



DZIENNIK URZĘDOWY

PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 29 lipca 2022 r.

Poz. 20

DECYZJA NR DPP-WOPN.718.2.2022.JK PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 27 lipca 2022 r.

w sprawie przyznania Leo Express otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na trasie międzynarodowej Praha hl.n. – Kraków Główny – Praha hl.n.

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 2, 5, 7 i 8 oraz art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1984, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, art. 11 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (Dz. Urz. UE L 294 z 21 listopada 2018 r. str. 5), zwanego dalej „rozporządzeniem 2018/1795” oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 735, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku przewoźnika kolejowego Leo Express Global a.s. z siedzibą w Pradze (Republika Czeska), zwanego dalej „Leo Express”, „Przewoźnikiem” lub „Stroną”, z 8 marca 2022 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem”, za pośrednictwem poczty elektronicznej: 8 marca 2022 r.), uzupełnionego pismem z 14 kwietnia 2022 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 14 kwietnia 2022 r.), wiadomością elektroniczną z 28 kwietnia 2022 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 28 kwietnia 2022 r.) oraz pismem z 28 czerwca 2022 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 28 czerwca 2022 r.), w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie międzynarodowej Praha hl.n. – Kraków Główny – Praha hl.n., w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, 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

Leo Express otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na trasie międzynarodowej Praha hl.n. – Kraków Główny – Praha hl.n.,

realizowany liniami kolejowymi nr 93, 133, 134, 138, 139, 150 oraz 656 na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027 z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie Leo Express uruchomi 1 parę pociągów na dobę od poniedziałku do niedzieli zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i nr 2 do niniejszej decyzji.
2. Przewoźnik obowiązany jest uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji.
3. 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.
4. Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji, w pełnej relacji, tj. na trasie Praha hl.n. – Kraków Główny – Praha hl.n.

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

5. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Tychy, Katowice Ligota, Katowice, Mysłowice i Kraków Główny.

Nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku, zawierającego uzasadnienie, od organizatora publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 1343), 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.
6. Uruchamianie przez Przewoźnika nowych przewozów kolejowych nie powinno skutkować likwidacją skomunikowań pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.
7. Na trasie Praha hl.n. – Kraków Główny – Praha hl.n., w zakresie odcinka na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy przy pomocy pojazdów Flirt serii 480 001 – 480 005.
- Dopuszcza się możliwość wykorzystywania również innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Leo Express 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.
8. 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.
9. 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.
10. Przewoźnik obowiązany jest poinformować Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, o każdym wystąpieniu okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Praha hl.n. – Kraków Główny – 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 10 lit. a – d, Przewoźnik w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia ich wystąpienia, obowiązany jest przedstawić Prezesowi UTK stanowisko w sprawie wraz z uzasadnieniem.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Należy wskazać, że 8 marca 2022 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem poczty elektronicznej, wniosek Leo Express z 8 marca 2022 r. o przyznanie otwartego dostępu na trasie międzynarodowej Praha hl.n. – Kraków Główny – 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, zwany dalej również „Wnioskiem”.

Pismem z 7 kwietnia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2022.2.JK) Prezes UTK wezwał Leo Express do:

- skorygowania informacji dotyczących wykazu linii kolejowych objętych Wnioskiem, którymi przebiegać będą nowe kolejowe przewozy pasażerskie;
- skorygowania projektów planowanego rozkładu jazdy nowych kolejowych przewozów pasażerskich w zakresie braku opisów dla oznaczeń naniesionych na projektowany rozkład jazdy;
- przedstawienia dokumentu pełnomocnictwa udzielonego przez Leo Express osobie wskazanej przez Stronę, zgodnie z obowiązującymi w Spółce zasadami reprezentacji.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 7 kwietnia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2022.2.JK), 14 kwietnia 2022 r. do Urzędu wpłynęło, za pośrednictwem poczty elektronicznej, pismo Leo Express z 14 kwietnia 2022 r., wraz z załącznikami w postaci:

- zaktualizowanego Wniosku;
- zaktualizowanej edytowalnej wersji proponowanego rozkładu jazdy;
- oświadczenia Strony w zakresie występowania w zaktualizowanym Wniosku szczególnie chronionych informacji handlowych;
- wersji jawnej Wniosku.

