



DZIENNIK URZĘDOWY

PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 29 lipca 2022 r.

Poz. 16

DECYZJA NR DPP-WOPN.718.6.2021.JK

PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 28 czerwca 2022 r.

w sprawie przyznania RegioJet otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na trasie międzynarodowej w relacji Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n.

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 2, 5, 6 pkt 1, ust. 7 i 8 oraz art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1984), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, art. 11 ust. 1, ust. 2 lit. a rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (Dz. Urz. UE L 294 z 21 listopada 2018 r. str. 5), zwanego dalej „rozporządzeniem 2018/1795” oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 735, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku spółki RegioJet a. s. z siedzibą w Brnie, zwanej dalej „RegioJet”, „Przewoźnikiem” lub „Stroną”, z 10 czerwca 2021 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem”, za pośrednictwem platformy ePUAP: 11 czerwca 2021 r.), uzupełnionym pismem z 30 lipca 2021 r. (data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem platformy ePUAP: 30 lipca 2021 r.), w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie międzynarodowej Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n. 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,

PRZYZNAJĘ

RegioJet ograniczony dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na trasie międzynarodowej w relacji Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n.,

realizowany liniami kolejowymi nr 3, 9, 131, 202, 271, 276, 353 na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów, zwanych również „RRJP”: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027 (przewozy wykonywane codziennie przez cały roczny rozkład jazdy) z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie RegioJet uruchomi:
 - 1 parę pociągów na dobę w relacji Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n.
zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.
2. Przewoźnik obowiązany jest uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji.
3. Połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji stanowią uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województw: dolnośląskiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego oraz pomorskiego organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego.
4. W przypadku prac modernizacyjnych lub remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju.
5. Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji, w relacji Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n.

Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszej relacji, na podstawie niniejszej decyzji, jest dopuszczalne wyłącznie w wyniku zaistnienia zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

6. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Międzylesie, Bystrzyca Kłodzka, Kłodzko Miasto, Bardo Śląskie, Wrocław Główny, Rawicz, Leszno, Kościan, Poznań Główny, Gniezno, Inowrocław, Bydgoszcz Główna, Tczew, Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Sopot, Gdynia Główna.

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 Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n., w zakresie odcinka na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy przy pomocy lokomotywy Siemens Vectron lub Bombardier Traxx oraz 6-10 wagonów pasażerskich z miejscami do siedzenia.

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

9. Dopuszcza się korzystanie z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
10. Dopuszcza się uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji, w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy zawartym w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
11. Przewoźnik obowiązany jest poinformować Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n.:
- a) w niepełnej relacji;
 - b) w częstotliwości i terminie innymi niż wprost wynikającym z niniejszej decyzji oraz o wystąpieniu okoliczności skutkujących:
 - c) zaprzestaniem wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy;
 - d) wprowadzeniem dodatkowych postojów.

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

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Pismem z 10 czerwca 2021 r. (data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem platformy ePUAP: 11 czerwca 2021 r.), RegioJet złożyła do Prezesa UTK wnioski w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie międzynarodowej w relacji Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n. 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, zwanym dalej również „Wnioskiem”.

Pismem z 23 czerwca 2021 r. (znak: UPDI-2157/21/UM, data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem poczty elektronicznej: 23 czerwca 2021 r.) *Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře* poinformował o wpływie do ww. czeskiego organu regulacyjnego wniosku RegioJet dotyczącego uruchamiania nowych przewozów pasażerskich na trasie Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n.

Pismem z 20 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.2.JK) Prezes UTK wezwał RegioJet do uzupełnienia braków formalnych poprzez złożenie Wniosku w formie elektronicznej, przewidzianej dla tej czynności zgodnie z treścią art. 4 ust. 5 rozporządzenia 2018/1795 oraz podpisanego zgodnie z zasadami reprezentacji Strony.

W odpowiedzi na ww. pismo Prezesa UTK z 20 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.2.JK), 30 lipca 2021 r. wpłynęło, za pośrednictwem platformy ePUAP, pismo RegioJet z 30 lipca 2021 r., w którym Przewoźnik uzupełnił braki formalne.

Pismem z 2 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.3.JK) Prezesa UTK poinformował czeski organ regulacyjny o wpływie Wniosku RegioJet.

Pismem z 6 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.4.JK) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wszczęciu 11 czerwca 2021 r., na jego wniosek, postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie międzynarodowej Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n. na okres od 11 grudnia 2022 r. do 12 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027.

Tym samym pismem Prezes UTK włączył do materiału dowodowego następujące dokumenty:

1. Regulamin Sieci 2021/2022 PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej 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.*, pobrany ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminu/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20212022/> (obecnie: <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminu/regulamin-sieci/regulamin-sieci-2021/2022>);
2. opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Wymiana pasażerska na stacjach w Polsce w 2019 r.* wraz z trzema załącznikami w formacie .xlsx, przedstawiającymi szczegółowe dane analityczne, pobrane ze strony internetowej: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/16623,Wymiana-pasazerska-w-2019-r.html>;
3. 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>;
4. opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Kolej w województwach – wykorzystanie i polityka transportowa*, pobrane ze strony internetowej <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/15443,Kolej-w-wojewodztwach-wykorzystanie-i-polityka-transportowa.html>;
5. opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Największe dworce kolejowe w Polsce*, pobrane ze strony internetowej <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/15681,Najwieksze-dworce-kolejowe-w-Polsce.html>.

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

Pismem z 10 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.5.JK) Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione o otrzymaniu powiadomienia RegioJet w sprawie uruchomienia nowych kolejowych przewozów pasażerskich na trasie międzynarodowej Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n. oraz poinformował o przysługującym prawie zgłoszenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w terminie i na zasadach określonych w przepisach rozporządzenia 2018/1795.

Pismem z 11 sierpnia 2021 r. (znak: UPDI-2682/21/UM, data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem poczty elektronicznej: 11 sierpnia 2021 r.) *Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře* poinformował o braku wpływu do czeskiego organu regulacyjnego wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej dotyczących uruchomienia nowych kolejowych przewozów pasażerskich na trasie międzynarodowej Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 10 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.5.JK) do Urzędu wpłynął wniosek „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie z 15 września 2021 r. (data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem platformy ePUAP: 15 września 2021 r.), zwanej dalej „PKP Intercity”, o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w wersji jawnej oraz wersji niejawnej, do których załączono:

- kopię *Umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich*, zawartej dnia 31 grudnia 2020 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP Intercity, na lata 2021 – 2030, zawierającej dane objęte klauzulą Tajemnica Przedsiębiorstwa PKP Intercity nr TP 578/2020, które podlegają ochronie do odwołania, wraz z informacją uzupełniającą zawierającą uzasadnienie ochrony powyższych danych, w wersji jawnej oraz niejawnej;
- zestawienie analityczne dotyczące szacowanego wpływu uruchomienia połączenia RegioJet, o którym mowa w powiadomieniu Strony, na usługi świadczone przez PKP Intercity na podstawie umowy ramowej z dnia 31 grudnia 2020 r. zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP Intercity na lata 2021 – 2030, zwanej dalej również „umową ramową” lub „umową PSC”, w wersji jawnej oraz niejawnej;
- metodologię obliczeń, zastosowaną przez PKP Intercity, wykorzystaną przy opracowywaniu zestawienia, o którym mowa powyżej;
- marżę rozsądnego zysku z umowy ramowej w latach 2022 – 2027.

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

Pismem z 20 września 2021 r. (data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem platformy ePUAP: 20 września 2021 r.) PKP Intercity uzupełniła wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej przekazując potwierdzenie opłaty skarbowej za udzielone pełnomocnictwo.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 10 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.5.JK) do Urzędu wpłynęło pismo Ministra Infrastruktury z 7 września 2021 r. (znak: DTK-8.4602.229.2021), (data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem platformy ePUAP: 28 września 2021 r.) przekazujące wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 3 września 2021 r., do którego załączono:

- kopię *Umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich*, zawartej dnia 31 grudnia 2020 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP Intercity, na lata 2021 – 2030, zawierającej dane objęte klauzulą Tajemnica Przedsiębiorstwa PKP Intercity nr TP 578/2020, które podlegają ochronie do odwołania, wraz z informacją uzupełniającą zawierającą uzasadnienie ochrony powyższych danych, w wersji jawnej oraz niejawnej;
- zestawienie analityczne dotyczące szacowanego wpływu uruchomienia połączenia RegioJet, o którym mowa w powiadomieniu Strony, na usługi świadczone przez PKP Intercity na podstawie umowy ramowej, w wersji jawnej oraz niejawnej;
- metodologię obliczeń, zastosowaną przez PKP Intercity, wykorzystaną przy opracowywaniu zestawienia, o którym mowa powyżej.

Część informacji zawartych we wniosku Ministra Infrastruktury zostały oznaczone jako niepodlegające udostępnieniu podmiotom trzecim (w tym RegioJet).

Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu, zwane dalej „Kolejami Wielkopolskimi”, 1 października 2021 r. przekazały za pośrednictwem poczty elektronicznej, kopię pisma z 10 sierpnia 2021 r.

(znak: DPP-WOPN.718.6.2021.5.JK) informującą o odebraniu ww. pisma Prezesa UTK przez przewoźnika 17 sierpnia 2021 r.

