



DZIENNIK URZĘDOWY

PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 6 maja 2022 r.

Poz. 7

DECYZJA NR DPP-WOPN.717.3.2021.JK PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 28 kwietnia 2022 r.

w sprawie przyznania Kolejom Dolnośląskim otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Wrocław Główny – Świnoujście i w relacji powrotnej

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 2021 r. poz. 1984), 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 w związku z 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 Dolnośląskie S.A. z siedzibą w Legnicy, zwanej dalej „Kolejami Dolnośląskimi”, „Przewoźnikiem” lub „Stroną”, z 26 maja 2021 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem”: 4 czerwca 2021 r.), uzupełnionego pismem z 3 sierpnia 2021 r. (data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem platformy ePUAP: 3 sierpnia 2021 r.), pismem z 17 sierpnia 2021 r. (data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem platformy ePUAP: 19 sierpnia 2021 r.), pismem z 20 sierpnia 2021 r. (data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem platformy ePUAP: 23 sierpnia 2021 r.), pismem z 23 sierpnia 2021 r. (data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem poczty elektronicznej: 24 sierpnia 2021 r.), pismem z 23 sierpnia 2021 r. (data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem platformy ePUAP: 25 sierpnia 2021 r.), pismem z 8 listopada 2021 r. (data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem platformy ePUAP: 9 listopada 2021 r.) oraz pismem z 16 lutego 2022 r. (data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem platformy ePUAP: 17 lutego 2022 r.) w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Wrocław Główny – Świnoujście i w relacji powrotnej, w okresie od 25 czerwca 2022 r. do 30 sierpnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 (przewozy w relacji Wrocław Główny – Świnoujście realizowane w soboty w czasie letnich wakacji szkolnych oprócz 16 sierpnia 2025 r. oraz dodatkowo: 15 sierpnia 2023 r., 15 sierpnia 2024 r., 15 sierpnia 2025 r., przewozy w relacji Świnoujście – Wrocław Główny realizowane w niedziele w czasie letnich wakacji szkolnych oprócz 14 sierpnia 2022 r. oraz dodatkowo: 15 sierpnia 2022 r., 15 sierpnia 2023 r., 15 sierpnia 2024 r.),

przyznaję

Kolejom Dolnośląskim otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Wrocław Główny – Świnoujście i w relacji powrotnej,

realizowany liniami kolejowymi nr 273, 275, 289, 401 i 428 na okres od 25 czerwca 2022 r. do 30 sierpnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie Koleje Dolnośląskie uruchomią:

a) w relacji Wrocław Główny – Świnoujście:

1 pociąg na dobę w soboty w czasie letnich wakacji szkolnych oprócz 16 sierpnia 2025 r. oraz dodatkowo: 15 sierpnia 2023 r., 15 sierpnia 2024 r., 15 sierpnia 2025 r.;

b) w relacji Świnoujście – Wrocław Główny:

1 pociąg na dobę w niedziele w czasie letnich wakacji szkolnych oprócz 14 sierpnia 2022 r. oraz dodatkowo: 15 sierpnia 2022 r., 15 sierpnia 2023 r., 15 sierpnia 2024 r.,

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: dolnośląskiego, lubuskiego oraz zachodniopomorskiego 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 Wrocław Główny – Świnoujście 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: Wrocław Główny, Legnica, Lubin, Głogów, Zielona Góra Główna, Szczecin Dąbie, Parłówko, Międzyzdroje oraz Świnoujście.

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, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o publicznym transporcie zbiorowym”, 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 Wrocław Główny – Świnoujście i w relacji powrotnej, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy przy pomocy elektrycznych zespołów trakcyjnych 36WEa serii podstawowej.

W zestawieniu alternatywnym, uzależnionym od aktualnej sytuacji eksploatacyjnej oraz spodziewanych potoków podróży, Przewoźnik będzie realizował przewozy przy pomocy elektrycznych zespołów trakcyjnych tj. 2 szt. 36WEa, 31WE, 45WE.

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

9. Dopuszcza się korzystanie z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
10. Dopuszcza się uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji, w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy zawartym w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
11. Przewoźnik obowiązany jest poinformować Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Wrocław Główny – Świnoujście i w relacji powrotnej:
 - a) w niepełnej relacji;
 - b) w częstotliwości i terminie innym 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 4 czerwca 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem operatora pocztowego, wniosek Kolei Dolnośląskich z 26 maja 2021 r. w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Wrocław Główny – Świnoujście i w relacji powrotnej, tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026, zwany dalej również „Wnioskiem”.

Pismem z 15 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.2.JK) Prezes UTK wezwał Koleje Dolnośląskie do uzupełnienia 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. wskazania planowanej daty rozpoczęcia wykonywania proponowanych nowych kolejowych przewozów pasażerskich w sposób spójny z pozostałymi informacjami zawartymi we Wniosku;
3. wskazania w sposób jednoznaczny informacji dotyczącej planowanej częstotliwości wykonywania proponowanych nowych kolejowych przewozów pasażerskich;
4. przedstawienia spójnych informacji dotyczących relacji planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego, zawartego we Wniosku;
5. przedstawienia uzasadnienia dla zachowania poufności występujących we Wniosku szczególnie chronionych informacji handlowych, które nie powinny zostać udostępnione podmiotom trzecim;
6. wskazania, w sposób jednoznaczny i niebudzący wątpliwości, adresu poczty elektronicznej albo adresu ePUAP, na który ma być wysyłana korespondencja w przedmiotowym postępowaniu administracyjnym;
7. wskazania prawidłowych numerów certyfikatów bezpieczeństwa część A i część B;
8. przekazania edytowalnych wersji projektów rozkładu jazdy nowych kolejowych przewozów pasażerskich.

W odpowiedzi na powyższe wezwanie Prezesa UTK Koleje Dolnośląskie przekazały pismo z 3 sierpnia 2021 r. (znak: KD/EO/072/2021, data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem platformy ePUAP: 3 sierpnia 2021 r.) oraz skorygowany Wniosek datowany na 3 sierpnia 2021 r. wraz z załącznikami nr 1-3. Dodatkowo Strona przesłała wersję jawną Wniosku, w celu publikacji powiadomienia na stronie internetowej Urzędu.

Prezes UTK pismem z 12 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.4.JK) ponownie wezwał Przewoźnika do uzupełnienia braków formalnych poprzez złożenie 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, wskazanymi w Rejestrze Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego lub przez należycie umocowanego pełnomocnika.

W odpowiedzi na powyższe wezwanie Prezesa UTK Koleje Dolnośląskie przekazały pismo z 17 sierpnia 2021 r. (znak: KD/EO/074/2021, data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem platformy ePUAP: 19 sierpnia 2021 r.) oraz skorygowany Wniosek, w wersji niejawnej i wersji jawnej, datowany na 17 sierpnia 2021 r. wraz z załącznikami nr 1-3.

W nawiązaniu do ww. pisma z 17 sierpnia 2021 r., Przewoźnik pismem z 20 sierpnia 2021 r. (znak: KD/EO/074_1/2021, data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem platformy ePUAP: 23 sierpnia 2021 r.), przesłał zaktualizowany załącznik nr 1 do Wniosku oraz edytowalny rozkład jazdy.

Pismem z 23 sierpnia 2021 r. (znak: KD/EO/076/2021, data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem poczty elektronicznej: 24 sierpnia 2021 r., oraz za pośrednictwem platformy ePUAP: 25 sierpnia 2021 r.) Koleje Dolnośląskie przesyłały skorygowany Wniosek w wersji niejawnej i jawnej, datowany na 23 sierpnia 2021 r., wraz z załącznikami nr 1-3.

Pismem z 2 września 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.9.JK) Prezes UTK zawiadomił Stronę o wszczęciu 4 czerwca 2021 r., na jej Wniosek, postępowania administracyjnego w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Wrocław Główny – Świnoujście i w relacji powrotnej.

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

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/> (obecnie: <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/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/raporty-i-analazy/analazy-i-monitoring/analazy-i-opracowania/16660,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/raporty-i-analazy/analazy-i-monitoring/analazy-i-opracowania/15780,Najwieksze-dworce-kolejowe-w-Polsce.html>;
6. informacji odpowiadającej odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla Kolei Dolnośląskich, zarejestrowanych pod numerem KRS: 0000298575 (stan na dzień: 29 czerwca 2021 r. godz. 11:14:37), pobranej w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 112, z późn. zm.).

