



DZIENNIK URZĘDOWY

PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 24 listopada 2022 r.

Poz. 28

DECYZJA NR DPP-WOPN.717.7.2022.EG PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 27 października 2022 r.

w sprawie przyznania PKP Intercity otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Hel – Warszawa Zachodnia – Hel.

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 2022 r. poz. 2000), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku przewoźnika kolejowego „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanego dalej „PKP Intercity”, „Przewoźnikiem” lub „Stroną”, z 10 czerwca 2022 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem”, za pośrednictwem platformy ePUAP: 10 czerwca 2022 r.), uzupełnionego pismem z 30 czerwca 2022 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 30 czerwca 2022 r.) oraz pismem z 13 lipca 2022 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 14 lipca 2022 r.), w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Hel – Warszawa Zachodnia – Hel w okresie od 10 grudnia 2023 r. do 9 grudnia 2028 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028,

PRYZNAJE

PKP Intercity otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Hel – Warszawa Zachodnia – Hel,

realizowany liniami kolejowymi nr 2, 9 202 oraz 213 w okresie od 10 grudnia 2023 r. do 9 grudnia 2028 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028 z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie PKP Intercity uruchomi:
 - a) w ramach usługi Hel – Warszawa Zachodnia – Hel 2 pary pociągów na dobę sezonowo, zgodnie z projektami rozkładu jazdy pociągów i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji,
 - b) w ramach usługi Hel – Gdynia Główna – Hel 4 pary pociągów na dobę sezonowo, zgodnie z projektami rozkładu jazdy pociągów 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.

Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów w mniejszym wymiarze, tj. częstotliwości lub terminach, niż to wynika z punktu 1 niniejszej decyzji, wyłącznie w wyniku zaistnienia niemożliwych do przewidzenia zdarzeń zewnętrznych, niezależnych od Przewoźnika, będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.
3. Połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji stanowią uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województw: pomorskiego, warmińsko-mazurskiego oraz mazowieckiego, organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

4. W przypadku prac modernizacyjnych lub remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju.

5. Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji, w pełnej relacji, tj. na trasie Hel – Warszawa Zachodnia – Hel, oraz w częściowej relacji, tj. na trasie: Hel – Gdynia Główna – Hel.

Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszej relacji niż wskazano w pkt 1 sentencji, na podstawie niniejszej decyzji, jest dopuszczalne wyłącznie w wyniku zaistnienia zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

6. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Hel, Jurata, Jastarnia, Kuźnica Hel, Chałupy, Władysławowo, Puck, Gdynia Główna, Sopot, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Główny, Tczew, Malbork, Iława Główna, Działdowo, Ciechanów, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia.

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 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 Hel – Warszawa Zachodnia – Hel, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy przy pomocy pojazdów wskazanych w załączniku nr 3 do niniejszej decyzji.

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania również innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli PKP Intercity 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 Hel – Warszawa Zachodnia – Hel:

a) w niepełnej relacji;

b) w częstotliwości i terminie innymi niż wprost wynikającym z niniejszej decyzji

oraz o wystąpieniu okoliczności skutkujących;

c) zaprzestaniem wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy;

d) wprowadzeniem dodatkowych postojów.

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

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Należy wskazać, że 10 czerwca 2022 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek PKP Intercity z 10 czerwca 2022 r. o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej Hel – Warszawa Zachodnia – Hel w okresie od 10 grudnia 2023 r. do 9 grudnia 2028 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028, zwany dalej również „Wnioskiem”.

Pismem z 21 czerwca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2022.2.AJ) Prezes UTK wezwał PKP Intercity do uzupełnienia braków formalnych Wniosku.

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 21 czerwca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2022.2.AJ) 30 czerwca 2022 r. do Urzędu wpłynęło, za pośrednictwem platformy ePUAP, pismo PKP Intercity z 30 czerwca 2022 r. (znak: BBZ3-070-04/2022), wraz z załącznikami.

Pismem z 30 czerwca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2022.2.AJ) Prezes UTK wezwał PKP Intercity do uzupełnienia przez Stronę informacji zawartych we Wniosku dotyczących planowanej daty rozpoczęcia i zakończenia wykonywania proponowanych nowych kolejowych przewozów pasażerskich.