Prezes UTK pismem z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.12.PP) wezwał PKP PLK, w związku z prowadzonym postępowaniem administracyjnym, do wypowiedzenia się w zakresie:

1. możliwości trasowania pociągów RegioJet, zgodnie z rozkładem jazdy zawartym w powiadomieniu, bez zmian w trasowaniu na wnioskowanej trasie pociągów przewoźnika kolejowego PKP Intercity;
2. stopnia wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, przy zastosowaniu której RegioJet planuje wykonywać nowe połączenie pasażerskie na trasach określonych w powiadomieniu, a znajdującej się w zarządzie PKP PLK, w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r. (realizowanie nowej usługi codziennie, przez cały roczny rozkład jazdy);
3. spodziewanego wpływu wytrasowania pociągów RegioJet na możliwość trasowania pociągów PKP Intercity, w całym okresie planowanego wykonywania przewozów przez RegioJet, tj. od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r. (realizowanie nowej usługi codziennie, przez cały roczny rozkład jazdy);
4. planów rozwoju infrastruktury, pod kątem tras objętych proponowanymi nowymi kolejowymi przewozami pasażerskimi RegioJet, w tym wskazania okresu realizacji takich planów.

PKP Intercity 10 listopada 2021 r. przekazała za pośrednictwem poczty elektronicznej dokument pełnomocnictwa do złożonego wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 15 września 2021 r.

Pismem z 23 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.215.2021), (data wpływu do Urzędu za pomocą poczty elektronicznej: 23 listopada 2021 r.), PKP PLK udzieliła odpowiedzi na treść wezwania Prezesa UTK z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.12.PP).

Pismem z 23 grudnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.15.JK) Prezes UTK zawiadomił Stronę o złożeniu przez PKP Intercity oraz Ministra Infrastruktury wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej oraz zawartych w nich informacji niepodlegających udostępnieniu podmiotom trzecim, z uwagi na ich poufny charakter.

Jednocześnie, tym samym pismem, Prezes UTK zawiadomił Stronę o zmianie przedmiotu toczącego się przed Prezesem UTK postępowania wszczętego 11 czerwca 2021 r. na Wniosek Strony, tj. modyfikacji przedmiotu sprawy administracyjnej w ten sposób, że ww. postępowanie toczy się obecnie w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie międzynarodowej Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n., 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 powyższym piśmie Prezes UTK wezwał RegioJet do przedstawienia analizy założeń wskazanych w powiadomieniu w zakresie:

- planowanej trasy, na której mają być wykonywane nowe przewozy kolejowe,
- planowanego rozkładu jazdy,
- częstotliwości kursowania pociągów RegioJet,

oraz przedstawienia przez Stronę stanowiska w zakresie odpowiedzi udzielonej przez PKP PLK na wezwanie Prezesa UTK z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.12.PP).

Ponadto w tym samym piśmie Prezes UTK zawiadomił RegioJet o włączeniu w poczet materiału dowodowego:

1. decyzji Prezesa UTK z 30 listopada 2017 r. (znak: DBK-WSZM.401.32.2016.17.MP) wydającej certyfikat bezpieczeństwa cz. B nr PL1220170019 wraz z załącznikiem w postaci certyfikatu bezpieczeństwa cz. B nr PL1220170019;
2. decyzji Prezesa UTK z 14 sierpnia 2020 r. (znak: DMB-WMIC.401.18.2020.AKa) zmieniającej decyzję Prezesa UTK z 30 listopada 2017 r. (znak: DBK-WSZM.401.32.2016.17.MP) oraz certyfikat bezpieczeństwa cz. B nr PL1220200033 stanowiący załącznik do tej decyzji;
3. 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*, pobranego ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminu/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20212022/> (obecnie: <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminu/regulamin-sieci/regulamin-sieci-2021/2022/>);
4. informacji odpowiadającej odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP Intercity, zarejestrowanej pod numerem KRS: 0000296032 (stan na dzień: 21 września 2021 r.,

- godz. 08:38:48), pobranej w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 112, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o Krajowym Rejestrze Sądowym”;
5. informacji odpowiadającej odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla Kolei Wielkopolskich, zarejestrowanych pod numerem KRS: 0000349125 (stan na dzień: 30 listopada 2021 r., godz. 14:23:52), pobranej w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy o Krajowym Rejestrze Sądowym;
 6. informacji odpowiadającej odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP PLK, zarejestrowanej pod numerem KRS: 0000037568 (stan na dzień: 30 listopada 2021 r., godz. 13:17:38), pobranej w trybie art. 4 ust. 4aa Krajowym Rejestrze Sądowym;
 7. pismo *Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře* z 23 czerwca 2021 r. (znak: UPDI-2157/21/UM) informujące o wpływie do ww. czeskiego organu regulacyjnego wniosku RegioJet dotyczącego uruchamiania nowych przewozów pasażerskich na trasie Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n.;
 8. pismo Prezesa UTK z 2 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.3.JK) do czeskiego organu regulacyjnego o wpływie Wniosku RegioJet (w polskiej i angielskiej wersji językowej);
 9. pismo Prezesa UTK z 10 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.5.JK), informujące podmioty uprawnione o wpływie Wniosku RegioJet;
 10. pismo *Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře* z 11 sierpnia 2021 r. (znak: UPDI-2682/21/UM) informujące m.in. o braku otrzymania przez ww. czeski organ regulacyjny wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w odniesieniu do wniosku RegioJet dotyczącego uruchamiania nowych przewozów pasażerskich na trasie Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n.;
 11. wniosek przewoźnika kolejowego PKP Intercity z 15 września 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wraz z załącznikami, w wersji jawnej i w wersji zawierającej szczególnie chronione informacje handlowe, stanowiący odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 10 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.5.JK);
 12. pismo PKP Intercity z 20 września 2021 r., przekazane za pośrednictwem platformy ePUAP, do którego ww. przewoźnik załączył dowód uiszczenia opłaty z tytułu ustanowienia pełnomocnika w sprawie;
 13. wniosek Ministra Infrastruktury z 3 września 2021 r. (data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem platformy ePUAP: 28 września 2021 r.) o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wraz z załącznikami, w wersji jawnej i w wersji zawierającej szczególnie chronione informacje handlowe, stanowiący odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 10 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.5.JK);
 14. pismo przewoźnika kolejowego Koleje Wielkopolskie (data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem poczty elektronicznej: 1 października 2021 r.) będące potwierdzeniem otrzymania pisma Prezesa UTK z 10 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.5.JK);
 15. pismo Prezesa UTK z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.12.PP), będące wezwaniem PKP PLK do przedstawienia informacji dotyczących możliwości trasowania pociągów RegioJet, stopnia wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, spodziewanego wpływu wytrasowania pociągów RegioJet oraz planów rozwoju infrastruktury;
 16. pismo PKP Intercity z 10 listopada 2021 r. (data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem poczty elektronicznej: 10 listopada 2021 r.) będące uzupełnieniem udzielonego pełnomocnictwa w sprawie o dokument pełnomocnictwa;
 17. pismo PKP PLK z 23 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.215.2021), (data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem platformy ePUAP: 23 listopada 2021 r.), będące odpowiedzią na pismo Prezesa UTK z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.12.PP);
 18. pismo Ministra Infrastruktury z 29 kwietnia 2021 r. (znak: DTK-8.3120.1.2021), będące przekazaniem kopii podpisanej w dniu 29 kwietnia 2021 r. z PKP Intercity umowy rocznej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2021 r. do 31 grudnia 2021 r.

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

1. posiadanie przez PKP Intercity 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 osób w transporcie kolejowym:
 - a) jednolita licencja nr L/034/2017, 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 16 lutego 2017 r. (znak: DRRK-WKL.700.3.2017.PW), zmieniającej m.in. licencję nr WPO/036/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych osób, udzieloną 27 lutego 2004 r. przez Prezesa UTK;

- b) certyfikat bezpieczeństwa część A nr PL1120200051, ważny od 28 października 2020 r. do 28 października 2025 r., potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, stanowiący załącznik do decyzji Prezesa UTK z 27 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.400.47.2020.KS);
 - c) certyfikat bezpieczeństwa część B nr PL1220200063, ważny od 28 października 2020 r. do 28 października 2025 r., potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, stanowiący załącznik do decyzji Prezesa UTK z 27 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.401.60.2020.KS);
2. zawarcie 31 grudnia 2020 r. przez PKP Intercity z Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich na lata 2021 – 2030;
 3. zawarcie 29 kwietnia 2021 r. przez PKP Intercity z Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, umowy rocznej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2021 r. do 31 grudnia 2021 r.;
 4. 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).

Powyższym pismem Prezes UTK przekazał również RegioJet jawne wersje wniosków PKP Intercity oraz Ministra Infrastruktury o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, a także zawiadomił o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań w terminie 7 dni od otrzymania niniejszego pisma.

Pismem z 4 stycznia 2022 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 4 stycznia 2022 r.) RegioJet przekazała odpowiedź na wezwanie Prezesa UTK z 23 grudnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.15.JK) wraz ze stanowiskiem w sprawie.

Prezes UTK pismem z 4 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.16.JK) zawiadomił Stronę o prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 7 dni od otrzymania niniejszego pisma. W tym samym piśmie Prezes UTK wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy na 4 lutego 2022 r.

Pismem z 4 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.17.JK) Prezes UTK wezwał PKP PLK do uzupełnienia braków formalnych pisma z 23 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.215.2021), w postaci dokumentu pełnomocnictwa udzielonego przez PKP PLK pełnomocnikowi spółki.

Postanowieniem z 4 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.18.JK) Prezes UTK ograniczył RegioJet prawo wglądu do materiału dowodowego prowadzonego postępowania administracyjnego, w zakresie informacji przedstawionych przez PKP Intercity oraz Ministra Infrastruktury posiadających status m.in. szczególnie chronionych informacji handlowych.

Przewoźnik, w piśmie z 6 stycznia 2022 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 6 stycznia 2022 r.), wniósł o udostępnienie całości akt postępowania.

Pismem z 11 stycznia 2022 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 11 stycznia 2022 r.), Strona doprecyzowała wniosek o zapoznanie się z aktami sprawy.

PKP PLK 14 stycznia 2022 r. za pośrednictwem poczty elektronicznej, uzupełniła braki formalne pisma z 23 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.215.2021).

