



# DZIENNIK URZĘDOWY

## PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 29 grudnia 2022 r.

Poz. 38

### DECYZJA NR DPP-WOPN.718.5.2022.AJ PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 9 grudnia 2022 r.

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

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 w związku z art. 104 § 1 oraz art. 127 § 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 2000, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 13a ust. 1 oraz art. 29c ust. 1, 2, 5, 6 pkt 1, ust. 7 i 8 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”, w związku z 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”, po rozpatrzeniu wniosku RegioJet a. s. z siedzibą w Brnie, zwanej dalej „RegioJet”, „Wnioskodawcą”, „Stroną” lub „Przewoźnikiem”, z 5 sierpnia 2022 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem”, za pośrednictwem platformy ePUAP: 5 sierpnia 2022 r.) o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK” lub „Organem”, z 28 czerwca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.JK) przyznającą RegioJet ograniczony dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na trasie międzynarodowej w relacji Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n., realizowany liniami kolejowymi nr 3, 9, 131, 202, 271, 276, 353 na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027 (przewozy wykonywane codziennie przez cały roczny rozkład jazdy)

#### UTRZYMUJĘ W MOCY

**decyzję Prezesa UTK z 28 czerwca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.JK) przyznającą RegioJet ograniczony dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na trasie międzynarodowej w relacji Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n.**

#### UZASADNIENIE

##### Stan faktyczny:

11 czerwca 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek RegioJet z 10 czerwca 2021 r. w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie międzynarodowej w relacji Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n. na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027, zwanym dalej również „Wnioskiem”.

Po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego Prezes UTK wydał decyzję z 28 czerwca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.JK) przyznającą RegioJet ograniczony dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na trasie międzynarodowej w relacji Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n., w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 i 2026/2027, zwaną dalej „Decyzją”. Na podstawie Decyzji RegioJet zyskał uprawnienie do uruchamiania 1 pary pociągów na dobę w relacji Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n.

Powyższa Decyzja została skutecznie doręczona Przewoźnikowi za pośrednictwem platformy ePUAP 7 lipca 2022 r.

5 sierpnia 2022 r. Przewoźnik złożył wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej decyzją Prezesa UTK z 28 czerwca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.JK), zwany dalej „Wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy”.

W piśmie z 6 września 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.5.2022.2.AJ) Prezes UTK wyznaczył 6 października 2022 r. jako nowy termin załatwienia sprawy.

W piśmie z 6 października 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.5.2022.3.AJ) Prezes UTK wyznaczył 7 listopada 2022 r. jako nowy termin załatwienia sprawy.

W piśmie z 7 listopada 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.5.2022.3.AJ) Prezes UTK wyznaczył 7 grudnia 2022 r. jako nowy termin załatwienia sprawy.

### **Prezes UTK po ponownym rozpatrzeniu sprawy 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 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.

Zgodnie z 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.*

Stosownie do art. 127 § 3 k.p.a.: *Od decyzji wydanej w pierwszej instancji przez ministra lub samorządowe kolegium odwoławcze nie służy odwołanie, jednakże strona niezadowolona z decyzji może zwrócić się do tego organu z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy; do wniosku tego stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące odwołań od decyzji.*

Natomiast art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym informuje, że strona niezadowolona z decyzji może zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 30 dni od dnia jej otrzymania.

Zgodnie z art. 5 § 2 pkt 4 k.p.a., ilekroć w przepisach k.p.a. jest mowa o ministrach, rozumie się przez to Prezesa i wiceprezesa Rady Ministrów pełniących funkcję ministra kierującego określonym działem administracji rządowej, ministrów kierujących określonym działem administracji rządowej, przewodniczących komitetów wchodzących w skład Rady Ministrów, kierowników centralnych urzędów administracji rządowej podległych, podporządkowanych lub nadzorowanych przez Prezesa Rady Ministrów lub właściwego ministra, a także kierowników innych równorzędnych urzędów państwowych załatwiających sprawy, o których mowa w art. 1 pkt 1 i 4 k.p.a.

Zgodnie z powyższym, na mocy art. 127 § 3 k.p.a. w związku z art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym od decyzji wydanej w pierwszej instancji przez ministra lub samorządowe kolegium odwoławcze stronie nie służy odwołanie, jednakże strona niezadowolona z decyzji może zwrócić się do tego organu (tu: Prezesa UTK) z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy. Ponieważ, w myśl art. 5 § 2 pkt 4 k.p.a., ilekroć w przepisach k.p.a. jest mowa o ministrach, rozumie się przez to także kierowników centralnych urzędów administracji rządowej podległych, podporządkowanych lub nadzorowanych przez Prezesa Rady Ministrów lub właściwego ministra. Takim organem, zgodnie z powyższym przepisem, jest Prezes UTK.

Rozpatrując kwestię dopuszczalności wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, należy zważyć na następujące aspekty.

Niniejsze postępowanie zostało zainicjowane wnioskiem RegioJet z 5 sierpnia 2022 r. o ponowne rozpatrzenie sprawy, zakończonej wydaniem przez Prezesa UTK decyzji administracyjnej z 28 czerwca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.JK). RegioJet była stroną toczącego się przed Prezesem UTK postępowania zakończonego wydaniem Decyzji.

Zgodnie z poświadczeniem platformy ePUAP, Decyzja została doręczona Stronie 7 lipca 2022 r. Wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy z 5 sierpnia 2022 r. został wysłany do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP 5 sierpnia 2022 r. Strona zachowała więc ustawowy termin 30 dni od dnia doręczenia (tj. 7 lipca 2022 r.) zaskarżonego rozstrzygnięcia.

Wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy RegioJet z 5 sierpnia 2022 r. został podpisany ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osobę upoważnioną do reprezentacji Przewoźnika na podstawie dołączonego pełnomocnictwa.

Podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie jest aplikant (art. 29c ust. 1 w zw. z art. 29d ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym). Definicja legalna aplikanta znajduje się w art. 4 pkt 9b ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym jest to: *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 zgodnie z definicją art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym przewoźnikiem kolejowym jest: *przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorca świadczący wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa*.

W toku niniejszego postępowania Prezes UTK ustalił zdolność RegioJet do prowadzenia działalności polegającej na wykonywaniu przewozów kolejowych na podstawie wskazanych poniżej dokumentów. RegioJet posiada licencję na wykonywanie przewozów kolejowych osób (nr L/2009/1521, wydaną 30 kwietnia 2009 r. przez *Drážní úřad*). Ponadto Przewoźnik posiada certyfikat bezpieczeństwa część A nr CZ1120190021, wydany 30 października 2019 r. przez *Drážní úřad*, ważny od 8 października 2019 r. do 7 października 2024 r., potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, oraz certyfikat bezpieczeństwa część B, wydany decyzją Prezesa UTK z 30 listopada 2017 r. (znak: DBK-WSZM.401.32.2016.17.MP), zmieniony decyzją Prezesa UTK z 14 sierpnia 2020 r. (znak: DMB-WMIC.401.18.2020.AKa), którą został mu nadany nr PL1220200033, ważny od 14 sierpnia 2020 r. do 30 listopada 2022 r., potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci.

Należy zatem stwierdzić, że w przedmiotowej sprawie zrealizowane zostały przesłanki wynikające z art. 127 § 3 k.p.a. w związku z art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym, upoważniające Prezesa UTK do ponownego rozpoznania sprawy administracyjnej zakończonej zaskarżoną decyzją i wydania rozstrzygnięcia w tym zakresie.

Organ w postępowaniu odwoławczym nie może ograniczać się tylko do kontroli decyzji organu I instancji, ponieważ ciąży na nim obowiązek ponownego merytorycznego rozpoznania i rozstrzygnięcia sprawy administracyjnej (Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz. pod red. B. Adamiak, J. Borkowski, Legalis 2021 r.). Znajduje to również potwierdzenie w orzecznictwie: *Istota administracyjnego toku instancji polega na dwukrotnym rozstrzygnięciu tej samej sprawy, nie zaś na kontroli zasadności argumentów podniesionych w stosunku do orzeczenia organu I instancji (...)* (wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego, zwanego dalej „NSA”, z 22 marca 1996 r., sygn. Akt SA/Wr 1996/95, Legalis nr 40056).

Zgodnie z art. 136 k.p.a., organ administracji publicznej jest zobowiązany do ponownego rozważenia wszystkich istotnych dla sprawy okoliczności faktycznych i prawnych, a w razie konieczności, do przeprowadzenia uzupełniającego postępowania dowodowego. Przedmiotem postępowania odwoławczego nie jest bowiem weryfikacja decyzji organu pierwszej instancji, a wydanie nowego rozstrzygnięcia w sprawie, które wyeliminuje ewentualne wady decyzji wydanej przez organ pierwszej instancji. Stanowi to realizację wywodzącej się z zasad konstytucyjnych, a także przewidzianej wprost w art. 15 k.p.a. zasady dwuinstancyjności administracyjnej (Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz. Pod red. B. Adamiak, J. Borkowski, Legalis 2021 r.).

Jak wskazuje się w orzecznictwie: *Potwierdzona w art. 15 k.p.a. zasada dwuinstancyjności postępowania administracyjnego daje stronie tego postępowania prawo do dwukrotnego rozpatrzenia, a także rozstrzygnięcia jej sprawy przez dwa organy administracji. Oznacza to, że organ odwoławczy w całości rozpatruje i rozstrzyga sprawę załatwioną decyzją organu pierwszej instancji* (wyrok NSA z 13 października 2020 r., sygn. akt II OSK 1632/20, Legalis nr 2501726).

W odmienny sposób gwarancje wynikające z zasady dwuinstancyjności zapewniane są w sytuacji, gdy organem właściwym do rozpatrzenia sprawy w pierwszej instancji jest organ administracyjny w randze ministra, nad którym, z uwagi na strukturalne ograniczenia administracji publicznej, nie występują organy wyższego stopnia. Wówczas uprawnienie strony do dwukrotnego rozpoznania sprawy administracyjnej realizowane jest w ramach instytucji wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, która uregulowana została w art. 127 § 3 k.p.a. W tym trybie strona niezadowolona z decyzji wydanej przez ministra lub centralny organ administracji rządowej jest uprawniona do zainicjowania przed tym samym organem drugiego postępowania merytorycznego w tej samej sprawie, do którego odpowiednio należy stosować przepisy k.p.a. dotyczące odwołań.

