



DZIENNIK URZĘDOWY

PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 9 listopada 2021 r.

Poz. 12

DECYZJA NR DPP-WOPN.718.3.2021.MP PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 25 października 2021 r.

w sprawie przyznania otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dla trasy międzynarodowej w relacji Warszawa Wschodnia – Wiedeń Hbf. – Warszawa Wschodnia,

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 RegioJet a. s. z siedzibą w Brnie, zwanej dalej „RegioJet”, „Przewoźnikiem” lub „Stroną”, z 10 czerwca 2021 r. (data doręczenia do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem”, za pośrednictwem platformy ePUAP 11 czerwca 2021 r.) w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Wiedeń Hbf. – Warszawa Wschodnia w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027 (przewozy wykonywane codziennie przez cały roczny rozkład jazdy jedną parą pociągów), uzupełnionego pismem z 30 lipca 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 30 lipca 2021 r.),

PRZYZNAJĘ

RegioJet otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dla trasy międzynarodowej w relacji Warszawa Wschodnia – Wiedeń Hbf. – Warszawa Wschodnia,

realizowany liniami kolejowymi nr 1, 2, 4, 139, 140, 151, 158, 169 na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027 (przewozy wykonywane codziennie przez cały roczny rozkład jazdy jedną parą pociągów), z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie RegioJet uruchomi codziennie 1 parę pociągów 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.
3. Połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji stanowią uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województw: świętokrzyskiego, śląskiego, łódzkiego oraz mazowieckiego 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 Wschodnia – Wiedeń Hbf. – Warszawa Wschodnia.

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 Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Zawiercie, Sosnowiec Główny, Katowice, Tychy oraz Rybnik.

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 Wschodnia – Wiedeń Hbf. – Warszawa Wschodnia, w zakresie odcinka na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy przy pomocy lokomotywy Siemens Vectron lub Bombardier Traxx oraz 6 - 10 wagonów pasażerskich z miejscami do siedzenia.
- Dopuszcza się możliwość wykorzystywania również innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli RegioJet zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów. Przewoźnik jest zobowiązany do wykorzystywania wyłącznie taboru spełniającego warunki techniczne, środowiskowe i eksploatacyjne określone przez zarządcę infrastruktury dla poszczególnych linii kolejowych.
9. Dopuszcza się korzystanie z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
10. Dopuszcza się uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji, w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy zawartym w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
11. Przewoźnik obowiązany jest poinformować Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Warszawa Wschodnia – Wiedeń Hbf. – Warszawa Wschodnia:
- 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 w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia ich wystąpienia, obowiązany jest przedstawić Prezesowi UTK stanowisko w sprawie wraz z uzasadnieniem.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Należy stwierdzić, że 11 czerwca 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek RegioJet z 10 czerwca 2021 r. w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Wiedeń Hbf. – Warszawa Wschodnia na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026

oraz 2026/2027 (przewozy wykonywane codziennie przez cały roczny rozkład jazdy), zwany dalej również „Wnioskiem”.

Następnie 23 czerwca 2021 r. za pośrednictwem poczty elektronicznej do Urzędu wpłynęło pismo z 23 czerwca 2021 r. (znak: UPDI-2157/21/UM) od czeskiego organu regulacyjnego tj. *Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře*, w którym Prezes UTK został poinformowany o wpływie do ww. organu wniosku RegioJet o przyznanie otwartego dostępu na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Wiedeń Hbf. – Warszawa Wschodnia.

Z kolei 6 lipca 2021 r. do Urzędu wpłynęła wiadomość elektroniczna od austriackiego organu regulacyjnego, tj. *Schiene-Control GmbH*, w której Prezes UTK został poinformowany o wpływie do ww. organu wniosku RegioJet o przyznanie otwartego dostępu na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Wiedeń Hbf. – Warszawa Wschodnia.