Postanowieniem z 20 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.23.JK) Prezes UTK przychylił się do wniosku Strony i udostępnił RegioJet materiał dowodowy niniejszego postępowania, z wyłączeniem informacji przedstawionych przez PKP Intercity i Ministra Infrastruktury, posiadających status m.in. szczególnie chronionych informacji handlowych.

Pismem z 4 lutego 2022 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 4 lutego 2022 r.) Strona odpowiedziała na postanowienie Prezesa UTK z 20 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.23.JK) wraz ze stanowiskiem w sprawie.

Postanowieniem z 9 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.24.JK) Prezes UTK postanowił włączyć w poczet materiału dowodowego prowadzonego postępowania administracyjnego poniższe dokumenty:

1. opracowanie Urzędu pt. *Dobowa wymiana pasażerska na stacjach kolejowych w Polsce w 2020 r.*, pobrane ze strony internetowej Urzędu: <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/wymiana-pasazerska-na-s/17633,Przewozy-pasazerskie.html#PLIKI>;
2. Krajowy Program Kolejowy do 2023 r., stanowiący załącznik do uchwały Rady Ministrów nr 162/2015 z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r. wraz z aktualizacjami w związku z podjęciem:
 - uchwały Rady Ministrów nr 144/2016 z dnia 23 listopada 2016 r.;
 - uchwały Rady Ministrów nr 186/2017 z dnia 4 grudnia 2017 r.;
 - uchwały Rady Ministrów nr 181/2018 z dnia 6 grudnia 2018 r.;
 - uchwały Rady Ministrów nr 17/2019 z dnia 19 lutego 2019 r.;
 - uchwały Rady Ministrów nr 110/2019 z dnia 17 września 2019 r.;
 - uchwały Rady Ministrów nr 156/2021 z dnia 26 listopada 2021 r.,pobrany ze strony internetowej Ministerstwa Infrastruktury: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/krajowy-program-kolejowy>;
3. dokument pn. *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.*, stanowiący załącznik do uchwały Rady Ministrów nr 105 z dnia 24 września 2019 r., pobrany ze strony internetowej Ministerstwa Infrastruktury: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/projekt-strategii-zrownowazonego-rozwoju-transportu-do-2030-roku2>;
4. opracowanie PKP PLK pn. *PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku*, pobrane ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/informacje/rozwoj/zamierzenia-inwestycyjne>;
5. opracowanie PKP PLK pn. *Pierwsza korekta sieciowego harmonogramu zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy 2022/2023 Sieciowy harmonogram zamknięć torowych 2022/2023*, pobrane ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/harmonogram-zamkniec-torowych>;
6. opracowanie PKP PLK pn. *Sieciowy harmonogram zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy 2023/2024*, pobrane ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/harmonogram-zamkniec-torowych>.

W tym samym piśmie Prezes UTK poinformował również Stronę, że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi, oprócz dokumentów wskazanych w piśmie Prezesa UTK z 23 grudnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.15.JK) oraz w powyższym piśmie, następujące dokumenty:

1. pismo przewodnie Ministra Infrastruktury z 7 września 2021 r. (znak: DTK-8.4602.229.2021) przekazujące Prezesowi UTK wniosek z 3 września 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 28 września 2021 r.);
2. pismo Prezesa UTK z 4 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.17.JK), będące wezwaniem PKP PLK do uzupełnienia brakującego dokumentu pełnomocnictwa udzielonego pełnomocnikowi spółki, zgodnie z obowiązującymi zasadami reprezentacji;
3. wiadomość elektroniczna PKP PLK z 14 stycznia 2021 r. wraz z dokumentami potwierdzającymi umocowanie osoby, która złożyła podpis pod pismem PKP PLK z 23 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.215.2021).

Jednocześnie Prezes UTK zawiadomił również RegioJet o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 7 dni od dnia otrzymania niniejszego pisma, a także wyznaczył nowy termin załatwienia przedmiotowej sprawy na 4 marca 2022 r.

Pismem z 18 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.26.JK) Prezes UTK wezwał PKP PLK do wskazania dokumentów i informacji, które stanowiły podstawę do udzielenia przez nią odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.12.PP).

PKP PLK pismem z 28 lutego 2022 r. (znak: IDRR.611.63.2022), (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 1 marca 2022 r.) odpowiedziała na pismo Prezesa UTK z 18 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.26.JK).

Pismem z 7 marca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.28.JK) Prezes UTK zawiadomił RegioJet, że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi, oprócz dokumentów wskazanych w piśmie Prezesa UTK z 9 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.24.JK), następujące dokumenty:

- pismo Prezesa UTK z 18 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.26.JK), będące wezwaniem PKP PLK do wskazania dokumentów i informacji, które stanowiły podstawę do udzielenia przez spółkę odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.12.PP);
- pismo PKP PLK z 28 lutego 2022 r. (znak: IDRR.611.63.2022), (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 1 marca 2022 r.), wraz z załącznikami, stanowiące odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 18 lutego 2022 r. (znak: DPP WOPN.718.6.2021.26.JK).

Tym samym pismem Prezes UTK przekazał RegioJet stanowisko PKP PLK będące odpowiedzią na pismo z 18 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.26.JK).

W powyższym piśmie, w nawiązaniu do informacji zawartej w postanowieniu Prezesa UTK z 20 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.23.JK) o udostępnieniu materiału dowodowego postępowania administracyjnego na wniosek RegioJet z 6 stycznia 2022 r., Strona otrzymała również:

- załączniki wiadomości elektronicznej otrzymanej od PKP PLK 14 stycznia 2022 r., przekazującej dokument pełnomocnictwa wraz z załącznikami (fragmentem odpisu KRS, uchwałą PKP PLK oraz dowodem uiszczenia opłaty skarbowej),

w związku z otrzymaną od PKP PLK informacją o braku występowania danych chronionych w dokumentach załączonych do wiadomości oraz braku przeciwwskazań do udostępnienia tych dokumentów. Dokumenty przekazane powyższą wiadomością elektroniczną stanowiły załączniki do zawiadomienia Prezesa UTK z 7 marca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.28.JK).

Jednocześnie Prezes UTK zawiadomił RegioJet o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy, prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 3 dni od dnia otrzymania niniejszego pisma, a także wyznaczył nowy termin rozpatrzenia przedmiotowej sprawy na 4 kwietnia 2022 r.

Strona pismem z 10 marca 2022 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 10 marca 2022 r.), przekazała swoje stanowisko w sprawie.

Pismem z 4 kwietnia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.31.JK) Prezes UTK wyznaczył nowy termin załatwienia przedmiotowej sprawy na 22 kwietnia 2022 r.

W piśmie z 22 kwietnia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.32.GP) Prezes UTK zawiadomił Stronę o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy na 20 maja 2022 r.

W piśmie z 19 maja 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.33.GP) Prezes UTK wyznaczył 20 czerwca 2022 r. jako nowy termin załatwienia sprawy.

Pismem z 20 czerwca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.34.JK) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia przedmiotowej sprawy na 4 lipca 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. 13 ab i art. 13b ust. 2 i 3, przepisy k.p.a.

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

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

Jak już wcześniej wspomniano, 11 czerwca 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął Wniosek RegioJet z 10 czerwca 2021 r. w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie międzynarodowej Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n. na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027 (przewozy wykonywane codziennie przez cały roczny rozkład jazdy).

Wniosek został uzupełniony przez Przewoźnika 30 lipca 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 30 lipca 2021 r.).

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

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

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

Zgodnie z art. 29d ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym: *w zakresie kolejowych przewozów osób innych niż przewozy okazjonalne zarządca zawiera umowę o przydzielenie zdolności przepustowej w takim zakresie, w jakim aplikant zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, przedstawił oświadczenie organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych albo uzyskał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzję o przyznaniu ograniczonego dostępu.*

W świetle wyżej cytowanych przepisów ustawy o transporcie kolejowym podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie jest więc aplikant. Zgodnie z treścią art. 4 pkt 9b ustawy o transporcie kolejowym aplikantem jest przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego.

Natomiast przez przewoźnika kolejowego, zgodnie z art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, należy rozumieć przedsiębiorcę uprawnionego do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorcę świadczącego wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorcę uprawnionego do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa. Nowe brzmienie definicji przewoźnika kolejowego, określone w art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, zostało nadane w następstwie wejścia w życie ustawy z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 780), zwanej dalej „ustawą zmieniającą”.

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

1. *Certyfikaty bezpieczeństwa, autoryzacje bezpieczeństwa i świadectwa bezpieczeństwa wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność zgodnie z warunkami, na jakich zostały wydane.*
2. *Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury posiadający certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację bezpieczeństwa wydaną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy mogą prowadzić działalność na podstawie dotychczasowych systemów zarządzania bezpieczeństwem do czasu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub przedłużenia lub aktualizacji autoryzacji bezpieczeństwa.*
3. *Przewoźników kolejowych posiadających certyfikat bezpieczeństwa uznaje się, do czasu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, za przewoźników kolejowych, o których mowa w art. 4 pkt 9 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.*

Tym samym należy stwierdzić, że RegioJet, w związku z posiadaniem licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób oraz certyfikatów bezpieczeństwa w części A i B, spełnia wymagania ustawy o transporcie kolejowym pozwalające uznać Stronę za przewoźnika kolejowego. RegioJet przysługuje zatem uprawnienie do złożenia wniosku dotyczącego przyznania otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Wniosek RegioJet został podpisany ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osobę upoważnioną do reprezentacji Przewoźnika na podstawie dołączonego pełnomocnictwa.

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

Stosownie do regulacji przepisy art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym stanowią: *Prezes UTK, nie później niż przed upływem 10 dni od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2, przekazuje tę informację organizatorowi publicznego transportu kolejowego i przewoźnikowi kolejowemu, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na trasie, o 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 wnioski o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu przepisów rozporządzenia 2018/1795.