Pismem z 27 kwietnia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2022.4.JK) Prezes UTK ponownie wezwał Leo Express do przedstawienia dokumentów potwierdzających umocowanie osób udzielających pełnomocnictwa osobie wskazanej przez Stronę, zgodnie z ówczesnie obowiązującymi zasadami reprezentacji, albo do przedstawienia nowego dokumentu pełnomocnictwa, udzielonego przez osoby umocowane do reprezentowania Strony. Ponadto Przewoźnik został wezwany do złożenia wyjaśnień odnośnie do informacji dotyczących stacji kolejowych zawartych w planowanym rozkładzie jazdy dołączonym do Wniosku, którymi przebiegać będą nowe kolejowe przewozy pasażerskie.

Do Urzędu 28 kwietnia 2022 r. wpłynęło, za pośrednictwem poczty elektronicznej, pismo Leo Express z 28 kwietnia 2022 r., wraz z załącznikami w postaci zaktualizowanej edytowalnej wersji proponowanego rozkładu jazdy oraz dwóch wyciągów z rejestru handlowego Republiki Czeskiej dla Leo Express wraz z tłumaczeniami przysięgłymi ww. dokumentów z języka czeskiego na język polski.

Pismem z 5 maja 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.202.8.JK) Prezes UTK zawiadomił Stronę o wszczęciu 8 marca 2022 r., na wniosek Leo Express, postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie międzynarodowej Praha hl.n. – Kraków Główny – 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 tym samym piśmie Prezes UTK postanowił włączyć w poczet materiału dowodowego niniejszej sprawy:

1. Regulamin Sieci 2021/2022 PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „PKP PLK”, wraz z załącznikami:
 - nr 1, zatytułowanym: *Wykaz linii kolejowych udostępnianych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*;
 - nr 2.6, zatytułowanym: *Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych*;
 - nr 2.7, zatytułowanym: *Wykaz linii kolejowych, na których wprowadzone zostały ograniczenia ich użytkowania*;
 - nr 2.10, zatytułowanym: *Wykaz punktów stycznych infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z infrastrukturą kolejową innych zarządców*;
 - nr 2.19, zatytułowanym: *Mapa linii kolejowych w Polsce zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*,
2. opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Wymiana pasażerska w 2019 r. Funkcjonowanie Kolei w województwach* wraz z trzema załącznikami w formacie .xlsx;
3. opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Podsumowanie 2020. Przewozy pasażerskie i towarowe*;
4. opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Podsumowanie 2021. Przewozy pasażerskie i towarowe*;
5. opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Kolej w województwach – wykorzystanie i polityka transportowa*;
6. opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Konkurencja w połączeniach pasażerskich na wybranych relacjach w Europie*.

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

1. Leo Express decyzji Prezesa UTK z 26 kwietnia 2019 r. (znak: DMB-WMIC.401.4.2019.AKa) zmieniającej m.in. decyzję Prezesa UTK z 20 kwietnia 2017 r. (znak: DBK-WSZM.401.12.2016.EE) oraz zmieniającej certyfikat bezpieczeństwa cz. B nr PL1220170006 na certyfikat bezpieczeństwa cz. B nr PL1220190009;
2. PKP PLK autoryzacji bezpieczeństwa nr PL2120210000, stanowiącej załącznik do decyzji Prezesa UTK z 26 lutego 2021 r. (znak: DMB-WMIC.410.6.2020.RP).

W tym samym piśmie Prezes UTK poinformował Przewoźnika o przysługującym prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Pismem z 6 maja 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2022.9.JK) Prezes UTK powiadomił podmioty uprawnione o otrzymaniu powiadomienia Leo Express z 8 marca 2022 r. w sprawie uruchamiania nowych kolejowych przewozów pasażerskich na trasie międzynarodowej Praha hl.n. – Kraków Główny – 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.

Prezes UTK 9 maja 2022 r. opublikował informację o wpływie Wniosku Leo Express na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://www.utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/kabotaz/powiadomienia/18734>, Powiadomienie-Leo-Express-Global-as-o-planowanych-nowych-miedzynarodowych-uslug.html.