Stosownie do regulacji art. 128 k.p.a.: *Odwołanie nie wymaga szczegółowego uzasadnienia. Wystarczy, jeżeli z odwołania wynika, że strona nie jest zadowolona z wydanej decyzji. (...)*.

Według art. 138 § 1 k.p.a. organ odwoławczy, w związku z prowadzonym postępowaniem odwoławczym, może:

- 1) utrzymać w mocy zaskarżoną decyzję; albo
- 2) uchylić zaskarżoną decyzję w całości albo w części i w tym zakresie orzec co do istoty sprawy, albo – uchylając tę decyzję – umorzyć postępowanie pierwszej instancji w całości albo w części; albo
- 3) umorzyć postępowanie odwoławcze.

Jak wskazał NSA w wyroku z 6 maja 2021 r. (sygn. akt I GSK 281/21, Legalis nr 2611211): *Regulacja prawna z art. 138 § 1 pkt 1) i pkt 2) KPA oznacza, że zgodnie z zasadą dwuinstancyjności organ odwoławczy obowiązany jest ponownie rozpoznać i rozstrzygnąć sprawę rozstrzygniętą decyzją organu I instancji. Organ odwoławczy rozpatruje sprawę*

ponownie merytorycznie w jej całokształcie, co oznacza, że ma obowiązek rozpatrzyć wszystkie żądania strony i ustosunkować się do nich w uzasadnieniu swojej decyzji. Zakres rozstrzygnięcia sprawy administracyjnej decyzją odwoławczą wyznaczony jest zakresem rozstrzygnięcia sprawy decyzją organu I instancji. Organ odwoławczy nie może zmieniać rodzaju sprawy, co oznacza, że w postępowaniu odwoławczym może być rozpoznana i rozstrzygnięta wyłącznie tożsama pod względem podmiotowym i przedmiotowym sprawa, organ odwoławczy nie może również zmieniać zakresu sprawy i nie może orzekać w zakresie innym niż to uczynił przed nim organ pierwszoinstancyjny. Organ odwoławczy, rozpatrując sprawę ponownie co do jej istoty, jest obowiązany usunąć te wadliwości decyzji, których dopuścił się organ I instancji.

W związku z powyższym, po wpływie do Urzędu Wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, Prezes UTK obowiązany był do powtórnego przeprowadzenia postępowania administracyjnego z wniosku Przewoźnika.

Zgodnie z dyspozycją przepisu art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym oraz art. 4 ust. 4 rozporządzenia 2018/1795, po wpływie do Urzędu wniosku RegioJet z 10 czerwca 2021 r. o przyznanie otwartego dostępu na trasie międzynarodowej Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n. i uzupełnieniu przez Wnioskodawcę braków o charakterze formalnym, przeprowadzone zostały następujące czynności.

6 sierpnia 2021 r. na stronie internetowej Urzędu (dostęp: <https://www.utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/kabotaz/powiadomienia/17699,Powiadomienie-RegioJet-a-s-o-planowanych-nowych-miedzynarodowych-uslugach-pasaze.html>) opublikowana została jawna wersja powiadomienia RegioJet z 10 czerwca 2021 r. o planowanych nowych krajowych usługach pasażerskich na trasie Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n.

Stosownie do art. 4 ust. 4 rozporządzenia 2018/1795, po otrzymaniu wypełnionego formularza powiadomienia, organ regulacyjny powiadamia następujące podmioty:

- a) każdy właściwy organ, który zawarł umowę o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na tej trasie lub trasie alternatywnej w rozumieniu dyrektywy 2012/34/UE;
- b) każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczenia dostępu na mocy art. 11 dyrektywy 2012/34/UE;
- c) każde przedsiębiorstwo kolejowe prowadzące przewozy w ramach umowy o świadczenie usług publicznych na trasie nowych kolejowych przewozów pasażerskich lub na trasie alternatywnej.

Wobec powyższego pismem Prezesa UTK z 10 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.5.JK) o Wniosku RegioJet z 10 czerwca 2021 r. powiadomione zostały tzw. podmioty uprawnione, właściwe z uwagi na planowaną trasę nowej usługi RegioJet.

Przepis art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym stanowi: *W terminie miesiąca od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2, 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 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.*

Należy więc stwierdzić, że termin na wniesienie wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej wynosi jeden miesiąc i rozpoczyna swój bieg, w każdym przypadku indywidualnie, od momentu doręczenia podmiotom uprawnionym jawnej wersji Wniosku.

Mając na uwadze powyższe przepisy należy zauważyć, że w niniejszym postępowaniu wpłynęły pisma:

- Ministra Infrastruktury z 7 września 2021 r. (znak: DTK-8.4602.229.2021, data wpływu do Urzędu: 28 września 2021 r.), oraz
- „PKP Intercity” S.A., zwanej dalej „PKP Intercity” z 15 września 2021 r. (data wpływu do Urzędu: 15 września 2021 r.),

będące wnioskami o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z Wnioskiem RegioJet.

Zgodnie z powyższym należało sprawdzić zachowanie miesięcznego terminu na złożenie wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej przez te dwa podmioty uprawnione. Zgodnie z elektronicznym Urzędowym Poświadczeniem Przedłożenia dokumentu wystawionym przez platformę ePUAP, pismo Prezesa UTK z 10 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.5.JK) zostało dostarczone Ministrowi Infrastruktury w dniu 11 sierpnia 2021 r., natomiast PKP Intercity w dniu 16 sierpnia 2021 r. Reasumując, termin na przekazanie wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej mijał dla Ministra Infrastruktury

w dniu 12 września 2021 r., natomiast dla PKP Intercity w dniu 19 września 2021 r. Zgodnie z powyższym oraz w myśl art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, wniosek Ministra Infrastruktury o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej nie został złożony z zachowaniem terminu jednego miesiąca od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób. Natomiast wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej PKP Intercity złożony został z zachowaniem ustawowego miesięcznego terminu.

W myśl art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, *Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie, w przypadku gdy w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w ust. 4, oceni, że proponowane połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, albo gdy żaden podmiot nie wystąpił o przeprowadzenie takiego badania.*

Natomiast 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.*

Zgodnie z art. 10 ust. 2 zdanie 1 rozporządzenia 2018/1795 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. 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).

Zgodnie z treścią art. 10 ust. 5 rozporządzenia 2018/1795, ocena organu regulacyjnego (tu: Prezesa UTK), powinna uwzględniać także:

- 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.*

Tak jak już zostało wcześniej wspomniane, organ – w postępowaniu odwoławczym – nie może ograniczać się tylko do kontroli decyzji organu I instancji. Ze względu na obowiązek ponownego merytorycznego rozpoznania i rozstrzygnięcia sprawy administracyjnej, Prezes UTK ponownie przeanalizował wnioski o badanie równowagi ekonomicznej Ministra Infrastruktury oraz PKP Intercity.

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

28 września 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek Ministra Infrastruktury z 3 września 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w związku z planowaną usługą przewozu osób RegioJet.

Natomiast, zgodnie z elektronicznym Urzędowym Poświadczeniem Przedłożenia dokumentu ePUAP, informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez Wnioskodawcę, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 10 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.5.JK), została doręczona Ministrowi Infrastruktury 11 sierpnia 2021 r.

Stosownie do brzmienia art. 5 rozporządzenia 2018/1795 zatytułowanego: *Termin składania wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej*. Zgodnie z tym przepisem:

1. *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.*
2. *Jeżeli w momencie otrzymania powiadomienia wnioskodawcy, o którym mowa w art. 4, umowa o świadczenie usług publicznych obejmująca tę samą trasę lub trasę alternatywną jest przedmiotem konkurencyjnej procedury przetargowej i upłynął już termin składania ofert do właściwego organu, podmioty, o których mowa w art. 11 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE, mogą wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w terminie określonym w ust. 1 w odniesieniu do przyszłej umowy o świadczenie usług publicznych.*

*Pozostaje to bez uszczerbku dla stosowania niniejszego rozporządzenia do umowy o świadczenie usług publicznych, która obowiązuje w chwili dokonania powiadomienia przez wnioskodawcę.*
3. *Jeżeli w terminie określonym w ust. 1 nie zostanie złożony żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, organ regulacyjny niezwłocznie informuje wnioskodawcę i zarządcę infrastruktury. Zarządca infrastruktury rozpatruje wniosek o przyznanie dostępu zgodnie z rozdziałem IV sekcja 3 dyrektywy 2012/34/UE.*

Również w art. 11 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE<sup>1</sup> zawarta została regulacja informująca o terminie na złożenie wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej: *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.*

*Właściwe organy i przedsiębiorstwa kolejowe świadczące usługi publiczne przekazują właściwemu organowi regulacyjnemu lub właściwym organom regulacyjnym informacje wymagane - w stopniu uzasadnionym - do podjęcia decyzji. Organ regulacyjny analizuje informacje otrzymane od tych stron i w stosownych przypadkach występuje o udzielenie odpowiednich informacji oraz rozpoczyna konsultacje ze wszystkimi właściwymi stronami w ciągu jednego miesiąca od otrzymania wniosku. Organ regulacyjny konsultuje się w stosownych przypadkach ze wszystkimi odpowiednimi stronami, oraz przekazuje odpowiednim stronom swoją decyzję wraz z uzasadnieniem - w rozsądnym, wcześniej ustalonym terminie, a w każdym razie nie później niż w terminie sześciu tygodni od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji.*

Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że w następstwie procesu dostosowania regulacji ustawy o transporcie kolejowym do przepisów Unii Europejskiej, w tejże ustawie nadano nowe brzmienie art. 29c ust. 4, który stanowi, że: *W terminie miesiąca od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2, 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 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.*

<sup>1</sup> 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”

Zgodnie z powyższymi regulacjami, podmiot uprawniony obowiązany jest do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w terminie jednego miesiąca, licząc od momentu otrzymania informacji o zamiarze świadczenia przewozów pasażerskich.