Prezes UTK 6 sierpnia 2021 r. opublikował informację o wpływie Wniosku RegioJet na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/kabotaz/powiadomienia/17699,Powiadomienie-RegioJet-a-s-o-planowanych-nowych-miedzynarodowych-uslugach-pasaze.html>.

Pismem z 10 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.5.JK) Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione (tj. te, którym przysługuje możliwość złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej) o planowanym uruchomieniu nowej usługi przez Przewoźnika. Pismo, o którym mowa wyżej, z uwagi na obowiązujące regulacje prawne, zostało przesłane do Ministra Infrastruktury, Marszałka Województwa Dolnośląskiego, Marszałka Województwa Wielkopolskiego, Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz Marszałka Województwa Pomorskiego za pośrednictwem platformy ePUAP. Natomiast w przypadku przewoźników kolejowych tj. Koleje Dolnośląskie S.A. z siedzibą w Legnicy, PKP Intercity, Koleje Wielkopolskie, POLREGIO sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (obecnie POLREGIO S.A.), PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu, a także zarządcy infrastruktury PKP PLK, ww. pismo zostało przesłane za pośrednictwem operatora pocztowego.

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.), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34/UE”, 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 zawarty umowę o świadczenie usług publicznych;*
- b) *każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na podstawie niniejszego artykułu;*
- c) *zarządca infrastruktury;*
- d) *przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych.*

Ze względu na to, że obowiązujące przepisy nie wiążą ze sobą początku biegu terminu dla złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z momentem publikacji jawnej wersji powiadomienia aplikanta (tu: RegioJet) o planowanej nowej usłudze, Prezes UTK przyjął, że początek biegu terminu dla każdego z podmiotów liczony jest indywidualnie. Początek biegu terminu dla złożenia przez podmiot uprawniony wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej związany jest z momentem doręczenia pisma organu regulacyjnego informującego o otrzymaniu wniosku o przyznanie otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu należało przyjąć, że termin na dokonanie czynności, o której mowa powyżej, rozpoczynał się, zgodnie z obowiązującymi zasadami obliczania terminów, od momentu doręczenia pisma Prezesa UTK z 10 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.5.JK).

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

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

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

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

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

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

Ocena organu regulacyjnego (tu: Prezesa UTK) dotyczy również znaczenia wpływu, mając na względzie obowiązujące ustalenia umowne między właściwym organem (tu: organizatorem publicznego transportu zbiorowego) a przedsiębiorstwem kolejowym wykonującym usługi publiczne, w tym, w stosownych przypadkach, poziom rekompensaty ustalony zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r, dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3 grudnia 2007 r. str. 1, z późn. zm.), lub wynikający z konkurencyjnego zawarcia umowy oraz wszelkich mechanizmów podziału ryzyka takiego jak ryzyko związane z ruchem i przychodami (art. 10 ust. 4 rozporządzenia 2018/1795).

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

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

W ramach niniejszego postępowania zostało złożone pismo PKP Intercity z 15 września 2021 r. oraz pismo Ministra Infrastruktury z 3 września 2021 r. będące wnioskami o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Wniosek PKP Intercity z 15 września 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej:

Należy stwierdzić, że 15 września 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek PKP Intercity z 15 września 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowaną usługą przewozu osób przez RegioJet. Informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez RegioJet, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 10 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.5.JK), została doręczona PKP Intercity 16 sierpnia 2021 r.

Tym samym Prezes UTK stwierdził, że wniosek PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej został złożony z zachowaniem terminu jednego miesiąca na dokonanie czynności, przewidzianego przepisami prawa. W dalszej kolejności Prezes UTK przeanalizował status PKP Intercity uprawniający ten podmiot do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

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

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

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

Zawarty w załączniku nr 1 umowy ramowej plan przedmiotowo finansowy na lata 2021 – 2030 wskazujący stacje początkowe oraz końcowe wykonywania przewozów przez PKP Intercity pozwala stwierdzić, że ww. przewoźnik kolejowy jest podmiotem uprawnionym, w myśl art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym i art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795. PKP Intercity jest przewoźnikiem kolejowym, będącym jednocześnie operatorem umowy o świadczenie usług publicznych, która przewiduje wykonywanie połączeń pasażerskich w tym samym terminie co Przewoźnik oraz na odcinku pokrywającym się z planowanym uruchamianiem usługi przez RegioJet. Z tego względu należało uznać, że zgłoszony przez PKP Intercity wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej powinien podlegać dalszej analizie formalnej oraz merytorycznej.

W zgłoszonym wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej PKP Intercity wskazała na to, że: „PKP Intercity” S.A., jako strona Umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich na terenie całego kraju (dalej: „PSC”) wykazuje zainteresowanie wszystkimi zmianami w ofercie przewozowej generowanymi przez przewoźników kolejowych.

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

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

W dalszej części złożonego wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej PKP Intercity podniosła, że: *Zgodnie z metodologią znajdującą się w załączniku nr 3 do niniejszego wniosku jedynie bieżący rozkład jazdy*

pociągów daje możliwość obliczenia wpływu konkurencyjnych pociągów na pociągi PSC. Wynik obliczeń wyrażony jest procentowo w odniesieniu do rekompensaty na pokrycie kosztów zapisanej w Umowie Ramowej. Przy założeniu podobnego rozkładu jazdy w przyszłych latach, procentowy wpływ na rekompensatę w kolejnych latach kursowania pociągów RegioJet jest taki sam, a na podstawie istniejącej Umowy Ramowej obliczany jest kwotowy wpływ na tę Umowę w każdym roku. Tym wpływem jest wzrost rekompensaty powodowany zmniejszeniem przychodu z pociągów PSC w wyniku kursowania pociągów komercyjnych. Analiza wykonana według części II metodologii obejmująca bieżący rozkład jazdy została wykonana na podstawie danych z załącznika nr 2 do Umowy Rocznej z 2021 r. Obliczenia te znajdują się w załączniku nr 2 część A do niniejszego wniosku. W kolejnym kroku został oszacowany wpływ nowych usług RegioJet na przewozy realizowane przez PKP IC w kolejnych latach, tj. 2022-2027. Symulacja wpływu wprowadzenia nowych połączeń komercyjnych na Umowę Ramową wykonana według części III metodologii znajduje się w załączniku nr 2 część B do niniejszego wniosku. Źródłem danych jest Umowa Ramowa, w której została zapisana rekompensata na pokrycie kosztów i założenia PKP IC dotyczące kosztów i przychodów obecnie uruchamianych pociągów, które są zawarte w Umowie Rocznej na rok 2021. Z powyższej analizy wynika zmniejszenie przychodu z Umowy PSC o:

– ~~XXXX~~ w roku 2021.

Stanowi to 2,12% planowanej rekompensaty, co oznacza zmniejszenie przychodu w kolejnych latach o:

– ~~XXXX~~ w roku 2022,

– ~~XXXX~~ zł w roku 2023,

– ~~XXXX~~ w roku 2024,

– ~~XXXX~~ w roku 2025,

– ~~XXXX~~ w roku 2026,

– ~~XXXX~~ w roku 2027,

– razem ~~XXXX~~ w całym okresie w wyniku uruchomienia pociągów konkurencyjnych.

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

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

— kopia umowy ramowej (jako załącznik nr 1);

— analiza wpływu nowych połączeń RegioJet na umowę ramową (jako załącznik nr 2);

— metodologia, według której PKP Intercity oszacowała wpływ nowych połączeń RegioJet na usługi świadczone na podstawie umowy ramowej (jako załącznik nr 3); oraz

— marża rozsądnego zysku z umowy ramowej (jako załącznik nr 4).

PKP Intercity poinformowała, że część informacji zawartych we wniosku o przeprowadzenie równowagi ekonomicznej oraz w załącznikach nr 1-2 oraz 4 zawiera informacje, które nie powinny podlegać udostępnieniu podmiotom trzecim ze względu na ich szczególnie rodzaj oraz wartość gospodarczą.

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

Część informacji uwzględnionych we wniosku PKP Intercity stanowiła szczególnie chronione informacje handlowe, niepodlegające udostępnieniu podmiotom trzecim.

W następstwie analizy informacji przekazanych przez PKP Intercity Prezes UTK przyjął stanowisko PKP Intercity dotyczące konieczności zapewnienia poufności określonych informacji zebranych w toku prowadzonego postępowania administracyjnego. W konsekwencji Prezes UTK, postanowieniem z 4 stycznia 2022 r.

¹ Oznaczenie ~~XXXX~~ pokazuje usuniętą treść stanowiącą szczególnie chronioną informację handlową przedsiębiorcy

(znak: DPP-WOPN.718.6.2021.18.JK), ograniczył RegioJet prawo wglądu do materiału dowodowego z uwagi na ochronę szczególnie chronionych informacji handlowych PKP Intercity.

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

Należy stwierdzić, że § 6 punkt 1 umowy ramowej stanowi następująco: ~~§ 6~~. Punkt 2 ww. paragrafu umowy ramowej wskazuje, że: ~~§ 6~~.

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

Rekompensata, w związku z realizacją przewozów, jest obliczana według założeń opisanych w załączniku nr 3 do umowy ramowej zatytułowanym *Zasady ustalania wysokości Rekompensaty*. Zgodnie z punktem 1 tego załącznika: ~~§ 6~~.

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

~~§ 6~~,

gdzie:

~~§ 6~~.

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

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

Zgodnie z szacunkami określonymi w umowie ramowej na pokrycie kosztów w latach 2022 – 2027 (okres planowanego wykonywania usług przez RegioJet) przewidywana jest następująca rekompensata:

- w roku 2022 - ~~§ 6~~;
- w roku 2023 - ~~§ 6~~;
- w roku 2024 - ~~§ 6~~;
- w roku 2025 - ~~§ 6~~;
- w roku 2026 - ~~§ 6~~;
- w roku 2027 - ~~§ 6~~.