Ponadto Strona została zawiadomiona, że faktem znanym Prezesowi UTK z urzędu jest wydanie na rzecz Przewoźnika:

1. decyzji Prezesa UTK z 15 maja 2019 r. (znak: DMB-WMIC.400.1.2019.RP) w sprawie wydania certyfikatu bezpieczeństwa cz. A nr PL1120190008 wraz z załącznikiem w postaci certyfikatu bezpieczeństwa cz. A nr PL1120190008;
2. decyzji Prezesa UTK z 26 września 2019 r. (znak: DMB-WMIC.401.17.2019.SW) w sprawie wydania certyfikatu bezpieczeństwa cz. B nr PL1220190015 wraz z załącznikiem w postaci certyfikatu bezpieczeństwa cz. B nr PL1220190015;
3. licencji na wykonywanie usług transportu kolejowego z 29 marca 2016 r. wydanej przez Prezesa UTK nr L/009/2016.

Jednocześnie Prezes UTK poinformował Przewoźnika o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Pismem z 6 września 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.10.JK) Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione o otrzymaniu powiadomienia Strony w sprawie uruchamiania nowych kolejowych przewozów pasażerskich na trasie Wrocław Główny – Świnoujście 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.

W odpowiedzi na powyższe pismo „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „PKP Intercity”, przekazała pismo z 8 października 2021 r. (znak: BBPR1b-070-038/2021, data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem platformy ePUAP: 8 października 2021 r.) wraz z pełnomocnictwem. W przedmiotowym piśmie ww. przewoźnik poinformował

Prezesa UTK, iż nie będzie składał do niniejszego postępowania wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 6 września 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.10.JK) wpłynął również wniosek z 7 października 2021 r. (data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem poczty elektronicznej: 11 października 2021 r., uzupełniony 12 października 2021 r.) przewoźnika kolejowego POLREGIO sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (obecnie: POLREGIO S.A.), zwanego dalej „Polregio”, o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej wraz z załącznikami, w wersji jawnej i w wersji zawierającej szczególnie chronione informacje handlowe, do którego załączono:

1. oświadczenie w zakresie informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa zawartych we wniosku;
2. analizę przychodów z pociągu „Karsibór” za okres 2020-2021;
3. analizę prognozowanych przychodów z pociągu „Karsibór” w okresie 2022-2026.

Następnie PKP Intercity 26 października 2021 r., za pośrednictwem poczty elektronicznej, przedłożyła dowód uiszczenia opłaty z tytułu złożonego dokumentu pełnomocnictwa przy piśmie z 8 października 2021 r. (znak: BBPR1b-070-038/2021).

Pismem z 4 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.11.PP), Prezes UTK wezwał Polregio do uzupełnienia wniosku z 7 września 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej poprzez przedstawienie:

1. uzupełnienia prognoz ekonomicznych i finansowych wskazujących spodziewany wpływ uruchomienia nowej usługi Kolei Dolnośląskich na połączenia realizowane przez Polregio, wraz z metodyką obliczeń, które posłużyły Polregio dla uzyskania niezbędnych wyników;
2. stanowiska w przedmiocie występowania w umowie nr WliT.II-90/2020 o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, dla których organizatorem jest Województwo Zachodniopomorskie w okresie obowiązywania dziesięciu kolejnych Rocznych Rozkładów Jazdy Pociągów od 13 grudnia 2020 r. do 14 grudnia 2030 r., zwanej dalej również „umową PSC”, której stroną jest Polregio, a której równowaga ekonomiczna może zostać zagrożona w następstwie uruchomienia nowych kolejowych przewozów pasażerskich przez Koleje Dolnośląskie, szczególnie chronionych informacji handlowych;
3. informacji dotyczących:
 - 1) zmiany kosztów ponoszonych i przychodów uzyskiwanych przez Polregio (w tym również, w stosownych przypadkach, informacji na temat potencjalnych oszczędności kosztów, takich jak tych wynikających z braku wymiany taboru osiagającego koniec okresu użytkowania lub niezastępowania pracowników, których umowa się kończy);
 - 2) możliwości wygenerowania nowych potoków podróży przez proponowane kolejowe przewozy pasażerskie Kolei Dolnośląskich w sieci objętej umową o świadczenie usług publicznych (np. poprzez doprowadzanie pasażerów, którzy mogą być zainteresowani połączeniem z usługą regionalną objętą umową PSC);
 - 3) konkurencyjnych reakcji Polregio w związku z planowanym uruchomieniem nowych kolejowych przewozów pasażerskich Kolei Dolnośląskich;
 - 4) spodziewanego wpływu uruchomienia przez Koleje Dolnośląskie planowanej nowej usługi kolejowego przewozu pasażerskiego na odpowiednie inwestycje Polregio, w tym w odniesieniu do taboru kolejowego;
 - 5) szacowanego skutku uruchomienia przez Koleje Dolnośląskie planowanej nowej usługi kolejowego przewozu pasażerskiego na wyniki i jakość kolejowych przewozów osób;
4. informacji, które z danych przekazanych we wniosku Polregio z 7 października 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej stanowią szczególnie chronione informacje handlowe i nie powinny być udostępniane podmiotom trzecim, wraz z uzasadnieniem zaproponowanego wyłączenia szczególnie chronionych informacji handlowych.

Pismem z 8 listopada 2021 r. (znak: KD/EO/113_2/2021, data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem platformy ePUAP: 9 listopada 2021 r.), w uzupełnieniu do pisma z 23 sierpnia 2021 r. (znak: KD/EO/076/2021), Koleje Dolnośląskie oświadczyły, że miejsca przewidzianych postojów pociągów są tożsame z miejscami wskazanymi w załączniku nr 1 do Wniosku.

Pismem z 16 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.12.PP), Prezes UTK wezwał PKP PLK do przedstawienia informacji dotyczących:

1. możliwości trasowania pociągów Kolei Dolnośląskich, zgodnie z rozkładem jazdy zawartym we Wniosku, bez zmian w trasowaniu na wnioskowanej trasie pociągów Polregio;

2. stopnia wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, przy zastosowaniu której Koleje Dolnośląskie planują wykonywać nowe połączenie pasażerskie na trasach określonych we Wniosku, a znajdujące się w zarządzie PKP PLK;
3. spodziewanego wpływu wytrasowania pociągów Kolei Dolnośląskich na możliwość uruchamiania pociągów Polregio w całym okresie planowanego wykonywania przewozów przez Koleje Dolnośląskie, tj. od 25 czerwca 2022 r. do 30 sierpnia 2026 r., czyli w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 (przewozy w relacji Wrocław Główny – Świnoujście realizowane w soboty w czasie letnich wakacji szkolnych oprócz 16 sierpnia 2025 r. oraz dodatkowo: 15 sierpnia 2023 r., 15 sierpnia 2024 r., 15 sierpnia 2025 r., przewozy w relacji Świnoujście – Wrocław Główny realizowane w niedziele w czasie letnich wakacji szkolnych oprócz 14 sierpnia 2022 r. oraz dodatkowo 15 sierpnia 2022 r., 15 sierpnia 2023 r., 15 sierpnia 2024 r.);
4. planów rozwoju infrastruktury, pod kątem tras objętych proponowanymi nowymi kolejowymi przewozami pasażerskimi Kolei Dolnośląskich, w tym wskazania okresu realizacji takich planów.

Pismem z 23 listopada 2021 r. (znak: PBH1w.713.28.2021, przekazany za pośrednictwem korespondencji elektronicznej) sporządzonym w wersji niejawnej i wersji jawnej, Polregio udzieliła odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 4 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.11.PP).

PKP PLK pismem z 3 grudnia 2021 r. (znak: IDRR.611.219.2021, data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem poczty elektronicznej: 3 grudnia 2021 r.) udzieliła odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 16 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.12.PP).

Pismem z 21 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.15.JK) Prezes UTK wezwał PKP PLK do uzupełnienia braków formalnych pisma z 3 grudnia 2021 r. (znak: IDRR.611.219.2021), w postaci dokumentu pełnomocnictwa udzielonego przez PKP PLK pełnomocnikowi spółki.