Minister Infrastruktury otrzymał informację o Wniosku Przewoźnika 11 sierpnia 2021 r. Jednocześnie ww. organizator publicznego transportu zbiorowego złożył wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej 28 września 2021 r. Tym samym Prezes UTK stwierdził, że wniosek Ministra Infrastruktury o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej został złożony przy niezachowaniu terminu jednego miesiąca na dokonanie czynności, przewidzianej przepisami prawa. W wyniku niedochowania wymogów formalnych, tj. uchybienia miesięcznemu terminowi na złożenie wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wniosek wskazanego organizatora publicznego transportu zbiorowego nie podlegał rozpatrzeniu.

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

15 września 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek PKP Intercity z 15 września 2021 r., o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowaną usługą przewozu osób RegioJet. Informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez RegioJet, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 10 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.5.JK), została doręczona PKP Intercity 16 sierpnia 2021 r. Tym samym Prezes UTK stwierdził, że wniosek PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej został złożony z zachowaniem terminu jednego miesiąca na dokonanie czynności, przewidzianego przepisami prawa. Następnie Prezes UTK przeanalizował status PKP Intercity uprawniający ten podmiot do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Zgodnie z informacjami, którymi Prezes UTK dysponuje z urzędu, PKP Intercity jest podmiotem sektora transportu kolejowego posiadającym licencję nr L/034/2017, potwierdzającą zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, wraz z ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej, niezbędnej dla wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego. Ponadto na rzecz PKP Intercity został wydany certyfikat bezpieczeństwa część A nr PL1120200051, ważny od 28 października 2020 r. do 28 października 2025 r., potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi 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.

Prezes UTK poddał też ocenie spełnianie przez PKP Intercity wymagania w zakresie bycia stroną umowy o świadczenie usług publicznych, których równowaga ekonomiczna mogłaby zostać zagrożona w konsekwencji uruchomienia usługi przez RegioJet. W tym celu ustalił, że PKP Intercity na dzień złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej była stroną następujących umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym:

- umowy ramowej z dnia 31 grudnia 2020 r. zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP Intercity na lata 2021 – 2030, zwanej dalej „umową ramową”;
- umowy rocznej z dnia 29 kwietnia 2021 r., zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP Intercity, o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2021 r. do 31 grudnia 2021 r., zwanej dalej, „umową roczną na rok 2021”.

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

Jak oświadczyła PKP Intercity we wniosku z 15 września 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, zamiar wprowadzenia nowych połączeń przez RegioJet wzbudził jej obawy związane z zaburzeniem równowagi ekonomicznej na liniach kolejowych, na których planowane jest uruchomienie dodatkowych pociągów.

PKP Intercity we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej przedstawiła następujące stanowisko: *W związku z powyższym PKP IC zdecydowało się na wykonanie analizy zaproponowanej oferty połączeń kolejowych*

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

W dalszej części wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej PKP Intercity oświadczyła, że: Zgodnie z metodologią znajdującą się w załączniku nr 3 do niniejszego wniosku jedynie bieżący rozkład jazdy pociągów daje możliwość obliczenia wpływu konkurencyjnych pociągów na pociągi PSC. Wynik obliczeń wyrażony jest procentowo w odniesieniu do rekompensaty na pokrycie kosztów zapisanej w Umowie Ramowej. Przy założeniu podobnego rozkładu jazdy w przyszłych latach, procentowy wpływ na rekompensatę w kolejnych latach kursowania pociągów RegioJet jest taki sam, a na podstawie istniejącej Umowy Ramowej obliczany jest kwotowy wpływ na tę Umowę w każdym roku. Tym wpływem jest wzrost rekompensaty powodowany zmniejszeniem przychodu z pociągów PSC w wyniku kursowania pociągów komercyjnych. Analiza wykonana według części II metodologii obejmująca bieżący rozkład jazdy została wykonana na podstawie danych z załącznika nr 2 do Umowy Rocznej z 2021 r. Obliczenia te znajdują się w załączniku nr 2 część A do niniejszego wniosku. W kolejnym kroku został oszacowany wpływ nowych usług RegioJet na przewozy realizowane przez PKP IC w kolejnych latach, tj. 2022-2027. Symulacja wpływu wprowadzenia nowych połączeń komercyjnych na Umowę Ramową wykonana według części III metodologii znajduje się w załączniku nr 2 część B do niniejszego wniosku. Źródłem danych jest Umowa Ramowa, w której została zapisana rekompensata na pokrycie kosztów i założenia PKP IC dotyczące kosztów i przychodów obecnie uruchamianych pociągów, które są zawarte w Umowie Rocznej na rok 2021. Z powyższej analizy wynika zmniejszenie przychodu z Umowy PSC o:

– ~~XXXX~~ zł w roku 2021.

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

– ~~XXXX~~ zł w roku 2022,

– ~~XXXX~~ zł w roku 2023,

– ~~XXXX~~ zł w roku 2024,

– ~~XXXX~~ zł w roku 2025,

– ~~XXXX~~ zł w roku 2026,

– ~~XXXX~~ zł w roku 2027,

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

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

PKP Intercity, jako załączniki do wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wskazała:

— kopię umowy ramowej (załącznik nr 1);

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

---

<sup>2</sup> Oznaczenie ~~XXXX~~ pokazuje usuniętą treść stanowiącą szczególnie chronione informacje handlowe z punktu widzenia przedsiębiorcy.



- metodologię, według której PKP Intercity oszacowała wpływ nowych połączeń RegioJet na usługi świadczone na podstawie umowy ramowej (załącznik nr 3);
- oraz
- informację dotyczącą marży rozsądnego zysku z umowy ramowej (załącznik nr 4).

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

PKP Intercity w złożonym wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej wskazała, że: *Informacje dotyczące przychodów znajdują się w załączniku nr 2 część A. W załączniku nr 1 (Plan Przedmiotowo-Finansowy) część A do Umowy Ramowej podana jest wysokość marży rozsądnego zysku na poszczególne lata obowiązywania ww. Umowy. W załączniku nr 4 do niniejszego wniosku została przedstawiona marża rozsądnego zysku wyrażona, jako procentowe zmniejszenie Rekompensaty na pokrycie kosztów. Dane znajdujące się we wskazanym załączniku tj.: „Rekompensata na pokrycie kosztów zaplanowana w zagrożonej Umowie PSC” oraz „Marża rozsądnego zysku” zostały zaczerpnięte z Umowy Ramowej i są szczególnie chronionymi informacjami handlowymi. W związku z powyższym zostały objęte klauzulą Tajemnica Przedsiębiorstwa „PKP Intercity” S.A. TP 578/2020 z uwagi na wysoką wartość gospodarczą powyższych informacji. Dane te nie są powszechnie znane osobom zwykle zajmującym się tym rodzajem informacji i nie są łatwo dostępne dla takich osób. Spółka podjęła działania mające na celu wyeliminowanie możliwości dotarcia do powyższych danych przez osoby trzecie w normalnym toku zdarzeń, bez konieczności podejmowania szczególnych starań. Podsumowując PKP IC podjęła niezbędne działania w celu zachowania ich w poufności. W ww. załączniku nr 4 została również zamieszczona wersja jawna pliku.*

W następstwie analizy informacji przekazanych przez PKP Intercity Prezes UTK przyjął stanowisko PKP Intercity dotyczące konieczności zapewnienia poufności określonych informacji zebranych w toku prowadzonego postępowania administracyjnego. W konsekwencji Prezes UTK postanowieniem z 4 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.18.JK) ograniczył RegioJet prawo wglądu do materiału sprawy z uwagi na ochronę szczególnie chronionych informacji handlowych PKP Intercity.

Następnie Prezes UTK ponownie przeanalizował spodziewany wpływ usługi Przewoźnika na umowę ramową, której stroną jest PKP Intercity. Z tego względu zasadne było zweryfikowanie w szczególności postanowień dotyczących zasad finansowania przewozów ujętych w § 6 umowy ramowej zatytułowanym *Finansowanie Realizacji Zadań*.

Zgodnie z § 6 ust. 1 umowy ramowej: ✂—✂.

Zgodnie z założeniami dotyczącymi pracy eksploatacyjnej oraz szacowanej wielkości rekompensaty (§ 6 ust. 3 umowy ramowej): ✂—✂.

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

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

✂—✂

gdzie:

✂—✂.

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

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

Zgodnie z szacunkami określonymi w umowie ramowej na pokrycie kosztów w latach 2022 - 2027, czyli w okresie planowanego wykonywania usług przez RegioJet, przewidywana jest następująca rekompensata:

- w roku 2022 – ✂—✂ zł;
- w roku 2023 – ✂—✂ zł;
- w roku 2024 – ✂—✂ zł;
- w roku 2025 – ✂—✂ zł;
- w roku 2026 – ✂—✂ zł;

– w roku 2027 – ~~...~~ zł;

co łącznie daje wynik równy kwocie ~~...~~ zł.

Szacuje się, że sumaryczna wartość środków finansowych niezbędnych dla pokrycia kosztów realizacji umowy ramowej w pełnym okresie jej obowiązywania, tj. w latach 2021 – 2030 ma wynieść ~~...~~ zł.

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

– w roku 2022 – na ~~...~~ zł;

– w roku 2023 – na ~~...~~ zł;

– w roku 2024 – na ~~...~~ zł;

– w roku 2025 – na ~~...~~ zł;

– w roku 2026 – na ~~...~~ zł;

– w roku 2027 – na ~~...~~ zł;

co łącznie daje wynik równy kwocie ~~...~~ zł.

Sumaryczna łączna wartość marży rozsądnego zysku w całkowitym okresie wykonywania umowy ramowej (lata 2021 – 2030) ma wynieść ~~...~~ zł.

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

– w roku 2022 – na ~~...~~ zł;

– w roku 2023 – na ~~...~~ zł;

– w roku 2024 – na ~~...~~ zł;

– w roku 2025 – na ~~...~~ zł;

– w roku 2026 – na ~~...~~ zł;

– w roku 2027 – na ~~...~~ zł;

co łącznie daje wynik w kwocie odpowiadającej ~~...~~ zł.