Szacuje się, że sumaryczna wartość środków finansowych niezbędnych dla pokrycia kosztów realizacji umowy ramowej w latach 2021 – 2030 ma wynieść ~~§ 6~~.

W odniesieniu do spodziewanej marży rozsądnego zysku w latach 2022 – 2027 (okres planowanego wykonywania przewozów przez RegioJet) wielkości prezentują się następująco:

- w roku 2022 - na ~~§ 6~~;
- w roku 2023 - na ~~§ 6~~;
- w roku 2024 - na ~~§ 6~~;
- w roku 2025 - na ~~§ 6~~;
- w roku 2026 - na ~~§ 6~~;
- w roku 2027 - na ~~§ 6~~.

Sumaryczna łączna wartość marży rozsądnego zysku w całkowitym okresie wykonywania umowy ramowej ma wynieść ~~§ 6~~.

Wysokość całkowitej rekompensaty, przewidzianej w umowie ramowej, w latach 2022 – 2027 (okres planowanego wykonywania przewozów przez RegioJet) szacowana jest:

- w roku 2022 - na ~~---~~;
- w roku 2023 - na ~~---~~;
- w roku 2024 - na ~~---~~;
- w roku 2025 - na ~~---~~;
- w roku 2026 - na ~~---~~;
- w roku 2027 - na ~~---~~.

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

Zgromadzone przez Prezesa UTK w ramach niniejszego postępowania dane pozwalają oszacować, że uruchamianie połączeń w ramach usługi RegioJet może oddziaływać, w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., na następujące pociągi PKP Intercity:

- I. w relacji Wrocław Główny – Praha hl.n.:
 - 60161 z godziną odjazdu 05:50 oraz godziną przyjazdu 07:25, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Kłodzko Miasto;
- II. w relacji Praha hl.n. – Gdynia Główna:
 - 6503/2 z godziną odjazdu 10:28 oraz godziną przyjazdu 12:20, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Poznań Główny (codziennie oprócz poniedziałków i sobót);
 - 4553/2 z godziną odjazdu 10:28 oraz godziną przyjazdu 12:20, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Poznań Główny (poniedziałki i soboty);
 - 48102/3 z godziną odjazdu 11:32 oraz godziną przyjazdu 13:20, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Poznań Główny;
 - 6503/2 z godziną odjazdu 12:26 oraz godziną przyjazdu 16:04, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą RegioJet jest Poznań Główny – Gdynia Główna (codziennie oprócz poniedziałków i sobót);
 - 4553/2 z godziną odjazdu 12:26 oraz godziną przyjazdu 16:04, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą RegioJet jest Poznań Główny – Gdynia Główna (poniedziałki i soboty);
- III. w relacji Wrocław Główny – Praha hl.n.:
 - 60151 z godziną odjazdu 10:30 oraz godziną przyjazdu 12:10, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Kłodzko Miasto (soboty i niedziele);
- IV. w relacji Praha hl.n. – Gdynia Główna:
 - 3512/3 z godziną odjazdu 14:30 oraz godziną przyjazdu 16:20, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Poznań Główny;
 - 68103/2 z godziną odjazdu 15:25 oraz godziną przyjazdu 17:20, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Poznań Główny;
 - 3512/3 z godziną odjazdu 16:25 oraz godziną przyjazdu 19:53, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą RegioJet jest Poznań Główny – Gdynia Główna;
- V. w relacji Gdynia Główna – Praha hl.n.:
 - 5312/3 z godziną odjazdu 7:54 oraz godziną przyjazdu 11:20, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Poznań Główny;
 - 57000/1 z godziną odjazdu 9:11 oraz godziną przyjazdu 12:24, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Poznań Główny;
 - 5312/3 z godziną odjazdu 11:40 oraz godziną przyjazdu 13:27, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą RegioJet jest Poznań Główny – Wrocław Główny;
- VI. w relacji Praha hl.n. – Gdynia Główna:

- 5452/3 z godziną odjazdu 11:50 oraz godziną przyjazdu 17:27, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Wrocław Główny (piątki i niedziele);
- 5602/3 z godziną odjazdu 11:50 oraz godziną przyjazdu 17:27, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą RegioJet jest Gdynia Główna – Wrocław Główny (codziennie oprócz piątków i niedziel).

Wskazane powyżej pociągi miały być uruchamiane na podstawie umowy rocznej na rok 2021 zawartej w związku z postanowieniami umowy ramowej. Mając na względzie regulacje zawarte w umowie ramowej, PKP Intercity przewiduje dalsze wyprawianie wspomnianych powyżej pociągów w oparciu o kolejne umowy roczne, tj. zawierane na lata 2022 – 2027.

Analiza przeprowadzona w odniesieniu do pociągów uruchamianych w 2021 r. pozwala przyjąć, że dla odcinków pokrywających się ma zostać wygenerowany przychód w wysokości ~~---~~. Jednocześnie uruchomienie przez RegioJet nowej usługi może spowodować zmniejszenie zakładanego przychodu o kwotę ~~---~~, co stanowi 0,86% całego rocznego wygenerowanego przychodu z umowy PSC w 2021 r. Przedstawia to tabela poniżej:

Zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów PSC 2021	Sumaryczny pełny przychód z całej zagrożonej umowy PSC 2021	W odniesieniu do całej umowy PSC 2021
---	---	0,86%

Zgodnie z wnioskiem PKP Intercity, spółka wyliczyła wpływ rekompensaty w stosunku do RRJP na lata objęte wnioskiem RegioJet, czyli 2022 – 2027. Wyliczenia przedstawiają się następująco:

REKOMPENSATA (5 lat RRJP 2022 – 2027) (zł)	
ROK	KWOTA
2022 (21 dni)	---
2023	---
2024 (366 dni)	---
2025	---
2026	---
2027 (344 dni)	---
RAZEM:	---

PKP Intercity zestawilo możliwe zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów służby publicznej w 2021 r. z wartością rekompensaty za ten rok, która jest zawarta w umowie ramowej. Z tych wyliczeń spółka ustaliła, że kwota zmniejszenia przychodu w roku 2021 byłaby równa 2,12% kwoty rekompensaty przypadającej na ten rok. Wyliczenia spółka dokonała w następujący sposób:

$$\frac{\text{---}}{\text{---}} (\text{zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów PSC w 2021}) / \frac{\text{---}}{\text{---}} (\text{rekompensata 2021}) \times 100\% = 2,12\%$$

Spółka założyła, że każdego następnego rocznego rozkładu jazdy pociągów możliwe jest uzyskanie pomniejszonych przychodów o wskazany powyżej %. Jednakże, jeśli zostanie zestawiony 2,12% spadek w stosunku do rekompensaty na lata 2022 – 2027 i zostanie porównany do całej sumy rekompensaty umowy ramowej zawartej na lata 2021 – 2030, wówczas wpływ procentowy (%) nowych połączeń na umowę ramową PKP Intercity spadłby o ponad połowę:

Procentowe (%) zmniejszenie przychodu powodowane przez konkurencyjne pociągi w odniesieniu do rekompensaty RRJP 2022 – 2027	Zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów w RRJP 2022 – 2027	Rekompensata umowa ramowa 2021 – 2030	Procentowe (%) zmniejszenie przychodu powodowane przez konkurencyjne pociągi w odniesieniu do rekompensaty 2021 – 2030
2,12%	---	---	1,02%

Prezes UTK, po analizie wniosku PKP Intercity uznał, że możliwe jest zagrożenie równowagi ekonomicznej umowy ramowej spółki PKP Intercity zawartej z Ministrem Infrastruktury na lata 2021 – 2030. W związku z tym Prezes UTK postanowił przeanalizować możliwości zmniejszenia wpływu nowych połączeń na ww. umowę ramową. Prezes UTK uznał, że uruchomienie nowych kolejowych przewozów pasażerskich, nawet z wprowadzonymi ograniczeniami, będzie stanowiło większą korzyść dla pasażerów, niż brak nowej usługi. Również udzielenie decyzji otwartego dostępu zgodnie z Wnioskiem Strony bez dokonania żadnych zmian, skutkowałoby zagrożeniem równowagi ekonomicznej dla podmiotu, który złożył wniosek o przeprowadzenie takiego badania.

Zgodnie z powyższym Prezes UTK postanowił zbadać, jak będzie kreować się wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich przy decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu.

Przy założeniu, że najważniejszym – z punktu widzenia pasażerów – jest możliwość podróżowania połączeniem bezpośrednim z Pragi do Gdyni, zostały wybrane 2 pociągi:

- Praha h.ln. (10:55) – Gdynia Główna (20:20), oraz
- Gdynia Główna (8:49) – Praha h.ln. (18:10).

W załącznikach do decyzji przedstawiono roczny rozkład jazdy dla ww. pociągów.

W pierwszej kolejności porównano wyliczone zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów służby publicznej i wzięto pod uwagę wpływy jedynie z dwóch wybranych pociągów. Przetawia się to następująco:

$$2000000 + 2000000 = 4000000$$

Jak widać powyżej, spadek przychodów z zagrożonych pociągów służby publicznej w roku 2021 uległby zmniejszeniu z 4000000 do kwoty 2000000, co w stosunku do pełnego przychodu z zagrożonej umowy PSC przedstawia się następująco:

$$2000000 / 4000000 \times 100\% = 0,49\%$$

natomiast do rekompensaty na rok 2021 stanowiłoby 1,22%, co przedstawia poniższe równanie:

$$2000000 / 1639344 \times 100\% = 1,22\%$$

Tabela przedstawiająca zmiany dotyczące zmniejszenia przychodu z umowy PSC w roku 2021, w sytuacji udzielenia decyzji o przyznaniu otwartego dostępu lub decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu:

Wariant decyzji:	Zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów PSC 2021	W odniesieniu do całej umowy PSC 2021
przyznanie otwartego dostępu	2000000	0,86%
przyznanie ograniczonego dostępu	2000000	0,49%

Następnie przeanalizowano wpływ na lata 2022 – 2027, w przypadku:

- wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (2,12%), lub
- wydania decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu (1,22%).

