



# DZIENNIK URZĘDOWY

## PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 29 lipca 2022 r.

Poz. 15

### DECYZJA NR DPP-WOPN.717.8.2021.AJ PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 24 czerwca 2022 r.

#### **w sprawie przyznania Kolejom Małopolskim otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Kraków Główny – Częstochowa 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, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, art. 11 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (Dz. Urz. UE L 294 z 21 listopada 2018 r. str. 5), zwanego dalej „rozporządzeniem 2018/1795” oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 735, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku przewoźnika kolejowego „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. z siedzibą w Krakowie, zwanego dalej „Kolejami Małopolskimi”, „Przewoźnikiem” lub „Stroną”, z 11 czerwca 2021 r. (data doręczenia do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem”, za pośrednictwem poczty elektronicznej: 11 czerwca 2021 r.), uzupełnionego pismem z 21 stycznia 2022 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 24 stycznia 2022 r.), w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Kraków Główny – Częstochowa i w relacji powrotnej na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027,

#### **PRYZNAJĘ**

#### **Kolejom Małopolskim otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Kraków Główny – Częstochowa i w relacji powrotnej,**

realizowany liniami kolejowymi nr 1, 8, 61, 64 i 701 na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027 z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie Koleje Małopolskie uruchomią:
  - 1 parę pociągów na dobę w piątki;
  - 1 parę pociągów na dobę w sobotę, niedzielę i wybrane dni świąteczne(przewozy wykonywane przez cały roczny rozkład jazdy) zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i nr 2 do niniejszej decyzji.
2. Przewoźnik obowiązany jest uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji.

Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów w mniejszym wymiarze (tj. częstotliwości lub terminach) niż to wynika z punktu 1 niniejszej decyzji, wyłącznie w wyniku zaistnienia zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.
3. Połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji stanowią uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województw: małopolskiego i śląskiego, 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, na trasie Kraków Główny – Częstochowa i w relacji powrotnej.

Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszej relacji niż wskazano powyżej, 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:
- w relacji Kraków Główny – Częstochowa: Kraków Główny, Słomniki Miasto, Słomniki, Miechów, Tunel, Kozłów, Koniecpol, Częstochowa Raków, Częstochowa;
  - w relacji Częstochowa – Kraków Główny: Częstochowa, Częstochowa Raków, Koniecpol, Kozłów, Tunel, Miechów, Słomniki, Słomniki Miasto, Kraków Główny.

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 Kraków Główny – Częstochowa i w relacji powrotnej przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy przy pomocy elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN77 (typ 32WE), przystosowanych do przewozu co najmniej 2 osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej sprawności ruchowej.

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

9. Dopuszcza się korzystanie z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
10. Dopuszcza się uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1, w innych godzinach niż wskazane w projektach rozkładów jazdy zawartych 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 Kraków Główny – Częstochowa i w relacji powrotnej:
  - a) w niepełnej relacji;
  - b) w częstotliwości i terminie innymi niż wprost wynikającym z niniejszej decyzji oraz wystąpieniu okoliczności skutkujących:
  - c) zaprzestaniem wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy;
  - d) wprowadzeniem dodatkowych postojów.

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

## UZASADNIENIE

### Stan faktyczny:

Należy stwierdzić, że 11 czerwca 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem poczty elektronicznej, wniosek Kolei Małopolskich z 11 czerwca 2021 r. o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej Kraków Główny – Częstochowa i w relacji powrotnej na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027, zwany dalej również „Wnioskiem”.

Pismem z 7 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.2.AJ) Prezes UTK zawiadomił Stronę o wszczęciu 11 czerwca 2021 r., na wniosek Kolei Małopolskich, postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie krajowej Kraków Główny – Częstochowa i w relacji powrotnej na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027.

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

1. Regulamin Sieci 2021/2022 PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanych dalej „PKP PLK”, wraz z załącznikami:
  - nr 1, zatytułowany: *Wykaz linii kolejowych udostępnianych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*
  - nr 2.6, zatytułowany: *Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych;*
  - nr 2.7, zatytułowany: *Wykaz linii kolejowych, na których wprowadzone zostały ograniczenia ich użytkowania;*
  - nr 2.19, zatytułowany: *Mapa linii kolejowych w Polsce zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,*
2. opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Wymiana pasażerska na stacjach w Polsce w 2019 r.* wraz z trzema załącznikami w formacie .xlsx;
3. opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Podsumowanie 2020. Przewozy pasażerskie i towarowe;*
4. opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Kolej w województwach – wykorzystanie i polityka transportowa;*
5. opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Największe dworce kolejowe w Polsce;*
6. informacja odpowiadająca odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla Kolei Małopolskich.

Równocześnie Prezes UTK zawiadomił Stronę, że faktem znanym z urzędu jest wydanie na rzecz Kolei Małopolskich:

1. decyzji Prezesa UTK z 23 sierpnia 2019 r. (znak: DMB-WMIC.400.9.2019.SW) wydającej certyfikat bezpieczeństwa cz. A nr PL1120190013 wraz z załącznikiem w postaci certyfikatu bezpieczeństwa cz. A nr PL1120190013;
2. decyzji Prezesa UTK z 17 września 2019 r. (znak: DMB-WMIC.401.16.2019.SW) wydającej certyfikat bezpieczeństwa cz. B nr PL1120190016 wraz z załącznikiem w postaci certyfikatu bezpieczeństwa cz. B nr PL1120190016;
3. licencji na świadczenie usług transportu kolejowego z 23 czerwca 2014 r. wydanej przez Prezesa UTK nr UPT/237/2014;
4. licencji na świadczenie usług transportu kolejowego z 23 czerwca 2014 r. wydanej przez Prezesa UTK nr WPO/236/2014.

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

Prezes UTK 8 lipca 2021 r. opublikował informację o wpływie Wniosku Kolei Małopolskich na stronie internetowej Urzędu: <https://www.utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/17563,Powiadomienie-Kolei-Malopolskich-sp-z-oo-o-planowanych-nowych-krajowych-uslugach.html>.

Pismem z 8 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.3.AJ) Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione o otrzymaniu Wniosku Kolei Małopolskich w sprawie uruchamiania nowych kolejowych przewozów pasażerskich na trasie krajowej Kraków Główny – Częstochowa 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 pismo Prezesa UTK z 8 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.3.AJ), 6 sierpnia 2021 r. wpłynęło, za pośrednictwem platformy ePUAP, pismo „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „PKP Intercity” z 5 sierpnia 2021 r. (znak: BBPR1k-070-022/2021) wraz z pełnomocnictwem, w którym ww. przewoźnik poinformował Prezesa UTK, iż nie będzie składał w niniejszym postępowaniu wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Ponadto w odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 8 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.3.AJ), 13 sierpnia 2021 r. do Urzędu wpłynął, za pośrednictwem poczty elektronicznej, wniosek POLREGIO S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „POLREGIO”, z 12 sierpnia 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, do którego załączono:

- oświadczenie w zakresie informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa zawartych w ww. wniosku;
- analizę ekonomiczną dot. prognozowanych przychodów dla określonych pociągów POLREGIO.

Część informacji zawartych we wniosku POLREGIO o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej oraz w załącznikach do ww. wniosków została oznaczona jako niepodlegające udostępnieniu podmiotom trzecim, w tym Kolejom Małopolskim.

Pismem z 6 września 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.6.JK) Prezes UTK poinformował Przewoźnika o włączeniu w poczet materiału dowodowego:

1. załącznika nr 2.10 do Regulaminu Sieci 2021/2022 PKP PLK, zatytułowanego: *Wykaz punktów stycznych infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z infrastrukturą kolejową innych zarządców*;
2. informacji odpowiadającej odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla POLREGIO.

Równocześnie Prezes UTK zawiadomił, że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi również, oprócz dokumentów wskazanych w piśmie Prezesa UTK z 7 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.2.AJ) oraz w przedmiotowym piśmie, następujące dokumenty:

1. pismo Prezesa UTK z 8 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.3.AJ), informujące podmioty uprawnione o wpływie Wniosku Kolei Małopolskich;
2. pismo PKP Intercity z 5 sierpnia 2021 r. (znak: BBPR1k-070-022/2021, data doręczenia do Urzędu: 9 sierpnia 2021 r.), informujące o braku zainteresowania składaniem wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, stanowiące odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 8 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.3.AJ);
3. wniosek POLREGIO z 12 sierpnia 2021 r. (data doręczenia do Urzędu: 13 sierpnia 2021 r.) o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wraz z załącznikami, w wersji jawnej i niejawnej, stanowiący odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 8 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.3.AJ).

W tym samym piśmie Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika, że faktem znanym z urzędu jest posiadanie przez:

1. 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. 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).

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

PKP Intercity 8 września 2021 r. za pośrednictwem ePUAP przekazała pełnomocnictwo udzielone osobie reprezentującej ww. spółkę w niniejszym postępowaniu administracyjnym oraz dowód wniesienia opłaty skarbowej od ww. pełnomocnictwa.

Pismem z 27 września 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.7.AJ) Prezes UTK wezwał POLREGIO do:

1. przedstawienia kopii umowy nr I/1863/TK/2722/20 z 9 grudnia 2020 r. o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na terenie województwa małopolskiego w okresie od 13 grudnia 2020 r. do 12 grudnia 2026 r., zawartej pomiędzy POLREGIO a Województwem Małopolskim, zwanej dalej „umową PSC”, której równowaga ekonomiczna może zostać zagrożona w następstwie uruchomienia nowej usługi Kolei Małopolskich;
2. przedstawienia czynności, jakie zostały podjęte przez POLREGIO, które stanowiły podstawę dla uzyskania przez nią określonych we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej wielkości finansowych, przy wykorzystaniu których oszacowano spodziewany wpływ uruchomienia nowej usługi Kolei Małopolskich na połączenia wykonywane na podstawie umowy PSC;
3. przedstawienia dodatkowych informacji odnośnie do przedstawionych we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej badań frekwencji podróży;
4. wskazania, które informacje przekazane we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej POLREGIO, stanowią szczególnie chronione informacje handlowe i nie powinny być udostępniane podmiotom trzecim oraz przedstawienie uzasadnienia zaproponowanego wyłączenia szczególnie chronionych informacji handlowych.

W piśmie z 4 października 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 5 października 2021 r.) Koleje Małopolskie zgłosiły chęć zapoznania się z aktami postępowania administracyjnego.

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 27 września 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.7.AJ), 12 października 2021 r. wpłynęło za pośrednictwem poczty elektronicznej pismo POLREGIO z 11 października 2021 r. (znak: PBH1w.713.25.2021), w wersji jawnej i w wersji zawierającej szczególnie chronione informacje handlowe, stanowiące uzupełnienie wniosku POLREGIO o badanie równowagi ekonomicznej z 12 sierpnia 2021 r.