Następnie 14 lipca 2022 r. do Urzędu wpłynęło, za pośrednictwem platformy ePUAP, pismo PKP Intercity z 13 lipca 2022 r. (znak: BBZ3-070-05/2022) wraz z załącznikami.

Pismem z 21 lipca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2022.4.AJ) Prezes UTK zawiadomił Stronę o wszczęciu 10 czerwca 2022 r., na wniosek PKP Intercity, postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie krajowej Hel – Warszawa Zachodnia – Hel, w okresie od 10 grudnia 2023 r. do 9 grudnia 2028 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028. Strona została także poinformowana o materiale dowodowym i faktach znanych Prezesowi UTK z urzędu. W tym samym piśmie Prezes UTK poinformował Przewoźnika o przysługującym prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Pismem z 26 lipca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2022.6.AJ) Prezes UTK powiadomił podmioty uprawnione o otrzymaniu powiadomienia PKP Intercity z 10 czerwca 2022 r. w sprawie uruchamiania nowych kolejowych przewozów pasażerskich na trasie krajowej Hel – Warszawa Zachodnia – Hel oraz poinformował o przysługującym prawie zgłoszenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w terminie i na zasadach określonych w przepisach rozporządzenia 2018/1795.

Również 26 lipca 2022 r. Prezes UTK opublikował informację o wpływie Wniosku PKP Intercity na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://www.utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/18942,Powiadomienia-PKP-Intercity-SA-z-10-czerwca-2022-r-o-planowanych-nowych-krajowyc.html>.

Pismem z 15 września 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2022.5.AJ) Prezes UTK zawiadomił PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej „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 września 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2022.6.EG) Prezes UTK zawiadomił PKP Intercity, że w terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 nie został złożony żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Ponadto w tym samym piśmie Prezes UTK zawiadomił PKP Intercity o pozostałych dokumentach wchodzących w skład materiału dowodowego sprawy. W tym samym piśmie Prezes UTK zawiadomił, że przedmiotowe postępowanie zostanie zakończone w terminie do 13 października 2022 r. Ponadto Prezes UTK poinformował Stronę o zakończeniu etapu zbierania materiału dowodowego w sprawie oraz o przysługującym PKP Intercity prawie do wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 5 dni od doręczenia pisma.

Pismem z 14 października 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2022.8.EG) Prezes UTK zawiadomił Stronę o zmianie terminu załatwienia sprawy, który został ustalony na 27 października 2022 r.

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

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

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

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

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

Jak już wcześniej wspomniano, 10 czerwca 2022 r. do Prezesa UTK wpłynął Wniosek PKP Intercity w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Hel – Warszawa Zachodnia – Hel na okres 5 kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów począwszy od 10 grudnia 2023 r. do 9 grudnia 2028 r. Wniosek został uzupełniony przez Przewoźnika pismem z 30 czerwca 2022 r. (data wpływu do Urzędu: 30 czerwca 2022 r.) oraz pismem z 13 lipca 2022 r. (data wpływu do Urzędu: 14 lipca 2022 r.).

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

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 oraz 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.

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.

Tym samym należy stwierdzić, że PKP Intercity, 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. Przewoźnikowi 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 PKP Intercity na podstawie dołączonego pełnomocnictwa udzielonego zgodnie z reprezentacją Strony wskazaną w Krajowym Rejestrze Sądowym.

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 PKP Intercity przekazała Wniosek 10 czerwca 2022 r., czyli 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów 2023/2024. Powyższe oznacza, że moment wniesienia przez Stronę Wniosku do Prezesa UTK,

a także szacowany czas uruchomienia przez Stronę przewozów 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 wnioski o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu przepisów rozporządzenia 2018/1795.

Natomiast pismem z 26 lipca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2022.6.AJ) Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione, tj. te, którym przysługuje możliwość złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o planowanym uruchomieniu nowej usługi przez Przewoźnika. W przedmiotowym postępowaniu administracyjnym podmiotami uprawnionymi do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o których mowa w art. 11 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE¹, byli: Minister Infrastruktury, Marszałek Województwa Pomorskiego, Marszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego, Marszałek Województwa Mazowieckiego, Prezydent m.st. Warszawy (w imieniu i na rzecz którego zadania realizuje Zarząd Transportu Miejskiego), POLREGIO S.A., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o., Szybka Kolej Miejska sp. z o.o. oraz PKP PLK.