Prezes UTK pismem z 21 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.16.JK) w związku z otrzymanym pismem od PKP PLK z 3 grudnia 2021 r. (znak: IDRR.611.219.2021), wezwał Stronę do przedstawienia analizy założeń wskazanych w powiadomieniu w zakresie:

1. planowanej trasy, na której mają być wykonywane nowe przewozy kolejowe,
2. planowanego rozkładu jazdy,
3. częstotliwości kursowania pociągów Kolei Dolnośląskich.

Tym samym pismem w poczet materiału dowodowego niniejszej sprawy zostały również włączone poniższe dokumenty:

1. informacja odpowiadająca odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla Polregio zarejestrowanej pod numerem KRS: 0000031521 (stan na dzień: 27 października 2021 r., godz. 13:50:06), pobrana w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 112, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o Krajowym Rejestrze Sądowym”;
2. informacja odpowiadająca odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla Polregio zarejestrowanej pod numerem KRS: 0000929422 (stan na dzień: 2 grudnia 2021 r., godz. 16:05:51), pobrana w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy o Krajowym Rejestrze Sądowym;
3. informacja odpowiadająca odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP Intercity zarejestrowanej pod numerem KRS: 0000296032 (stan na dzień: 27 października 2021 r., godz. 14:42:37), pobrana w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy o Krajowym Rejestrze Sądowym;
4. załącznik nr 2.10 do Regulaminu Sieci 2021/2022 PKP PLK, zatytułowany: *Wykaz punktów stycznych infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z infrastrukturą kolejową innych zarządców* pobrany ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulamin/regulamin-sieci/regulamin-sieci-2021/2022>;
5. pismo Polregio z 1 grudnia 2021 r. (znak: PBZ.010.12.2021) informujące o zmianie formy prawnej.

W tym samym piśmie Przewoźnik został poinformowany, że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi również, oprócz dokumentów wskazanych w uprzednich pismach Prezesa UTK skierowanych do Strony, następujące dokumenty:

1. pismo Prezesa UTK z 6 września 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.10.JK) do podmiotów uprawnionych, tj. Ministra Infrastruktury, Marszałka Województwa Dolnośląskiego, Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego, Marszałka Województwa Lubuskiego, PKP Intercity, Polregio oraz PKP PLK, informujące o możliwości złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z wpływem Wniosku Kolei Dolnośląskich;

2. wniosek Polregio z 7 października 2021 r., (data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem poczty elektronicznej: 11 października 2021 r.), uzupełniony pismem z 12 października 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 6 września 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.10.JK);
3. pismo PKP Intercity z 8 października 2021 r. (znak: BBPR1b-070-038/2021, data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem platformy ePUAP: 8 października 2021 r.), w którym ww. przewoźnik poinformował, iż nie będzie składał wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej do powyższego postępowania;
4. dowód uiszczenia opłaty przez PKP Intercity z tytułu ustanowienia pełnomocnika w sprawie, przekazany przez ww. przewoźnika 26 października 2021 r. za pośrednictwem poczty elektronicznej;
5. pismo Prezesa UTK z 4 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.11.PP), stanowiące wezwanie do uzupełnienia wniosku Polregio z 7 września 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej;
6. pismo Prezesa UTK z 16 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.12.PP), stanowiące wezwanie PKP PLK do przedstawienia informacji dotyczących między innymi możliwości trasowania pociągów i stopnia wykorzystania zdolności przepustowej;
7. pismo Polregio z 23 listopada 2021 r. (znak: PBH1w.713.28.2021, data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem poczty elektronicznej: 23 listopada 2021 r.) będące uzupełnieniem wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wraz z załącznikami, w wersji jawnej i w wersji zawierającej szczególnie chronione informacje handlowe, stanowiące odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 4 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.11.PP);
8. pismo PKP PLK z 3 grudnia 2021 r. (znak: IDRR.611.219.2021, data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem poczty elektronicznej: 3 grudnia 2021 r.) będące odpowiedzią na wezwanie Prezesa UTK z 16 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.12.PP) w sprawie trasowania pociągów Kolei Dolnośląskich.

Powyższym pismem Prezes UTK przekazał również Stronie jawną wersję wniosku Polregio o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej wraz z załącznikami.

Jednocześnie, Prezes UTK poinformował, że faktem znanym z urzędu jest:

1. posiadanie przez Polregio statusu przewoźnika kolejowego, w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, na rzecz której zostały wydane m.in. następujące dokumenty, uprawniające do wykonywania przewozów kolejowych osób w transporcie kolejowym:
 - a) jednolita licencja nr L/085/2020, potwierdzająca zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, wraz z informacją dotyczącą ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, stanowiąca załącznik do decyzji Prezesa UTK z 11 maja 2020 r. (znak: DRR-WLKD.700.11.2020.AŁ), zmieniająca m.in. licencję nr WPO/054/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych osób, udzieloną 27 lutego 2004 r. przez Prezesa UTK;
 - b) certyfikat bezpieczeństwa część A nr PL1120200052, ważny od 22 października 2020 r. do 22 października 2025 r., potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, stanowiący załącznik do decyzji Prezesa UTK z 20 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.400.72.2020.MP);
 - c) certyfikat bezpieczeństwa część B nr PL1220200065, ważny od 22 października 2020 r. do 22 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, stanowiący załącznik do decyzji Prezesa UTK z 20 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.401.85.2020.MP);
2. zawarcie 8 grudnia 2020 r. przez Polregio z Województwem Zachodniopomorskim umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, dla których organizatorem jest Województwo Zachodniopomorskie w okresie obowiązywania dziesięciu kolejnych Rocznych Rozkładów Jazdy Pociągów od 13 grudnia 2020 r. do 14 grudnia 2030 r. (znak: WIiT.II-90/2020);
3. posiadanie przez PKP PLK statusu zarządcy infrastruktury, w rozumieniu art. 4 pkt 7 ustawy o transporcie kolejowym, na rzecz której została wydana autoryzacja bezpieczeństwa nr PL2120210000, stanowiąca załącznik do decyzji Prezesa UTK z 26 lutego 2021 r. (znak: DMB-WMIC.410.6.2020.RP).

Ww. pismem Prezes UTK zawiadomił także Stronę o zakończeniu etapu zbierania materiału dowodowego w sprawie oraz o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów

i materiałów oraz zgłoszonych żądań. W tym piśmie Prezes UTK poinformował również Koleje Dolnośląskie, że przedmiotowe postępowanie, z uwagi na skomplikowany charakter sprawy, nie zostanie zakończone w terminie oraz wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy na 14 lutego 2022 r.

Postanowieniem z 21 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.17.JK) Prezes UTK ograniczył Kolejom Dolnośląskim prawo wglądu do materiału dowodowego prowadzonego postępowania administracyjnego w zakresie informacji przedstawionych przez Polregio, posiadających status m.in. szczególnie chronionych informacji handlowych.

PKP PLK 27 stycznia 2022 r. przekazała, za pośrednictwem poczty elektronicznej, odpowiedź na wezwanie Prezesa UTK z 21 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.15.JK), przekazując dokumenty potwierdzające umocowanie osoby, która złożyła podpis pod pismem PKP PLK z 3 grudnia 2021 r. (znak: IDRR.611.219.2021).

Pismem z 14 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.19.JK) Prezes UTK poinformował, że faktem znanym z urzędu jest wydanie na rzecz Polregio:

- a) jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa nr PL1020210197, mocą decyzji Prezesa UTK z 1 grudnia 2021 r. (znak: DMB-WMIC.400.32.2021.SW), ważnego od 1 grudnia 2021 r. do 1 grudnia 2026 r., potwierdzającego akceptację przyjętego przez przedsiębiorstwo kolejowe systemu zarządzania bezpieczeństwem w tym regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo w celu spełniania konkretnych wymagań w zakresie bezpiecznego wykonywania przewozów na danej sieci, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi (dokument zastępujący uprzednio obowiązujące certyfikaty bezpieczeństwa cz. A i B);
- b) jednolitej licencji nr L/085/2020 na wykonywanie usług transportu kolejowego w obrębie Unii i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, zgodnie z obowiązującymi regulacjami unijnymi oraz krajowymi, zmienionej decyzją Prezesa UTK z 7 lutego 2022 r. (znak: DRR-WLKD.700.1.2022.RT; dokument zmieniający dotychczasową licencję Polregio).

