególności w przedmiocie możliwości odbywania przejazdów wakacyjnych m.in. w stronę turystycznych kurortów nadmorskich. Z tego względu Prezes UTK określił w decyzji, że w przypadku prac modernizacyjnych lub 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 trasie Warszawa Zachodnia – Ustka i w relacji powrotnej.

Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszej relacji, na podstawie niniejszej decyzji, zostało zastrzeżone dla zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury. W ocenie Prezesa UTK, skoro Koleje Mazowieckie złożyły wniosek o przyznanie otwartego dostępu, na podstawie którego uruchamianie będą połączenia w relacji Warszawa Zachodnia – Ustka, to niecelowe byłoby działanie Przewoźnika polegające na wykonywaniu połączeń w krótszej relacji. Prezes UTK zauważa, że takie działanie mogłoby godzić nie tylko w prawidłowość przeprowadzonego postępowania przez organ regulacyjny oraz 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, Wejherowo, Łębork, Słupsk oraz Ustka.

Jednocześnie Prezes UTK stwierdził, że nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku, zawierającego uzasadnienie, od organizatora publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu p.t.z., realizującego zadania w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, 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;
- c) w przypadku wystąpienia zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

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

Zgodnie ze złożonym przez Koleje Mazowieckie wnioskiem przewozy realizowane na trasie Warszawa Zachodnia – Ustka i w relacji powrotnej, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy przy pomocy lokomotywy EU47 ciągnącej za sobą 6 wagonów, w tym 4 środkowe i 2 sterownicze o następujących parametrach:

- a) wagon sterowniczy BT typ ABpbdzf, zapewniający 85 miejsc, w tym 22 miejsca uchyłne, 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 uchyłne.



Dopuszcza się możliwość wykorzystywania również 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 obowiązaniem 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 – Ustka i w relacji powrotnej:

- a) w niepełnej relacji;
- b) w częstotliwości i terminie innymi niż wprost wynikającym z niniejszej decyzji;  
oraz o wystąpieniu okoliczności skutkujących:
- c) zaprzestaniem wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy;
- d) wprowadzeniem dodatkowych postojów.

W przypadku wystąpienia okoliczności, o których mowa w pkt. 11 lit. a – d, Przewoźnik obowiązany jest, w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia ich wystąpienia, przedstawić stanowisko w sprawie wraz z uzasadnieniem.

Powyższa klauzula ma na celu uzyskiwanie na bieżąco wiedzy na temat faktycznie realizowanych przez 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. 8 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 – Ustka i w relacji powrotnej na okres od 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2026 r.

Prezes UTK dokonuje okresowej kontroli działalności przewoźników kolejowych wykonujących przewozy w ramach otwartego dostępu w zakresie spełniania warunków korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej określonych w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (art. 29c ust. 10 ustawy o transporcie kolejowym).

Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej wygasa w przypadku likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana (art. 29c ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym).

W art. 29c ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym określono sytuacje, w jakich Prezes UTK uchyla decyzję o przyznaniu otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej w przypadku:

- 1) wystąpienia rażącego naruszenia warunków korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej 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.). Strona, wraz z Wnioskiem, przedstawiła dowód przelewu bankowego z 8 grudnia 2020 r. kwoty 10 złotych na rachunek Centrum Obsługi Podatnika Urzędu m.st. Warszawy.

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

## POUCZENIE

Stronie niezadowolonej z niniejszej decyzji przysługuje prawo zwrócenia się do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 30 dni od daty doręczenia decyzji (art. 127 § 3 k.p.a. w związku z art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym).

Jeżeli Strona nie chce skorzystać z prawa do zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, może wnieść do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie skargę na decyzję w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji stronie. Skargę wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK.