Strona 15 października 2021 r. przeglądała akta sprawy w siedzibie Urzędu.

W piśmie z 20 października 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 21 października 2021 r.) Koleje Małopolskie wniosły o doręczanie korespondencji w niniejszym postępowaniu administracyjnym za pośrednictwem poczty elektronicznej, na wskazany przez Stronę adres.

Pismem z 22 października 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.11.AJ) Prezes UTK ponownie wezwał POLREGIO do wskazania, które informacje przekazane we wniosku POLREGIO z 12 sierpnia 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, stanowią szczególnie chronione informacje handlowe i nie powinny być udostępniane podmiotom trzecim oraz przedstawienia uzasadnienia zaproponowanego wyłączenia szczególnie chronionych informacji handlowych.

Pismem z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.12.AJ) Prezes UTK wezwał PKP PLK do przedstawienia informacji dotyczących:

1. możliwości trasowania pociągów Kolei Małopolskich, zgodnie z rozkładem jazdy zawartym w powiadomieniu, bez zmian w trasowaniu na wnioskowanej trasie pociągów POLREGIO;
2. stopnia wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, przy zastosowaniu której Koleje Małopolskie planują wykonywać nowe połączenie pasażerskie na trasie określonej we Wniosku, a znajdującej się w zarządzie PKP PLK, w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r. (przewozy wykonywane jedną parą pociągów w piątki oraz jedną parą pociągów w soboty, niedziele i wybrane dni świąteczne);
3. spodziewanego wpływu wytrasowania pociągów Kolei Małopolskich na możliwość trasowania pociągów POLREGIO w całym okresie planowanego wykonywania przewozów przez Koleje Małopolskie, tj. od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r. (przewozy wykonywane jedną parą pociągów w piątki oraz jedną parą pociągów w soboty, niedziele i wybrane dni świąteczne);
4. planów rozwoju infrastruktury pod kątem tras objętych proponowanymi nowymi kolejowymi przewozami pasażerskimi Kolei Małopolskich, w tym wskazania okresu realizacji takich planów.

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 22 października 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.11.AJ), 16 listopada 2022 r. do Urzędu wpłynęło za pośrednictwem poczty elektronicznej pismo POLREGIO z 15 listopada 2021 r. (znak: PBH1w.713.27.2021), w którym ww. przewoźnik kolejowy przedstawił dodatkowe informacje odnośnie do występowania we wniosku POLREGIO o badanie równowagi ekonomicznej z 12 sierpnia 2021 r. szczególnie chronionych informacji handlowych.

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.12.AJ), 23 listopada 2021 r. do Urzędu wpłynęło za pośrednictwem poczty elektronicznej pismo PKP PLK datowane na 27 listopada 2022 r. (znak: IDRR.611.217.2021), w którym zarządca infrastruktury przedstawił odpowiedź na pytania zawarte w ww. wezwaniu.

Pismem z 23 grudnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.18.AJ) Prezes UTK poinformował Stronę o załączeniu do materiału dowodowego niniejszej sprawy:

- umowy PSC;
- informacji odpowiadającej odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla POLREGIO;
- informacji odpowiadającej odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP PLK.

W tym samym piśmie Prezes UTK wezwał Koleje Małopolskie do przedstawienia analizy założeń wskazanych we Wniosku, w zakresie:

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

Równocześnie Prezes UTK zawiadomił Koleje Małopolskie, że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi, oprócz dokumentów, które Strona przeglądała 15 października 2021 r. w siedzibie Urzędu, również następujące dokumenty:

1. wniosek POLREGIO z 12 sierpnia 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wraz z załącznikami, w wersji jawnej i w wersji zawierającej szczególnie chronione informacje handlowe;
2. pismo POLREGIO z 11 października 2021 r. (znak: PBH1w.713.25.2021), w wersji jawnej i w wersji zawierającej szczególnie chronione informacje handlowe;
3. pismo Prezesa UTK z 22 października 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.11.AJ);
4. pismo Prezesa UTK z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.12.AJ);
5. pismo POLREGIO z 15 listopada 2021 r. (znak: PBH1w.713.27.2021);
6. pismo PKP PLK z 27 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.217.2021);
7. pismo POLREGIO z 1 grudnia 2021 r. (znak: PBZ.010.12.2021).

Ponadto Prezes UTK poinformował Koleje Małopolskie o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy tj. do 24 stycznia 2022 r. oraz zawiadomił o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Pismem z 30 grudnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.16.AJ) Prezes UTK wezwał PKP PLK do przedstawienia dokumentu pełnomocnictwa, zgodnie z obowiązującymi zasadami reprezentacji.

Prezes UTK pismem z 4 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.17.AJ) wezwał POLREGIO do przedstawienia 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 osiągającego koniec okresu użytkowania lub niezastępowania pracowników, których umowa się kończy) w związku z planowanym uruchomieniem nowych kolejowych przewozów pasażerskich przez Koleje Małopolskie;
- 2) możliwości wygenerowania nowych potoków podróży przez proponowane kolejowe przewozy pasażerskie Kolei Małopolskich 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 przez Koleje Małopolskie;
- 4) spodziewanego wpływu uruchomienia przez Koleje Małopolskie planowanej nowej usługi kolejowego przewozu pasażerskiego na odpowiednie inwestycje POLREGIO, w tym w odniesieniu do taboru kolejowego;
- 5) szacowanego skutku uruchomienia przez Koleje Małopolskie planowanej nowej usługi kolejowego przewozu pasażerskiego na wyniki i jakość kolejowych przewozów osób.

Pismem z 4 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.19.AJ) Prezes UTK postanowił ograniczyć Kolejom Małopolskim prawo wglądu do materiału dowodowego niniejszego postępowania w odniesieniu do następujących dokumentów dostarczonych przez POLREGIO:

1. wniosku POLREGIO z 12 sierpnia 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w zakresie danych zawartych w rubrykach:
  - *Prognozy dotyczące ruchu, popytu i przychodów;*
  - *Informacje dotyczące metodyki opracowanych prognoz;*
  - *Informacje dotyczące przychodów i marży zysku osiągniętych przez przedsiębiorstwo na trasie objętej umową o świadczenie usług publicznych lub trasie alternatywnej;*
  - *Informacje dotyczące kosztu kapitału i kosztów operacyjnych przewozów realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, a także zmian w kosztach i popycie spowodowanych nowymi kolejowymi przewozami pasażerskimi;*
2. danych analitycznych, wskazujących wpływ uruchomienia nowych kolejowych przewozów pasażerskich Kolei Małopolskich na usługi POLREGIO, znajdujących się w załączniku nr 2 do wniosku POLREGIO z 12 sierpnia 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej pt. *Analiza ekonomiczna dot. prognozowanych przychodów dla pociągów PR nr 32312 i 32318*, zawartych w rubrykach: *poc 32312, poc 32318, Razem oraz Prognozowane zmniejszenie przychodów (przez 5 lat)*;
3. umowy PSC;
4. pisma POLREGIO z 11 października 2021 r. (znak: PBH1w.713.25.2021), stanowiącego odpowiedź na wezwanie Prezesa UTK z 27 września 2021 r. oraz uzupełnienie wniosku POLREGIO z 12 sierpnia 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w zakresie punktów Ad 2. i Ad. 3.;
5. danych kontaktowych osoby wskazanej w piśmie POLREGIO z 11 października 2021 r. (znak: PBH1w.713.25.2021) jako prowadzący sprawę,

ze względu na występowanie w nich szczególnie chronionych informacji handlowych, o których mowa w art. 8 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795.

Pismem z 11 stycznia 2022 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 12 stycznia 2022 r.) Strona wniosła o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej wydaniem przez Prezesa UTK postanowienia z 4 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.19.AJ) o ograniczeniu prawa wglądu do materiału dowodowego niniejszego postępowania administracyjnego.

PKP PLK 14 stycznia 2022 r. za pośrednictwem poczty elektronicznej, odpowiedziała na wezwanie Prezesa UTK z 30 grudnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.16.AJ), w którym to Prezes UTK wezwał ww. spółkę do uzupełnienia braków formalnych pisma z 10 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.217.2021) w przedmiocie brakującego dokumentu pełnomocnictwa.

PKP PLK w ww. wiadomości elektronicznej z 14 stycznia 2022 r. przedłożyła:

- brakujący dokument pełnomocnictwa dla pełnomocnika PKP PLK;
- potwierdzenie dokonania opłaty skarbowej za ustanowienie pełnomocnika w sprawie;
- *Uchwałę nr 111/2018 Rady Nadzorczej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z 29 maja 2018 r. w sprawie powołania Członka Zarządu – dyrektora ds. utrzymania infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe;*
- *wyciąg z aktu notarialnego Protokołu z III części obrad Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia spółki pod firmą PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjną z siedzibą w Warszawie - Uchwała nr 21/2018 Zwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z 27 lipca 2018 r. w sprawie rozpatrzenia i zatwierdzenia Sprawozdania finansowego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. za rok obrotowy kończący się dnia 31 grudnia 2017 r.;*

— fragment informacji odpowiadającej odpisowi z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP PLK.

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 4 stycznia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.17.AJ), POLREGIO za pośrednictwem wiadomości elektronicznej z 20 stycznia 2022 r. przedłożyło pismo z 18 stycznia 2022 r. (znak: PBH1w.713.3.2022), w dwóch wersjach: jawnej oraz niejawniej zawierającej szczególnie chronione informacje handlowe.

Pismem z 21 stycznia 2022 r. (znak: DE.072.01.2022.BT), doręczonym do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej 24 stycznia 2022 r., Koleje Małopolskie odpowiedziały na pismo Prezesa UTK z 23 grudnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.18.AJ), w którym wezwano Stronę do przedstawienia dodatkowych informacji w związku z otrzymanym pismem PKP PLK z 27 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.217.2021).

Pismem z 24 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.23.AJ) Prezes UTK zawiadomił Koleje Małopolskie o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy tj. do 24 lutego 2022 r.

Pismem z 31 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.24.AJ) Prezes UTK wezwał POLREGIO do ponownej weryfikacji i wskazania, które informacje w umowie PSC, stanowią szczególnie chronione informacje handlowe i nie powinny być udostępniane podmiotom trzecim.