W powyższym piśmie Prezes UTK poinformował również Stronę o włączeniu w poczet materiału dowodowego informacji odpowiadającej odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP PLK, zarejestrowanej pod numerem KRS: 0000037568 (stan na dzień: 31 stycznia 2022 r., godz. 8:45:57), pobranej w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy o Krajowym Rejestrze Sądowym.

Strona powyższym pismem została także poinformowana, że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi wiadomość elektroniczna PKP PLK z 27 stycznia 2022 r. wraz z załącznikami, będącymi dokumentami potwierdzającymi umocowanie osoby, która złożyła podpis pod pismem PKP PLK z 3 grudnia 2021 r. (znak: IDRR.611.219.2021).

Tym samym pismem Prezes UTK zawiadomił Stronę o zakończeniu etapu zbierania materiału dowodowego w sprawie oraz o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Ponadto Koleje Dolnośląskie zostały poinformowane, że przedmiotowe postępowanie, z uwagi na skomplikowany charakter sprawy, nie zostanie zakończone w terminie oraz wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy na 14 marca 2022 r.

Strona nie skorzystała z przysługującego jej uprawnienia wynikającego z art. 10 § 1 k.p.a.

Pismem z 16 lutego 2022 r. (znak: KD.EO.019.2022, data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem platformy ePUAP: 17 lutego 2022 r.) Koleje Dolnośląskie odpowiedziały na pismo Prezesa UTK (znak: DPP-WPON.717.3.2021.16.JK).

Prezes UTK pismem z 14 marca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.21.JK) zawiadomił Stronę, że przedmiotowe postępowanie, z uwagi na skomplikowany charakter sprawy, nie zostanie zakończone w terminie oraz wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy na 14 kwietnia 2022 r.

Pismem z 14 kwietnia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.24.JK) zawiadomił Stronę, że przedmiotowe postępowanie, z uwagi na skomplikowany charakter sprawy, nie zostanie zakończone w terminie oraz wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy na 29 kwietnia 2022 r.

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.

Natomiast zgodnie 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, 4 czerwca 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął Wniosek Kolei Dolnośląskich z 26 maja 2021 r. w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Wrocław Główny – Świnoujście i w relacji powrotnej, w okresie od 25 czerwca 2022 r. do 30 sierpnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 (przewozy w relacji Wrocław Główny – Świnoujście realizowane w soboty w czasie letnich wakacji szkolnych oprócz 16 sierpnia 2025 r. oraz dodatkowo: 15 sierpnia 2023 r., 15 sierpnia 2024 r., 15 sierpnia 2025 r., przewozy w relacji Świnoujście – Wrocław Główny realizowane w niedziele w czasie letnich wakacji szkolnych oprócz 14 sierpnia 2022 r. oraz dodatkowo: 15 sierpnia 2022 r., 15 sierpnia 2023 r., 15 sierpnia 2024 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 Koleje Dolnośląskie są przewoźnikiem kolejowym, posiadającym licencję nr L/009/2016 wydaną 29 marca 2016 r. na czas nieokreślony i potwierdzającą zdolność Strony do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Ponadto, na rzecz Przewoźnika, decyzją Prezesa UTK z 15 maja 2019 r. (znak: DMB-WMIC.400.1.2019.RP), został wydany certyfikat bezpieczeństwa cz. A nr PL1120190008 (ważny od 21 maja 2019 r. do 21 maja 2024 r.) potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z właściwymi przepisami. Natomiast decyzją Prezesa UTK z 26 września 2019 r. (znak: DMB-WMIC.401.17.2019.SW) wydano na rzecz Strony certyfikat bezpieczeństwa cz. B nr PL1220190015 (ważny od 21 listopada 2019 r. do 21 listopada 2024 r.) 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 Dolnośląskie, 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. Przewoźnikowi przysługuje zatem uprawnienie do złożenia wniosku dotyczącego przyznania otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Wniosek Strony 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.

Zgodnie z 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 6 września 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.10.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 Dolnośląskiego, Lubuskiego i Zachodniopomorskiego za pośrednictwem platformy ePUAP. Natomiast ww. pismo w przypadku przewoźników kolejowych PKP Intercity i Polregio, a także zarządcy infrastruktury PKP PLK, zostało przesłane za pośrednictwem operatora pocztowego.

Ponadto 3 września 2021 r. Prezes UTK opublikował informację o wpływie Wniosku Kolei Dolnośląskich na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/17794,Powiadomienie-Kolei-Dolnoslaskich-SA-o-planowanych-nowych-krajowych-uslugach-pas.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;*
- 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: Koleje Dolnośląskie) 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, rozpoczął się, zgodnie z obowiązującymi zasadami obliczania terminów, od momentu doręczenia pisma Prezesa UTK z 6 września 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.10.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) *zmiennosc 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 osiągniętego 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 8 października 2021 r. (znak: BBPR1b-070 038/2021), w którym podmiot ten przedstawił swoje stanowisko oraz wniosek Polregio z 7 października 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismo PKP Intercity z 8 października 2021 r. (znak: BBPR1b-070-038/2021):

W piśmie z 8 października 2021 r. (znak: BBPR1b-070-038/2021) PKP Intercity, będąca przewoźnikiem kolejowym, realizującym przewozy na podstawie właściwych umów o świadczenie usług publicznych, 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.

Wniosek Polregio z 7 października 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej:

Należy stwierdzić, że 11 października 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem korespondencji elektronicznej, wniosek Polregio z 7 października 2021 r., o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowaną usługą przewozu osób Kolei Dolnośląskich, uzupełniony 12 października 2021 r. Informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez Koleje Dolnośląskie, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 6 września 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.10.JK), została doręczona Polregio 9 września 2021 r. Tym samym Prezes UTK stwierdził, że wniosek Polregio 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 Polregio uprawniający ten podmiot do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Zgodnie z informacjami, którymi Prezes UTK dysponuje z urzędu, Polregio jest podmiotem sektora transportu kolejowego posiadającym licencję nr L/085/2020, 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 Polregio został wydany jednolity certyfikat bezpieczeństwa nr PL1020210197 ważny od 1 grudnia 2021 r. do 1 grudnia 2026 r., potwierdzający akceptację przyjętego przez przedsiębiorstwo kolejowe systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo w celu spełniania konkretnych wymagań w zakresie bezpiecznego wykonywania przewozów na danej sieci, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi. Wszystkie wskazane powyżej dokumenty Polregio zostały wydane przez Prezesa UTK. Z tego względu Prezes UTK ustalił, że Polregio 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 Polregio wymagania w zakresie bycia stroną umowy o świadczenie usług publicznych, których równowaga ekonomiczna mogłaby zostać zagrożona w następstwie uruchomienia usługi przez Koleje Dolnośląskie. W tym celu Prezes UTK ustalił, że ww. przewoźnik jest stroną m.in. umowy PSC zawartej 8 grudnia 2020 r. z Marszałkiem Województwa Zachodniopomorskiego.

Zawarty w załączniku nr 1 umowy PSC Polregio roczny rozkład jazdy pociągów a także wskazanie linii komunikacyjnych objętych ww. umową określające stacje początkowe oraz końcowe wykonywania przewozów przez Polregio 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. Polregio 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 Dolnośląskie. Z tego względu należało uznać, że zgłoszony przez Polregio wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej powinien podlegać dalszej analizie formalnej oraz merytorycznej.