Pismem z 20 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.3.2021.2.JK) Prezes UTK wezwał RegioJet do uzupełnienia m.in. następujących braków formalnych:

1. złożenia Wniosku w formie elektronicznej, przewidzianej dla tej czynności zgodnie z treścią art. 4 ust. 5 rozporządzenia 2018/1795 oraz podpisanego zgodnie z zasadami reprezentacji Strony lub przez umocowanego w sprawie pełnomocnika;
2. do wyjaśnienia różnic wynikających z Wniosku, który wpłynął do Urzędu w porównaniu do powiadomień Strony o zamiarze rozpoczęcia nowych międzynarodowych przewozów pasażerskich złożonych do organów regulacyjnych właściwych dla trasy proponowanej nowej usługi.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 20 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.3.2021.2.JK), 30 lipca 2021 r. wpłynęło za pośrednictwem platformy ePUAP pismo RegioJet z 30 lipca 2021 r., w którym Przewoźnik złożył wyjaśnienia w zakresie wskazanym w ww. wezwaniu Prezesa UTK oraz uzupełnił braki formalne, do których został wezwany.

Pismem z 4 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.3.2021.3.JK) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wszczęciu 11 czerwca 2021 r., na jego wniosek, postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Wiedeń Hbf. – Warszawa Wschodnia na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027.

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

1. Regulaminu Sieci 2021/2022 PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „PKP PLK”, wraz z załącznikami:
 - nr 1, zatytułowanym: *Wykaz linii kolejowych udostępnianych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*;
 - nr 2.6, zatytułowanym: *Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych*;
 - nr 2.7, zatytułowanym: *Wykaz linii kolejowych, na których wprowadzone zostały ograniczenia ich użytkowania*;
 - nr 2.19, zatytułowanym: *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/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/16623,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/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/16653,Podsumowanie-2020-przewozy-pasazerskie-i-towarowe.html>;
4. opracowania Urzędu, zatytułowanego: *Kolej w województwach - wykorzystanie i polityka transportowa*, pobranego ze strony internetowej <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/15443,Kolej-w-wojewodztwach-wykorzystanie-i-polityka-transportowa.html>;
5. opracowania Urzędu, zatytułowanego: *Największe dworce kolejowe w Polsce*, pobranego ze strony internetowej <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/15681,Najwieksze-dworce-kolejowe-w-Polsce.html>.

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 5 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.3.2021.4.JK) Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione o otrzymaniu powiadomienia RegioJet w sprawie uruchamiania nowych kolejowych przewozów pasażerskich na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Wiedeń Hbf. – Warszawa Wschodnia oraz poinformował o przysługującym prawie zgłoszenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w terminie i na zasadach określonych w przepisach rozporządzenia 2018/1795.

Pismem z 5 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.3.2021.5.JK) Prezes UTK zawiadomił organy regulacyjne Republiki Czeskiej i Austrii o otrzymaniu powiadomienia RegioJet w sprawie uruchamiania nowych kolejowych przewozów pasażerskich na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Wiedeń Hbf. – Warszawa Wschodnia.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 5 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.3.2021.4.JK), 9 września 2021 r. wpłynęło za pośrednictwem platformy ePUAP pismo „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „PKP Intercity” z 9 września 2021 r. (znak: BBPR1k-070-031/2021), w którym ww. przewoźnik poinformował Prezesa UTK, iż nie będzie składał do postępowania wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

9 września 2021 r., wpłynęło za pośrednictwem platformy ePUAP pełnomocnictwo dla Pana ~~XXXXXXXXXX~~¹, Dyrektora Biura Rozkładu Jazdy i Produktów do reprezentowania PKP Intercity we wszystkich postępowaniach administracyjnych prowadzonych przez Prezesa UTK.

Następnie 10 września 2021 r. wpłynął za pośrednictwem platformy ePUAP dowód uiszczenia opłaty skarbowej od złożonego dokumentu pełnomocnictwa w związku z pismem PKP Intercity z 9 września 2021 r. (znak: BBPR1k-070-031/2021).

Pismem z 29 września 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.3.2021.9.AJ) Prezes UTK zawiadomił PKP PLK, że w terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 nie został złożony żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 4 października 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.3.2021.10.MP) Prezes UTK zawiadomił RegioJet, że w terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 nie został złożony żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. W tym samym piśmie Przewoźnik został poinformowany również, że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi również, oprócz dokumentów wskazanych w uprzednich pismach Prezesa UTK skierowanych do RegioJet, następujące dokumenty:

- wiadomość elektroniczna *Schiene-Control GmbH* z 16 czerwca 2021 r. informująca o wpływie do ww. organu regulacyjnego Republiki Austrii wniosku RegioJet o przyznanie otwartego dostępu na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Wiedeń Hbf. – Warszawa Wschodnia;
- pismo *Úřad pro přístup k dopravní infrastrukture* z 23 czerwca 2021 r. (znak: UPDI-2157/21/UM), informujące o wpływie do ww. organu regulacyjnego Republiki Czeskiej wniosku RegioJet o przyznanie otwartego dostępu na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Wiedeń Hbf. – Warszawa Wschodnia;
- pismo Prezesa UTK z 5 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.3.2021.5.JK) do organów regulacyjnych Republiki Czeskiej i Austrii informujące o wpływie Wniosku RegioJet (w polskiej i angielskiej wersji językowej);
- pismo Prezesa UTK z 5 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.3.2021.4.JK) do podmiotów uprawnionych, tj. Ministra Infrastruktury, PKP Intercity, Marszałka Województwa Łódzkiego, Marszałka Województwa Mazowieckiego, Marszałka Województwa Śląskiego, Prezydent m. st. Warszawy w imieniu i na rzecz którego zadania realizuje Zarząd Transportu Miejskiego, POLREGIO sp. z o.o., Szybkiej Kolei Miejskiej sp. z o.o., „Kolei Mazowieckich – KM” sp. z o.o., Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej sp. z o.o., Kolei Śląskich sp. z o.o. oraz PKP PLK, informujące o możliwości złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z wpływem Wniosku RegioJet;
- pismo *Úřad pro přístup k dopravní infrastrukture* z 11 sierpnia 2021 r. (znak: UPDI-2682/21/UM), informujące o braku wpływu wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej do czeskiego organu regulacyjnego, w związku z wpływem wniosku RegioJet o przyznanie otwartego dostępu na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Wiedeń Hbf. – Warszawa Wschodnia;
- pismo PKP Intercity z 9 września 2021 r. (znak: BBPR1k-070-031/2021), w którym ww. przewoźnik poinformował, iż nie będzie składał do postępowania wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej;
- pismo PKP Intercity z 10 września 2021 r., przekazane za pośrednictwem platformy ePUAP, do którego ww. przewoźnik załączył dowód uiszczenia opłaty z tytułu ustanowienia pełnomocnika w sprawie;

¹ Oznaczenie ~~XXXXXXXXXX~~ pokazuje usuniętą treść stanowiącą dane osobowe niepodlegające ujawnieniu.

- pismo Prezesa UTK z 29 września 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.3.2021.9.AJ) do zarządcy infrastruktury tj. PKP PLK informujące o braku wpływu wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 6 października 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.3.2021.11.MP) Prezes UTK poinformował o włączeniu w poczet materiału dowodowego niniejszej sprawy:

1. decyzji Prezesa UTK z 30 listopada 2017 r. (znak: DBK-WSZM.401.32.2016.17.MP) wydającej certyfikat bezpieczeństwa cz. B nr PL1220170019 wraz z załącznikiem w postaci certyfikatu bezpieczeństwa cz. B nr PL1220170019;
2. decyzji Prezesa UTK z 14 sierpnia 2020 r. (znak: DMB-WMIC.401.18.2020.AKa) zmieniającej decyzję Prezesa UTK z 30 listopada 2017 r. (znak: DBK-WSZM. 401.32.2016.17.MP) oraz certyfikat bezpieczeństwa cz. B stanowiący załącznik do tej decyzji na numer PL1220200033.

W tym samym piśmie Prezes UTK zawiadomił RegioJet o zakończeniu etapu zbierania materiału dowodowego w sprawie oraz możliwości zapoznania się z aktami sprawy i wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań w terminie 3 dni od dnia otrzymania zawiadomienia.

Strona nie skorzystała z przysługujących jej uprawnień, wynikających z art. 10 § 1 k.p.a.

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. 13ab 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, 11 czerwca 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął Wniosek RegioJet z 10 czerwca 2021 r. w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Wiedeń Hbf. – Warszawa Wschodnia w terminie od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r. tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027 (przewozy wykonywane codziennie jedną parą pociągów przez cały roczny rozkład jazdy). Wniosek, o którym mowa powyżej, został uzupełniony przez Przewoźnika 30 lipca 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 30 lipca 2021 r.).