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 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 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: PKP Intercity) 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 podmiotom uprawnionym pisma Prezesa UTK z 26 lipca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2022.6.AJ).

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

Wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie jest możliwe w sytuacji, gdy żaden podmiot uprawniony nie złoży w terminie przewidzianym przepisami dotyczącymi wniosku o przeprowadzenie badania równowagi

¹ dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (wersja przekształcona) (Dz. Urz. UE. L 343 z 14 grudnia 2012 r. str. 32), zwana dalej „dyrektywą 2012/34/UE”

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 osiągającego koniec okresu użytkowania lub niezastępowania pracowników, których umowa się kończy);*
- b) *skutki finansowe wygenerowane przez proponowane nowe kolejowe przewozy pasażerskie w sieci objętej umową o świadczenie usług publicznych (takie jak doprowadzanie pasażerów, którzy mogą być zainteresowani połączeniem z usługą regionalną objętą umową o świadczenie usług publicznych);*
- c) *ewentualne konkurencyjne reakcje przedsiębiorstwa kolejowego realizującego umowę o świadczenie usług publicznych;*
- d) *wpływ na odpowiednie inwestycje przedsiębiorstw kolejowych lub właściwych organów, na przykład w odniesieniu do taboru;*
- e) *wartość wszelkich istniejących praw wyłącznych.*

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

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

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

W przysługującym terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 do Prezesa UTK nie wpłynęły stanowiska podmiotów uprawnionych w przedmiocie przeprowadzenia badań 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 krajowej Hel – Warszawa Zachodnia – Hel w okresie od 10 grudnia 2023 r. do 9 grudnia 2028 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028.

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 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.

Prezes UTK przyznał PKP Intercity, zgodnie z Wnioskiem Przewoźnika, prawo do wykonywania przewozów na wnioskowanej trasie w wymiarze:

- a) 2 par pociągów na dobę sezonowo w pełnej relacji Hel – Warszawa Zachodnia – Hel,
- b) 4 par pociągów na dobę sezonowo w częściowej relacji Hel – Gdynia Główna – Hel,

w okresie od 10 grudnia 2023 r. do 9 grudnia 2028 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028, zgodnie z projektami rozkładu jazdy pociągów i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.

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, na trasie Hel – Warszawa Zachodnia – Hel, na wskazanych przez Przewoźnika odcinkach trasy, zgodnie z pkt 1 sentencji niniejszej decyzji. Uruchamianie przez Stronę 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 PKP Intercity złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu, na podstawie którego uruchamiane będą połączenia w relacji Hel – Warszawa Zachodnia – Hel, to niecelowe byłoby działanie Przewoźnika polegające na wykonywaniu połączeń w krótszej relacji niż na wskazanych przez Stronę odcinkach trasy. 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 PKP Intercity, ustalił, że dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Hel, Jurata, Jastarnia, Kuźnica Hel, Chałupy, Władysławowo, Puck, Gdynia Główna, Sopot, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Główny, Tczew, Malbork, Iława Główna, Działdowo, Ciechanów, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia.

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

Uruchamianie usługi PKP Intercity 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 PKP Intercity Wnioskiem, przewozy realizowane na trasie Hel – Warszawa Zachodnia – Hel, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przy pomocy pojazdów wskazanych w załączniku nr 3 do niniejszej decyzji.

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania również innych niż wskazane w załączniku nr 3 typów pojazdów kolejowych, jeżeli PKP Intercity 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 Hel – Warszawa Zachodnia – Hel:

- 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 PKP Intercity 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 PKP Intercity Wniosek, Prezes UTK przyznał Przewoźnikowi prawo otwartego dostępu na trasie Hel – Warszawa Zachodnia – Hel od 10 grudnia 2023 r. do 9 grudnia 2028 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 uprawnienia do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy skutkujące prawomocnością decyzji. Złożenie oświadczenia następuje na zasadach ogólnych przewidzianych dla wniesienia podania określonych w art. 63 § 1 k.p.a.