Pismem z 14 maja 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2022.10.JK) Prezes UTK zawiadomił *Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře*, zwany dalej „UPDI”, będący czeskim organem regulacyjnym w zakresie transportu kolejowego, o wpływie Wniosku Leo Express.

Pismem z 19 maja 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2022.11.JK) Prezes UTK postanowił włączyć w poczet materiału dowodowego niniejszej sprawy:

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

Ponadto Prezes UTK zawiadomił Leo Express, że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi, oprócz pism Prezesa UTK uprzednio skierowanych do Strony, również następujące dokumenty:

- pismo Prezesa UTK z 6 maja 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2022.9.JK) informujące podmioty uprawnione o otrzymaniu Wniosku oraz o przysługującym prawie zgłoszenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej;
- pismo Prezesa UTK z 14 maja 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2022.10.JK), w dwóch wersjach językowych, informujące UPDI o wpływie Wniosku.

Jednocześnie Prezes UTK poinformował Stronę o publikacji informacji o wpływie Wniosku na stronie internetowej Urzędu. W tym samym piśmie Prezes UTK poinformował Leo Express o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Pismem z 1 czerwca 2022 r. (znak: BBPR1k-070-145/2022), data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 1 czerwca 2022 r., przewoźnik kolejowy „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwany dalej „PKP Intercity”, stwierdził, że nie będzie składał wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Załącznik do ww. pisma PKP Intercity stanowił dokument potwierdzający udzielenie pełnomocnictwa osobie, która podpisała pismo w imieniu ww. przewoźnika 1 czerwca 2022 r. oraz dowód uiszczenia opłaty skarbowej z tytułu przedłożenia dokumentu pełnomocnictwa.

Pismem z 27 czerwca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2022.14.JK) Prezes UTK zawiadomił PKP PLK, że w terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 nie został złożony żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 28 czerwca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2022.15.JK) Prezes UTK zawiadomił Leo Express, że w terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 nie został złożony żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

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

1. informację odpowiadającą odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP Intercity, pobraną w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sadowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 112, z późn. zm.);
2. informację odpowiadającą odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP PLK, pobraną w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sadowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 112, z późn. zm.).

Jednocześnie Prezes UTK zawiadomił Stronę, że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi, oprócz pism uprzednio skierowanych do Strony, a także dokumentów wskazanych w piśmie Prezesa UTK z 19 maja 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2022.11.JK), również następujące dokumenty:

- pismo PKP Intercity z 1 czerwca 2022 r. (znak: BBPR1k-070-145/2022);

— pismo Prezesa UTK z 27 czerwca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2022.14.JK).

Ponadto Prezes UTK wskazał, 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 którego zostały wydane m.in. następujące dokumenty, uprawniające do wykonywania przewozów kolejowych osób w transporcie kolejowym:
 - 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;
 - 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);
 - 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); oraz
2. zawarcie przez PKP Intercity:
 - umowy ramowej, podpisanej 31 grudnia 2020 r., z Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich na lata 2021 – 2030;
 - umowy rocznej, podpisanej 7 marca 2022 r., z Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2022 r. do 31 grudnia 2022 r.

W tym samym piśmie Prezes UTK zawiadomił, że przedmiotowe postępowanie zostanie zakończone w terminie do 28 lipca 2022 r.

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

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 28 czerwca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2022.15.JK), 28 czerwca 2022 r. do Urzędu wpłynęło, za pośrednictwem poczty elektronicznej, pismo Leo Express z 28 czerwca 2022 r., w którym Strona odniosła się do informacji zawartych w stanowisku PKP Intercity przedstawionym w piśmie ww. przewoźnika z 1 czerwca 2022 r. (znak: BBPR1k-070-145/2022).

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

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

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

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

Jak już wcześniej wspomniano, 8 marca 2022 r. do Prezesa UTK wpłynął wniosek w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie międzynarodowej Praha hl.n. – Kraków Główny – Praha hl.n. na okres 5 kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów począwszy od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r. Wniosek został uzupełniony przez Przewoźnika pismem z 14 kwietnia 2022 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 14 kwietnia 2022 r.), wiadomością elektroniczną z 28 kwietnia 2022 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 28 kwietnia 2022 r.) oraz pismem z 28 czerwca 2022 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 28 czerwca 2022 r.).