Wynik analizy przedstawia poniższa tabela:

WPLYW (ZŁ) ROK	2,12%	1,22%
2022 (21 dni)	2000000	2000000
2023	2000000	2000000
2024 (366 dni)	2000000	2000000
2025	2000000	2000000
2026	2000000	2000000
2027 (344 dni)	2000000	2000000
Razem	2000000	2000000

Następnie odniesiono się do wpływu procentowego zmniejszenia przychodu PKP Intercity dla każdego wariantu w stosunku do rekompensaty z całej umowy ramowej zawartej na lata 2021 – 2030, a także w porównaniu do sumy rekompensaty zawartej w umowie ramowej 2021 – 2030 wraz z marżą rozsądnego zysku. Obliczenia przedstawione zostały w tabeli poniżej:

Analiza wpływu na całą umowę ramową oraz umowę ramową wraz z marżą rozsądnego zysku

Decyzja	Procentowe (%) zmniejszenie przychodu powodowane przez konkurencyjne pociągi w odniesieniu do rekompensaty RRJP 2022 – 2027	Zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów w RRJP 2022 – 2027	Rekompensata umowa ramowa 2021 – 2030	Procentowe (%) zmniejszenie przychodu powodowane przez konkurencyjne pociągi w odniesieniu do rekompensaty 2021 – 2030	Rekompensata umowa ramowa 2021 – 2030 + marża rozsądnego zysku	Procentowe (%) zmniejszenie przychodu powodowane przez konkurencyjne pociągi w odniesieniu do rekompensaty 2021 – 2030 + marży rozsądnego zysku
o przyznaniu otwartego dostępu	2,12%	✂--✂	✂--✂	1,02%	✂--✂	0,71%
o przyznaniu ograniczonego dostępu	1,22%	✂--✂		0,59%		0,41%

Powyższe obliczenia przedstawiają się następująco w zależności od wariantu decyzji dotyczącej otwartego dostępu:

$$\text{✂--✂} / \text{✂--✂} \times 100\% = 1,02\%$$

- spadek % w stosunku do całej umowy ramowej na lata 2021 – 2030 (decyzja o przyznaniu otwartego dostępu)

$$\text{✂--✂} / \text{✂--✂} \times 100\% = 0,59\%$$

- spadek % w stosunku do całej umowy ramowej na lata 2021 – 2030 (decyzja o przyznaniu ograniczonego dostępu)

Powyższe wyliczenia wskazują, że przy zastosowaniu ograniczenia kursów pociągów RegioJet, zmniejszając ich liczbę do 2 połączeń dziennie (1 pociąg w relacji Praha h.ln. – Gdynia Główna oraz 1 pociąg w relacji Gdynia Główna – Praha h.ln), zmniejszenie przychodu spowodowane przez pociągi konkurencyjne w stosunku do zagrożonych pociągów PKP Intercity w porównaniu do umowy ramowej 2021 – 2030 będzie wynosić 0,59%, co daje kwotę prawdopodobnego spadku przychodu ✂--✂.

Przy założeniu, że PKP Intercity, oprócz zapisanej kwoty rekompensaty w umowie ramowej na lata 2021 – 2030, osiągnie dodatkowo marżę rozsądnego zysku, procentowy (%) wpływ zmniejszenia przychodu w stosunku do wartości rekompensaty zawartej w umowie ramowej 2021 – 2030 okaże się jeszcze niższy. Dane dotyczące marży rozsądnego zysku z umowy ramowej na lata 2021 – 2030 prezentuje poniższa tabela:

✂--✂

*Dane z wniosku PKP Intercity

Suma marży rozsądnego zysku na lata 2021 – 2030 wynosi ✂--✂. Natomiast suma rekompensaty na lata 2021 – 2030 wraz z marżą rozsądnego zysku wynosi ✂--✂. Po zestawieniu zmniejszenia przychodu spowodowanego przez pociągi konkurencyjne na RRJP 2022 – 2027 w stosunku do całkowitej rekompensaty za lata 2021 – 2030 wraz z marżą rozsądnego zysku, wynik przedstawia się następująco:

$$\text{✂--✂} / \text{✂--✂} \times 100\% = 0,41\%$$

Ostatecznie, wydając decyzję o przyznaniu ograniczonego dostępu dla RegioJet, zmniejszenie przychodu PKP Intercity procentowo (%), w stosunku do całkowitej rekompensaty 2021 – 2030 wraz z marżą rozsądnego zysku, będzie wynosiło 0,41%.

Prezes UTK zwrócił uwagę na to, że założenie przyjęte przez PKP Intercity zgodnie, z którym skoro w roku 2021 spodziewane jest zmniejszenie przychodów generowanych przez pociągi tego przewoźnika o 2,12% i w związku z tym w kolejnych latach należy zestawiać ze sobą wspomnianą wielkość procentową z przewidzianą na dany rok wielkością

rekompensaty – może być obarczone błędem. Przyjęcie stałego procentu spodziewanego zmniejszenia spadku przychodów generowanych przez pociągi PKP Intercity może być prawdziwe w sytuacji, jeśli:

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

W przypadku sytuacji, o której mowa w punkcie drugim powyżej, należałoby również zauważyć, że prognozowany przez PKP Intercity spadek przychodów generowanych przez pociągi spółki o 2,12% w następstwie uruchomienia usługi RegioJet, to jedynie stosunek w ujęciu rocznym. Okres, w którym planowo miałyby się pokrywać usługi PKP Intercity oraz RegioJet to 5 lat (roczne rozkłady jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027), a umowa ramowa, której dotyczy badanie równowagi ekonomicznej, została zawarta na okres 2021 – 2030. W związku z treścią wniosku RegioJet dotyczącego przyznania otwartego dostępu oraz okresem obowiązywania umowy ramowej należałoby również stwierdzić, że w latach: 2021, 2028, 2029 oraz 2030 wpływ planowanej nowej usługi RegioJet na umowę ramową będzie równy zeru.

Powyższe odniesienie spodziewanego wpływu uruchomienia nowej usługi Przewoźnika do całkowitego okresu obowiązywania umowy ramowej znajduje swoje oparcie zarówno we wniosku PKP Intercity z 15 września 2021 r. (wraz z jego uzupełnieniami), w którym wskazano, że zagrożona jest równowaga ekonomiczna umowy ramowej, jak również w treści wspomnianego już art. 10 ust. 2 zdanie 1 rozporządzenia 2018/1795.

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

Ze względu na to, że umowa ramowa została zawarta na lata 2021 – 2030, to pomimo planowanego uruchamiania przewozów przez RegioJet w latach 2022 – 2027 wymagane było zestawienie wpływu nowej usługi Strony do całości umowy ramowej.

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

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

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

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

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

Wniosek Ministra Infrastruktury z 3 września 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej:

Należy stwierdzić, że 28 września 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek Ministra Infrastruktury z 3 września 2021 r., o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowaną usługą przewozu osób przez RegioJet. Informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez RegioJet, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 10 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.5.JK), została doręczona Ministrowi Infrastruktury 11 sierpnia 2021 r.

Tym samym Prezes UTK stwierdził, że wniosek Ministra Infrastruktury o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej został złożony po upływie terminu jednego miesiąca na dokonanie czynności, przewidzianego przepisami prawa (art. 5 ust. 3 rozporządzenia 2018/1795 w zw. z art. 11 ust. 2 akapit pierwszy dyrektywy 2012/34/UE oraz art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym). W związku z powyższym Prezes UTK uznał, że wniosek Ministra Infrastruktury nie podlega rozpatrzeniu.

Stanowisko PKP PLK z 23 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.215.2021) dotyczące możliwości trasowania pociągów RegioJet, uzupełnione pismem z 28 lutego 2022 r. (znak: IDRR.611.63.2022):

PKP PLK w piśmie z 23 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.215.2021) przedstawiła informacje dotyczące planowanego uruchomienia przez RegioJet nowej usługi kolejowych przewozów pasażerskich na trasie międzynarodowej Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n. 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.

PKP PLK zwróciła uwagę na duże obciążenie, pod względem wykorzystania dostępnej zdolności przepustowej, odcinka Tczew – Gdynia Główna (83%). W ocenie PKP PLK nie jest możliwe uruchomienie nowej usługi RegioJet bez zmian w trasowaniu pociągów PKP Intercity. Ponadto, wg PKP PLK *wysoce prawdopodobna będzie konieczność zmiany tras pociągów innych przewoźników realizujących przewozy wojewódzkie w ramach służby publicznej na terenie węzła Wrocławskiego, Poznańskiego, Bydgoskiego oraz Trójmiejskiego*. PKP PLK zwraca również uwagę, że RegioJet nie posiada na terenie stacji Gdynia Główna, ani w pobliżu, torów umożliwiających całonocny postój, czyszczenie, wodowanie i odfekalnianie składów pociągów. Natomiast zarządca PKP PLK nie widzi możliwości całonocnego postoju pociągów na stacji Gdynia Główna, jak również obsługi składów na tej stacji. Dodatkowym aspektem utrudniającym wytrasowanie pociągów RegioJet są zaplanowane w okresie do 11 grudnia 2027 r. różne prace modernizacyjne na tamtejszej infrastrukturze kolejowej, które mogą mieć wpływ na przepustowość na tej trasie.