W zgłoszonym wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej Polregio wskazała na to, że: *POLREGIO sp. z o.o. (dalej: „PR”) na obszarze województwa zachodniopomorskiego realizuje przewozy pasażerskie na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich (nr umowy WIT.II-90/2020, okres obowiązywania umowy od 13.12.2020 roku do 14.12.2030 roku), dla których organizatorem jest Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego. Przewozy objęte umową PSC realizowane są na niżej wymienionych liniach komunikacyjnych i odcinkach linii kolejowych, zgodnie z przygotowanym przez Organizatora przewozów schematem linii kolejowych województwa zachodniopomorskiego, który znajduje się w zapisach ww. umowy PSC:*


- Szczecin Główny – Słupsk (Ustka),
- Szczecin Główny – Krzyż – Poznań Główny,
- Szczecin Główny – Świnoujście,

- Szczecin Główny – Goleniów PL Szczecin – Kołobrzeg,
- Kołobrzeg – Koszalin – Słupsk,
- Szczecin Główny – Wysoka Kamieńska – Kamień Pomorski,
- Szczecin Główny – Runowo Pomorskie – Szczecinek – Chojnice,
- Szczecin Główny – Walcz – Piła Główna,
- Szczecin Główny – Kostrzyn – Zielona Góra,
- Poznań Główny – Piła Główna – Szczecinek – Białogard – Koszalin/Kołobrzeg,
- Szczecinek – Słupsk,
- Sławno – Darłowo,
- Koszalin – Mielno Koszalińskie (corocznie w okresie wakacyjnym),
- Szczecin – Police (Trzebież Szczecińska),
- Poznań Główny – Szczecin Główny – Świnoujście/Świnoujście Port,
- Szczecin Główny – Granica Państwa (Grambow – kierunek Pasewalk),
- Szczecin Główny – Granica Państwa (Tantow – kierunek Angermunde),
- Szczecin – Zielona Góra,
- Poznań Główny – Kołobrzeg,
- Poznań Główny – Koszalin.


Polregio oświadczyła, że: *Na odcinku Zielona Góra Główna – Świnoujście, na którym przewoźnik „Koleje Dolnośląskie S.A.” (dalej „KD”) planuje uruchomić nowe połączenie kolejowe w okresie od 25 czerwca 2022 r. do 30 sierpnia 2026 r. (tj. w soboty i w niedziele w czasie letnich wakacji szkolnych z dodatkowymi dniami 15 sierpnia 2023 r., 15 sierpnia 2024 r., 15 sierpnia 2025 r., oprócz 14 sierpnia 2022 r. i 16 sierpnia 2025 r.), POLREGIO Sp. z o.o. Zachodniopomorski Zakład w Szczecinie realizuje przewozy pasażerskie pociągami REGIO na odcinku Zielona Góra Główna – Szczecin Główny (4 pary pociągów) i na odcinku Szczecin Gł. – Świnoujście (w liczbie 13 par pociągów).*

Zgodnie ze stanowiskiem przedstawionym przez Polregio: *Zachodniopomorski Zakład w Szczecinie w każdą sobotę i niedzielę w okresie od 26 czerwca do 28 sierpnia (wskazany termin dla rozkładu jazdy obowiązującego w 2021 roku), uruchamia pociąg pn. „Karsibór” o numerach 78200/1 oraz 87200/1. Analizując rozkład jazdy Spółka stwierdza, że pociąg „Karsibór” zgodnie z zaproponowanym rozkładem jazdy będzie kursował w godzinach zbliżonych do planowych nowych połączeń przewoźnika Kolei Dolnośląskich.*

W zgłoszonym wniosku Polregio wskazała, że przez wzgląd na pominięcie w planowanych nowych połączeniach Kolei Dolnośląskich szczecińskiego węzła kolejowego, proponowana przez Stronę konstrukcja rozkładu jazdy spowoduje skrócenie czasu przejazdu pociągów do stacji końcowej Świnoujście, co spowoduje przejście podróżnych z pociągów uruchamianych przez Polregio do planowanych nowych połączeń Kolei Dolnośląskich. Tym samym Przewoźnik oświadczył, że *uruchomienie nowych połączeń komercyjnych może spowodować spadek przychodów z pociągów objętych umową PSC i wpłynąć negatywnie na działalność Spółki i Organizatora przewozów. W opinii Spółki zaproponowany rozkład jazdy ze względu na zbliżone godziny kursowania pociągów nie będzie uzupełnieniem oferty połączeń na odcinku Zielona Góra Główna – Świnoujście, a będzie stanowić konkurencyjną realizację przewozów.*

Polregio podkreśliła, że wprowadzenie nowego połączenia przewoźnika Koleje Dolnośląskie może spowodować spadek przychodów generowanych przez pociągi nr 78200/1 oraz 87200/1, obsługiwanych dwoma jednostkami EZT EN57AL, . Na potwierdzenie stanowiska, że nowe połączenie będzie miało charakter konkurencyjny, a nie uzupełniający wobec oferty przewozowej realizowanej w oparciu o umowę Polregio, przewoźnik ten przedstawił *analizę rozkładu jazdy dla połączeń realizowanych przez PR (Polregio) oraz dla przewoźnika KD (Koleje Dolnośląskie), w której Polregio wskazuje na uruchamianie nowego połączenia Kolei Dolnośląskich w godzinach zbliżonych do kursowania pociągów PR:*

- 1) w relacji Zielona Góra Główna – Świnoujście/Międzyzdroje:
 - Zielona Góra Gł. – odjazd 7:25 (KD); 5:18 (PR),

¹Oznaczenie  pokazuje usuniętą treść stanowiącą szczególnie chronioną informację handlową przedsiębiorcy

- Szczecin Dąbie – odjazd 9:28 (KD); 8:18, 9:15 (PR),
 - Międzyzdroje – odjazd 10:18 (KD); 9:14, 10:11 (PR),
 - Świnoujście – przyjazd 10:28 (KD) ; 9:30, 10:22 (PR),
- 2) w relacji Świnoujście/Międzyzdroje – Zielona Góra Główna:
- Świnoujście - odjazd 17:52 (KD); 17:31, 18:05, 18:35 (PR),
 - Międzyzdroje - odjazd 18:03 (KD); 17:45, 18:19, 18:50 (PR),
 - Szczecin Dąbie - odjazd 18:54 (KD); 18:42, 19:25, 19:47 (PR),
 - Zielona Góra Gł. - przyjazd 20:57 (KD); 22:55 (PR).

W dalszej części wniosku Polregio przedstawiono szacowany wpływ nowego połączenia Kolei Dolnośląskich na przychody Polregio. Przewoźnik ten wskazał: *Biorąc pod uwagę prognozowane przychody ze sprzedaży biletów w relacjach Zielona Góra – Międzyzdroje/Świnoujście i Świnoujście/Międzyzdroje – Zielona Góra w latach 2022-2026 z pociągów Polregio kursujących na linii Zielona Góra Główna –Świnoujście (wyłącznie pociągi bezpośrednie) w godzinach zbliżonych do planowanych do uruchomienia przez KD [Koleje Dolnośląskie], Spółka szacuje* w latach 2022-2026.

Polregio przedstawiła analizę przychodów z pociągu „Karsibór”, kursującego w 2020 r. i 2021 r. w relacjach bezpośrednich Zielona Góra – Świnoujście/Międzyzdroje oraz Świnoujście/Międzyzdroje – Zielona Góra, uzyskiwanych przez Zachodniopomorski Zakład w Szczecinie oraz prognozę liczby podróżnych i prognozowany przychód w latach 2022-2026.

Zgodnie z danymi wskazanymi przez Polregio, pociąg „Karsibór” w 2020 r. obsłużył podróżnych i wygenerował przychód, natomiast w danych za 2021 r. wskazano przychód w wysokości przy liczbie podróżnych.

Według szacunków Polregio w latach 2022-2026 pociąg ten, kursując w godzinach zbliżonych do podanych przez Koleje Dolnośląskie (około +/- 2 godziny), obsłuży następującą liczbę podróżnych oraz osiągnie następujące przychody:

- w 2022 r. - liczba podróżnych: , przychody: ,
- w 2023 r. - liczba podróżnych: , przychody: ,
- w 2024 r. - liczba podróżnych: , przychody: ,
- w 2025 r. - liczba podróżnych: , przychody: ,
- w 2026 r. - liczba podróżnych: , przychody: .

Łączna liczba podróżnych w latach 2022-2026 została przez Polregio określona jako .

W wyniku przeprowadzonej analizy Polregio oszacowała zmniejszenie przychodów ze sprzedaży , tj. , łącznie w latach 2022-2026. Prognozowaną sumę przychodów z uruchamianego pociągu „Karsibór” w latach 2022-2026, w przypadku braku uruchomienia usługi Kolei Dolnośląskich, określono kwotą .