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

Na podstawie Wniosku złożonego przez Przewoźnika oraz zgromadzonego w niniejszej sprawie materiału dowodowego Prezes UTK ustalił, że Leo Express jest przewoźnikiem kolejowym, posiadającym licencję nr L/2010/1544, wraz z późniejszymi zmianami, na wykonywanie przewozów kolejowych osób, wydaną 22 lutego 2010 r. przez Drážní úřad oraz certyfikat bezpieczeństwa cz. A nr CZ1120200011, ważny od 7 maja 2020 r. do 6 maja 2025 r., potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej. Przewoźnik posiada także m.in. certyfikat bezpieczeństwa cz. B, nr PL1220190009, wydany 26 kwietnia 2019 r. przez Prezesa UTK, 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 26 kwietnia 2019 r. (znak: DMB-WMIC.401.4.2019.AKa).

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 Leo Express, 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. Leo Express przysługuje zatem uprawnienie do złożenia wniosku dotyczącego przyznania otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Wniosek 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.

Należy wskazać, że Leo Express przekazała Wniosek 8 marca 2022 r., czyli 9 miesięcy i 4 dni przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów 2022/2023. Powyższe oznacza, że moment wniesienia przez Stronę Wniosku do Prezesa UTK, a także szacowany czas uruchomienia przez Stronę przewozów nie były zgodne z postanowieniami art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

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

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

Prezes UTK 9 maja 2022 r. opublikował informację o wpływie Wniosku Leo Express na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://www.utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/kabotaz/powiadomienia/18734>, Powiadomienie-Leo-Express-Global-as-o-planowanych-nowych-miedzynarodowych-uslug.html.

Natomiast pismem z 6 maja 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2022.9.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 Małopolskiego i Marszałka Województwa Śląskiego za pośrednictwem platformy ePUAP. Natomiast ww. pismo w przypadku przewoźników kolejowych PKP Intercity, „Koleje Małopolskie” sp. z o.o., zwana dalej „Kolejami Małopolskimi”, POLREGIO S.A., zwana dalej „POLREGIO” i Koleje Śląskie sp. z o.o., a także zarządcy infrastruktury PKP PLK, 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.), w brzmieniu nadanym dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającą dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz. Urz. UE L 352 z 23 grudnia 2016 r. str. 1): *aby określić, czy zostałaby zagrożona równowaga ekonomiczna w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, właściwy organ regulacyjny lub właściwe organy regulacyjne, o których mowa w art. 55, przeprowadzają obiektywną analizę ekonomiczną i opierają swoją decyzję na z góry ustalonych kryteriach. Dokonują tego na wniosek złożony w terminie miesiąca od otrzymania informacji o zamiarze świadczenia przewozów pasażerskich, o którym mowa w art. 38 ust. 4, przez dowolny z poniższych podmiotów:*

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

Ze względu na to, że obowiązujące przepisy nie wiążą ze sobą początku biegu terminu dla złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z momentem publikacji jawnej wersji powiadomienia aplikanta (tu: Leo Express) 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 6 maja 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2022.9.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 1 czerwca 2022 r. (znak: BBPR1k-070-145/2022), w którym ww. przewoźnik przedstawił swoje stanowisko.

Pismo PKP Intercity z 1 czerwca 2022 r. (znak: BBPR1k-070-145/2022)

PKP Intercity posiada status przewoźnika kolejowego posiadającego jednolitą licencję nr L/034/2017, certyfikat bezpieczeństwa część A nr PL1120200051, certyfikat bezpieczeństwa część B nr PL1220200063 oraz jest stroną umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym, zawartych z Ministrem Infrastruktury.

W piśmie z 1 czerwca 2022 r. (znak: BBPR1k-070-145/2022) PKP Intercity oświadczyła, że nie będzie składała wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z uwagi na przewidywany znikomy wpływ nowych połączeń na umowę o świadczenie usług publicznych, zawartą pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity.