Pismem z 28 lutego 2022 r. (znak: IDRR.611.63.2022) PKP PLK podtrzymała swoje stanowisko dotyczące kolizyjności wnioskowanych przez Stronę tras z konkretnymi pociągami innych przewoźników. PKP PLK wskazała również na brak urządzeń umożliwiających wodowanie i odfekalnianie składów pociągów na stacji Gdynia Główna Osobowa, w związku z czym Regulamin Techniczny Stacji PKP PLK nie przewiduje prowadzenia takich czynności. Ponadto, z uwagi na obciążenie stacji w przedziale 400-600 pociągów dziennie (w zależności od dnia tygodnia), na podstawie oceny eksperckiej konstruktora rozkładów jazdy, PKP PLK stwierdziła brak możliwości wyrażenia zgody na całonocny postój pociągów na tej stacji.

W niniejszej sprawie Prezes UTK przeanalizował także wpływ wnioskowanej przez RegioJet działalności na linii komunikacyjnej Praha hl.n. – Gdynia Główna, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi numerami: 3, 9, 131, 202, 271, 276, 353 na usługi realizowane na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. W przedmiotowej sprawie, w przewidzianym na to przepisami terminie, swoje zastrzeżenia zgłosił przewoźnik kolejowy, tj. PKP Intercity. Prezes UTK przeanalizował wpływ wnioskowanego połączenia na regularność przewozów objętych umową ramową, której stroną jest ww. przewoźnik kolejowy, a także spodziewane następstwa o charakterze ekonomicznym na ww. kontrakty służby publicznej. Przeprowadzone przez Prezesa UTK działania wykazały, że w następstwie uruchomienia planowanej nowej usługi RegioJet może zostać zagrożona jedna z umów o świadczenie usług publicznych, których stroną jest PKP Intercity.

W złożonych wnioskach o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, podmioty uprawnione zgłaszały zastrzeżenia dotyczące faktycznej możliwości uruchamiania pociągów RegioJet zgodnie z opracowanym projektem rozkładu jazdy pociągów. PKP PLK potwierdziła, że połączenie wnioskowane przez RegioJet może powodować konieczność dokonania modyfikacji godzin kursowania pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Jednocześnie PKP PLK nie wskazała, że uruchomienie przez RegioJet planowanej nowej usługi będzie oznaczało konieczność odwołania części pociągów PKP Intercity.

Należy zauważyć także, iż nowe połączenie kolejowe uruchamiane przez RegioJet będzie połączeniem komercyjnym, adresowanym do grupy pasażerów, która nie jest zainteresowana codziennym pociągiem kursującym na krótkim odcinku. Połączenie w większej mierze będzie więc pełnił funkcję połączenia okazjonalnego niż codziennego jak np. połączenia zapewniane przez pociągi przewoźników pełniące służbę publiczną, które dowożą pasażerów z/do pracy i szkoły codziennie. Nowe połączenie kolejowe na trasie Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n. nie będzie realizować opcji dowozu pasażerów zatrudnionych w miejscowościach położonych na skrajnych stacjach kolejowych tego połączenia, ponieważ cała trasa pociągu trwa ponad 9 godzin, niemożliwym jest więc dojeżdżać codziennie do/ z pracy czy szkoły takim pociągiem. Uznaje się więc, że powyższe połączenie będzie połączeniem uzupełniającym ofertę krajowych przewoźników kolejowych, które realizować będzie dodatkowe potrzeby pasażerów zainteresowanych powyższą trasą, związane z wyjazdami krajoznawczymi czy wakacyjnymi.

Stanowisko RegioJet wyrażone w piśmie z 4 stycznia 2022 r. oraz piśmie z 10 marca 2022 r. dotyczące odpowiedzi na zastrzeżenia zarządcy infrastruktury dotyczące trasowania pociągów:

Strona w piśmie z 4 stycznia 2022 r. oraz piśmie z 10 marca 2022 r. wniosła zastrzeżenia, co do możliwości powoływania się przez PKP PLK na rozkład jazdy pociągów 2021/2022 w odniesieniu do Wniosku RegioJet. Według Przewoźnika błędne jest porównywanie przez zarządcę infrastruktury planowanego rozkładu jazdy z obowiązującym rozkładem jazdy pociągów, który może być kilka razy rocznie aktualizowany (korekty do rocznego rozkładu jazdy pociągów). Zgodnie ze stanowiskiem prezentowanym przez Stronę, nowe planowane przewozy kolejowe nie powinny być zestawiane z aktualnie obowiązującą ofertą, ponieważ nie będzie ona obowiązywała w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027.

W ocenie Prezesa UTK nie można w pełni zgodzić się ze stanowiskiem RegioJet. Należy wskazać, że każdy nowy roczny rozkład jazdy jest tworzony przed jego okresem obowiązywania. W niektórych przypadkach np. planowane modernizacje poszczególnych tras kolejowych ustalony rozkład jazdy pociągów może wymagać aktualizacji w ciągu rocznego okresu jego obowiązywania. Natomiast, przy zawieraniu umów o świadczenie usług publicznych przez przewoźników kolejowych z organizatorami publicznego transportu zbiorowego, strony umowy zakładają powtarzalność wnioskowanych tras oraz rozkładów jazdy pociągów, które w ujęciu rocznym są aktualizowane aneksami do umowy PSC bądź wprowadzanymi umowami rocznymi. Odchylenia od wcześniej obowiązujących rozkładów jazdy pociągów występują, jednakże są one znikome. Stronom umowy zależy, by podróżni jak najmniej odczuwali roczną zmianę rozkładu jazdy pociągów i by wszystkie zawarte w umowie PSC założenia przy każdym nowym rozkładzie jazdy pociągów były realizowane, tj. np. pociągi organizowane dla zapewnienia dojazdów i powrotów ze szkoły czy pracy. RegioJet w swoich wystąpieniach podnosi, że PKP PLK nie powinna odnosić się do aktualnego rozkładu jazdy pociągów. Należy jednak zwrócić uwagę, że nie ma innej możliwości porównania wpływu nowego połączenia kolejowego na już funkcjonujące usługi, bez odniesienia się do jedyne go rozkładu jazdy, który jest obowiązujący w momencie przeprowadzania badania równowagi ekonomicznej.

Zgodnie z art. 10 ust. 5 lit. c rozporządzenia 2018/1795 organ regulacyjny ocenia także wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych. Powyższe uzasadniało konieczność wzięcia pod uwagę złożonego do postępowania stanowiska PKP PLK, która to posiada status zarządcy infrastruktury kolejowej. Stosownie do definicji zawartej w art. 4 pkt 7 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca infrastruktury jest podmiotem odpowiedzialnym za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiotem, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora. Uprawnienia i obowiązki zarządcy infrastruktury uregulowane zostały w art. 5 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, a należą do nich między innymi udostępnianie infrastruktury kolejowej, świadczenie usług z tym związanych i pobieranie z tego tytułu opłat, a także prowadzenie ruchu kolejowego. Stosownie do brzmienia art. 5 ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym: *Zadania, o których mowa w ust. 1 pkt 1-2, w szczególności w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej, są wykonywane przez zarządcę w sposób przejrzysty, zapewniający niedyskryminujące traktowanie aplikantów i przewoźników kolejowych oraz uniemożliwiający konflikt interesów.* Przywołane regulacje prawne uzasadniają konieczność oceny przez organ twierdzeń zarządcy infrastruktury. Zgodnie z nimi istnieje wysokie prawdopodobieństwo konieczności zmiany tras pociągów innych przewoźników realizujących przewozy wojewódzkie w ramach służby publicznej na terenie węzłów kolejowych Wrocławskiego, Poznańskiego, Bydgoskiego oraz Trójmiejskiego, czyli obszarów, przez które RegioJet zaplanowało przejazd nowych połączeń komercyjnych. Okoliczności te uzasadniają wzięcie pod uwagę przez Prezesa UTK kwestii przepustowości i rozkładu jazdy pociągów. Mając na względzie okoliczności, z których wynika, że roczny rozkład jazdy pociągów konstruuje się corocznie w podobnym schemacie i w określonych ramach czasowych, Prezes UTK rozpatrzył powyższą kwestię w odniesieniu do obowiązującego rocznego rozkładu jazdy pociągów.

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

Po wnikliwej analizie materiału dowodowego Prezes UTK ustalił, że występuje możliwy wpływ nowego połączenia RegioJet w relacji Praha h.ln. – Gdynia Główna – Praha h.ln. na umowę ramową na lata 2021 – 2030, zawartą pomiędzy PKP Intercity a Ministrem Infrastruktury.

Zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795: *W następstwie badania równowagi ekonomicznej przeprowadzonego zgodnie z art. 9 i 10 organ regulacyjny podejmuje decyzję, o której mowa w art. 11 ust. 2 dyrektywy 2012/UE i na podstawie której następuje przyznanie, zmiana, przyznanie warunkowe lub odmowa przyznania prawa dostępu do infrastruktury kolejowej.* Również art. 11 ust. 1 dyrektywy 2012/34/UE głosi: *Państwa członkowskie mogą ograniczyć*

prawo dostępu przewidziane w art. 10 ust. 2 w odniesieniu do przewozów pasażerskich pomiędzy daną stacją początkową a daną stacją docelową, w przypadku gdy dana trasa lub trasa alternatywna jest objęta jedną lub większą liczbą umów o świadczenie usług publicznych, a korzystanie z tego prawa zagrażałoby równowadze ekonomicznej danej umowy lub danych umów o świadczenie usług publicznych.

W ramach możliwych rozstrzygnięć organu regulacyjnego prawodawca unijny dopuszcza możliwość ograniczenia prawa dostępu. Znalazło to swoje odzwierciedlenie w przepisach krajowych, które przewidują możliwość wydania przez Prezesa UTK decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu. Zgodnie z art. 29c ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym: *Jeżeli w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w ust. 4, Prezes UTK oceni, że proponowane połączenie pasażerskie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, uwzględniając stopień naruszenia równowagi ekonomicznej tej umowy, wydaje decyzję:*

1) o przyznaniu ograniczonego dostępu,

2) odmawiającą przyznania otwartego dostępu

- wskazując zakres zmian w planowanym przewozie osób, w szczególności dotyczący zmiany częstotliwości, tras, stacji pośrednich lub harmonogramu, które zapewniłyby spełnienie warunków przyznania otwartego dostępu.