Wpis od skargi wynosi 200 zł i uiszczany jest gotówką do kasy sądu administracyjnego lub na rachunek bankowy tego sądu, zgodnie z art. 15 w związku z art. 127 § 3 w zw. z art. 129 § 2 k.p.a. w związku z art. 3 § 2 pkt 1 oraz art. 13 § 2, art. 52 § 1 i § 3, art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 2325, z późn. zm.), zwanej dalej: „p.p.s.a.”, w związku z § 2 ust. 1 pkt 2 i § 5 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 535). Stronie przysługuje możliwość ubiegania się o prawo pomocy, obejmujące zwolnienie strony od kosztów sądowych oraz bezpłatne ustanowienie profesjonalnego pełnomocnika, na zasadach określonych w art. 239 – art. 262 p.p.s.a.

Strona zadowolona z decyzji może złożyć oświadczenie o zrzeczeniu się uprawnienia do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy skutkujące prawomocnością decyzji.

Złożenie oświadczenia następuje na zasadach ogólnych przewidzianych dla wniesienia podania określonych w art. 63 § 1 k.p.a.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

### Załączniki:

1. Projekt rocznego rozkładu jazdy na okres od 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 (przewozy wykonywane codziennie w okresie wakacji szkolnych letnich) na trasie krajowej Warszawa Zachodnia – Ustka.
2. Projekt rocznego rozkładu jazdy na okres od 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 (przewozy wykonywane codziennie w okresie wakacji szkolnych letnich) na trasie krajowej Ustka – Warszawa Zachodnia.

**Załącznik nr 1**

<b>relacja Warszawa Zachodnia – Ustka</b>			
odległość km	stacja	godz. przyjazdu	godz. odjazdu
	Warszawa Zachodnia		07:00
3,082	Warszawa Centralna	07:05	07:10
4,254	Warszawa Wschodnia	07:16	07:17
20,057	Legionowo	07:32	07:33
14,76	Nowy Dwór Mazowiecki	07:44	07:45
20,203	Nasielsk	07:57	07:58
37,907	Ciechanów	08:15	08:16
29,698	Mława Miasto	08:29	08:30
20,468	Działdowo	08:41	08:42
60,75	Ława Główna	09:12	09:13
33,321	Prabuty	09:29	09:30
35,591	Malbork	09:48	09:49
18,361	Tczew	10:01	10:02
31,874	Gdańsk Główny	10:19	10:21
4,18	Gdańsk Wrzeszcz	10:25	10:26
3,828	Gdańsk Oliwa	10:29	10:30
3,653	Sopot	10:34	10:35
9,331	Gdynia Główna	10:43	10:45
23,003	Wejherowo	11:01	11:02
35,75	Lębork	11:28	11:29
51,428	Słupsk	11:57	12:05
17,105	Ustka	12:19	
<b>478,604</b>			

**Załącznik nr 2**

<b>relacja Ustka – Warszawa Zachodnia</b>			
odległość km	stacja	godz. przyjazdu	godz. odjazdu
	Ustka		13:35
17,105	Słupsk	13:50	13:59
51,428	Lębork	14:29	14:30
35,75	Wejherowo	15:03	15:04
23,003	Gdynia Główna	15:26	15:28
9,331	Sopot	15:35	15:36
3,653	Gdańsk Oliwa	15:41	15:42
3,828	Gdańsk Wrzeszcz	15:45	15:46
4,18	Gdańsk Główny	15:51	15:53
31,874	Tczew	16:08	16:09
18,361	Malbork	16:19	16:20
35,591	Prabuty	16:37	16:38
33,321	Łąwa Główna	16:55	16:56
60,75	Działdowo	17:27	17:28
20,468	Mława Miasto	17:38	17:39
29,698	Ciechanów	17:53	17:54
37,907	Nasielsk	18:11	18:12
20,203	Nowy Dwór Mazowiecki	18:23	18:24
14,76	Legionowo	18:32	18:33
20,057	Warszawa Wschodnia	18:45	18:47
4,254	Warszawa Centralna	18:53	18:56
3,082	Warszawa Zachodnia	19:00	
<b>478,604</b>			