Natomiast całkowita rekompensata z tytułu realizacji umowy w latach 2021 – 2030 została oszacowana na ~~...~~ zł.

Zaprezentowane powyżej kwoty obrazują całkowite koszty netto właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego niezbędne do pokrycia w związku z realizacją umowy ramowej (i tym samym konkretnych umów rocznych).

Z zebranych przez Prezesa UTK w ramach niniejszego postępowania danych wynika, że uruchamianie połączeń w ramach usługi RegioJet może oddziaływać, w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., na następujące pociągi PKP Intercity:

<b>Planowany pociąg RegioJet zgodnie z Wnioskiem</b>	<b>Odcinek pokrywający się z planowaną trasą RegioJet (Z → DO)</b>	<b>Nr pociągu PKP Intercity zagrożonego planowanym pociągiem RegioJet</b>	<b>Godzina odjazdu (Z)</b>	<b>Godzina przyjazdu (DO)</b>
Wrocław Główny – Praha hl.n.:	Wrocław Główny – Kłodzko Miasto	60161	05:50	07:25
		6503/2	10:28	12:20
		4553/2	10:28	12:20
	Wrocław Główny – Poznań Główny	48102/3	11:32	13:20

Praha hl.n. – Gdynia Główna				
	Poznań Główny – Gdynia Główna	6503/2	12:26	16:04
		4553/2	12:26	16:04
Wrocław Główny – Praha hl.n.	Wrocław Główny – Kłodzko Miasto	60151	10:30	12:10
Praha hl.n. – Gdynia Główna	Wrocław Główny – Poznań Główny	3512/3	14:30	16:20
		68103/2	15:25	17:20
	Poznań Główny – Gdynia Główna	3512/3	16:25	19:53
Gdynia Główna – Praha hl.n.	Gdynia Główna – Poznań Główny	5312/3	07:54	11:20
		57000/1	09:11	12:24
	Poznań Główny – Wrocław Główny	5312/3	11:40	13:27
Praha hl.n. – Gdynia Główna	Gdynia Główna – Wrocław Główny	5452/3	11:50	17:27
		5602/3	11:50	17:27

Wskazane powyżej pociągi miały być uruchamiane na podstawie umowy rocznej na rok 2021 zawartej w związku z postanowieniami umowy ramowej. Ze względu na regulacje zawarte w umowie ramowej, PKP Intercity przewidywała dalsze wyprawianie ww. pociągów w oparciu o przyszłe umowy roczne zawierane na lata 2022 – 2027.

Przeprowadzona przez Organ w Decyzji analiza w odniesieniu do pociągów uruchamianych w 2021 r. pozwoliła stwierdzić, że dla odcinków pokrywających wygenerowany przychód wyniósłby ~~...~~ zł. Równocześnie uruchomienie przez Przewoźnika nowej usługi spowodowałoby zmniejszenie zakładanego przez PKP Intercity przychodu o kwotę ~~...~~ zł, co stanowiłoby 0,86% całego rocznego wygenerowanego przychodu z umowy PSC w 2021 r.

PKP Intercity przedstawiła we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej wpływ rekompensaty w stosunku do rocznych rozkładów jazdy pociągów na lata objęte wnioskiem RegioJet, czyli 2022-2027. Wyliczenia przedstawiają się następująco: 2022 (21 dni) – ~~...~~ zł, 2023 – ~~...~~ zł, 2024 (366 dni) – ~~...~~ zł, 2025 – ~~...~~ zł, 2026 – ~~...~~ zł, 2027 (344 dni) – ~~...~~ zł. Łączna kwota rekompensaty wyniosłaby ~~...~~ zł.

PKP Intercity zestawiła możliwe zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów służby publicznej w 2021 r. z wartością rekompensaty za ten rok, która jest zawarta w umowie ramowej. Powyższe pozwoliło ustalić, że kwota zmniejszenia przychodu w roku 2021 byłaby równa 2,12% kwoty rekompensaty przypadającej na ten rok. Wyliczenia ww. przewoźnik przeprowadził w sposób przedstawiony na poniższym równaniu:

$$\text{~~...~~ (zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów PSC w 2021) / ~~...~~ (rekompensata 2021) x 100\% = 2,12\%$$

PKP Intercity założyła, że dla każdego następnego rocznego rozkładu jazdy pociągów możliwe jest uzyskanie pomniejszych przychodów o wskazany powyżej %. Jednak zestawienie 2,12% spadku w stosunku do rekompensaty na lata 2022 – 2027 i porównanie do całej sumy rekompensaty umowy ramowej zawartej na lata 2021 – 2030 dałoby

zmniejszenie przychodu powodowane przez konkurencyjne pociągi w odniesieniu do rekompensaty 2021 – 2030 w wysokości 1,02%.

W wyniku analizy wniosku PKP Intercity o badanie równowagi ekonomicznej Prezes UTK stwierdził w Decyzji, że zagrożona jest równowaga ekonomiczna umowy ramowej PKP Intercity zawartej z Ministrem Infrastruktury na lata 2021 – 2030. Biorąc pod uwagę poczynione ustalenia, Organ przeanalizował możliwość zmniejszenia wpływu planowanej usługi RegioJet na ww. umowę ramową, stwierdzając, że uruchomienie nowych kolejowych przewozów pasażerskich, nawet z wprowadzonymi ograniczeniami, stanowiłoby większą korzyść dla pasażerów, niż brak wprowadzenia nowej usługi. Organ uznał, że przyznanie otwartego dostępu zgodnie z Wnioskiem, bez modyfikacji, zagroziłoby równowadze ekonomicznej umowy ramowej dla podmiotu uprawnionego (tu: PKP Intercity), który złożył wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

W związku z powyższym Prezes UTK przeprowadził badanie w celu weryfikacji, jak kreowałby się wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich w scenariuszu wydania decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu.

W ocenie Prezesa UTK kluczowe założenie stanowi możliwość podróżowania bezpośrednim połączeniem na trasie Praha h.ln. – Gdynia Główna. Wobec powyższego analizie poddano pociągi w relacjach Praha h.ln. (10:55) – Gdynia Główna (20:20) oraz Gdynia Główna (8:49) – Praha h.ln. (18:10). Wpływy z dwóch wybranych pociągów służby publicznej dały po zsumowaniu kwot  $\text{X}—\text{X} \text{ zł}$  i  $\text{X}—\text{X} \text{ zł}$  kwotę  $\text{X}—\text{X} \text{ zł}$ .

Powyższe obliczenia unaocznily, iż spadek przychodów z zagrożonych pociągów służby publicznej w roku 2021 uległby zmniejszeniu z  $\text{X}—\text{X} \text{ zł}$  do kwoty  $\text{X}—\text{X} \text{ zł}$ .

W stosunku do pełnego przychodu z zagrożonej umowy PSC równanie dawałoby następujący wynik:  $\text{X}—\text{X} \text{ zł} / \text{X}—\text{X} \text{ zł} \times 100\% = 0,49\%$ , natomiast do rekompensaty na rok 2021 stanowiłoby 1,22%, ze względu na poniższe obliczenia:

$$\text{X}—\text{X} \text{ zł} / \text{X}—\text{X} \text{ zł} \times 100\% = 1,22\%$$

Wobec powyższego przyznanie RegioJet otwartego albo ograniczonego dostępu spowodowałoby odpowiednio zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów PSC 2021 w wysokości  $\text{X}—\text{X} \text{ zł}$  albo  $\text{X}—\text{X} \text{ zł}$ , tj. w odniesieniu do całej umowy na rok 2021: 0,86% albo 0,49%.

Analiza wpływu wprowadzenia nowej usługi RegioJet, biorąc pod uwagę lata 2022 – 2027, w przypadku wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (2,12%) albo o przyznaniu ograniczonego dostępu (1,22%) dała następujący wynik:

- wpływ za rok 2022 (21 dni) –  $\text{X}—\text{X} \text{ zł}$  albo  $\text{X}—\text{X} \text{ zł}$ ;
- wpływ za rok 2023 –  $\text{X}—\text{X} \text{ zł}$  albo  $\text{X}—\text{X} \text{ zł}$ ;
- wpływ za rok 2024 (366 dni) –  $\text{X}—\text{X} \text{ zł}$  albo  $\text{X}—\text{X} \text{ zł}$ ;
- wpływ za rok 2025 –  $\text{X}—\text{X} \text{ zł}$  albo  $\text{X}—\text{X} \text{ zł}$ ;
- wpływ za rok 2026 –  $\text{X}—\text{X} \text{ zł}$  albo  $\text{X}—\text{X} \text{ zł}$ ;
- wpływ za rok 2027 (344 dni) –  $\text{X}—\text{X} \text{ zł}$  albo  $\text{X}—\text{X} \text{ zł}$ ;
- razem (lata 2022-2027) –  $\text{X}—\text{X} \text{ zł}$  albo  $\text{X}—\text{X} \text{ zł}$ .

Odniesienie wpływu procentowego zmniejszenia przychodu PKP Intercity dla każdego wariantu w stosunku do rekompensaty z całej umowy ramowej zawartej na lata 2021 – 2030, a także w porównaniu do sumy rekompensaty zawartej w umowie ramowej 2021 – 2030 wraz z marżą rozsądnego zysku dały następujący rezultat:

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

Decyzja	Procentowe (%) zmniejszenie przychodu powodowane przez konkurencyjne pociągi w odniesieniu do rekompensat	Zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów w RRJP 2022-2027	Rekompensata umowa ramowa 2021 – 2030	Procentowe (%) zmniejszenie przychodu powodowane przez konkurencyjne pociągi w odniesieniu do rekompensat	Rekompensata umowa ramowa 2021 – 2030 + marża rozsądnego zysku	Procentowe (%) zmniejszenie przychodu powodowane przez konkurencyjne pociągi w odniesieniu do rekompensaty 2021 – 2030 + marży

	y RRJP 2022-2027			y 2021 – 2030		rozsądnego zysku
o przyznaniu otwartego dostępu	2,12%	✂—✂ zł		1,02%		0,71%
			✂—✂ zł		✂—✂ zł	
o przyznaniu ograniczonego o dostępu	1,22%	✂—✂ zł		0,59%		0,41%

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

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

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

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

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

Z powyższych względów należy uznać, że przy zastosowaniu ograniczenia kursów pociągów RegioJet, zmniejszając ich liczbę do dwóch połączeń dziennie (1 pociąg w relacji Praha h.ln. – Gdynia Główna oraz 1 pociąg w relacji Gdynia Główna – Praha h.ln), zmniejszenie przychodu spowodowane przez pociągi konkurencyjne w stosunku do zagrożonych pociągów PKP Intercity w porównaniu do umowy ramowej 2021 – 2030 będzie wynosić 0,59%, co dałoby kwotę prawdopodobnego spadku przychodu ✂—✂ zł.