POLREGIO w wiadomości elektronicznej z 8 lutego 2022 r. odpowiedziało na wezwanie Prezesa UTK z 31 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.24.AJ), przedkładając:

- pismo z 8 lutego 2022 r. (znak: PBH1w.713.4.2022);
- załącznik do pisma z 8 lutego 2022 r. (znak: PBH1w.713.4.2022) w postaci zaktualizowanego pisma POLREGIO z 15 listopada 2021 r. (znak: PBH1w.713.27.2021, nowa data pisma: 8 lutego 2022 r.);
- wersję jawną umowy PSC.

Pismem z 24 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.25.AJ) Prezes UTK zawiadomił Koleje Małopolskie o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy tj. do 24 marca 2022 r.

Pismem z 25 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.26.AJ) Prezes UTK wezwał PKP PLK do wskazania dokumentów i informacji, które stanowiły podstawę do udzielenia przez ww. zarządcę infrastruktury odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.12.AJ).

W tym samym piśmie Prezes UTK wezwał PKP PLK do przedstawienia stanowiska w zakresie występowania:

1. szczególnie chronionych informacji handlowych;
2. danych osobowych osób postronnych,

w dokumentach przekazanych przez PKP PLK za pośrednictwem wiadomości elektronicznej z 14 stycznia 2022 r., stanowiącej odpowiedź na wezwanie Prezesa UTK z 30 grudnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.16.AJ) w przedmiocie brakującego dokumentu pełnomocnictwa.

W odpowiedzi na Pismo Prezesa UTK z 25 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.26.AJ), 7 marca 2022 r. wpłynęło za pośrednictwem poczty elektronicznej pismo PKP PLK z 7 marca 2022 r. (znak: IDRR.611.65.2022), wraz z załącznikami nr 1-13.

Pismem z 24 marca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.26.AJ) Prezes UTK zawiadomił Koleje Małopolskie o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy tj. do 25 kwietnia 2022 r.

Pismem z 25 kwietnia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.27.AJ) Prezes UTK zawiadomił Stronę, że faktem znanym z urzędu jest wydanie:

1. 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).



2. 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).

Ponadto Prezes UTK zawiadomił Koleje Małopolskie, że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi, oprócz dokumentów wskazanych w uprzednich pismach Prezesa UTK skierowanych do Strony, również następujący dokument: pismo PKP PLK z 7 marca 2022 r. (znak: IDRR.611.65.2022, data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 7 marca 2022 r.), wraz z załącznikami nr 1-13, stanowiące odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 25 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.26.AJ).

W tym samym piśmie Prezes UTK postanowił włączyć w poczet materiału dowodowego niniejszej sprawy:

- opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Wymiana pasażerska na stacjach w Polsce w 2020 r.*;
- opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Podsumowanie 2021. Przewozy pasażerskie i towarowe.*

Jednocześnie Prezes UTK poinformował Przewoźnika o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, a także zawiadomił o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy tj. do 25 maja 2022 r.

Pismem z 9 maja 2022 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 9 maja 2022 r.) Strona wniosła o udostępnienie pisma PKP PLK z 7 marca 2022 r. (znak: IDRR.611.65.2022) oraz poinformowała o odwołaniu pełnomocnictwa udzielonego osobie uprawnionej uprzednio przez Koleje Małopolskie do reprezentowania Przewoźnika w postępowaniu.

Postanowieniem z 16 maja 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.28.AJ) Prezes UTK:

1. uchylił w części zaskarżone postanowienie Prezesa UTK o ograniczeniu prawa wglądu do materiału dowodowego z 4 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.19.AJ), tj. w zakresie pkt 3 sentencji ww. postanowienia dotyczącego ograniczenia Kolejom Małopolskim prawa wglądu do umowy PSC, w zakresie całości ww. umowy i orzekł co do istoty sprawy w zakresie ww. uchylonej części zaskarżonego postanowienia Prezesa UTK o ograniczeniu prawa wglądu do materiału dowodowego z 4 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.19.AJ), w ten sposób, że pkt 3 sentencji ww. postanowienia dotyczącego ograniczenia Kolejom Małopolskim prawa wglądu do umowy PSC, otrzymał brzmienie:
  3. umowy nr I/1863/TK/2722/20 z 9 grudnia 2020 r. o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na terenie województwa małopolskiego w okresie od dnia 13 grudnia 2020 r. do 12 grudnia 2026 r., zawartej pomiędzy POLREGIO, a Województwem Małopolskim, zwanej dalej „umową PSC”, w zakresie:
    - postanowienia § 14 Rekompensata poniesionych kosztów, w związku ze świadczeniem przez Operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – w całości, w zakresie opisu mechanizmu i zasad wyliczania rekompensaty;
    - postanowienia § 20 Kary umowne – w zakresie wysokości kar umownych wynikających z niewykonania lub nienależytego wykonania umowy PSC;
    - załącznika 1a – Zakres przewozów objętych umową o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym – w zakresie zestawień składów oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla poszczególnych połączeń;
    - załącznika 2a – Planowane przychody z przewozów objętych umową o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym – w zakresie zestawień składów, planowanej pracy eksploatacyjnej oraz analityki przychodów;
    - załącznika 3a – Analityczny rachunek kosztów przewozów objętych umową o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym – w zakresie zestawień składów, planowanej pracy eksploatacyjnej oraz analityki kosztów, w tym wysokości rozsądnego zysku;
    - załącznika 4a – Zestawienie prognoz do celów rekompensaty przewozów objętych umową o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym – w zakresie zestawień składów, planowanej pracy eksploatacyjnej oraz analityki obliczenia rekompensaty, w tym wysokości rozsądnego zysku oraz wysokości okresowych transz rekompensaty finansowej;
2. uchylił w części zaskarżone postanowienie Prezesa UTK o ograniczeniu prawa wglądu do materiału dowodowego z 4 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.19.AJ), tj. w zakresie pkt 5 sentencji ww. postanowienia dotyczącego ograniczenia Kolejom Małopolskim prawa wglądu do danych kontaktowych osoby wskazanej w piśmie POLREGIO z 11 października 2021 r. (znak: PBH1w.713.25.2021) jako prowadzący sprawę i umorzył

w ww. części postępowanie prowadzone z urzędu w przedmiocie ograniczenia Kolejom Małopolskim prawa wglądu do materiału dowodowego postępowania;

- utrzymał w mocy w pozostałej części zaskarżone postanowienie Prezesa UTK o ograniczeniu prawa wglądu do materiału dowodowego z 4 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.19.AJ).

W odpowiedzi na pismo z 9 maja 2022 r., pismem z 18 maja 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.31.AJ) Prezes UTK postanowił przychylić się do wniosku Kolei Małopolskich i przekazać Przewoźnikowi pismo PKP PLK z 7 marca 2022 r. (znak: IDRR.611.65.2022).

Ponadto Prezes UTK poinformował Stronę o zakończeniu etapu zbierania materiału dowodowego w sprawie oraz o przysługującym Kolejom Małopolskim prawie do wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 7 dni od doręczenia pisma.

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

Pismem z 24 maja 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.32.AJ) Prezes UTK zawiadomił Koleje Małopolskie o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy tj. do 27 czerwca 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.

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

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

Jak już wcześniej wspomniano, 11 czerwca 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął wniosek Kolei Małopolskich z 11 czerwca 2021 r. o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej Kraków Główny – Częstochowa w terminie od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027.

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

Prezes UTK ustalił, że Strona jest przewoźnikiem kolejowym posiadającym licencję nr WPO/236/2014 wydaną 23 czerwca 2014 r. na czas nieokreślony i potwierdzającą zdolność Strony do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Ponadto, na rzecz Przewoźnika, został wydany, decyzją Prezesa UTK z 23 sierpnia 2019 r. (znak: DMB-WMIC.400.9.2019.SW), certyfikat bezpieczeństwa cz. A nr PL1120190013 (ważny od 29 sierpnia 2019 r. do 29 sierpnia 2024 r.) potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z właściwymi przepisami. Natomiast decyzją Prezesa UTK z 17 września 2019 r. (znak: DMB-WMIC.401.16.2019.SW) wydano na rzecz Kolei Małopolskich certyfikat bezpieczeństwa cz. B nr PL1220190016 (ważny od 15 października 2019 r. do 15 października 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 Małopolskie, 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 Kolei Małopolskich został podpisany ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osobę upoważnioną do reprezentacji Przewoźnika, zgodnie z informacjami wskazanymi w Rejestrze Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego.

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

Stosownie do 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.

Pismem z 8 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.3.AJ) Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione, tj. te, którym przysługuje możliwość złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o planowanym uruchomieniu nowej usługi przez Przewoźnika.

Ponadto 8 lipca 2021 r. Prezes UTK opublikował informację o wpływie Wniosku Kolei Małopolskich na stronie internetowej Urzędu: <https://www.utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/17563,Powiadomienie-Kolei-Malopolskich-sp-z-oo-o-planowanych-nowych-krajowych-uslugach.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: Kolei Małopolskich) o planowanej nowej usłudze, Prezes UTK przyjął, że początek biegu terminu dla każdego z podmiotów liczony jest indywidualnie. Początek biegu terminu dla złożenia przez podmiot uprawniony wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej związany jest z momentem doręczenia pisma organu regulacyjnego informującego o otrzymaniu wniosku o przyznanie otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu należało przyjąć, że termin na dokonanie czynności, o której mowa powyżej, rozpoczynał się, zgodnie z obowiązującymi zasadami obliczania terminów, od momentu doręczenia pisma Prezesa UTK z 8 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.3.AJ).

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

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

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

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

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

- a) zmienność kosztów ponoszonych i przychodów uzyskiwanych przez przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych (w tym, w stosownych przypadkach, wszelkie oszczędności kosztów, takie jak te wynikające z braku wymiany taboru 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.

#### **Pismo PKP Intercity z 5 sierpnia 2021 r. (znak: BBPR1k-070-022/2021)**

W ramach niniejszego postępowania zostało złożone pismo PKP Intercity z 5 sierpnia 2021 r. (znak: BBPR1k-070-022/2021), w którym ww. przewoźnik przedstawił swoje stanowisko.

W piśmie z 5 sierpnia 2021 r. (znak: BBPR1k-070-022/2021) PKP Intercity oświadczyła, że nie będzie składała wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z uwagi na przewidywany znikomy wpływ nowych połączeń na umowę o świadczenie usług publicznych, zawartą pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity.

#### **Wniosek POLREGIO z 12 sierpnia 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej**

Informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez Koleje Małopolskie, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 8 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.3.AJ), została doręczona POLREGIO 14 lipca 2021 r. Następnie 13 sierpnia 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek POLREGIO z 12 sierpnia 2021 r., o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w związku z planowaną usługą przewozu osób Kolei Małopolskich.