Ponadto PKP Intercity przedstawiła stanowisko odnośnie do projektu rozkładu jazdy nowej usługi Leo Express. Strona w piśmie z 28 czerwca 2022 r. odniosła się do zastrzeżeń ww. podmiotu uprawnionego, przedstawiając stosowne wyjaśnienia w zakresie planowanych godzin odjazdu ze stacji Karviná hl.n.

W związku z powyższym należy uznać, że w ramach niniejszego postępowania nie wpłynął żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Wobec tego, w świetle art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK obowiązany był wydać decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na trasie międzynarodowej Praha hl.n. – Kraków Główny – Praha hl.n., w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, 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.

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

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

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

Prezes UTK przyznał Leo Express, zgodnie z Wnioskiem Przewoźnika, prawo do wykonywania przewozów na wnioskowanej trasie w wymiarze jednej pary pociągów codziennie, 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, zgodnie z projektami rozkładu jazdy pociągów i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.

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

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

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

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

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

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

Z informacji wskazanych przez Prezesa UTK wynika, że w 2020 r. z usług kolei skorzystało w Polsce 209,2 milionów pasażerów. Po latach stopniowych wzrostów sektor przewozów pasażerskich odnotował wówczas największy w historii publikacji danych spadek liczby podróżnych. W porównaniu z rekordowym w ostatnich latach 2019 r. liczba pasażerów była mniejsza o 126,7 milionów, co oznaczało spadek o blisko 38% (źródło: opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Podsumowanie 2020. Przewozy pasażerskie i towarowe*, pobrane ze strony internetowej: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/16653,Podsumowanie-2020-przewozy-pasazerskie-i-towarowe.html>).

W 2021 r. koleją podróżowało w Polsce 245,1 milionów pasażerów, co oznacza, że w porównaniu z poprzednim rokiem na przejazd pociągiem zdecydowało się o ponad 17% podróżnych więcej. W całym 2021 r. kolej przewiozła 73% liczby pasażerów z 2019 r. tj. czasu przed wybuchem pandemii koronawirusa SARS-CoV-2 (źródło: opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Podsumowanie 2021. Przewozy pasażerskie i towarowe*, pobrane ze strony internetowej: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/18418,Podsumowanie-2021-Przewozy-pasazerskie-i-towarowe.html>).

Ze względu na ogłoszony 20 marca 2020 r. na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stan epidemii, w związku z pandemią koronawirusa SARS-CoV-2, skutkujący wprowadzeniem w kolejowym transporcie pasażerskim znacznych ograniczeń, Prezes UTK dokonał analizy wykorzystania połączeń kolejowych w województwach, w których Leo Express zaplanowała umiejscowienie stacji zatrzymania (tj. w województwie małopolskim i śląskim), na podstawie danych za rok poprzedzający wybuch pandemii, tj. 2019.

Porównanie gęstości linii kolejowych oraz wskaźnika wykorzystania połączeń kolejowych w poszczególnych województwach wskazuje, że przy gęstości linii na poziomie 6,7 km/100 km² powierzchni w województwie małopolskim, wykorzystanie kolei przez statystycznego mieszkańca wynosiło w 2019 r. 4,7 przejazdów (źródło: opracowanie Urzędu, zatytułowane *Wskaźnik wykorzystania kolei*, dane dostępne pod adresem: <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/wskaznik-wykorzystania/18556,Wskaznik-wykorzystania-kolei.html>).

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

Należy wskazać, że wykorzystanie transportu kolejowego w aglomeracji krakowskiej w ostatnich latach znacząco wzrosło, a miasto Kraków jest ważnym kierunkiem docelowym w połączeniach dalekobieżnych. Według oficjalnych danych, dobową wymianę pasażerską na stacji Kraków Główny w 2019 r. wynosiła 42300 osób (źródło: opracowanie Urzędu, zatytułowane *Wymiana pasażerska w 2019 r. Funkcjonowanie kolei w województwach*, dostępne pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/16623,Wymiana-pasazerska-w-2019-r.html>).