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

Na podstawie Wniosku złożonego przez Przewoźnika oraz zgromadzonego w niniejszej sprawie materiału dowodowego, Prezes UTK ustalił, że RegioJet jest przewoźnikiem kolejowym, posiadającym licencję nr L/2009/1521, na wykonywanie przewozów kolejowych osób, wydaną 30 kwietnia 2009 r. przez Drážní úřad, certyfikat bezpieczeństwa cz. A nr CZ1120190021, wydany 3 października 2019 r. przez Drážní úřad (ważny od 8 października 2019 r. do 7 października 2024 r.), potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej oraz certyfikat cz. B nr PL1220170019 wydany decyzją Prezesa UTK z 30 listopada 2017 r. (znak: DBK-WSZM.401.32.2016.17.MP), zmieniony decyzją Prezesa UTK z 14 sierpnia 2020 r. (znak: DMB - WMIC.401.18.2020.AKa), którą to nadano mu nr PL1220200033 (ważny od 14 sierpnia 2020 r. do 30 listopada 2022 r.), potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci.

Stosownie do art. 29c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym: *regularny przewóz kolejowy osób niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej jest wykonywany 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 RegioJet, w związku z posiadaniem licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób oraz certyfikatów bezpieczeństwa w części A i B, spełnia wymagania ustawy o transporcie kolejowym pozwalające uznać Stronę za przewoźnika kolejowego. RegioJet przysługuje zatem uprawnienie do złożenia wniosku dotyczącego przyznania otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Wniosek RegioJet został podpisany ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez pełnomocnika ustanowionego przez Stronę w niniejszej sprawie.

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 stanowią: *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 które 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 5 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.3.2021.4.JK) 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 oraz Marszałków Województwa Świętokrzyskiego, Śląskiego, Łódzkiego oraz Mazowieckiego za pośrednictwem platformy ePUAP. Natomiast ww. pismo w przypadku Prezydenta m. st. Warszawy w imieniu i na rzecz którego zadania realizuje Zarząd Transportu Miejskiego oraz przewoźników kolejowych w postaci: POLREGIO sp. z o.o., PKP Intercity, Szybkiej Kolei Miejskiej sp. z o.o., „Kolei Mazowieckich – KM” sp. z o.o., Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej sp. z o.o., Kolei Śląskich sp. z o.o., a także zarządcy infrastruktury PKP PLK, zostało przesłane za pośrednictwem operatora pocztowego.

Ponadto 9 sierpnia 2021 r. Prezes UTK opublikował informację o wpływie Wniosku RegioJet na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/kabotaz/powiadomienia/17704,Powiadomienie-RegioJet-a-s-o-planowanych-nowych-miedzynarodowych-uslugach-pasaze.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), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34/UE”: *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;*
- c) zarządca infrastruktury;*
- d) 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: RegioJet) 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 5 sierpnia 2021 r. (znak: DPP- WOPN.718.3.2021.4.JK).

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 osiągającego 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 zostało złożone pismo PKP Intercity z 9 września 2021 r.. (znak: BBPR1k-070-031/2021), w którym ww. podmiot przedstawił swoje stanowisko.

Pismo PKP Intercity z 9 września 2021 r.. (znak: BBPR1k-070-031/2021)

W piśmie z 9 września 2021 r.. (znak: BBPR1k-070-031/2021) PKP Intercity oświadczyła, że nie będzie składała wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z uwagi na przewidywany znikomy wpływ nowych połączeń na umowę o świadczenie usług publicznych, zawartą pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury a PKP Intercity.

W związku z powyższym należy uznać, że w ramach niniejszego postępowania nie wpłynął żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Wobec tego, w świetle art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK obowiązany był wydać decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Warszawa Wschodnia – Wiedeń Hbf. – Warszawa Wschodnia w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027 (przewozy wykonywane codziennie przez cały roczny rozkład jazdy jedną parą pociągów),

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 obliuguje 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 RegioJet, zgodnie z Wnioskiem Przewoźnika, prawo do wykonywania przewozów na wnioskowanej trasie w wymiarze jednej pary pociągów codziennie przez cały roczny rozkład jazdy, zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.

Zgodnie z żądaniem RegioJet Prezes UTK ustalił, że Przewoźnik będzie uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji.

Analiza przeprowadzona przez Prezesa UTK pozwoliła ustalić, że połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji powinny stanowić uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województw: świętokrzyskiego, śląskiego, łódzkiego oraz mazowieckiego organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego. W ocenie Prezesa UTK usługa RegioJet powinna przede wszystkim stanowić odpowiedź na potrzeby podróżnych, w szczególności w przedmiocie możliwości odbywania przejazdów wakacyjnych lub służbowych do Czech i Austrii. Z uwagi na uzupełniający charakter połączeń komercyjnych w stosunku do połączeń służby publicznej, 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 Wschodnia – Wiedeń Hbf. – Warszawa Wschodnia.

Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszej relacji, na podstawie niniejszej decyzji, zostało zastrzeżone dla zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury. W ocenie Prezesa UTK, skoro RegioJet złożyła Wniosek o przyznanie otwartego dostępu, na podstawie którego uruchamiane będą połączenia w relacji Warszawa Wschodnia – Wiedeń Hbf. – Warszawa Wschodnia, 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 RegioJet, ustalił, że dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Zawiercie, Sosnowiec Główny, Katowice, Tychy oraz Rybnik.

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) wystąpienia zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

Uruchamianie usługi RegioJet 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 uwzględnić w procesie alokacji zdolności przepustowej charakter realizowanej usługi Przewoźnika.

Zgodnie ze złożonym przez RegioJet Wnioskiem przewozy realizowane na trasie Warszawa Wschodnia – Wiedeń Hbf. – Warszawa Wschodnia, w zakresie odcinka na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przy pomocy lokomotywy Siemens Vectron lub Bombardier Traxx oraz 6-10 wagonów pasażerskich z miejscami do siedzenia.

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

Prezes UTK zastrzegł w decyzji, że dopuszczalne jest korzystanie przez Przewoźnika z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż 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 RegioJet. 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 Wschodnia – Wiedeń Hbf. – Warszawa Wschodnia:

- 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 powyżej w 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 RegioJet 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 RegioJet Wniosek Prezes UTK przyznał Przewoźnikowi prawo otwartego dostępu na trasie Warszawa Wschodnia – Wiedeń Hbf. – Warszawa Wschodnia na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 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 uiszczenia opłaty skarbowej z 14 maja 2021 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 związku 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 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027 (przewozy wykonywane codziennie przez cały roczny rozkład jazdy jedną parą pociągów) na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Wiedeń Hbf.
2. Projekt rocznego rozkładu jazdy na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027 (przewozy wykonywane codziennie przez cały roczny rozkład jazdy jedną parą pociągów) na trasie międzynarodowej Wiedeń Hbf. – Warszawa Wschodnia.

Załącznik nr 1 do decyzji DPP-WOPN.718.3.2021.MP

km Σ	km	stacja	przyjazd	odjazd
0		Warszawa Wschodnia		10:00
4	4	Warszawa Centralna	10:06	10:10
7	3	Warszawa Zachodnia	10:14	10:16
258	251	Zawiercie	12:06	12:07
293	35	Sosnowiec Główny	12:35	12:37
302	9	Katowice	12:45	12:48
319	17	Tychy	13:02	13:03
354	35	Rybnik	13:36	13:38
396	42	Ostrava hl.n.	14:20	14:23
401	5	Ostrava-Svinov	14:29	14:31
451	50	Hranice na Moravě	14:55	14:56
480	29	Přerov	15:13	15:14
508	28	Otrokovice	15:31	15:32
526	18	Staré Město u Uherského Hradiště	15:45	15:46
560	34	Hodonín	16:01	16:02
580	20	Břeclav	16:14	16:16
670	90	Wien Hbf.	17:16	

Załącznik nr 2 do decyzji DPP-WOPN.718.3.2021.MP

km Σ	[km]	stacja	przyjazd	odjazd
0		Wien Hbf.		10:40
90	90	Břeclav	11:40	11:42
110	20	Hodonín	11:54	11:55
144	34	Staré Město u Uherského Hradiště	12:10	12:11
162	18	Otrokovice	12:24	12:25
190	28	Přerov	12:42	12:43
219	29	Hranice na Moravě	13:00	13:01
269	50	Ostrava-Svinov	13:25	13:27
274	5	Ostrava hl.n.	13:33	13:36
316	42	Rybník	14:18	14:20
351	35	Tychy	14:53	14:54
368	17	Katowice	15:08	15:11
377	9	Sosnowiec Główny	15:19	15:20
412	35	Zawiercie	15:48	15:49
663	251	Warszawa Zachodnia	17:39	17:41
666	3	Warszawa Centralna	17:45	17:49
670	4	Warszawa Wschodnia	17:55	