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 czy POLREGIO jest uprawnionym podmiotem 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 kolejowe 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 Małopolskie. W tym celu Prezes UTK ustalił, że POLREGIO jest stroną m.in. umowy PSC.

Zawarty w załączniku nr 1a umowy PSC zakres przewozów objętych ww. umową o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym (w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2020/2021) określający 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. Należy wskazać, że 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 Małopolskie. 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 wskazało na to, że: *POLREGIO sp. z o.o. realizuje przewozy pasażerskie na podstawie umów o świadczenie usług publicznych zawartych z właściwymi Organizatorami przewozów na odcinkach linii kolejowych nr: 8, 64, 61, 701, I pokrywających się z trasą planowanych nowych połączeń kolejowych przewoźnika „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. (dalej: KML).*

Zgodnie ze stanowiskiem przedstawionym przez POLREGIO: *W opinii Spółki uruchomienie dodatkowych połączeń na trasie Kraków Gł. - Częstochowa będzie miało negatywny wpływ na równowagę ekonomiczną obowiązującej umowy o świadczenie usług publicznych, zawartej z Urzędem Marszałkowskim Województwa Małopolskiego. Na odcinku Kraków Gł. - Częstochowa (przez Kozłów i Koniecpol), na której przewoźnik „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. planuje uruchomienie 2 par nowych pociągów w piątki, soboty, niedziele i wybrane dni świąteczne, POLREGIO sp. z o.o. Małopolski Zakład w Krakowie realizuje przewozy pasażerskie pociągami REGIO na odcinku Kraków - Kozłów - Kraków w liczbie 8 par. Ofertę przewozową na ww. odcinku POLREGIO sp. z o.o. realizuje na zlecenie Organizatora przewozów, tj.: Urzędu Marszałkowskiego Województwa Małopolskiego, zgodnie z Umową nr Y/1863/TK/2722/20 z dnia 9 XII 2020 roku o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na terenie województwa małopolskiego w rozkładach jazdy: 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, w okresie od 13 grudnia 2020 r. do 12 grudnia 2026 r.*

POLREGIO stwierdziło, że: *Analizując wniosek przewoźnika „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. należy stwierdzić, że godziny odjazdów nowych połączeń kolejowych planowanych do uruchomienia przez KML na odcinku Kraków Główny - Częstochowa, są zbliżone do aktualnych godzin odjazdów i przyjazdów pociągów REGIO na poniższych stacjach:*

- *Kraków: odjazd 10:15 (KML), 09:56 (PR) oraz 17:15 (KML), 17:34 (PR),*
- *Słomniki Miasto: przyjazd 10:34 (KML), 10:32 (PR) oraz 17:33 (KML), 18:01 (PR),*
- *Słomniki: przyjazd 10:36 (KML), 10:34 (PR) oraz 17:36 (KML), 18:03 (PR),*
- *Miechów: przyjazd 10:45 (KML), 10:48 (PR) oraz 17:45 (KML), 18:15 (PR),*
- *Tunel: przyjazd 10:52 (KML), 10:56 (PR) oraz 17:52 (KML), 18:31 (PR),*
- *Kozłów: przyjazd 10:56 (KML), 11:01 (PR) oraz 17:56 (KML), 18:35 (PR).*

W dalszej części złożonego wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej POLREGIO podniosło, że: *Rozpatrując godziny kursowania planowanych nowych połączeń kolejowych należy również wziąć pod uwagę trudną sytuację konstrukcyjną rozkładu jazdy pociągów, związaną z ograniczoną zdolnością przepustową linii kolejowych na terenie województwa małopolskiego, która skutkuje znaczącymi utrudnieniami w trasowaniu pociągów POLREGIO. Ograniczona przepustowość linii wynika z zakresu prac modernizacyjnych i naprawczych prowadzonych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. na wszystkich strategicznych liniach województwa małopolskiego, tj. na liniach nr: 8, 62, 91, Ł. 624, Ł. 629, 93, 94, 96, 97, 98, 99, 104, 133.*

*Trudności te wynikają z wprowadzanych przez zarządcę infrastruktury ograniczeń w postaci: 1) prowadzenia ruchu pociągów po jednym torze na poszczególnych odcinkach linii kolejowych;*

*2) ograniczenia liczby mijanek na liniach kolejowych oraz stacjach i przystankach, na których pociągi mogą się krzyżować lub wyprzedzać;*

*3) obniżenia prędkości pociągów na modernizowanych odcinkach lub w miejscach, na których przeprowadzane są prace naprawcze i inwestycyjne;*

*4) stosowania wydłużonego czasu przerw technologicznych, zarówno w godzinach nocnych, jak też w ciągu dnia.*

*Planowane na rozkład jazdy 2021/2022 prace modernizacyjne na linii nr 8 obejmują:*

- *stację Kozłów - wystąpi ograniczenie przepustowości (ruch jednotorowy) od 01.07.2022,*
- *odcinek Kraków Przedmieście — Kraków Batowice - ograniczenie przepustowości (ruch jednotorowy) obowiązuje do 30.11.2022 r.*

Zgodnie z analizą przedstawioną przez POLREGIO: *Biorąc pod uwagę duże natężenie ruchu pociągów pasażerskich na linii nr 8, wynikające również z liczby pociągów uruchamianych przez pozostałych przewoźników pasażerskich korzystających z tej linii, tj.: PKP Intercity S.A. (obecnie uruchamia w dobie 24 pociągi), „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. (obecnie uruchamiają w dobie 28 pociągów), istnieje realne zagrożenie, że pociągi REGIO mogą być trasowane w innych godzinach niż planowane do uruchomienia przez Organizatora przewozów. Dodatkowe uruchomienie pociągów może*

przyczynić się do powstania utrudnień w ruchu kolejowym i w konsekwencji spowodować zakłócenia rozkładu jazdy. Pociągi REGIO mogą doznawać opóźnień wynikających z nieplanowanych krzyżowań na szlaku lub na stacjach pośrednich. W związku z powyższymi ograniczeniami w przepustowości linii kolejowych, uruchomienie dodatkowych pociągów przewoźnika „Koleje Małopolskie” sp. o.o. może zagrozić uruchomieniu wszystkich pociągów o charakterze służby publicznej, wskazanych w umowie PSC i skutkować pogorszeniem oferty przewozowej oraz utratą przychodów z prowadzonej działalności przewozowej.

Według POLREGIO: (...) zaproponowane przewozy w wyniku realizacji przejazdów w godzinach zbliżonych do rozkładu jazdy pociągów POLREGIO będą miały charakter konkurencyjny, a nie uzupełniający wobec oferty przewozowej realizowanej w oparciu o obowiązującą umowę o świadczenie usług publicznych zawartą pomiędzy Spółką, a Organizatorem.

POLREGIO przeprowadziła analizę, w następstwie której doszła do wniosku, że w następstwie uruchomienia usługi Kolei Małopolskich możliwe jest odnotowanie łącznego spadku przychodów na poziomie ~~1~~<sup>1</sup> zł, co w ocenie ww. przewoźnika ma charakter istotny i może zaburzyć równowagę ekonomiczną obowiązującej umowy PSC.

W odniesieniu do uzyskanych przez POLREGIO przychodów i spodziewanego ich spadku, ww. przewoźnik oświadczył, że: *Uruchomienie nowych połączeń kolejowych przewoźnika „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. na linii nr 8, które mają być realizowane w piątki oraz w soboty, niedziele i wybrane dni świąteczne, może przyczynić się do spadku przychodów uzyskiwanych przez POLREGIO sp. z o.o. Biorąc pod uwagę wartości prognozowanych przychodów możliwych do uzyskania przez Spółkę ze sprzedaży biletów jednorazowych, w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 12 grudnia 2027 r., można szacować ich zmniejszenie o około ~~1~~<sup>1</sup> zł, co stanowi ~~1~~<sup>1</sup> przychodów osiąganych z dwóch pociągów REGIO kursujących na tej linii w godzinach zbliżonych do rozkładu jazdy pociągów planowanych do uruchomienia przez KML.*

W złożonym wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej POLREGIO zawarła między innymi informacje na temat obowiązującego rozkładu jazdy pociągów, taryfy biletowej (obowiązującej Taryfy Małopolskiej) oraz kosztów taboru.

Załączniki do wniosku POLREGIO z 12 sierpnia 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej stanowiły:

- 1) oświadczenie w zakresie informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa zawartych w ww. wniosku;
- 2) analiza ekonomiczna dot. prognozowanych przychodów dla pociągów POLREGIO nr 32312 i 32318.

Pismem z 27 września 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.7.AJ) Prezes UTK wezwał POLREGIO między innymi do:

- do przedstawienia kopii umowy PSC;
- przedstawienia czynności, jakie zostały podjęte przez POLREGIO, które stanowiły podstawę dla uzyskania przez nią określonych we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej wielkości finansowych, przy wykorzystaniu których oszacowano spodziewany wpływ uruchomienia nowej usługi Kolei Małopolskich na połączenia wykonywane na podstawie umowy PSC;
- przedstawienia dodatkowych informacji odnośnie do przedstawionych we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej badań frekwencji podróży;
- wskazania, które informacje przekazane we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej POLREGIO stanowią szczególnie chronione informacje handlowe i nie powinny być udostępniane podmiotom trzecim, oraz przedstawienie uzasadnienia zaproponowanego wyłączenia szczególnie chronionych informacji handlowych.

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 27 września 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.7.AJ), 12 października 2021 r. wpłynęło za pośrednictwem poczty elektronicznej pismo POLREGIO z 11 października 2021 r. (znak: PBH1w.713.25.2021), w wersji jawnej i w wersji zawierającej szczególnie chronione informacje handlowe, stanowiące uzupełnienie wniosku POLREGIO o badanie równowagi ekonomicznej z 12 sierpnia 2021 r.

W odniesieniu do przeprowadzonych analiz, POLREGIO poinformowała, że: ~~1~~<sup>1</sup>.

Metodologię powyższej analizy POLREGIO przedstawiła również w formie tabelarycznej.

Zgodnie ze stanowiskiem przedstawionym przez POLREGIO: ~~1~~<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Oznaczenie ~~1~~<sup>1</sup> pokazuje usuniętą treść stanowiącą szczególnie chronione informacje handlowe z punktu widzenia przedsiębiorcy

Powyższą analizę dla przychodów osiąganych przez POLREGIO według badań frekwencji przeprowadzonych w marcu 2021 r., Strona przedstawiła również w formie tabelarycznej.

Jednocześnie POLREGIO przedstawiła stanowisko dotyczące występowania, w przedstawionej dokumentacji, szczególnie chronionych informacji handlowych (tajemnicy przedsiębiorstwa) oraz czynności podjętych przez ww. przewoźnika, mających 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 Prezes UTK ograniczył Kolejom Małopolskim prawo wglądu do materiału dowodowego sprawy z uwagi na ochronę szczególnie chronionych informacji handlowych POLREGIO.