Województwo śląskie jest regionem z najwyższym wskaźnikiem ludności przypadającej na 1 km². Duży wpływ na to ma ludność zamieszkująca obszar Konurbacji Górnośląskiej. Trzy z pięciu głównych ośrodków miejskich, tj. Katowice, Gliwice i Tychy, należą do pierwszej piątki miast o największej wymianie pasażerskiej. Oprócz nich do miast o największej wymianie pasażerskiej w tym województwie zalicza się Częstochowę oraz Bielsko-Białą (źródło: opracowanie Urzędu, zatytułowane *Wymiana pasażerska w 2019 r. Funkcjonowanie kolei w województwach*, dostępne pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/16623,Wymiana-pasazerska-w-2019-r.html>). Wykorzystanie kolei przez statystycznego mieszkańca województwa śląskiego wyniosło w 2019 r. 5,9 przejazdów, a rok do roku wskaźnik ten wzrósł o 1. Na terenie tego województwa udział ruchu regionalnego i aglomeracyjnego wyniosło 87,6%, a dalekobieżnego zaledwie 12,4%.

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

Jak wskazano wcześniej, Prezes UTK w toku niniejszego postępowania zwrócił również uwagę na wielkość postojów handlowych stacji Kraków Główny, na której planowane jest zatrzymywanie w związku z uruchamianiem nowej usługi Leo Express. Zgodnie z opracowaniem Prezesa UTK pt. *Wymiana pasażerska – dane o stacjach w 2020 r.*, w zestawieniu stacji o największej dobowej wymianie pasażerskiej, na których zatrzymywał się więcej niż jeden przewoźnik kolejowy,

wynik dotyczący ww. stacji wyniósł 22600 pasażerów. Należy mieć na względzie, że prezentowany powyżej wynik został uzyskany w trudnym czasie dla sektora publicznego transportu zbiorowego, w którym obowiązywały restrykcje dotyczące limitów podróży. Konsekwencją trudnej sytuacji epidemiologicznej były również decyzje organizatorów publicznego transportu zbiorowego, a także przewoźników w przypadku usług komercyjnych, o ograniczeniu albo całkowitej rezygnacji z części oferowanych usług przewozu osób. Pomimo trudnej sytuacji (w zestawieniu z wynikami uzyskanymi w latach poprzedzających rok 2020) zgromadzone dane pozwalają stwierdzić, że stacja Kraków Główny, przewidziana dla postoju w planowanej nowej usłudze Leo Express, odznacza się wysokim wynikiem w zakresie dobowej wymiany pasażerskiej, plasując się na siódmym miejscu w zestawieniu wszystkich stacji pasażerskich w Polsce.

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

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

Połączenia, których dotyczy niniejsza decyzja, planowane są w atrakcyjnych godzinach, a proponowany rozkład jazdy Leo Express na trasie Praha hl.n. – Kraków Główny – Praha hl.n., może stanowić dodatkową ofertę dla osób planujących podróże w celach turystycznych, uzupełniając dotychczasową ofertę przewoźników kolejowych.

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

W ocenie Prezesa UTK usługa Leo Express powinna przede wszystkim stanowić odpowiedź na potrzeby pasażerów podróżujących pomiędzy stacjami znajdującymi się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz Republiki Czeskiej. Z tego względu Prezes UTK określił w decyzji, że w przypadku prac modernizacyjnych lub remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego Rzeczypospolitej Polskiej.

W zgodzie z powyższym Prezes UTK zastrzegł również, że Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji, w pełnej relacji, tj. na trasie Praha hl.n. – Kraków Główny – Praha hl.n. Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszej relacji, na podstawie niniejszej decyzji, zostało zastrzeżone dla zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury. W ocenie Prezesa UTK, skoro Leo Express złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu, na podstawie którego uruchamiane będą połączenia w relacji Praha hl.n. – Kraków Główny – Praha hl.n., to niecelowe byłoby działanie Przewoźnika polegające na wykonywaniu połączeń w krótszej relacji. Prezes UTK zauważa, że takie działanie mogłoby godzić nie tylko w prawidłowość przeprowadzonego postępowania przez organ regulacyjny oraz ocenę ewentualnie zgłoszonych wniosków przez podmioty uprawnione, ale również w interes potencjalnych podróżnych.