Przyjęcie założenia, iż PKP Intercity, oprócz zapisanej kwoty rekompensaty w umowie ramowej na lata 2021 – 2030, osiągnie dodatkowo marżę rozsądnego zysku, procentowy wpływ zmniejszenia przychodu w stosunku do wartości rekompensaty zawartej w umowie ramowej 2021 – 2030 okazałoby się jeszcze niższy.

Z danych zawartych w dokumencie pn. *Plan-Przedmiotowy Finansowy Część A* przedstawionym przez PKP Intercity we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej wynika, że suma marży rozsądnego zysku na lata 2021 – 2030 wyniesie ✂—✂ zł, natomiast suma rekompensaty na lata 2021 – 2030 wraz z marżą rozsądnego zysku ✂—✂ zł. Po zestawieniu zmniejszenia przychodu spowodowanego przez pociągi konkurencyjne na RRJP 2022 – 2027 w stosunku do całkowitej rekompensaty za lata 2021 – 2030 wraz z marżą rozsądnego zysku, wynik przedstawiał się następująco:

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

Reasumując, decyzja o przyznaniu ograniczonego dostępu dla RegioJet skutkowałaby zmniejszeniem przychodu PKP Intercity procentowo, w stosunku do całkowitej rekompensaty 2021 – 2030 wraz z marżą rozsądnego zysku, około 0,41%.

Organ wskazał w Decyzji, że założenie przyjęte przez PKP Intercity, zgodnie z którym skoro w roku 2021 spodziewane jest zmniejszenie przychodów generowanych przez pociągi ww. przewoźnika o 2,12% i w związku z tym w kolejnych latach należy zestawiać ww. wielkość procentową z przewidzianą na dany rok wielkością rekompensaty, mogło być błędne. Należy wskazać, że przyjęcie stałego procentu spodziewanego zmniejszenia spadku przychodów generowanych przez pociągi PKP Intercity może być prawdziwe w sytuacji, jeśli:

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

W przypadku sytuacji, o której mowa w ww. pkt 2, należy wskazać, że prognozowany przez PKP Intercity spadek przychodów generowanych przez pociągi ww. spółki o 2,12% w następstwie uruchomienia usługi RegioJet stanowi stosunek w ujęciu rocznym. Należy podkreślić, że okres, w którym miałyby się pokrywać usługi PKP Intercity oraz RegioJet to 5 lat (roczne rozkłady jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027), a umowę ramową, której dotyczy badanie równowagi ekonomicznej, zawarto na lata 2021 – 2030. Odniesienie spodziewanego wpływu uruchomienia nowej usługi RegioJet do całkowitego okresu obowiązywania umowy ramowej znajduje swoje oparcie zarówno we wniosku PKP Intercity o badanie równowagi ekonomicznej, w którym wskazano, że zagrożona jest równowaga ekonomiczna umowy ramowej, jak również w art. 10 ust. 2 zdanie 1 rozporządzenia

2018/1795. Zgodnie z ww. przepisem: *Analiza odnosi się do umowy o świadczenie usług publicznych jako całości, a nie do poszczególnych usług wykonywanych na jej podstawie, w całym okresie jej obowiązywania.* Wobec powyższego, jako że umowa ramowa została zawarta na lata 2021 – 2030, to pomimo planowanego uruchamiania przewozów przez RegioJet w latach 2022 – 2027 wymagane było zestawienie wpływu nowej usługi Przewoźnika do całości umowy ramowej.

Należało także wskazać na wzajemne relacje pomiędzy umową ramową a umowami rocznymi oraz doprecyzowujący charakter tej drugiej w zakresie dotyczącym projektu rozkładu jazdy pociągów.

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

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

Analiza potencjalnego wpływu uruchomienia nowych przewozów komercyjnych przez RegioJet odnosiła się do tych pociągów, których uruchomienie zostało przewidziane w umowie rocznej na rok 2021, a wraz z nią przyjęto także założenie utrzymania oferty służby publicznej na co najmniej dotychczasowym poziomie. Należy wskazać, że niemożliwe jest jednoznaczne stwierdzenie, czy w przyszłości strony umowy nie zmodyfikują oferty pasażerskiej. Co istotne, w umowie ramowej zawarto postanowienia, które umożliwiają zmianę pierwotnie założonej pracy eksploatacyjnej/przewozowej.

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

**Pismo PKP Polskich Linii Kolejowych S.A z 23 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.215.2021) uzupełnione pismem z 28 lutego 2022 r. (znak: IDRR.611.63.2022)**

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „PKP PLK” lub „Zarządcą infrastruktury”, w piśmie z 23 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.215.2021) przedstawiła informacje dotyczące planowanego uruchomienia przez RegioJet nowej usługi kolejowych przewozów pasażerskich na trasie międzynarodowej Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n. na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027.

Zarządcą infrastruktury wskazał na duże obciążenie, pod względem wykorzystania dostępnej zdolności przepustowej, odcinka Tczew – Gdynia Główna (83%). W ocenie PKP PLK nie było możliwe uruchomienie nowej usługi RegioJet bez zmian w trasowaniu pociągów PKP Intercity. Ponadto, zgodnie ze stanowiskiem Zarządcy infrastruktury, *wysoco prawdopodobna będzie konieczność zmiany tras pociągów innych przewoźników realizujących przewozy wojewódzkie w ramach służby publicznej na terenie węzła Wrocławskiego, Poznańskiego, Bydgoskiego oraz Trójmiejskiego.*

Zgodnie z oświadczeniem PKP PLK, możliwość trasowania pociągów RegioJet została określona na podstawie analizy wykresu ruchu w aplikacji pn. „Systemy Konstrukcji Rozkładu Jazdy” przez konstruktora rozkładu jazdy na bazie planowanego rozkładu jazdy załączonego do Wniosku Strony oraz wykresu Roczno-Rozkładu Jazdy 2021/2022, przy założeniu niewielkiej zmienności tras w ramach kolejnych rozkładów jazdy.

Na podstawie powyżej wskazanej analizy, PKP PLK stwierdziła kolizyjność wnioskowanych przez RegioJet tras ze wskazanymi poniżej pociągami:

1. pociągu relacji Praha hl.n. – Gdynia Główna, odjazd 6:55, z 3 pociągami PKP Intercity, 4 pociągami przewoźnika kolejowego Koleje Dolnośląskie S.A. z siedzibą w Legnicy, zwanymi dalej „Kolejami Dolnośląskimi”, 3 pociągami przewoźnika kolejowego POLREGIO S.A., zwanego dalej „Polregio”, i 1 pociągiem przewoźnika kolejowego Arriva RP sp. z o.o.;
2. pociągu relacji Praha hl.n. – Gdynia Główna, odjazd 10:55, z 2 pociągami PKP Intercity, 2 pociągami Kolei Dolnośląskich, 4 pociągami Polregio i 2 pociągami przewoźnika kolejowego Koleje Wielkopolskie sp. z o.o., zwanymi dalej „Kolejami Wielkopolskimi”;
3. pociągu relacji Praha hl.n. – Wrocław Główny, odjazd 14:55, z 5 pociągami Kolei Dolnośląskich;
4. pociągu relacji Praha hl.n. – Wrocław Główny, odjazd 18:55, z 3 pociągami Kolei Dolnośląskich;
5. pociągu relacji Wrocław Główny – Praha hl.n., odjazd 5:49, z 3 pociągami Kolei Dolnośląskich i 1 pociągiem Polregio;

6. pociągu relacji Wrocław Główny – Praha hl.n., odjazd 9:49, z 2 pociągami Kolei Dolnośląskich;
7. pociągu relacji Gdynia Główna – Praha hl.n., odjazd 8:49, z 2 pociągami PKP Intercity, 4 pociągami Kolei Dolnośląskich, 2 pociągami Polregio, 2 pociągami Kolei Wielkopolskich i 1 pociągiem przewoźnika kolejowego PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o.;
8. pociągu relacji Gdynia Główna – Praha hl.n., odjazd 12:49, z 1 pociągiem PKP Intercity, 6 pociągami Kolei Dolnośląskich, 5 pociągami Polregio oraz 3 pociągami Kolei Wielkopolskich.

PKP PLK zasygnalizowała również, że RegioJet nie posiada na terenie stacji Gdynia Główna, ani w pobliżu, torów umożliwiających całonocny postój, czyszczenie, wodowanie i odfekalnianie składów pociągów. Ponadto PKP PLK wskazała na brak możliwości całonocnego postoju pociągów na stacji Gdynia Główna, jak również obsługi składów na tej stacji. Dodatkowym aspektem utrudniającym wytrasowanie pociągów RegioJet były według PKP PLK zaplanowane w okresie do 11 grudnia 2027 r. różne prace modernizacyjne na tamtejszej infrastrukturze kolejowej, które mogłyby mieć wpływ na przepustowość na tej trasie.

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

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

We wnioskach o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, podmioty uprawnione zgłaszały zastrzeżenia dotyczące faktycznej możliwości uruchamiania pociągów RegioJet zgodnie z opracowanym projektem rozkładu jazdy pociągów. Zarządca infrastruktury potwierdził, że planowana usługa RegioJet może skutkować koniecznością modyfikacji godzin kursowania pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Jednocześnie PKP PLK nie wskazała, że uruchomienie przez RegioJet planowanej nowej usługi będzie skutkowało odwołaniem pociągów PKP Intercity.