Należy wskazać, że pismem z 11 stycznia 2022 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 12 stycznia 2022 r.) Strona wniosła o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej wydaniem przez Prezesa UTK postanowienia z 4 stycznia 2022 r. (znak DPP-WOPN.717.8.2021.19.AJ) o ograniczeniu prawa wglądu do materiału dowodowego niniejszego postępowania administracyjnego.

Pismem z 31 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.24.AJ) Prezes UTK wezwał POLREGIO do ponownej weryfikacji i wskazania, które informacje w umowie PSC stanowią szczególnie chronione informacje handlowe i nie powinny być udostępniane podmiotom trzecim.

W wiadomości elektronicznej z 8 lutego 2022 r. POLREGIO odpowiedziało na wezwanie Prezesa UTK z 31 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.24.AJ), przedkładając:

- pismo z 8 lutego 2022 r. (znak: PBH1w.713.4.2022);
- załącznik do pisma z 8 lutego 2022 r. (znak: PBH1w.713.4.2022) w postaci zaktualizowanego pisma POLREGIO z 15 listopada 2021 r. (znak: PBH1w.713.27.2021, nowa data pisma: 8 lutego 2022 r.);
- wersję jawną umowy PSC.

Ostatecznie Prezes UTK postanowieniem z 16 maja 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.28.AJ) uchylił w części zaskarżone postanowienie Prezesa UTK o ograniczeniu prawa wglądu do materiału dowodowego z 4 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.19.AJ), tj. w zakresie pkt 3 sentencji ww. postanowienia dotyczącego ograniczenia Kolejom Małopolskim prawa wglądu do umowy PSC, w zakresie całości ww. umowy i orzekł co do istoty sprawy w zakresie ww. uchylonej części zaskarżonego postanowienia Prezesa UTK o ograniczeniu prawa wglądu do materiału dowodowego z 4 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.19.AJ), w ten sposób, że pkt 3 sentencji ww. postanowienia dotyczącego ograniczenia Kolejom Małopolskim prawa wglądu do umowy PSC, otrzymał brzmienie:

*3. umowy nr I/1863/TK/2722/20 z 9 grudnia 2020 r. o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na terenie województwa małopolskiego w okresie od dnia 13 grudnia 2020 r. do 12 grudnia 2026 r., zawartej pomiędzy POLREGIO, a Województwem Małopolskim, zwanej dalej „umową PSC”, w zakresie:*

- *postanowienia § 14 Rekompensata poniesionych kosztów, w związku ze świadczeniem przez Operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego – w całości, w zakresie opisu mechanizmu i zasad wyliczania rekompensaty;*
- *postanowienia § 20 Kary umowne – w zakresie wysokości kar umownych wynikających z niewykonania lub nienależytego wykonania umowy PSC;*
- *załącznika 1a – Zakres przewozów objętych umową o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym – w zakresie zestawień składów oraz planowanej pracy eksploatacyjnej dla poszczególnych połączeń;*
- *załącznika 2a – Planowane przychody z przewozów objętych umową o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym – w zakresie zestawień składów, planowanej pracy eksploatacyjnej oraz analityki przychodów;*
- *załącznika 3a – Analityczny rachunek kosztów przewozów objętych umową o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym – w zakresie zestawień składów, planowanej pracy eksploatacyjnej oraz analityki kosztów, w tym wysokości rozsądnego zysku;*
- *załącznika 4a – Zestawienie prognoz do celów rekompensaty przewozów objętych umową o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym – w zakresie zestawień składów, planowanej pracy eksploatacyjnej oraz analityki obliczenia rekompensaty, w tym wysokości rozsądnego zysku oraz wysokości okresowych transz rekompensaty finansowej;*



Ponadto Prezes UTK ww. postanowieniem uchylił w części zaskarżone postanowienie Prezesa UTK o ograniczeniu prawa wglądu do materiału dowodowego z 4 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.19.AJ), tj. w zakresie pkt 5 sentencji ww. postanowienia dotyczącego ograniczenia Kolejom Małopolskim prawa wglądu do danych kontaktowych osoby wskazanej w piśmie POLREGIO z 11 października 2021 r. (znak: PBH1w.713.25.2021) jako prowadzący sprawę i umorzył w ww. części postępowanie prowadzone z urzędu w przedmiocie ograniczenia Kolejom Małopolskim prawa wglądu do materiału dowodowego postępowania.

Jednocześnie Prezes UTK powyższym postanowieniem utrzymał w mocy w pozostałej części zaskarżone postanowienie Prezesa UTK o ograniczeniu prawa wglądu do materiału dowodowego z 4 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.8.2021.19.AJ).

Prezes UTK, po zgromadzeniu wszystkich niezbędnych informacji w sprawie, przeanalizował spodziewany wpływ usługi Kolei Małopolskich na umowę PSC, której stroną jest POLREGIO. Z tego względu zasadne było zweryfikowanie w szczególności postanowień dotyczących zasad finansowania przewozów POLREGIO ujętych w umowie PSC.

Zgodnie z § 1 ust. 1 umowy PSC: *Przedmiotem Umowy jest świadczenie przez Operatora usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, w transporcie kolejowym, w wojewódzkich przewozach pasażerskich oraz określenie warunków i zasad świadczenia tych usług.*

Stosownie do treści § 1 ust. 3 umowy PSC pn. *Termin świadczenia usług: Operator jest zobowiązany do świadczenia usług, o których mowa w ust. 1, w terminie od dnia 13 grudnia 2020 r. do dnia 12 grudnia 2026 r.*

Zgodnie z § 1 ust. 4 umowy PSC pn. *Okresy rozliczeniowe: W ramach terminu, o którym mowa w ust. 3, wyróżnia się następujące okresy, odpowiadające okresom obowiązywania rocznych rozkładów jazdy pociągów, zwane dalej „Okresami Rozliczeniowymi”:*

- 1) od 13 grudnia 2020 r. do 11 grudnia 2021 r. (2020/2021)
- 2) od 12 grudnia 2021 r. do 10 grudnia 2022 r. (2021/2022)
- 3) od 11 grudnia 2022 r. do 9 grudnia 2023r.(2022/2023)
- 4) od 10 grudnia 2023 r. do 14 grudnia 2024 r. (2023/2024)
- 5) od 15 grudnia 2024 r. do 13 grudnia 2025 r. (2024/2025)
- 6) Od 14 grudnia 2025 r. do 12 grudnia 2026 r. (2025/2026)

Zgodnie z § 14 ust. 1 umowy PSC: ✂--✂.

Stosownie do brzmienia § 14 ust. 2 pkt 2 umowy PSC pn. *Maksymalna wysokość Rekompensaty Finansowej:* ✂--✂.

Zgodnie z aneksem nr 3 do umowy PSC, zawartym 29 grudnia 2021 r. pomiędzy POLREGIO a Województwem Małopolskim, § 14 ust. 2 pkt 2 umowy PSC otrzymał następujące brzmienie: ✂--✂.

Zgromadzone przez Prezesa UTK w ramach niniejszego postępowania dane pozwalają oszacować, że uruchamianie połączeń w ramach usługi Kolei Małopolskich może oddziaływać, w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., na osiem par pociągów POLREGIO na odcinku Kraków Główny – Kozłów – Kraków Główny. Wskazane powyżej pociągi miały być uruchamiane w roku 2022 i w latach kolejnych. Jednocześnie należy zauważyć, że nie można określić, z racji obowiązujących przepisów dotyczących opracowywania projektu rozkładu jazdy pociągów oraz wnioskowania o przydzielenie i wykorzystanie zdolności przepustowej, czy w kolejnych latach pociągi POLREGIO będą kursowały na tych samych trasach stosownie do obowiązującego rozkładu jazdy 2021/2022. W istocie nie można wykluczyć sytuacji, gdzie w przyszłych rozkładach jazdy pociągów, pojazdy POLREGIO będą uruchamiane na innych trasach i o innych porach niż obecnie.

Analiza przeprowadzona w odniesieniu do wskazanych pociągów POLREGIO pozwala przyjąć, że dla odcinków pokrywających się z nową usługą Kolei Małopolskich, może zostać wygenerowany przychód w wysokości ✂--✂ zł rocznie, co w perspektywie całego okresu planowanego wykonywania usługi przez Stronę może oznaczać łączny przychód w wysokości ✂--✂ zł. Powyższy wynik zachowywałby aktualność w przypadku, gdyby Koleje Małopolskie nie wykonywały wnioskowanych przez siebie przewozów. W sytuacji natomiast uruchomienia usługi przez Koleje Małopolskie POLREGIO szacuje, że odnotowany zostanie spadek podróży na poziomie ✂--✂% na zagrożonych odcinkach, w ujęciu rocznym. Z tego względu, w sytuacji wykonywania przewozów przez Koleje Małopolskie, POLREGIO może odnotować pomniejszone przychody o kwotę ✂--✂ zł rocznie, co w ujęciu 5 lat, w których Koleje Małopolskie planują wykonywać przewozy pasażerskie, może stanowić sumaryczną wartość równą ✂--✂ zł.

Należy jednak wskazać, że planowany okres wykonywania przewozów przez Koleje Małopolskie, tj. od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r. tylko częściowo pokrywa się z obowiązywaniem umowy PSC, tj. od 13 grudnia 2020 r. do 12 grudnia 2026 r.

Dopiero zestawienie wskazanej uprzednio sumarycznej wartości strat w okresie 5 lat, tj.  $\times--\times$  zł, pomniejszonej o kwotę  $\times--\times$  zł, tj. zmniejszenia przewidywanego przychodu w rozkładzie jazdy 2026/2027, a więc  $\times--\times$  zł, z wielkością rekompensaty przewidzianą w umowie PSC, pozwoli ocenić skalę wpływu uruchomienia nowej usługi Kolei Małopolskich na ww. umowę.

Należy wskazać, że zgodnie z postanowieniami umowy PSC, kwota rekompensaty dla POLREGIO w rozkładach jazdy 2020/2021 i 2021/2022 wyniosła łącznie  $\times--\times$  zł. Natomiast rekompensaty w kolejnych czterech latach obowiązywania umowy PSC, które nie są jeszcze skonkretyzowane i zostaną określone dopiero w kolejnych aneksach do ww. umowy, będą nie mniejsze niż  $\times--\times$  zł rocznie, z uwzględnieniem rozsądnego zysku.