Prezes UTK, zgodnie z Wnioskiem Leo Express, ustalił, że dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Tychy, Katowice Ligota, Katowice, Mysłowice i Kraków Główny.

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

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku, zawierającego uzasadnienie, od organizatora publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, realizującego zadania w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji/przystanku;
- b) ustalonych w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej w celu zachowania cykliczności rozkładu jazdy pociągów przewoźników kolejowych;
- c) wystąpienia zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

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

Zgodnie ze złożonym przez Leo Express Wnioskiem, przewozy realizowane na trasie Praha hl.n. – Kraków Główny – Praha hl.n., w zakresie odcinka na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przy pomocy pojazdów Flirt serii 480 001 – 480 005.

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania również innych niż wskazane powyżej typów pojazdów kolejowych, jeżeli Leo Express 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).

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

Mając na względzie rolę Prezesa UTK jako organu regulacyjnego w zakresie sektora kolejowego ustalono, że Przewoźnik obowiązany jest poinformować organ regulacyjny o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Praha hl.n. – Kraków Główny – 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 Leo Express przewozów i ich zgodności z treścią postanowień zawartych w niniejszej decyzji.

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

Zgodnie z art. 29c ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat. Ze względu na złożony przez Leo Express Wniosek, Prezes UTK przyznał Przewoźnikowi prawo otwartego dostępu na trasie Praha hl.n. – Kraków Główny – 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 otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej wygasa w przypadku likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana (art. 29c ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym).

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

- 1) wystąpienia rażącego naruszenia warunków korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej określonych w tej decyzji;
- 2) zaprzestania wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy z przyczyn leżących po stronie aplikanta.

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

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

Strona zadowolona z decyzji może złożyć oświadczenie o zrzeczeniu się 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.

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 potwierdzenie uiszczenia 7 marca 2022 r. ww. opłaty skarbowej 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.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego z *up.* Kamil Wilde

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 jedną parą pociągów) na trasie międzynarodowej Praha hl.n. – Kraków Główny.
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 jedną parą pociągów) na trasie międzynarodowej Kraków Główny – Praha hl.n.

Załącznik nr 1 do decyzji DPP-WOPN.718.2.2022.JK

	km	przyjazd	odjazd
Praha hl.n.	0		15:00
Praha-Libeň	5		15:07
Kolín	62	15:37	15:38
Pardubice hl.n.	104	15:59	16:00
Zábřeh na Moravě	204	16:54	16:55
Olomouc hl.n.	250	17:16	17:17
Přerov	272	17:34	17:35
Hranice na Moravě	301	17:53	17:54
Suchdol nad Odrou	322	18:05	18:06
Studénka	334	18:12	18:13
Ostrava-Svinov	351	18:23	18:24
Ostrava hl.n.	356	18:32	18:33
Bohumín	364	18:44	18:45
Karviná hl.n.	374	18:58	18:59
Tychy	440	19:46	19:47
Katowice Ligota	451	19:54	19:55
Katowice	457	20:02	20:03
Mysłowice	467	20:13	20:14
Kraków Główny	534	21:07	

Załącznik nr 2 do decyzji DPP-WOPN.718.2.2022.JK

	km	przyjazd	odjazd
Kraków Główny	0		6:00
Mysłowice	67	6:38	6:39
Katowice	77	6:56	6:57
Katowice Ligota	83	7:03	7:04
Tychy	94	7:14	7:15
Karviná hl.n.	160	8:07	8:08
Bohumín	170	8:21	8:22
Ostrava hl.n.	178	8:29	8:30
Ostrava-Svinov	183	8:37	8:38
Studénka	200	8:48	8:49
Suchdol nad Odrou	212	8:58	8:59
Hranice na Moravě	233	9:10	9:11
Přerov	262	9:29	9:30
Olomouc hl.n.	284	9:47	9:48
Zábřeh na Moravě	330	10:09	10:10
Pardubice hl.n.	430	11:05	11:06
Kolín	472	11:27	11:28
Praha-Libeň	529	11:30	
Praha hl.n.	534	12:08	