Prezes UTK ocenił w Decyzji, że nowe połączenie kolejowe uruchamiane przez RegioJet ma być połączeniem komercyjnym, adresowanym do grupy pasażerów, która nie jest zainteresowana codziennym pociągiem kursującym na krótkim odcinku. W ocenie Organu połączenie w większej mierze pełniłoby funkcję połączenia okazjonalnego niż codziennego jak np. połączenia zapewniane przez pociągi przewoźników pełniące służbę publiczną, które dowożą pasażerów z/do pracy i szkoły codziennie. W ocenie Prezesa UTK nowe połączenie kolejowe na trasie Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n. nie realizowałoby dowozu pasażerów zatrudnionych w miejscowościach położonych na skrajnych stacjach kolejowych tego połączenia, ponieważ cała trasa pociągu trwałaby ponad 9 godzin. W związku z powyższym niemożliwe byłoby dojeżdżanie codziennie do/ z pracy czy szkoły takim pociągiem. Organ uznał więc, że powyższe połączenie byłoby połączeniem uzupełniającym ofertę krajowych przewoźników kolejowych, które realizowałoby dodatkowe potrzeby pasażerów zainteresowanych powyższą trasą, związane z wyjazdami krajoznawczymi czy wakacyjnymi.

Prezes UTK po ponownym przeanalizowaniu informacji przekazanych przez PKP PLK stwierdził, że w związku z planowanymi przez ww. zarządcę infrastruktury pracami modernizacyjnymi, występują oraz będą występować (co najmniej do rocznego rozkładu jazdy pociągów 2027/2028) utrudnienia o charakterze infrastrukturalnym oraz użytkowym w odniesieniu do linii kolejowych, na których ma być wykonywana nowa usługa RegioJet. Zgodnie ze stanowiskiem PKP PLK, uruchomienie planowanej nowej usługi Przewoźnika, może mieć negatywny wpływ na uruchamianie przewozów przez PKP Intercity oraz innych przewoźników kolejowych. Powyższe może mieć również konsekwencje w postaci np. konieczności trasowania pociągów innych przewoźników, niż RegioJet, o innych porach niż obecnie. Dlatego też należy uznać powyższe jako dodatkową przesłankę przemawiającą za przyznaniem RegioJet ograniczonego dostępu do infrastruktury kolejowej.

W postępowaniu zakończonym Decyzją Prezesa UTK z 28 czerwca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.JK) wpłynęły również stanowiska Przewoźnika przedstawione w pismach z 4 stycznia 2022 r. oraz z 10 marca 2022 r.

**Pisma RegioJet z 4 stycznia 2022 r. oraz z 10 marca 2022 r. w odpowiedzi na zastrzeżenia PKP PLK odnośnie do trasowania pociągów Wnioskodawcy:**

RegioJet w pismach z 4 stycznia 2022 r. oraz z 10 marca 2022 r. wniosła zastrzeżenia co do możliwości powoływania się przez PKP PLK na rozkład jazdy pociągów 2021/2022 w odniesieniu do Wniosku RegioJet. Zgodnie z oceną Strony błędne było porównywanie przez Zarządcę infrastruktury planowanego rozkładu jazdy z obowiązującym rozkładem jazdy pociągów, który może być kilka razy rocznie aktualizowany poprzez korekty do rocznego rozkładu jazdy pociągów. Według Przewoźnika nowe planowane przewozy kolejowe nie powinny być zestawiane z aktualnie obowiązującą ofertą, ponieważ nie obowiązywałaby ona w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027.

Prezes UTK podtrzymuje stanowisko wyrażone w Decyzji odnośnie do trybu układania rozkładu jazdy. Ze względu na fakt, że każdy nowy roczny rozkład jazdy jest tworzony przed jego okresem obowiązywania, w niektórych przypadkach ww. rozkład może wymagać aktualizacji w ciągu rocznego okresu jego obowiązywania np. ze względu na planowane modernizacje na sieci kolejowej. Z tego względu, przy zawieraniu umów o świadczenie usług publicznych między przewoźnikami kolejowymi a organizatorami publicznego transportu zbiorowego strony ww. umów zakładają powtarzalność wnioskowanych tras oraz rozkładów jazdy pociągów, które w ujęciu rocznym są aktualizowane aneksami bądź wprowadzanymi umowami rocznymi.

Należy wskazać, że w znikomym stopniu mają miejsca odchylenia od wcześniej obowiązujących rozkładów jazdy pociągów. Natomiast stronom umów zależy na tym, aby pasażerowie nie odczuwali rocznej zmiany rozkładu jazdy pociągów i by wszystkie zawarte w umowach o świadczenie usług publicznych założenia przy każdym nowym rozkładzie jazdy pociągów były realizowane. RegioJet w pismach z 4 stycznia 2022 r. i z 10 marca 2022 r. stanęła na stanowisku, że Zarządca infrastruktury nie powinien odnosić się do aktualnego rozkładu jazdy pociągów, bowiem porównanie wpływu nowego połączenia kolejowego na działające usługi byłoby niemożliwe. Z powyższych względów należy uznać, że konieczne jest odniesienie się do jedynego rozkładu jazdy, który jest obowiązujący w momencie przeprowadzania badania równowagi ekonomicznej.

Stosownie do brzmienia art. 10 ust. 5 lit. c rozporządzenia 2018/1795 organ regulacyjny ocenia także wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych. Wobec powyższego, Prezes UTK był zobowiązany odnotować stanowiska PKP PLK posiadającej status zarządcy infrastruktury kolejowej. Zgodnie z art. 4 pkt 7 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca infrastruktury jest podmiotem odpowiedzialnym za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiotem, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora. Ponadto zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym do uprawnień zarządcy infrastruktury należą między innymi udostępnianie infrastruktury kolejowej, świadczenie usług z tym związanych i pobieranie z tego tytułu opłat, a także prowadzenie ruchu kolejowego. Według przepisu art. 5 ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym: *Zadania, o których mowa w ust. 1 pkt 1-2, w szczególności w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej, są wykonywane przez zarządcę w sposób przejrzysty, zapewniający niedyskryminujące traktowanie aplikantów i przewoźników kolejowych oraz uniemożliwiający konflikt interesów.*

Wskazane powyżej przepisy uzasadniały konieczność oceny przez Organ stanowiska PKP PLK. Według Zarządcy infrastruktury istniało wysokie prawdopodobieństwo konieczności zmiany tras pociągów innych przewoźników realizujących przewozy wojewódzkie w ramach służby publicznej na terenie węzłów kolejowych Wrocławskiego, Poznańskiego, Bydgoskiego oraz Trójmiejskiego, czyli obszarów, przez które RegioJet zaplanowała przejazd nowych połączeń komercyjnych. Powyższe uwarunkowania uzasadniały wzięcie przez Organ pod uwagę problemu ograniczonej przepustowości i rozkładu jazdy pociągów. Wobec faktu, że roczny rozkład jazdy pociągów jest konstruowany co roku w podobnym schemacie i w określonych ramach czasowych, Organ rozpatrzył przedmiotową kwestię w odniesieniu do obowiązującego rocznego rozkładu jazdy pociągów.

Ponadto Prezes UTK wydając Decyzję miał na uwadze stopień korzystania z połączeń kolejowych w różnych regionach kraju, uznając, że wskaźnik wykorzystania kolei rośnie wraz z lepszym dopasowaniem oferty przewozowej do potrzeb podróżnych. Organ podtrzymuje stanowisko, że oferta przewozowa, która nie zapewnia połączeń odpowiadających podróżnym, zniechęca do brania pod uwagę możliwości przejazdu danym środkiem transportu. Z powyższych względów należy uznać, że uruchomienie dodatkowych połączeń na danej trasie w godzinach stanowiących uzupełnienie oferty połączeń służby publicznej przyczynia się do wzrostu atrakcyjności połączeń kolejowych, a tym samym do zwiększenia potoków podróżnych ogółem.

Prezes UTK ocenił, że materiały źródłowe, które zostały zakwestionowane przez RegioJet, zostały prawidłowo zawarte w materiale sprawy w postaci stanowisk PKP PLK, jak również dostarczonych przez Zarządcę infrastruktury opracowań i zestawień oraz przytoczonych źródeł, opublikowanych m.in. na jej stronach internetowych (znajdujących się w domenie publicznej). Potwierdzeniem planowanych przez PKP PLK zamierzeń inwestycyjnych są również informacje zawarte w takich regulacjach jak Plan transportowy czy Krajowy Program Kolejowy. Należy ponadto zauważyć, że sieciowe harmonogramy zamknięć torowych stanowią odzwierciedlenie planowanych zamierzeń inwestycyjnych ww. zarządcy



infrastruktury. Harmonogram zamknięć, o którym mowa powyżej, jest dokumentem posiadającym charakter informacyjny dla przewoźników kolejowych, zarówno tych którzy obecnie uruchamiają przewozy, jak również tych którzy zamierzają je uruchomić, w zakresie dostępności infrastruktury kolejowej. Dokument ten może stanowić podstawę dla decyzji właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego o dostosowaniu oferty przewozowej do realnych warunków infrastruktury kolejowej. Należy również nadmienić, że publikowanie przez zarządcę infrastruktury informacji niezetelnych, nieprawdziwych oraz wprowadzających w błąd byłoby bezcelowe.

Prezes UTK utrzymuje również, że informacja na temat dostępnej zdolności przepustowej w zakresie realizacji przez Przewoźnika planowanych nowych usług została zawarta w ww. pismach PKP PLK, szczegółowo omówionych w sekcji dotyczącej stanowiska Zarządcy infrastruktury, co do możliwości trasowania pociągów RegioJet i spodziewanego wpływu na usługi innych przewoźników.