Mając na uwadze powyższe, należy stwierdzić, że minimalna kwota rekompensaty dla POLREGIO w latach 2022-2026 wyniesie łącznie co najmniej  $\times--\times$  zł. W związku z tym, ze względu na planowany okres wykonywania przewozów przez Koleje Małopolskie i zakres czasowy obowiązywania umowy PSC, kwotę  $\times--\times$  zł należy odnieść do kwoty  $\times--\times$  zł (tj.  $4 \times \times--\times$  zł). Zestawienie ze sobą powyższych kwot pozwala stwierdzić, że spodziewany spadek przychodów w następstwie uruchomienia nowej usługi Kolei Małopolskich może stanowić 0,02% rekompensaty przewidzianej w umowie POLREGIO na pokrycie kosztów.

Spodziewany spadek przychodów operatora umowy PSC może generować następstwa w postaci modyfikacji sposobu i zakresu wykonywania przewozów wskazanych w tejże umowie w kolejnych latach jej obowiązywania lub zwiększeniem całkowitych kosztów netto przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego. Obniżenie spodziewanych przychodów z tytułu realizacji danej umowy o świadczenie usług publicznych może być bowiem wyrównywane poprzez zwiększenie wysokości rekompensaty należnej operatorowi tejże umowy. Jednocześnie kluczowa w tej sprawie jest szacowana wysokość ewentualnego spadku przychodów/wzrostu rekompensaty.

W powyższej analizie przyjęto założenie utrzymania oferty służby publicznej na co najmniej dotychczasowym poziomie w latach kolejnych obowiązywania umowy PSC. Powyższe wynika z tego, że samodzielną decyzję w tym zakresie może podjąć organizator publicznego transportu zbiorowego, w zakresie transportu kolejowego, na terenie województwa małopolskiego. Warto jednakże 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 Przewoźnika, zagrożona zostanie umowa PSC. 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 PSC.

### **Stanowisko PKP PLK z 27 listopada 2022 r. (znak: IDRR.611.217.2021) dotyczące możliwości trasowania pociągów Kolei Małopolskich**

PKP PLK w piśmie z 27 listopada 2022 r. (znak: IDRR.611.217.2021) przedstawiła informacje dotyczące planowanego uruchomienia przez Koleje Małopolskie nowej usługi zgodnie z Wnioskiem.

W ocenie PKP PLK nie jest możliwe uruchomienie nowej usługi Kolei Małopolskich bez zmian w trasowaniu pociągów POLREGIO. Z tego względu PKP PLK wskazała, że trasowanie pociągów Strony mogłoby skutkować koniecznością kilkuminutowego przesunięcia tras pociągów POLREGIO. Zarządca infrastruktury wskazał także, że *na stacji Częstochowa lub w pobliżu przewoźnik powinien zabezpieczyć możliwość odstawiania, czyszczenia, wodowania i odfekalniania składów.*

PKP PLK przedstawiła w swoim stanowisku informacje dotyczące średniego procentowego wykorzystania infrastruktury kolejowej dla planowanej nowej usługi Kolei Małopolskich, które przedstawiają się następująco:

- 1) dla odcinka Kraków Główny – Kozłów – 58%;
- 2) dla odcinka Kozłów – Koniecpol – 35%;
- 3) dla odcinka Koniecpol – Częstochowa – 25%.

Jednocześnie PKP PLK poinformowała o planowanych pracach modernizacyjnych, które mogą mieć znaczenie dla wykonywania m.in. przez Koleje Małopolskie przewozów kolejowych na trasie Kraków Główny – Częstochowa i w relacji powrotnej. Zgodnie z informacjami uzyskanymi od PKP PLK realizowane mają być prace:

- od 2022 r. w ramach realizacji robót dla zadania „Budowa przystanku kolejowego SKA Kraków Prądnik Czerwony wraz z budową parkingu typu Park & Ride”, planowane są prace modernizacyjne na szlaku Kraków Batowice – Kraków Przedmieście linii nr 8;
- od 2022 r. planowana jest modernizacja i przebudowa stacji Kozłów na linii nr 8.

**Pismo Kolei Małopolskich z 21 stycznia 2022 r. (znak: DE.072.01.2022.BT) w odpowiedzi na stanowisko PKP PLK z 27 listopada 2022 r. (znak: IDRR.611.217.2021)**

W toku postępowania Prezes UTK przeanalizował również dodatkowe informacje dostarczone przez Przewoźnika. Koleje Małopolskie skorzystały z przysługującego prawa do przedstawienia stanowiska w sprawie, w związku ze zgromadzonym materiałem dowodowym. W piśmie z 21 stycznia 2022 r. (znak: DE.072.01.2022.BT) Strona podniosła, że: *analiza PKP PLK dotyczyła rozkładu jazdy 2021/22 i obowiązującego na dzień przygotowywania pisma rozkładu jazdy 2020/21, podczas gdy wniosek Kolei Małopolskich dotyczy uruchomienia przewozów od dnia 11 grudnia 2022 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 i 2026/2027. W praktyce, poszczególne Roczne Rozkłady Jazdy cechują się zmiennością wynikającą zarówno z dostosowania oferty przewozowej do aktualnego zapotrzebowania jak również ograniczeń zdolności przepustowej. (...) Mając na uwadze powyższe, uważamy że odniesienia do rozkładów jazdy 2020/21 oraz 2021/22 w kontekście planowanych nowych kolejowych przewozów pasażerskich obejmujących okres od 11 grudnia 2022 r. nie mogą być podstawą przesądzeń w zakresie możliwości wytrasowania pociągów Kolei Małopolskich na trasie Kraków Główny – Częstochowa – Kraków Główny.*

Przewoźnik oświadczył, że *na etapie przygotowania do rozpoczęcia przewozów na nowej trasie zostaną zabezpieczone miejsca odstawiania taboru oraz czyszczenia, wodowania i odfekalniania składów.*

Zgodnie ze stanowiskiem Strony: *Przedstawione przez PKP PLK (...) dane o procentowym wykorzystaniu zdolności przepustowej potwierdzają, że przepustowość dla wymienionych odcinków nie jest wyczerpana, a nawet istnieje spora rezerwa w tym zakresie. Dużą rolę odgrywa zakończenie zasadniczych prac modernizacyjnych na magistrali E30 (linii kolejowej nr 133) pomiędzy Krakowem, a Katowicami, co wpłynęło na przetrasowanie sporej części pociągów uruchamianych przez PKP Intercity S.A. na „podstawową” trasę (pociągi te zostały skierowane na linie 8, 64, 61 tymczasowo w związku z brakiem zdolności przepustowej na linii nr 133 spowodowanej złym stanem infrastruktury, a następnie przedłużającymi się pracami modernizacyjnymi). Niewielki stopień wykorzystania przepustowości odcinków Kozłów – Koniecpol oraz Koniecpol – Częstochowa oraz zmniejszona liczba pociągów PKP Intercity na tej trasie jest dodatkowym argumentem przemawiającym, za pozytywnym wpływem planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Kraków Główny – Częstochowa i relacji powrotnej. Ponadto, mając na uwadze optymalne wykorzystanie zdolności przepustowej, liczba postojów handlowych na najbardziej niewralgicznym odcinku Kraków Główny – Kozłów została ograniczona wyłącznie do miejsc o potencjalnie najwyższej wymianie pasażerskiej.*

Ponadto Przewoźnik wskazał, że: *Spółka podtrzymuje przedstawione wcześniej stanowisko o braku możliwości przesądzenia konieczności przesunięcia tras pociągów POLREGIO opierając się na rozkładach jazdy 2020/21 i 2021/22. Niemniej istotny jest również priorytet trasowania międzywojewódzkich pociągów POLREGIO na linii komunikacyjnej Kraków Główny – Miechów – Kozłów – Sędziszów – Jędrzejów – Kielce – Ostrowiec Świętokrzyski ujętych w Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w województwie małopolskim, a także Planie zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, a realizacja pasażerskich połączeń kolejowych o charakterze użyteczności publicznej na ww. linii komunikacyjnej została uwzględniona w umowie nr I/1863/TK/2722/20 z dnia 9.12.2020 r.*

Według Kolei Małopolskich: *prace modernizacyjne na szlaku Kraków Batowice – Kraków Przedmieście oraz na stacji Kozłów zgodnie z załącznikiem 5.1 do Regulaminu sieci 2021/2022 „Sieciowy harmonogram zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy 2021/2022 - DRUGA KOREKTA” powinny zakończyć się do 30.11.2022 r. (Kraków Batowice – Kraków Przedmieście) oraz 16.02.2023 r. (Kozłów), stąd ich wpływ na uruchomienie przewozów od dnia 11 grudnia 2022 r. można określić jako marginalny. Zważając na przytoczone w niniejszym piśmie argumenty, „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. podtrzymuje przedstawione w powiadomieniu z dnia 11 czerwca 2021 r. w sprawie uruchamiania planowanego nowego olejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Kraków Główny – Częstochowa i w relacji powrotnej założenia w zakresie:*

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

Prezes UTK przeanalizował informacje przekazane przez PKP PLK i na ich podstawie stwierdził, że linie kolejowe, na których ma być wykonywana nowa usługa Kolei Małopolskich, nie charakteryzują się 100% wykorzystaniem zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej. Jednocześnie Prezes UTK przyjął wyjaśnienia PKP PLK dotyczące stopnia wykorzystania dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej. Prezes UTK zwrócił również uwagę na to, że w związku z obowiązującym obecnie systemem opracowywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, w tym procedurą składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, nie jest możliwe dokonanie kategorycznej oceny dotyczącej obciążenia linii kolejowych tworzących odcinki danej trasy w kolejnych latach. Na uwagę zasługuje również to, że PKP PLK nie udostępniła informacji dotyczących harmonogramu zamknięć torowych obejmujących swym zakresem pełen czas planowanego wykonywania nowej usługi przez Koleje Małopolskie. Prezes UTK uznał,

że wprawdzie prowadzenie prac modernizacyjnych może powodować przez pewien czas utrudnienia w zakresie prowadzenia ruchu pociągów, to jednakże po ich zakończeniu powinna zostać podniesiona jakość infrastruktury kolejowej, a tym samym możliwości trasowania pociągów.

W złożonym wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 12 sierpnia 2021 r., POLREGIO zgłosiła zastrzeżenia dotyczące faktycznej możliwości uruchamiania pociągów Kolei Małopolskich, zgodnie z opracowanym projektem rozkładu jazdy pociągów. PKP PLK potwierdziła, że połączenie wnioskowane przez Koleje Małopolskie, może powodować konieczność dokonania modyfikacji godzin kursowania pociągów uruchamianych na podstawie umowy PSC. Jednocześnie PKP PLK nie wskazała na to, że uruchomienie przez Koleje Małopolskie planowanej nowej usługi będzie oznaczało konieczność odwołania części pociągów POLREGIO.