W złożonym wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej Polregio zawarła również informację na temat obowiązującego rozkładu jazdy pociągów, taryfy biletowej (obowiązującej Taryfy Podstawowej) oraz ofert: *Bilet mini turystyczny* i *Połączenie w dobrej cenie*, jak również tabelę dotyczącą prognozowanych kosztów obsługi pociągu „Karsibór” w relacji Zielona Góra – Świnoujście/Międzyzdroje w latach 2022-2026.

Załączniki do wniosku Polregio o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej stanowiły: oświadczenie dotyczące występowania informacji stanowiących szczególnie chronione informacje handlowe (tajemnicę przedsiębiorstwa) oraz analiza przychodów z pociągu „Karsibór” za okres 2020-2021 wraz z analizą prognozowanych przychodów z pociągu „Karsibór” w okresie 2022-2026 r.

Pismem z 4 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.11.PP) Prezes UTK wezwał Polregio do przedstawienia dodatkowych informacji m.in. w zakresie prognoz ekonomicznych i finansowych wskazujących spodziewany wpływ uruchomienia nowej usługi Kolei Dolnośląskich na połączenia realizowane przez Polregio, zmiany kosztów ponoszonych i przychodów uzyskiwanych przez Polregio, a także uzupełnienia stanowiska dotyczącego charakteru szczególnie chronionych informacji handlowych przedstawionych we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej oraz ewentualnego występowania takich danych w umowie Polregio.

W piśmie z 23 listopada 2021 r. (znak: PBH1w.713.28.2021, data wpływu do Urzędu: 23 listopada 2021 r.) Polregio przedstawiła dodatkowe wyjaśnienia w związku z wezwaniem Prezesa UTK z 4 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.11.PP). Polregio poinformowała: *Wobec braku wiedzy na temat przewidywanych do wprowadzenia taryf przewozowych oferowanych w ramach planowanych nowych połączeń przewoźnika Koleje Dolnośląskie S.A. (...) dla POLREGIO sp. z o.o. odniesieniem do określenia wielkości potencjalnej utraty przychodów jest wykonana analiza*. Polregio oparło swoje stanowisko analizując pociągi uruchamiane przez:

- Polregio - pociąg nr 87406 w relacji Świnoujście – Poznań Główny, który odjeżdża ze stacji Świnoujście o 16:35; oraz
- ~~XXXX~~

Zgodnie z przedstawionymi danymi, udział procentowy liczby biletów Polregio w relacji Świnoujście/Międzyzdroje – Poznań Główny wynosi ~~XXXX~~.

Metoda przyjęta przez przewoźnika Polregio do dokonania określenia potencjalnej utraty przychodów polega na porównaniu usług dwóch różnych przewoźników, podczas gdy jeden z nich oferuje przejazdy na pociąg jadący szybciej i krócej. Polregio wskazuje, że *identyczna sytuacja może mieć miejsce w przypadku uruchomienia pociągu KD [Kolei Dolnośląskich]*.

Wyliczenie prognozowanej straty zostało obliczone jako ~~XXXX~~.

Uzasadniając przyjęcie wskazanego powyżej wyniku, Polregio oświadczyła, że dotychczas *nie przeprowadzono na ww. odcinkach badań mogących zweryfikować prognozowaną utratę przychodów w przypadku wystąpienia konkurencji. Spółka nie dysponuje żadnymi empirycznymi i weryfikowalnymi danymi, aby móc określić rzeczywistą wartość spadku przychodów wynikającą z uruchomienia nowych połączeń*.

W ocenie Polregio, uruchomienie nowej usługi przewozu przez Koleje Dolnośląskie negatywnie wpłynie na realizację umowy Polregio. Zdaniem Polregio, nie zostaną wygenerowane nowe potoki podróży, a jedynie może być widoczne przejście podróży z połączeń uruchamianych przez Polregio na rzecz komercyjnej usługi Kolei Dolnośląskich. Polregio twierdzi, że usługa Kolei Dolnośląskich może posiadać atrakcyjniejszy rozkład jazdy lub dumpingowe ceny przewozowe. W związku z powyższym składający wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej podmiot spodziewa się spadku frekwencji (liczby pasażerów) w pociągach tego przewoźnika i tym samym utraty przychodów z pociągów odjeżdżających ze stacji Świnoujście i Międzyzdroje w godzinach zbliżonych do nowych połączeń. Zgodnie również ze stanowiskiem Polregio, wystąpienie silnej konkurencji może skutkować koniecznością podejmowania decyzji o odwoływaniu części połączeń uruchamianych w ramach służby publicznej, w celu zbilansowania oferty w kontekście umowy z Województwem Zachodniopomorskim. Uruchomienie przez Koleje Dolnośląskie nowych połączeń nie będzie miało jednak, stosownie do stanowiska Polregio, wpływu na podejmowane przez ten podmiot uprawniony działania w stosunku do taboru.

Polregio zaznaczyła jednak, że po wprowadzeniu nowej usługi kolejowej, *Spółka nie uzyska proporcjonalnej korzyści w stosunku do szacowanych utraconych przychodów, na który wpływ może mieć uruchomienie nowych połączeń przez przewoźnika KD. Spółka nie dysponuje wiedzą na temat przewidywanych skutków wpływu nowej usługi kolejowej na wyniki i jakość kolejowych przewozów pasażerskich. Wyciągnięcie tego rodzaju wniosków jest szczególnie utrudnione w sytuacji braku szczegółowej wiedzy na temat założeń taryfowych nowej oferty*.

Jednocześnie Polregio przedstawiła stanowisko dotyczące występowania, w przedstawionej dokumentacji, szczególnie chronionych informacji handlowych (tajemnicy przedsiębiorstwa) oraz czynności podjętych przez ww. przewoźnika mające na celu zapewnienie poufności tym informacjom.

W następstwie analizy informacji przekazanych przez Polregio Prezes UTK przyjął stanowisko dotyczące konieczności zapewnienia poufności określonych informacji zebranych w toku prowadzonego postępowania administracyjnego. W konsekwencji postanowieniem z 21 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.17.JK) Prezes UTK ograniczył Kolejom Dolnośląskim prawo wglądu do materiału dowodowego postępowania z uwagi na ochronę szczególnie chronionych informacji handlowych Polregio.

Należało pochylić się nad argumentem Polregio, iż planowane uruchomienie nowego połączenia kolejowego przez Koleje Dolnośląskie przyczyni się do spadku przychodów uzyskiwanych przez spółkę, a przez to wpłynie też negatywnie na obowiązującą umowę PSC. Polregio wykazała, że szacowane jest ~~XXXX~~ w latach 2022-2026. Powyższe obliczenia odnoszą się do pociągu „Karsibór” relacji Zielona Góra Główna – Świnoujście/Międzyzdroje, czyli do połączenia zagrożonego przez planowane nowe przewozy pasażerskie. Na podstawie art. 10 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2018/1795:

1. Organ regulacyjny ocenia, czy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych zostałaby zagrożona przez proponowane nowe kolejowe przewozy pasażerskie. Uważa się, że równowaga ekonomiczna jest zagrożona, jeżeli nowe kolejowe przewozy pasażerskie miałyby istotny negatywny wpływ na co najmniej jeden z następujących elementów:

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

2. Analiza odnosi się do umowy o świadczenie usług publicznych jako całości, a nie do poszczególnych usług wykonywanych na jej podstawie, w całym okresie jej obowiązywania. Można stosować wstępnie ustalone wartości progowe lub określone kryteria, ale nie w sposób rygorystyczny lub w oderwaniu od innych kryteriów.

Zgodnie z powyższym, Prezes UTK analizuje możliwy wpływ na zagrożenie równowagi ekonomicznej odnoszące się do umowy PSC jako całości, a nie do poszczególnego połączenia czy konkretnego okresu wpływu planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego.