Natomiast w odniesieniu do aspektu projektów rozkładów jazdy pociągów należy zauważyć, że rozkład jazdy pociągów nie jest opracowany na kilka lat do przodu. Obowiązujące przepisy ustawy o transporcie kolejowym, jak również postanowienia Regulaminu Sieci PKP PLK, przewidują coroczny proces konstrukcji rozkładów jazdy. Również umowy wieloletnie pomiędzy organizatorami publicznego transportu zbiorowego a operatorami tych umów zawierają założenia co do realizowanych działań obecnie oraz w perspektywie obowiązywania całej umowy. Znajdują się w nich zarówno dane dotyczące planowanych linii komunikacyjnych, jak również szacowanej pracy eksploatacyjnej na danych odcinkach przewozów. W ocenie Prezesa UTK zauważalna jest pewna stałość w uruchamianiu połączeń oferty publicznej, jak również działania dążące do rozwoju oferty przewozowej (a więc dodawanie nowych połączeń lub zwiększanie częstotliwości tych już uruchamianych). Ostateczny kształt danego rozkładu jazdy będzie jednakże zależał od otrzymanych przez PKP PLK wniosków o przydzielenie, a docelowo wykorzystanie zdolności przepustowej.

Prezes UTK, przeprowadzając badanie równowagi ekonomicznej, rozpatruje wszelkie kwestie zawarte w art. 10 rozporządzenia 2018/1795.

Zgodnie z art. 10 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 zdanie 2: *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.*

W art. 10 ust. 3 rozporządzenia 2018/1795 wymienione zostały kolejne elementy podlegające ocenie podczas przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej w związku ze spodziewanym wpływem uruchomienia nowej usługi na daną umowę o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym. W tym zakresie ocena 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.*

Natomiast w art. 10 ust. 5 rozporządzenia 2018/1795 zawarto regulację, zgodnie z którą: *Organ regulacyjny ocenia 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.*

Zgodnie z powyższym, organ regulacyjny (tu: Prezes UTK) jest obowiązany do wzięcia pod uwagę wszystkich elementów wskazanych w przepisach art. 10 ust. 1, 3 i 5 rozporządzenia 2018/1795.

W związku z otrzymaniem Wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, po analizie zebranego materiału dowodowego Prezes UTK ocenił, że uruchomienie przez RegioJet planowanej nowej usługi miałyby negatywny wpływ na rentowność

usług PKP Intercity, które są realizowane na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Prezes UTK przeprowadził ponowną analizę ekonomiczną wpływu planowanych nowych usług Przewoźnika na usługi PKP Intercity dokonując ponownej oceny spodziewanego wpływu połączeń RegioJet na umowę o świadczenie usług publicznych, której równowaga ekonomiczna mogła zostać zagrożona. Analiza odnosiła się do umowy, jako całości, jednocześnie uwzględniała usługi realizowane przez operatora tej umowy. Prezes UTK otrzymał od PKP Intercity dane wyjściowe niezbędne do przeprowadzenia analizy ekonomicznej, a po ich weryfikacji i ocenie zostały one wykorzystane dla oszacowania spodziewanego wpływu planowanych nowych usług RegioJet na zagrożoną umowę o świadczenie usług publicznych. Informacje zgromadzone w toku niniejszego postępowania uzasadniały prawdopodobieństwo konieczności ograniczenia usług PKP Intercity w związku z ewentualnym przyznaniem dostępu do infrastruktury kolejowej Przewoźnikowi. Na powyższe wpływały:

- parametry usług realizowanych przez PKP Intercity (w tym w szczególności rodzaj przewozów i częstotliwość uruchamiania połączeń);
- zasady przyznawania rekompensat, określonych w umowie ramowej;
- wielkości środków finansowych, przewidzianych w umowie ramowej;
- parametry planowanych usług RegioJet (w tym w szczególności rodzaj przewozów i częstotliwość uruchamiania połączeń).

Prezes UTK wziął również pod uwagę obecną oraz spodziewaną sytuację na infrastrukturze kolejowej, zgodnie z informacjami zawartymi w Planie transportowym, Krajowym Programie Kolejowym, sieciowych harmonogramach zamknięć torowych czy stanowiskach przedstawionych przez PKP PLK, jako zarządcy infrastruktury.

PKP Intercity, oprócz wskazania danych finansowych dotyczących spodziewanych skutków uruchomienia nowych przewozów przez RegioJet, zwróciła także uwagę na kwestię dostępności infrastruktury kolejowej w najbliższej perspektywie czasowej, pokrywającej się z terminem wykonywania usług przez Przewoźnika. Zaplanowane przez PKP PLK prace modernizacyjne mają bezpośredni wpływ na sytuację na infrastrukturze kolejowej, w tym w szczególności na dostępną zdolność przepustową. Należy również przypomnieć, że ograniczenia zdolności przepustowej były sygnalizowane przez PKP PLK, co potwierdzają przywołane wyżej dokumenty. Niezależnie więc od złożonego przez Przewoźnika Wniosku, sytuacja na infrastrukturze kolejowej wymusiłaby w przyszłości na organizatorach publicznego transportu zbiorowego i przewoźnikach kolejowych konieczność ograniczenia oferty przewozowej. Uruchomienie przez RegioJet połączeń na trasie Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n., zgodnie z warunkami określonymi we Wniosku, wpłynęłoby więc negatywnie na sytuację PKP Intercity oraz na sytuację innych przewoźników kolejowych.

Należy przyznać Przewoźnikowi, że kryterium dotyczące sytuacji na infrastrukturze kolejowej i spodziewanego wpływu na rozkład jazdy pociągów nie może stanowić samodzielnej podstawy dla wydania przez organ regulacyjny decyzji odmawiającej przyznania otwartego dostępu. W niniejszej sprawie Prezes UTK zwrócił jednak w szczególności uwagę na zagadnienia spodziewanego wpływu uruchomienia nowych usług RegioJet na równowagę ekonomiczną właściwych umów o świadczenie usług publicznych, a dodatkowo odniósł się również do aspektu dostępności infrastruktury kolejowej. Nie można więc uznać, że Prezes UTK podjął decyzję w sprawie ograniczenia RegioJet dostępu do infrastruktury kolejowej jedynie biorąc pod uwagę kwestię dostępności infrastruktury kolejowej.

Prezes UTK zwrócił też uwagę, że wprowadzenie nowych usług, bez odpowiednich modyfikacji, na rynek usług kolejowych, podczas gdy planowane jest ograniczenie oferty przewozowej, m.in. w związku z pracami na sieci kolejowej, mogłoby spowodować usunięcie z przyszłych rozkładów jazdy pociągów dodatkowych połączeń przewoźników wykonujących przewozy na podstawie umów PSC. Według Organu usługi komercyjnego przewozu osób powinny mieć charakter uzupełniający w odniesieniu do oferty służby publicznej, a ich uruchomienie powinno korespondować m.in. z aktualną sytuacją na infrastrukturze kolejowej, a nie ją dodatkowo komplikować. Wprowadzenie połączeń RegioJet, na warunkach określonych we Wniosku Przewoźnika, mogłoby skutkować eliminacją części usług operatorów usług publicznych. W ocenie Prezesa UTK skala spodziewanego wpływu, jak również sytuacja na infrastrukturze kolejowej, spodziewane reakcje przedsiębiorstw i potencjalne skutki dla pasażerów, uzasadniały wydanie przez Prezesa UTK decyzji w sprawie przyznania RegioJet ograniczonego dostępu. Zgodnie z tym, Prezes UTK, po ponownym rozpatrzeniu sprawy, podtrzymał swoje stanowisko wyrażone w Decyzji.

**Wniosek RegioJet z 5 sierpnia 2022 r. o ponowne rozpatrzenie sprawy:**

RegioJet Wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy wniosła, w myśl art. 127 § 3 k.p.a., o ponowne przeprowadzenie postępowania administracyjnego zakończonego decyzją Prezesa UTK z 28 czerwca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.JK) przyznającą RegioJet ograniczony dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na trasie międzynarodowej w relacji Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n., w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 i 2026/2027.

We Wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy Przewoźnik przedstawił kwestie, które według RegioJet powinny zostać wzięte pod uwagę przy ponownym rozpatrzeniu sprawy. Prezes UTK w toku postępowania odwoławczego wnikliwie przeanalizował stanowisko Strony.

Ad. 1.

RegioJet w pkt 1 Wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy wskazała na wpływ wysokości oszacowanego spadku przychodów rekompensaty przewidzianej w umowie ramowej na pokrycie kosztów oraz całkowitej rekompensaty na wynik przeprowadzonego badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych. Według Przewoźnika, nie ma możliwości poddać decyzji wydanej przez Prezesa UTK bliższej i dokładniejszej analizie w odniesieniu co do wysokości wpływu, z powodu braku przedstawionego sposobu obliczenia danego wpływu oraz sposobu oceny poszczególnych kryteriów na podstawie art. 10 ust. 3 rozporządzenia 2018/1795. Przewoźnik zwrócił uwagę, że przez brak podanych wielkości finansowych analizowanych przez Prezesa UTK w przedmiotowym badaniu równowagi ekonomicznej RegioJet nie ma również możliwości weryfikacji poprawności tych danych. Przewoźnik poddał więc w wątpliwość wynik przeprowadzonego przez Prezesa UTK badania równowagi ekonomicznej jako przeszacowanego oraz błędnego.

Ponadto RegioJet w swoim Wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy stwierdziła, że spadek przychodów z zagrożonej umowy ramowej PKP Intercity w wysokości wyrażonej procentowo równej 1,02% nie może zostać uznany za istotny negatywny wpływ na równowagę ekonomiczną tej umowy. Zgodnie ze stanowiskiem Przewoźnika, Organ nie przedstawił żadnego konkretnego powodu, dla którego powyższy wpływ miałby być istotny na równowagę ekonomiczną zagrożonej umowy ramowej oraz nie wskazał progę, w ramach którego przedmiotowy wpływ mógłby zostać uznany za istotny.

RegioJet oceniła, że słusznie zostały przez Prezesa UTK poddane ocenie korzyści netto dla klientów wypływające z nowej kolejowej usługi pasażerskiej w krótkim i średnim okresie, co wynika z postanowień art. 10 ust. 5 lit. a rozporządzenia 2018/1795, zgodnie z którym:

*Organ regulacyjny ocenia również:*

a) *korzyści netto dla klientów wynikające z nowych kolejowych przewozów pasażerskich w krótkim i średnim okresie.*

Jednakże według Przewoźnika powyższe korzyści netto dla klientów powinny zostać uznane za znaczące i przewyższające interes zarówno operatora publicznego transportu zbiorowego jako i właściwego organu, który zawarł umowę o świadczeniu usług publicznych.