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 10 czerwca 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 *Ignacy Góra*

Załączniki:

1. Projekt rocznego rozkładu jazdy w okresie od 10 grudnia 2023 r. do 9 grudnia 2028 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028 na trasie krajowej Hel – Warszawa Zachodnia.
2. Projekt rocznego rozkładu jazdy w okresie od 10 grudnia 2023 r. do 9 grudnia 2028 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028 na trasie krajowej Warszawa Zachodnia – Hel.
3. Planowane typy pojazdów, którymi będą realizowane przejazdy na wnioskowanej trasie.

Załącznik nr 1 do decyzji znak: DPP-WOPN.717.7.2022.EG

<i>Stacja początkowa</i>		Hel	Hel	Hel	Hel	Hel	Hel
<i>Stacja</i>	<i>km</i>						
Hel	0,000	07:54	11:54	12:54	15:54	16:54	19:54
Jurata	10,752	08:04 08:05	12:04 12:05	13:04 13:05	16:04 16:05	17:04 17:05	20:04 20:05
Jastarnia	2,893	08:09 08:10	12:09 12:10	13:09 13:10	16:09 16:10	17:09 17:10	20:09 20:10
Kuźnica Hel	7,633	08:17 08:18	12:17 12:18	13:17 13:18	16:17 16:18	17:17 17:18	20:17 20:18
Chałupy	5,581	08:24 08:25	12:24 12:25	13:24 13:25	16:24 16:25	17:24 17:25	20:24 20:25
Władysławowo	8,092	08:33 08:34	12:33 12:34	13:33 13:34	16:33 16:34	17:33 17:34	20:33 20:34
Puck	10,732	08:44 08:45	12:44 12:45	13:44 13:45	16:44 16:45	17:44 17:45	20:44 20:45
Gdynia Główna	30,530	09:26	13:26	14:26 14:46	17:26 17:46	18:26	21:26
Sopot	9,331			14:54 14:55	17:54 17:55		
Gdańsk Oliwa	3,653			14:59 15:00	17:59 18:00		
Gdańsk Wrzeszcz	3,828			15:04 15:05	18:04 18:05		
Gdańsk Główny	4,180			15:09 15:12	18:09 18:12		
Tczew	31,874			15:26 15:27	18:26 18:27		
Malbork	18,361			15:38 15:39	18:38 18:39		
Łąwa Główna	68,912			16:12 16:13	19:12 19:13		
Działdowo	60,750			16:43 16:44	19:43 19:44		
Ciechanów	50,166			17:05 17:06	20:05 20:06		
Warszawa Wschodnia	92,927			17:49 17:51	20:49 20:51		
Warszawa Centralna	4,254			17:56 18:00	20:56 21:00		
Warszawa Zachodnia	3,082			18:03	21:03		
<i>Stacja końcowa</i>		Gdynia Główna	Gdynia Główna	Warszawa Zachodnia	Warszawa Zachodnia	Gdynia Główna	Gdynia Główna

przy czym za tzw. „sezon” należy rozumieć:

- w miesiącach marzec – październik (III – X): dni wskazane w art. 1 ustawy z dnia 18 stycznia 1951 r. o dniach wolnych od pracy (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1920) oraz dodatkowe 3 dni przed oraz po dniu wskazanym w art. 1 ww. ustawy;
- w miesiącach kwiecień – maj (IV – V): w weekendy, czyli (6)(7);
- w miesiącach czerwiec – wrzesień (VI – IX): codziennie.