Poniżej przedstawiono analizę przewozu pociągu „Karsibór” (nr 78201/1 i 87200/1) Polregio w 2021 r. (na podstawie załącznika nr 2 wniosku Polregio o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej):

Rok	2021	
Relacja:	Liczba pasażerów	Przychody
Zielona Góra Główna – Międzyzdroje	✂--✂	✂--✂
Zielona Góra Główna – Świnoujście	✂--✂	✂--✂
Międzyzdroje – Zielona Góra Główna	✂--✂	✂--✂
Świnoujście – Zielona Góra Główna	✂--✂	✂--✂
Pozostałe	✂--✂	✂--✂
RAZEM	✂--✂	✂--✂

Nawiązując do powyższej informacji w roku 2021 przychody z całości połączenia pociągu „Karsibór” wyniosły ✂--✂. Zgodnie z wnioskiem Polregio, przy uruchomieniu planowanego nowego połączenia Kolei Dolnośląskich ✂--✂, co przedstawia się następująco:

✂--✂

Polregio przedstawiła również prognozowane wyniki finansowe oraz liczbę podróżnych w latach 2022-2026, co pokazuje poniższa tabela:

Rok	Liczba podróżnych	Przychody
2021	✂--✂	✂--✂
2022	✂--✂	✂--✂
2023	✂--✂	✂--✂
2024	✂--✂	✂--✂
2025	✂--✂	✂--✂
2026	✂--✂	✂--✂
Razem (lata 2022-2026)	✂--✂	✂--✂

Zgodnie z tabelą, Polregio w latach 2022-2026 prognozuje uzyskać liczbę ✂--✂ podróżnych korzystających z pociągu „Karsibór”, co przyniesie ✂--✂ przychodu. Nawiązując do powyższego i danych przedstawionych przez Polregio, strata przychodu w latach 2022-2026 z powyższego połączenia będzie wynosić ✂--✂.

Jednakże, zgodnie z art. 10 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2018/1795 przywołanym powyżej, Prezes UTK zobowiązany jest przeanalizować wniesiony przez Polregio materiał dowodowy pod względem całości zagrożonej ekonomicznie

umowy o świadczenie usług publicznych. Zgodnie z tym w zagrożonej umowie WIIT.II-90/2020 znalazła się informacja dotycząca rekompensaty na lata 2021-2030, która prezentuje się następująco:

Rekompensata 2021-2030 (zł)	
2021	☒--☒
2022	☒--☒
2023	☒--☒
2024	☒--☒
2025	☒--☒
2026	☒--☒
2027	☒--☒
2028	☒--☒
2029	☒--☒
2030	☒--☒
Razem	☒--☒

Zestawienie ze sobą zmniejszenia przychodu w 2021 r. z wysokością rekompensaty w danym roku, procentowe (%) zagrożenie równowagi ekonomicznej przedstawia się następująco:

$$\begin{aligned} & \text{☒--☒ (prognozowany spadek przychodu o ☒--☒ w roku 2021 r.)} / \text{☒--☒ (rekompensata 2021 r.)} \\ & \times 100\% = 0,04\% \text{ (procentowy wpływ spadku przychodu w stosunku do rekompensaty w 2021 r.)} \end{aligned}$$

Porównując powyższe kwoty w latach 2022-2026 prognoza zmniejszenia przychodu w stosunku do rekompensaty odpowiadającej temu okresowi przedstawia się podobnie:

$$\begin{aligned} & \text{☒--☒ (prognozowany spadek przychodu o ☒--☒ w latach 2022-2026)} / \text{☒--☒ (suma rekompensaty 2022-2026)} \\ & \times 100\% = 0,04\% \text{ (procentowy wpływ spadku przychodu w stosunku do rekompensaty w latach 2022-2026)} \end{aligned}$$

Natomiast, jeśli powyższą kwotę zmniejszenia przychodu w latach 2022-2026 porównamy do całości rekompensaty umowy zawartej pomiędzy Polregio a Województwem Zachodniopomorskim, której równowaga może być zagrożona planowanym nowym przewozem pasażerskim, sytuacja przedstawiałaby się następująco:

$$\begin{aligned} & \text{☒--☒ (prognozowany spadek przychodu o ☒--☒ w latach 2022-2026)} / \text{☒--☒ (suma rekompensat 2021-2030)} \\ & \times 100\% = 0,02\% \text{ (procentowy wpływ spadku przychodu w stosunku do całości rekompensaty w latach 2021-2030)} \end{aligned}$$

Należałoby również nadmienić, że szacowane ☒--☒ w przypadku uruchomienia planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego przez Koleje Dolnośląskie, nie zostało uzasadnione przez Polregio. Jak przyznał Przewoźnik, Polregio nie posiada bowiem sprawdzonych informacji, które potwierdziłyby zmniejszenie ruchu pasażerskiego o ☒--☒. Polregio oparła swoje szacunki na założeniu, zgodnie z którym skoro pociągi jadą w przybliżonych godzinach (różnica około 2 godzin w stosunku do aktualnego rozkładu jazdy pociągu „Karsibór”) oraz pociąg konkurencji będzie pokonywał podobną trasę w krótszym czasie, to prawdopodobnie ☒--☒ pasażerów skorzysta z krótszego i szybszego połączenia.

W ocenie Prezesa UTK powyższe założenie nie uwzględnia między innymi tego, że podróżni oprócz czasu przejazdu biorą pod uwagę również inne aspekty konkretnego połączenia, takie jak cena biletu, skomunikowanie z innym środkiem transportu czy godzina wyjazdu lub powrotu. Należy także pamiętać, że uruchomienie nowego połączenia kolejowego może również skutkować wzrostem liczby nowych pasażerów. W ramach kontynuowania podróży (np. wycieczki krajoznawczej), będą oni mogli również korzystać z połączeń realizowanych przez Polregio w województwie zachodniopomorskim.

Prezes UTK zauważył również, że nie można zgodzić się z twierdzeniem Polregio, jakoby planowane nowe połączenie Kolei Dolnośląskich na trasie Wrocław Główny – Świnoujście i w relacji powrotnej miało jedynie charakter komercyjny, a nie uzupełniający wobec obecnej oferty przewozowej. Koleje Dolnośląskie proponują kursy już od stacji Wrocław Główny, zatem zapewnią dostęp do stacji Świnoujście i wcześniejszych stacji, pasażerom mieszkającym w województwie dolnośląskim, lubuskim oraz zachodniopomorskim. Również podróżni z okolic Świnoujścia oraz stacji

następnych w kierunku Wrocławia Głównego, zainteresowani zwiedzaniem np. Wrocławia, zyskają możliwość dojazdu bezpośrednim pociągiem wakacyjnym. Ponadto Strona planuje przewozy inną trasą kolejową, omijając szczeciński węzeł komunikacyjny, natomiast zatrzymując się dodatkowo na stacji Parłówko (oraz na stacjach wcześniejszych przed stacją Zielona Góra Główna, tj. Wrocław Główny, Legnica, Lubin oraz Głogów), co dodatkowo pozwoli podróżującym z tych okolic dojechać koleją na urlop wypoczynkowy. Ponadto należy zwrócić uwagę na różnice w zakresie planowanych godzin kursowania pociągów Kolei Dolnośląskich oraz Polregio – nie są to terminy identyczne.

Mając na względzie przeprowadzoną przez Prezesa UTK analizę, w związku ze zgłoszonym wnioskiem Polregio, należy stwierdzić, że uruchomienie nowej usługi Kolei Dolnośląskich nie może skutkować zagrożeniem równowagi ekonomicznej obowiązującej umowy PSC, której stroną jest Polregio. Warto podkreślić, że dostarczone przez Polregio informacje, a następnie ich analiza oraz ocena przeprowadzona przez Prezesa UTK, nie pozwoliły przyjąć, że w następstwie uruchomienia nowej usługi przez Koleje Dolnośląskie zagrożona zostanie umowa Polregio. Prezes UTK ocenił, że w wyniku uruchomienia nowego połączenia przez Stronę nie wystąpi istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które realizuje Polregio lub na koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę z Polregio.

Stanowisko PKP PLK z 3 grudnia 2021 r. (znak: IDRR.611.219.2021) dotyczące możliwości trasowania pociągów Kolei Dolnośląskich:

Pismem z 3 grudnia 2021 r. (znak: IDRR.611.219.2021) PKP PLK odpowiedziała na wezwanie Prezesa UTK z 16 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2021.12.PP), dotyczące możliwości trasowania pociągów Kolei Dolnośląskich.