W związku z informacjami przedstawionymi przez PKP PLK, Prezes UTK wskazał w niniejszej decyzji odpowiednie warunki umożliwiające korzystanie z infrastruktury kolejowej w celu wykonywania przez Koleje Małopolskie przewozów na trasie krajowej Kraków Główny – Częstochowa i w relacji powrotnej, w terminie od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027.

Należy wskazać, że w 2020 r. z usług kolei skorzystało 209,2 milionów pasażerów. Po latach stopniowych wzrostów, sektor przewozów pasażerskich odnotował wówczas największy w historii publikacji danych spadek liczby podróży. W porównaniu z rekordowym w ostatnich latach 2019 r. liczba pasażerów była mniejsza o 126,7 milionów, co oznaczało spadek o blisko 38% (źródło: opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Podsumowanie 2020. Przewozy pasażerskie i towarowe*, pobrane ze strony internetowej <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/16653,Podsumowanie-2020-przewozy-pasazerskie-i-towarowe.html>). W 2021 r. kolejną podróżowało 245,1 milionów pasażerów. W porównaniu z 2020 r. na przejazd pociągiem zdecydowało się o ponad 35,7 milionów osób więcej, co oznacza wzrost o 17%. W całym 2021 r. kolej przewiozła 73% liczby pasażerów z 2019 r. – czasu przed wybuchem pandemii (źródło: opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Podsumowanie 2021. Przewozy pasażerskie i towarowe*, pobrane ze strony internetowej <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/18418,Podsumowanie-2021-Przewozy-pasazerskie-i-towarowe.html>).

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

W przywołanym wyżej opracowaniu Urzędu wskazano, że: *średni wskaźnik liczby podróży w Polsce w znaczącym stopniu różni się od średniej europejskiej. Podczas gdy długość linii kolejowych jest jedną z najwyższych w Europie, przeciętny mieszkaniec Polski korzystał w 2018 r. z kolei 8 razy przy średniej europejskiej, która wyniosła 20 podróży. Krajem europejskim o najwyższym wskaźniku wykorzystania jest Szwajcaria, gdzie na jednego mieszkańca przypada 69 podróży w ciągu roku. Dane wskazują, że kolej jest szczególnie wykorzystywana w krajach, w których uruchamianych jest duża liczba pociągów pasażerskich. Tak jest m.in. w przypadku Szwajcarii, Danii czy Wielkiej Brytanii. Średnia liczba uruchomionych pociągów na 1 km linii kolejowej wyniosła 44 pociągi (wg danych dostępnych za 2017 r.). Dane dotyczące Polski pozwalały stwierdzić, że Rzeczpospolita Polska znajduje się poniżej średniej opisanej powyżej, z liczbą 23 pociągów na 1 km linii kolejowej. Działania polegające na uruchamianiu dodatkowych połączeń kolejowych mogą w praktyce spowodować wzrost w zakresie liczby podróży odbywanych średniorocznie przez Polaków (np. z powodu uatrakcyjnienia oferty przewozowej, czy zwiększenia dostępności transportowej kolei).*

Z tego względu pozytywnie należy ocenić inicjatywy zmierzające do uruchamiania połączeń stanowiących rozwinięcie podstawowej oferty realizowanej przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Warto również podkreślić, że w przywołanym powyżej opracowaniu znalazło się zestawienie rekomendacji Prezesa UTK w zakresie rozwoju transportu kolejowego. Dobrymi praktykami, wskazanymi przez Prezesa UTK, były m.in.:

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

Usługa Kolei Małopolskich, pomimo oferowania przejazdów na zasadach komercyjnych, może faktycznie przyczynić się do realizacji wspomnianych dobrych praktyk lub nawet umożliwić w przyszłości zidentyfikowanie nowych praktyk przez Prezesa UTK.

Ze względu na ogłoszony 20 marca 2020 r. na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stan epidemii, w związku z pandemią koronawirusa SARS-CoV-2, skutkujący wprowadzeniem w kolejowym transporcie pasażerskim znacznych ograniczeń, Prezes UTK dokonał analizy wykorzystania połączeń kolejowych w województwach, w których

Koleje Małopolskie zaplanowała umiejscowienie stacji zatrzymania (tj. w małopolskim i śląskim), na podstawie danych za rok poprzedzający wybuch pandemii tj. 2019.

Porównanie gęstości linii kolejowych oraz wskaźnika wykorzystania połączeń kolejowych w poszczególnych województwach wskazuje, że przy gęstości linii na poziomie 6,7 km/100 km<sup>2</sup> powierzchni w województwie małopolskim, wykorzystanie kolei przez statystycznego mieszkańca wynosiło w 2019 r. 4,7 przejazdów (źródło: opracowanie Urzędu zatytułowane *Wskaźnik wykorzystania kolei*, dane dostępne pod adresem: <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/wskaznik-wykorzystania/18556,Wskaznik-wykorzystania-kolei.html>).

Z usług wszystkich przewoźników kolejowych w województwie małopolskim skorzystało w 2019 r. 16 mln pasażerów, tj. o blisko 5,5 mln więcej niż w 2015 r., z czego 75,9% stanowili pasażerowie, których podróże miały charakter aglomeracyjny i regionalny (realizowane przez POLREGIO i Koleje Małopolskie), a 24,1% – dalekobieżny.

Należy wskazać, że wykorzystanie transportu kolejowego w aglomeracji krakowskiej w ostatnich latach znacząco wzrosło, a miasto Kraków jest ważnym kierunkiem docelowym w połączeniach dalekobieżnych. Według oficjalnych danych, dobową wymianę pasażerską na stacji Kraków Główny w 2019 r. wynosiła 42 300 osób (źródło: opracowanie Urzędu zatytułowane *Wymiana pasażerska w 2019 r. Funkcjonowanie kolei w województwach*, dostępne pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/16623,Wymiana-pasazerska-w-2019-r.html>).

Natomiast zgodnie z ww. opracowaniem Urzędu, województwo śląskie jest regionem z najwyższym wskaźnikiem ludności przypadającej na 1 km<sup>2</sup>. Duży wpływ na to ma ludność zamieszkująca obszar Konurbacji Górnośląskiej. Trzy z pięciu głównych ośrodków miejskich, tj. Katowice, Gliwice i Tychy, należą do pierwszej piątki miast o największej wymianie pasażerskiej. Oprócz nich do miast o największej wymianie pasażerskiej w tym województwie zalicza się Częstochowę oraz Bielsko-Białą. Wykorzystanie kolei przez statystycznego mieszkańca województwa śląskiego wyniosło w 2019 r. 5,9 przejazdów, a rok do roku wskaźnik ten wzrósł o 1. Na terenie tego województwa udział ruchu regionalnego i aglomeracyjnego wyniosło 87,6%, a dalekobieżnego zaledwie 12,4%.

Pomimo dużego znaczenia województwa śląskiego w siatce połączeń Kolei Śląskich i POLREGIO, udział przewozów dalekobieżnych jest jednym z niższych w kraju. Dane te świadczą o występującej potrzebie i potencjale do rozwoju międzywojewódzkiego ruchu przewozowego w tym regionie kraju, a także dalszego zwiększania znaczenia połączeń dalekobieżnych w województwie śląskim, w tym na trasie będącej przedmiotem niniejszej decyzji.

Prezes UTK w toku niniejszego postępowania zwrócił również uwagę na wielkość postojów handlowych stacji początkowej i stacji końcowej wskazanych we Wniosku, na których planowane jest zatrzymywanie w związku z uruchamianiem nowej usługi Kolei Małopolskich. Zgodnie z danymi Prezesa UTK, opublikowanymi m.in. w opracowaniu Urzędu pt. *Wymiana pasażerska – dane o stacjach w 2020 r.* (dostępnym pod adresem: <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/wymiana-pasazerska-na-s/18211,Przewozy-pasazerskie.html>), w zestawieniu stacji o największej dobowej wymianie pasażerskiej, na których zatrzymywał się więcej niż jeden przewoźnik kolejowy, dane dotyczące stacji Kraków Główny i Częstochowa prezentowały się następująco:

— Kraków Główny – 22 600;

— Częstochowa – 5600.

Należy mieć na względzie, że prezentowane powyżej wyniki zostały uzyskane w trudnym czasie dla sektora publicznego transportu zbiorowego, w którym obowiązywały restrykcje dotyczące limitów podróży. Konsekwencją trudnej sytuacji epidemiologicznej były również decyzje organizatorów publicznego transportu zbiorowego, a także przewoźników w przypadku usług komercyjnych, o ograniczeniu albo całkowitej rezygnacji z części oferowanych usług przewozu osób. Pomimo trudnej sytuacji (w zestawieniu z wynikami uzyskanymi w latach poprzedzających rok 2020), zgromadzone dane pozwalają stwierdzić, że stacja Kraków Główny, przewidziana dla postojów w planowanej nowej usłudze Kolei Małopolskich, odznacza się wysokim wynikiem w zakresie dobowej wymiany pasażerskiej, plasując się na siódmym miejscu w zestawieniu wszystkich stacji pasażerskich w Polsce.

Należy podkreślić, że w obu poddanych analizie województwach, stosunkowo mały odsetek stanowią przejazdy o charakterze dalekobieżnym. Większość ruchu pasażerskiego, realizowanego transportem kolejowym, to przejazdy aglomeracyjne lub regionalne. Zwiększenie liczby połączeń o charakterze dalekobieżnym, np. poprzez uruchomienie nowego połączenia kolejowego, powinno przynieść pozytywny efekt dla potencjalnego pasażera.

Tym samym uruchomienie nowego połączenia międzywojewódzkiego wnioskowanego przez Koleje Małopolskie przyczyni się do wzrostu wykorzystania wyżej wymienionego węzła przesiadkowego w województwie małopolskim dla ruchu ponadregionalnego. Uruchomienie dodatkowych pociągów zapewniających bezpośrednie połączenie pomiędzy Krakowem Głównym a Częstochową stanowić będzie istotny element poprawy obecnej oferty przewozowej. W rezultacie spodziewany jest wzrost zainteresowania podróży transportem kolejowym w regionach, przez które przebiega trasa wnioskowanego połączenia. Jednocześnie oczekuje się, że uruchomienie połączenia Kolei Małopolskich nie spowoduje ujemnych następstw dla połączeń realizowanych w ramach służby publicznej. Projektowane połączenie Przewoźnika powinno mieć charakter uzupełniający, a nie konkurencyjny wobec dotychczasowej oferty przewozów pasażerskich.