Załącznik nr 2 do decyzji znak: DPP-WOPN.717.7.2022.EG

<i>Terminy kursowania</i>		sezonowo	sezonowo	sezonowo	sezonowo	sezonowo	sezonowo
<i>Stacja początkowa</i>		Gdynia Główna	Gdynia Główna	Warszawa Zachodnia	Warszawa Zachodnia	Gdynia Główna	Gdynia Główna
<i>Stacja</i>	<i>km</i>						
Warszawa Zachodnia	0,000			6:57	9:57		
Warszawa Centralna	3,082			7:00 7:04	10:00 10:04		
Warszawa Wschodnia	4,254			7:09 7:11	10:09 10:11		
Ciechanów	92,927			7:54 7:55	10:54 10:55		
Działdowo	50,166			8:16 8:17	11:16 11:17		
Łława Główna	60,750			8:47 8:48	11:47 11:48		
Malbork	68,912			9:21 9:22	12:21 12:22		
Tczew	18,361			9:33 9:34	12:33 12:34		
Gdańsk Główny	31,874			9:48 9:51	12:48 12:51		
Gdańsk Wrzeszcz	4,180			9:55 9:56	12:55 12:56		
Gdańsk Oliwa	3,828			10:00 10:01	13:00 13:01		
Sopot	3,653			10:05 10:06	13:05 13:06		
Gdynia Główna	9,331	6:34	9:34	10:14 10:34	13:14 13:34	14:34	18:34
Puck	30,530	7:15 7:16	10:15 10:16	11:15 11:16	14:15 14:16	15:15 15:16	19:15 19:16
Władysławowo	10,732	7:26 7:27	10:26 10:27	11:26 11:27	14:26 14:27	15:26 15:27	19:26 19:27
Chałupy	8,092	7:35 7:36	10:35 10:36	11:35 11:36	14:35 14:36	15:35 15:36	19:35 19:36
Kuźnica Hel	5,581	7:42 7:43	10:42 10:43	11:42 11:43	14:42 14:43	15:42 15:43	19:42 19:43
Jastarnia	7,633	7:50 7:51	10:50 10:51	11:50 11:51	14:50 14:51	15:50 15:51	19:50 19:51
Jurata	2,893	7:55 7:56	10:55 10:56	11:55 11:56	14:55 14:56	15:55 15:56	19:55 19:56
Hel	10,752	8:06	11:06	12:06	15:06	16:06	20:06
<i>Stacja końcowa</i>		Hel	Hel	Hel	Hel	Hel	Hel

przy czym za tzw. „sezon” należy rozumieć:

- w miesiącach marzec – październik (III – X): dni wskazane w art. 1 ustawy z dnia 18 stycznia 1951 r. o dniach wolnych od pracy (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1920) oraz dodatkowe 3 dni przed oraz po dniu wskazanym w art. 1 ww. ustawy;
- w miesiącach kwiecień – maj (IV – V): w weekendy, czyli (6)(7);
- w miesiącach czerwiec – wrzesień (VI – IX): codziennie.

Załącznik nr 3 do decyzji znak: DPP-WOPN.717.7.2022.EG

Planowane typy pojazdów, którymi będą realizowane przejazdy na wnioskowanej trasie z uwzględnieniem liczby miejsc dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się:

Typy wagonów	Liczba miejsc siedzących		Liczba miejsc dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się
	Klasa I	Klasa II	
112A-2 (SPOT)	54		
112Ag	54		
112Ah	54		
112Aj	54		
112Ak	54		
112ALux	54		
112Am	54		
112Ap	54		
112Ar	54		
139A	54		
140A	54		
14A-10	54		
140A-z	54		
141A-20	18	48	
145Ac	36		
152A, Aa	54		
156A	54/48		
158A	54		
Z1A	54		
Z2A	54/48		

112Am	24	40	
112Ar	24	40	
111A-2 (SPOT)		80	
111A-20		72	
111A-30		38	2
111Ag		80	
111Ag		72	
111Ah		80	
111Ah		72	
111Ainw (SPOT)		69	2
111ALux		60	
111Ap		80	
111Ap		72	
111Ar		80	
111Arow		60	2
111Arow		60/66/72	
111As		80	
111Au		80	
111Au		72	
111Aw		80	
111Aw		60	
111Ax		80	
111Ay		80	
111Ay		60	

136A		66	
141A		80/60	
141A-10		60	
144A		66	
152A		45	
154A		80/72	
154Aa		80/72/54	
156A		56/52	2
159A		72	
168A		56	2
168A		60	
170A		66	
171A		66	
174A		60	
175A		66	
175A		72	
YB		80	
XB		66	
XB		54	2
XBN Mg2		54	2
Z1B		56	2
Z1B		66	
Z2B		66/64	
609A		32	

134A, Ac		60	
140A-z		29	1
171A		40	
406A			
RESTAU			
155A		24	
305Ad			
113Aa			
WL BAUT, WL GORL		30	
305Ad	8	24	
306A	8	24	1
308A		24	1