PKP PLK zauważyła, że na podstawie obowiązującego rozkładu jazdy 2020/2021 oraz nowego rozkładu jazdy 2021/2022 mało prawdopodobne jest wytrasowanie pociągów Kolei Dolnośląskich zgodnie z powiadomieniem Strony, bez konieczności kilkuminutowych przesunięć pociągów Polregio. Ponadto PKP PLK zaznaczyła, że Strona powinna zapewnić sobie możliwość odstawiania, czyszczenia, wodowania oraz odfekalniania składu pociągów na stacji Świnoujście lub w jej pobliżu.

PKP PLK w powyższym piśmie wykazała również wykorzystanie zdolności przepustowej dla trasy Wrocław Główny – Świnoujście, które przedstawia się następująco dla konkretnych odcinków:

- Wrocław Główny – Grabiszyn - 73%,
- Grabiszyn – Legnica - 47%,
- Legnica – Rudna Gwizdanów - 69%,
- Rudna Gwizdanów – Zielona Góra Główna - 50%,
- Zielona Góra Główna – Kostrzyn - 45%,
- Kostrzyn – Szczecin Dąbie - 54%,
- Szczecin Dąbie – Świnoujście - 30%.

PKP PLK poinformowała również, że do 30 sierpnia 2026 r. planowane są modernizacje poniższych linii kolejowych:

- nr 273 od stacji Rzepin do stacji Szczecin Podjuchy,
- nr 428 od stacji Szczecin Podjuchy do stacji Szczecin Dąbie,
- nr 401 od stacji Szczecin Dąbie do stacji Świnoujście.

Analizując stanowisko PKP PLK Prezes UTK zauważył, że oprócz konieczności kilkuminutowych przesunięć pociągów Polregio nie zaistnieją większe problemy w wytrasowaniu pociągów Kolei Dolnośląskich. Również zdolność przepustowa na trasie Wrocław Główny – Świnoujście pozostawia jeszcze możliwość uruchomienia dodatkowych połączeń kolejowych.

Mając na uwadze całokształt zebranego w sprawie materiału dowodowego, Prezes UTK zdecydował się przyznać Kolejom Dolnośląskim otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Wrocław Główny – Świnoujście i w relacji powrotnej, w okresie od 25 czerwca 2022 r. do 30 sierpnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 (przewozy w relacji Wrocław Główny – Świnoujście realizowane w soboty w czasie letnich wakacji szkolnych oprócz 16 sierpnia 2025 r. oraz dodatkowo: 15 sierpnia 2023 r., 15 sierpnia 2024 r., 15 sierpnia 2025 r., przewozy w relacji Świnoujście – Wrocław Główny realizowane w niedziele w czasie letnich wakacji szkolnych oprócz 14 sierpnia 2022 r. oraz dodatkowo: 15 sierpnia 2022 r., 15 sierpnia 2023 r., 15 sierpnia 2024 r.) na warunkach określonych w niniejszej decyzji.

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

Prezes UTK przyznał Kolejom Dolnośląskim, zgodnie z Wnioskiem Przewoźnika, prawo do wykonywania przewozów, na wnioskowanej trasie, w postaci:

- a) w relacji Wrocław Główny – Świnoujście:

1 pociąg na dobę w soboty w czasie letnich wakacji szkolnych oprócz 16 sierpnia 2025 r. oraz dodatkowo: 15 sierpnia 2023 r., 15 sierpnia 2024 r., 15 sierpnia 2025 r.;

- b) w relacji Świnoujście – Wrocław Główny:

1 pociąg na dobę w niedziele w czasie letnich wakacji szkolnych oprócz 14 sierpnia 2022 r. oraz dodatkowo: 15 sierpnia 2022 r., 15 sierpnia 2023 r., 15 sierpnia 2024 r.,

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

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

W ocenie Prezesa UTK usługa Kolei Dolnośląskich powinna przede wszystkim stanowić odpowiedź na potrzeby podróżnych, w szczególności w przedmiocie możliwości odbywania przejazdów wakacyjnych lub służbowych z obszaru województwa dolnośląskiego, poprzez województwo lubuskie nad polskie morze. 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 Wrocław Główny – Świnoujście i w relacji powrotnej. 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 Koleje Dolnośląskie złożyły wniosek o przyznanie otwartego dostępu, na podstawie którego uruchamiane będą połączenia w relacji Wrocław Główny – Świnoujście – Wrocław Główny 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 Dolnośląskich, ustalił, że dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Wrocław Główny, Legnica, Lubin, Głogów, Zielona Góra Główna, Szczecin Dąbie, Parłówko, Międzyzdroje, Świnoujście.

Analiza przeprowadzona przez Prezesa UTK pozwoliła ustalić, że połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji powinny stanowić uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województw: dolnośląskiego, lubuskiego i zachodniopomorskiego, organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

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 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, 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 Kolei Dolnośląskich 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 Stronę Wnioskiem przewozy realizowane na trasie Wrocław Główny – Świnoujście i w relacji powrotnej, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przy pomocy elektrycznych zespołów trakcyjnych serii standardowej 36WEa. Natomiast w zestawieniu alternatywnym uzależnionym od aktualnej sytuacji eksploatacyjnej oraz spodziewanych potoków podróży przewozy realizowane będą przy pomocy elektrycznych zespołów trakcyjnych tj. 2 szt. 36WEa, 31WE, 45WE.

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania również innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Strona 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 obowiązywaniem trasy okrężnej dla określonego fragmentu trasy).

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

Mając na względzie rolę Prezesa UTK jako organu regulacyjnego w zakresie sektora kolejowego ustalono, że Przewoźnik obowiązany jest poinformować organ regulacyjny o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Wrocław Główny – Świnoujście 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 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 Przewoźnika 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 Dolnośląskiego Wniosek Prezes UTK przyznał Przewoźnikowi prawo otwartego dostępu na trasie Wrocław Główny – Świnoujście i w relacji powrotnej na okres od 25 czerwca 2022 r. do 30 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 2021 r. poz. 1923, z późn. zm.). Strona, wraz z Wnioskiem, przedstawiła dowód uiszczenia opłaty skarbowej z 28 maja 2021 r. w wysokości 10 zł (słownie: dziesięć 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 2022 r. poz. 329), 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 uprawnień 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.

Z up. Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego *Marcin Trela*

Załączniki:

1. Projekt rocznego rozkładu jazdy na okres od 25 czerwca 2022 r. do 30 sierpnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 (przewozy w relacji Wrocław Główny – Świnoujście, realizowane w soboty w czasie letnich wakacji szkolnych oprócz 16 sierpnia 2025 r. oraz dodatkowo: 15 sierpnia 2023 r., 15 sierpnia 2024 r., 15 sierpnia 2025 r.)
2. Projekt rocznego rozkładu jazdy na okres od 25 czerwca 2022 r. do 30 sierpnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 (przewozy w relacji Świnoujście – Wrocław Główny, realizowane w niedziele w czasie letnich wakacji szkolnych oprócz 14 sierpnia 2022 r. oraz dodatkowo: 15 sierpnia 2022 r., 15 sierpnia 2023 r., 15 sierpnia 2024 r.)

Załącznik nr 1 do decyzji DPP-WOPN.717.3.2021.JK

Stacja	km	odległość	przyjazd	odjazd
Wrocław Główny [ST]	0	0	-	05:30
Legnica [ST]	65	65	06:08	06:09
Lubin [ST]	87	22	06:22	06:23
Głogów [ST]	126	39	06:48	06:49
Zielona Góra Główna [ST]	181	55	07:24	07:25
Szczecin Dąbie [ST]	382	201	09:27	09:28
Parłówko [ST]	441	59	10:00	10:01
Międzyzdroje [PO]	467	26	10:17	10:18
Świnoujście [ST]	481	14	10:28	-

Załącznik nr 2 do decyzji DPP-WOPN.717.3.2021.JK

Stacja	km	odległość	przyjazd	odjazd
Świnoujście [ST]	0	0	-	17:52
Międzyzdroje [PO]	14	14	18:02	18:03
Parłówko [ST]	40	26	18:19	18:19
Szczecin Dąbie [ST]	99	59	18:53	18:54
Zielona Góra Główna [ST]	300	201	20:56	20:57
Głogów [ST]	355	55	21:33	21:34
Lubin [ST]	394	39	21:57	21:58
Legnica [ST]	416	22	22:12	22:13
Wrocław Główny [ST]	481	65	22:51	-