Połączenia, których dotyczy niniejsza decyzja, planowane są w atrakcyjnych godzinach, a proponowany rozkład jazdy Kolei Małopolskich na trasie Kraków Główny – Częstochowa i w relacji powrotnej, może stanowić dodatkową ofertę dla osób planujących podróże w celach turystycznych, uzupełniając dotychczasową ofertę przewoźników kolejowych. Prezes UTK zauważa również, że planowana nowa usługa Kolei Małopolskich i wyprawianie pociągów na trasie Kraków Główny – Częstochowa i w relacji powrotnej, pomimo zasygnalizowanych przez PKP PLK problemów dotyczących infrastruktury kolejowej, pozwoli uniknąć występowania w przyszłości sytuacji przepełnienia składów innych przewoźników kolejowych.

Należy wskazać, że następstwem rozpoczęcia uruchamiania nowej usługi przez Koleje Małopolskie, mogą być również korzyści dla innych przewoźników kolejowych. Linie kolejowe, które przebiegają przez obszar stacji Kraków Główny, to linie nr 8, 91, 118 i 133. Uruchomienie przewozów ze stacją początkową Kraków Główny, będącą dużym generatorem ruchu oraz stacją węzłową dla innych usług transportu (nie tylko kolejowego), może pozytywnie wpłynąć na rozwój sektora transportu zbiorowego.

Tym samym Prezes UTK ustalił, że spełnione zostały przesłanki umożliwiające wydanie na rzecz Kolei Małopolskich decyzji przyznającej otwarty dostęp do infrastruktury kolejowej, zgodnie z Wnioskiem Przewoźnika.

Mając na uwadze całokształt zebranego w sprawie materiału dowodowego, Prezes UTK zdecydował się przyznać Kolejom Małopolskim otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Kraków Główny – Częstochowa i w relacji powrotnej na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027, na warunkach określonych w niniejszej decyzji.

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

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

Przepis art. 29c ust. 7 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym obliuguje Prezesa UTK do określenia w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, warunków oraz zakresu korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu Prezes UTK wprowadził w sentencji klauzule regulujące, na jakich warunkach i w jaki sposób Przewoźnik będzie mógł korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie niniejszej decyzji.

Biorąc pod uwagę treść ww. art. 29c ust. 7 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK przyznał Kolejom Małopolskim, zgodnie z Wnioskiem Przewoźnika, prawo do wykonywania przewozów, na wnioskowanej trasie, w postaci:

- 1 pary pociągów na dobę w piątki;
- 1 pary pociągów na dobę w sobotę, niedzielę i wybrane dni świąteczne,

(przewozy wykonywane przez cały roczny rozkład jazdy) zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i nr 2 do niniejszej decyzji.

Zgodnie z Wnioskiem Kolei Małopolskich Prezes UTK ustalił, że Przewoźnik będzie uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji. Możliwość uruchamiania przez Koleje Małopolskie pociągów w mniejszym wymiarze (tj. częstotliwości lub terminach) niż to wynika z punktu 1 sentencji niniejszej decyzji, została zastrzeżona wyłącznie dla sytuacji wynikłych z zaistnienia zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

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

Rolą organu regulacyjnego jest przeprowadzenie postępowania, w wyniku którego analizowany jest zarówno wniosek aplikanta (tu: Kolei Małopolskich), jak i ewentualne wnioski o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. W następstwie przeprowadzonego postępowania i analizy zgromadzonego materiału w sprawie organ regulacyjny decyduje o przyznaniu, zmianie, przyznaniu warunkowym lub odmowie przyznania prawa dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu zasadne jest, aby aplikant rozsądnie podchodził do danych wskazywanych we wniosku o przyznanie otwartego dostępu dotyczących m.in. częstotliwości realizowania przewozów czy okresu ich wykonywania. Należy podkreślić, że niecelowe jest postępowanie organu regulacyjnego polegające na analizie wniosku o przyznanie otwartego dostępu, który z założenia aplikanta nie będzie realizowany w taki sposób, jak to wskazano w ww. wniosku. Dla przykładu, w sytuacji, gdy aplikant zadeklarował we wniosku np. wykonywanie kursów codziennie, to oczekiwane

jest, aby faktycznie realizował te połączenia codziennie, a nie jedynie w dwa wskazane przez siebie dni. Prezes UTK zwraca uwagę na to, że nie zasługuje na aprobatę nieprawdziwe (w stosunku do zamierzonego) zakładanie przez przewoźników kolejowych częstotliwości wykonywania usług przewozu osób (np. przewoźnik kolejowy deklaruje wykonywanie połączeń siedem razy w tygodniu, a faktycznie realizuje usługę dwa razy w tygodniu). Złożenie takiego wniosku może skutkować reakcją ze strony podmiotów uprawnionych, np. w postaci złożenia wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, które niekoniecznie zostałyby złożone, gdyby aplikant już na początku przedstawił swoje rzeczywiste intencje oraz realne możliwości prowadzenia działalności na danej trasie. Z tego względu, mając na uwadze realizowanie przez Koleje Małopolskie przewozów, zgodnie ze złożonym stanowiskiem, Prezes UTK zastrzegł do wyjątkowych sytuacji, niezależnych od Przewoźnika, możliwość wykonywania usługi w sposób odmienny.

Analiza przeprowadzona przez Prezesa UTK pozwoliła ustalić, że połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji powinny przede wszystkim stanowić odpowiedź na potrzeby podróżnych, w szczególności w przedmiocie możliwości odbywania przejazdów pomiędzy województwami małopolskim a śląskim. 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.

Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszej relacji, niż wskazane w treści niniejszej decyzji, zostało zastrzeżone dla zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury. W ocenie Prezesa UTK, skoro Strona złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu, na podstawie którego uruchamiane będą połączenia na trasie Kraków Główny – Częstochowa i w relacji powrotnej, to Przewoźnik nie może być uprawniony do wykonywania połączeń w krótszej relacji.

Prezes UTK zauważa, że takie potencjalne działanie (realizacja przewozów na krótszych trasach niż wskazała Strona), 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 Małopolskich, ustalił, że dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach:

- w relacji Kraków Główny – Częstochowa: Kraków Główny, Słomniki Miasto, Słomniki, Miechów, Tunel, Kozłów, Koniecpol, Częstochowa Raków, Częstochowa;
- w relacji Częstochowa – Kraków Główny: Częstochowa, Częstochowa Raków, Koniecpol, Kozłów, Tunel, Miechów, Słomniki, Słomniki Miasto, Kraków Główny.

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 przez Koleje Małopolskie nie powinno powodować zakłócenia istniejących skomunikowań pomiędzy pociągami uruchamianymi na podstawie umowy PSC. 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.

Zgodnie ze złożonym przez Koleje Małopolskie Wnioskiem przewozy realizowane na trasie Kraków Główny – Częstochowa i w relacji powrotnej, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie wykonywał przy pomocy elektrycznych zespołów trakcyjnych serii EN77 (typ 32WE), przystosowanych do przewozu co najmniej 2 osób niepełnosprawnych lub o ograniczonej sprawności ruchowej.

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

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

Podobną klauzulę Prezes UTK przewidział w zakresie planowanych godzin uruchomienia połączeń przez Koleje Małopolskie. Prezes UTK ustalił, że dopuszczalne jest uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt. 1 sentencji, w innych godzinach niż wskazane w projektach rozkładów jazdy zawartych 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 Kraków Główny – Częstochowa i w relacji powrotnej:

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

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

Powyższa klauzula ma na celu uzyskiwanie na bieżąco wiedzy na temat faktycznie realizowanych przez Koleje Małopolskie 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 treść żądania Kolei Małopolskich Prezes UTK przyznał Przewoźnikowi prawo otwartego dostępu na trasie krajowej Kraków Główny – Częstochowa i w relacji powrotnej na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027.

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 10 czerwca 2021 r. kwoty 10 zł 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, z późn. zm.), zwanej dalej „p.p.s.a.”, w związku z § 2 ust. 1 pkt 2 i § 5 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 535).

Stronie przysługuje możliwość ubiegania się o prawo pomocy, obejmujące zwolnienie strony od kosztów sądowych oraz bezpłatne ustanowienie profesjonalnego pełnomocnika, na zasadach określonych w art. 239 – art. 262 p.p.s.a.

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

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

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

#### Załączniki:

1. Projekt rocznego rozkładu jazdy na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027 (przewozy wykonywane jedną parą pociągów w piątki, soboty, niedziele i wybrane dni świąteczne) na trasie krajowej Kraków Główny – Częstochowa.
2. Projekt rocznego rozkładu jazdy na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027 (przewozy wykonywane jedną parą pociągów w piątki, soboty, niedziele i wybrane dni świąteczne) na trasie krajowej Częstochowa – Kraków Główny.

**Załącznik nr 1 do decyzji DPP-WOPN.717.8.2021.AJ****Projekt rozkładu jazdy pociągów na trasie Kraków Główny – Częstochowa**

Numer pociągu		34110/1		34112/3	
Termin kursowania		(C)		(5)	
Km	<u>Stacja</u>	Godz. przyj.	Godz. odj.	Godz. przyj.	Godz. odj.
0,000	Kraków Główny		10:15		17:15
27,229	Słomniki Miasto	10:33	10:34	17:33	17:34
1,670	Słomniki	10:36	10:36	17:36	17:36
13,198	Miechów	10:45	10:45	17:45	17:45
9,565	Tunel	10:52	10:52	17:52	17:52
5,680	Kozłów	10:56	10:56	17:56	17:56
44,390	Koniecpol	11:21	11:21	18:21	18:21
41,621	Częstochowa Raków	11:46	11:46	18:46	18:46
3,617	Częstochowa	11:50		18:50	
146,970					

**Załącznik nr 2 do decyzji DPP-WOPN.717.8.2021.AJ****Projekt rozkładu jazdy pociągów na trasie Częstochowa – Kraków Główny**

Numer pociągu		43111/0		43113/2	
Termin kursowania		(C)		(5)	
Km	<u>Stacja</u>	Godz. przyj.	Godz. odj.	Godz. przyj.	Godz. odj.
0,000	Częstochowa		17:24		19:24
3,617	Częstochowa Raków	17:28	17:29	19:28	19:29
41,621	Koniecpol	17:54	17:54	19:54	19:54
44,390	Kozłów	18:19	18:19	20:19	20:19
5,680	Tunel	18:24	18:24	20:24	20:24
9,565	Miechów	18:31	18:31	20:31	20:31
13,198	Słomniki	18:40	18:40	20:40	20:40
1,670	Słomniki Miasto	18:42	18:42	20:42	20:42
27,229	Kraków Główny	19:00		21:00	
146,970					