Druga część przywołanego przepisu w postaci zakresu dopuszczalnych przez Prezesa UTK zmian, nawiązuje do art. 11 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795, który stanowi:

W przypadku gdy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych byłaby zagrożona przez nowe kolejowe przewozy pasażerskie, organ regulacyjny:

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

Na gruncie niniejszej sprawy, w sentencji decyzji wskazany został przez Prezesa UTK zakres zmian Wniosku RegioJet dotyczący liczby wyprawianych pociągów. Wprowadzona przez Prezesa UTK zmiana polega na zmniejszeniu planowanej przez Stronę liczby kursów z 4 par pociągów codziennie (8 pociągów) na 1 parę pociągów codziennie (2 pociągi). W rezultacie wskazane w planowanym rozkładzie jazdy, stanowiącym załącznik nr 1 do Wniosku RegioJet, 4 pary pociągów (po 2 pary pociągów na każdą relację), zostały przez Prezesa UTK ograniczone do 1 pary pociągów (po 1 pociągu na każdą relację), uruchamianych w porze dziennej tj.:

- a) w relacji Praha hl.n. – Gdynia Główna – planowany odjazd ze stacji początkowej 10:55, planowany przyjazd do stacji końcowej 20:20;*
- b) w relacji Gdynia Główna – Praha hl.n. – planowany odjazd ze stacji początkowej 8:49, planowany przyjazd do stacji końcowej 18:10.*

Wprowadzona zmiana pozwoliła na zapewnienie spełnienia warunków przyznania otwartego dostępu, co zostało szczegółowo zaprezentowane w części ekonomicznej uzasadnienia decyzji. Pozostałe warunki określające zasady wykonywania przez RegioJet przewozów pasażerskich na trasie międzynarodowej w relacji Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n., tj. częstotliwości, trasa i stacje pośrednie pozostają spójne z wnioskiem Strony.

Tak ukształtowane warunki planowanej usługi stoją w zgodności z dyspozycją art. 29c ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym oraz art. 11 ust. 2 lit. a rozporządzenia 2018/1795, ponieważ odpowiadają one dopuszczonej przez ww. przepisy zmianie harmonogramu.

Mając na uwadze powyższe oraz całokształt zebranego w sprawie materiału dowodowego, Prezes UTK, w celu zapewnienia spełnienia warunków przyznania otwartego dostępu, zdecydował się przyznać RegioJet ograniczony dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na trasie międzynarodowej w relacji Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n., 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, jednocześnie wskazując zakres zmian w planowanym przewozie osób.

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

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

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

Biorąc pod uwagę treść ww. art. 29c ust. 7 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym oraz art. 11 ust. 1, ust. 2 lit. a rozporządzenia 2018/1795, Prezes UTK przyznał RegioJet prawo do wykonywania przewozów, na wnioskowanej trasie, w postaci:

- 1 pary pociągów na dobę w relacji Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n. (połączenia realizowane codziennie) zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.

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

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: RegioJet), 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 RegioJet 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 podróży, w szczególności w przedmiocie możliwości odbywania przejazdów krajoznawczych lub wakacyjnych z obszaru województw dolnośląskiego, wielkopolskiego, kujawsko-pomorskiego i pomorskiego, a także z każdego z tych obszarów w przedmiocie możliwości odwiedzenia zagranicznych miejsc, jakim jest w tym przypadku Praga. Również dzięki powyższemu połączeniu możliwe staną się przejazdy krajoznawcze do Rzeczypospolitej Polskiej dla pasażerów z Republiki Czeskiej, w tym Pragi i jej okolic. Z uwagi na uzupełniający charakter połączeń komercyjnych w stosunku do połączeń służby publicznej, Prezes UTK określił w decyzji, że w przypadku prac modernizacyjnych lub remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju.

W zgodzie z powyższym Prezes UTK zastrzegł również, że Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji, w relacji Praha hl.n. –Gdynia Główna – Praha hl.n.

Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszych relacjach, aniżeli wskazane w treści decyzji, zostało zastrzeżone dla zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury. W ocenie Prezesa UTK, RegioJet złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu, na podstawie którego uruchamiane będą połączenia w relacji

Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n., wobec czego Przewoźnik nie będzie uprawniony do wykonywania połączeń w krótszych relacjach.

Prezes UTK zauważa, że takie potencjalne działanie (realizacja przewozów na krótszych trasach niż wskazała to RegioJet) mogłoby godzić nie tylko w prawidłowość przeprowadzonego postępowania przez organ regulacyjny oraz ocenę ewentualnie zgłoszonych wniosków przez podmioty uprawnione, ale również w interes potencjalnych podróżnych.

Prezes UTK, zgodnie z Wnioskiem RegioJet, ustalił, że dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Międzyzlesie, Bystrzyca Kłodzka, Kłodzko Miasto, Bardo Śląskie, Wrocław Główny, Rawicz, Leszno, Kościan, Poznań Główny, Gniezno, Inowrocław, Bydgoszcz Główna, Tczew, Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Sopot, Gdynia Główna.

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 RegioJet nie powinno powodować zakłócenia istniejących skomunikowań pomiędzy pociągami uruchamianymi na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Prezes UTK zwrócił uwagę na to, że nowe połączenia Przewoźnika powinny mieć charakter uzupełniający wobec istniejącej oferty przewozowej, a więc stanowić dla niej wartość dodaną, a nie skutkować jej pogorszeniem.

Zgodnie ze złożonym przez RegioJet Wnioskiem, przewozy realizowane w relacji Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n., przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie wykonywał przy pomocy lokomotywy Siemens Vectron lub Bombardier Traxx oraz 6-10 wagonów pasażerskich z miejscami do siedzenia.

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

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

Podobną klauzulę Prezes UTK przewidział w zakresie planowanych godzin uruchomienia połączeń przez RegioJet. Prezes UTK ustalił, że dopuszczalne jest uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji, w innych godzinach niż wskazane w 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 w relacji Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n.:

- 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 RegioJet przewozów i ich zgodności z treścią postanowień zawartych w niniejszej decyzji.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK rozstrzygnął jak w sentencji.

Zgodnie z art. 29c ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, decyzja o przyznaniu ograniczonego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat. Ze względu na złożony przez RegioJet Wniosek Prezes UTK przyznał Przewoźnikowi prawo ograniczonego dostępu na trasie międzynarodowej Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n. na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r.

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

Decyzja o przyznaniu ograniczonego 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 ograniczonego 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 00/100), 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 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 zw. z art. 129 § 2 k.p.a. w związku z art. 3 § 2 pkt 1 oraz art. 13 § 2, art. 52 § 1 i § 3, art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 329), zwanej dalej „p.p.s.a.”, w związku z § 2 ust. 1 pkt 2 i § 5 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 535).

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

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

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

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

Załączniki:

1. Projekt rocznego rozkładu jazdy na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027 (przewozy wykonywane codziennie przez cały roczny rozkład jazdy) na trasie międzynarodowej Praha hl.n. – Gdynia Główna.

2. Projekt rocznego rozkładu jazdy na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027 (przewozy wykonywane codziennie przez cały roczny rozkład jazdy) na trasie międzynarodowej Gdynia Główna – Praha hl.n.

Załącznik nr 1 do decyzji DPP-WOPN.718.6.2021.JK

km Σ	km	stacja	przyjazd	odjazd
		Praha hl.n.		10:55
104	104	Pardubice	11:56	11:58
154	50	Ústí n.O.	12:25	12:26
168	14	Letohrad	12:36	12:37
189	21	Lichkov	12:57	13:00
198	9	Międzyzlesie	13:12	13:15
217	19	Bystrzyca Kłodzka	13:32	13:33
233	16	Kłodzko Miasto	13:46	13:47
244	11	Bardo Śląskie	13:56	13:56
339	95	Wrocław Główny	15:16	15:20
402	63	Rawicz	15:57	15:58
435	33	Leszno	16:15	16:16
462	27	Kościan	16:32	16:33
503	41	Poznań Główny	16:56	17:00
553	50	Gniezno	17:26	17:27
609	56	Inowrocław	17:58	17:59
654	45	Bydgoszcz Główna	18:26	18:28
782	128	Tczew	19:38	19:39
799	17	Gdańsk Główny	19:56	19:58
804	5	Gdańsk Wrzeszcz	20:03	20:04
812	8	Sopot	20:12	20:13
819	7	Gdynia Główna	20:20	

Załącznik nr 2 do decyzji DPP-WOPN.718.6.2021.JK

km Σ	km	stacja	przyjazd	odjazd
		Gdynia Główna		08:49
7	7	Sopot	08:56	08:57
15	8	Gdańsk Wrzeszcz	09:05	09:06
20	5	Gdańsk Główny	09:11	09:14
37	17	Tczew	09:31	09:32
165	128	Bydgoszcz Główna	10:42	10:44
210	45	Inowrocław	11:11	11:12
266	56	Gniezno	11:43	11:44
316	50	Poznań Główny	12:10	12:14
357	41	Kościan	12:37	12:38
384	27	Leszno	12:54	12:50
417	33	Rawicz	13:07	13:08
480	63	Wrocław Główny	13:45	13:49
575	95	Bardo Śląskie	15:09	15:09
586	11	Kłodzko Miasto	15:18	15:19
602	16	Bystrzyca Kłodzka	15:32	15:34
621	19	Międzyzlesie	15:51	15:54
630	9	Lichkov	16:06	16:09
651	21	Letohrad	16:29	16:30
665	14	Ústí n.O.	16:40	16:41
715	50	Pardubice	17:08	17:10
819	104	Praha hl.n.	18:10	