W ocenie Prezesa UTK nie sposób przyznać Przewoźnikowi rację w stosunku do powyższego.

Prezes UTK, przeprowadzając badanie równowagi ekonomicznej, zwraca uwagę na różne aspekty wpływu nowych proponowanych kolejowych przewozów pasażerskich na już istniejące i funkcjonujące umowy służby publicznej. Zgodnie z powyższym, analizie podlega cały zgromadzony materiał dowodowy sprawy. W związku z tym, zgodnie z art. 7 ust. 2 pkt b rozporządzenia 2018/1795, Prezes UTK może zażądać przedstawienia wszelkich niezbędnych informacji:

b) *od przedsiębiorstwa kolejowego realizującego umowę o świadczenie usług publicznych:*

- 1) *kopii umowy o świadczenie usług publicznych, o ile nie dostarczono jej zgodnie z ust. 1 lit. d);*
- 2) *biznesplanu przedsiębiorstwa dotyczącego trasy objętej umową o świadczenie usług publicznych lub trasy alternatywnej;*
- 3) *odpowiednich prognoz dotyczących ruchu, popytu i przychodów, w tym metodyki prognoz;*
- 4) *informacji dotyczących przychodów i marży zysku osiąganych przez przedsiębiorstwo na trasie objętej umową o świadczenie usług publicznych lub trasie alternatywnej;*
- 5) *informacji dotyczących rozkładu jazdy w odniesieniu do przewozów, w tym godzin odjazdu, stacji pośrednich, godzin przyjazdu i połączeń;*

- 6) szacowanej elastyczności przewozów (np. elastyczności cen, elastyczności w odniesieniu do cech jakościowych usług);
- 7) informacji dotyczących kosztu kapitału i kosztów operacyjnych przewozów realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, a także zmian w kosztach i popycie spowodowanych nowymi kolejowymi przewozami pasażerskimi.

Natomiast zgodnie z art. 8 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2018/1795:

1. *Organ regulacyjny nie ujawnia szczególnie chronionych informacji handlowych otrzymanych od stron w związku z badaniem równowagi ekonomicznej.*
2. *Podmiot występujący z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej i wnioskodawca uzasadniają proponowane zachowanie poufności szczególnie chronionych informacji handlowych w momencie przekazania informacji organowi regulacyjnemu. Informacje takie mogą obejmować w szczególności informacje techniczne lub finansowe dotyczące know-how przedsiębiorstwa, biznesplanu, struktury kosztów, strategii marketingowej i cenowej, źródeł dostaw i udziału w rynku. Organ regulacyjny redaguje wszelkie szczególnie chronione informacje handlowe w decyzji przed powiadomieniem o niej i przed jej publikacją zgodnie z art. 11 ust. 5. Informacji zawartych w standardowym formularzu powiadomienia, określonych w art. 4 ust. 2, nie uznaje się za szczególnie chronione informacje handlowe.*

PKP Intercity we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej uzasadniła proponowane przez siebie zachowanie poufności ich szczególnie chronionych informacji handlowych (oznaczone jako tajemnica przedsiębiorstwa). W związku z oświadczeniem wystosowanym przez PKP Intercity, na Prezesie UTK ciąży obowiązek zapewnienia odpowiedniej ochrony tych informacji. Dotyczy to również decyzji kończącej postępowanie administracyjne. Organ regulacyjny (tu: Prezes UTK) redaguje wszelkie szczególnie chronione informacje handlowe w decyzji przed powiadomieniem o niej i przed jej publikacją. Następnie, zgodnie z art. 11 ust. 5 rozporządzenia 2018/1795, organ regulacyjny przekazuje jawną wersję swojej decyzji podmiotom wymienionym w art. 11 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE, a mianowicie:

- a) odpowiedniemu właściwemu organowi lub odpowiednim właściwym organom;
- b) zarządcy infrastruktury;
- c) przedsiębiorstwu kolejowemu realizującemu umowę o świadczenie usług publicznych;
- d) przedsiębiorstwu kolejowemu wnoszącemu o uzyskanie dostępu,

oraz publikuje ją na swojej stronie internetowej.

Nawiązując do powyższego oraz zarzutu Przewoźnika zawartego we Wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy dotyczącego braku jawności i transparentności wyliczeń, a także danych wyjściowych, na których w Decyzji oparł się Organ, należy wskazać, że Prezes UTK nie może ujawniać danych uznanych za szczególnie chronione informacje handlowe. Również wydając decyzję dotyczącą otwartego dostępu, Prezes UTK nie może ujawnić danych wrażliwych, które przez wnioskodawców oraz podmioty przekazujące dowody do sprawy w związku z wezwaniem Prezesa UTK uznane zostały za szczególnie chronione informacje handlowe. W związku z tym Prezes UTK w wersji jawnej Decyzji umieścił symbol „~~—~~”, oznaczający usuniętą treść stanowiącą szczególnie chronioną informację handlową przedsiębiorcy (tu: PKP Intercity). Prezesa UTK obowiązuje zachowanie tajemnicy przedsiębiorstwa, dlatego też dane kwotowe nie są ujawniane w decyzji dotyczącej otwartego dostępu.

W związku z tym, w przypadku przeprowadzania badania równowagi ekonomicznej, aby zapewnić wnioskodawcom oraz podmiotom biorącym udział w postępowaniu należyty poziom poufności szczególnie chronionych informacji handlowych, Prezes UTK przygotowuje dwie decyzje dotyczące otwartego dostępu. Wersja jawna, czyli niezawierająca szczególnie chronionych informacji handlowych, udostępniana jest podmiotom wymienionym we wcześniej wspomnianym art. 11 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE. Natomiast wersja niejawną pozostaje zarezerwowana do wglądu jedynie Prezesa UTK lub do ewentualnego postępowania sądowego. Jak już zostało przywołane, stosownie do art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13ab i art. 13b ust. 2 i 3, przepisy k.p.a. Natomiast zgodnie z art. 6 k.p.a. *Organy administracji publicznej* (tu: Prezes UTK) *działają na podstawie przepisów prawa*. Ponadto, zgodnie z art. 7 k.p.a., Prezes UTK, jako organ administracji publicznej, w toku postępowania stoi na straży praworządności, z urzędu lub na wniosek stron podejmuje wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli. W związku z powyższym zarzut Przewoźnika o przeszacowaniu bądź braku możliwości weryfikacji poprawności przeprowadzonego badania równowagi ekonomicznej nie znajduje uzasadnienia w ocenie Prezesa UTK.

Prezes UTK może również rozpatrywać wpływ nowych proponowanych przewozów pasażerskich zgodnie z art. 10 ust. 5 lit. a rozporządzenia 2018/1795 na korzyści netto dla klientów wynikające z nowych kolejowych przewozów pasażerskich w krótkim i średnim okresie. Jest to jednakże traktowane jako kryterium pomocnicze,

które nie może przesądzić o wyniku całego badania równowagi ekonomicznej. Prezes UTK stoi na stanowisku, że to pasażerowie są głównym beneficjentem przewozów komercyjnych. Jednakże, w przypadku zagrożenia oraz negatywnego wpływu nowych kolejowych przewozów pasażerskich na już istniejące oraz funkcjonujące umowy służby publicznej, Prezes UTK nie może przedkładać interesu beneficjentów przewozów komercyjnych ponad interes beneficjentów przewozów służby publicznej. Zdaniem Prezesa UTK nowe kolejowe przewozy pasażerskie wpłynęłyby w pewnym pozytywnym stopniu na nowe potoki podróży, jednakże miałyby również negatywny wpływ na już istniejącą siatkę połączeń przewozów służby publicznej, mogąc utrudniać podróżującym do pracy lub szkoły sprawny i wygodny sposób dotarcia do miejsca docelowego. Dlatego też kryterium to nie zostało wyodrębnione w Decyzji Prezesa UTK.

Dodatkowo przepisy rozporządzenia 2018/1795 nie nakładają obowiązku oznaczania wartości granicznych istotnego wpływu na poziom zagrożenia równowagi ekonomicznej zawartych umów. Zgodnie z brzmieniem art. 10 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795: *Analiza odnosi się do umowy o świadczenie usług publicznych jako całości, a nie do poszczególnych usług wykonywanych na jej podstawie, w całym okresie jej obowiązywania. Można stosować wstępnie ustalone wartości progowe lub określone kryteria, ale nie w sposób rygorystyczny lub w oderwaniu od innych kryteriów.* Adekwatnie do tego zapisu, organ regulacyjny nie ma obowiązku ustalać wartości progowych finansowych lub procentowych, którymi będzie się kierował przyznając lub odmawiając przyznania otwartego dostępu w przypadku przeprowadzania badania równowagi ekonomicznej. Zdaniem Prezesa UTK każda sprawa jest odmienna, a więc jej wynik (decyzja) jest zależny również od wielu czynników. Organ ocenia stan faktyczny indywidualnie pod kątem tych samych kryteriów, wynikających z przepisów prawa, a wynik tych ocen może być różny. Dlatego też Prezes UTK opracował dokument pn. *Powiadomienie aplikanta oraz metodyka badania równowagi ekonomicznej w postępowaniach w sprawie przyznania otwartego dostępu*, będący kompendium wiedzy dotyczącym procedury wydawania decyzji dotyczących otwartego dostępu. Informacje znajdujące się w tym dokumencie nadają transparentności całemu procesowi przyznawania otwartego dostępu. Co istotne, poradnik przed publikacją był przedmiotem konsultacji z podmiotami rynku kolejowego. Powyższy dokument dostępny jest na stronie Urzędu pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep/16934,Metodyka-badania-rownowagi-ekonomicznej.html>.

Ad. 2.

W pkt 2 Wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy RegioJet podniosła, że obecna oraz spodziewana sytuacja na infrastrukturze kolejowej nie powinna stanowić dla Prezesa UTK kryterium oceny zagrożenia równowagi ekonomicznej.

Nawiązując do art. 10 ust. 5 pkt c rozporządzenia 2018/1795, Prezes UTK, oprócz innych wcześniej wspomnianych aspektów, bada również wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych. Natomiast planowanie rozkładów jazdy jest ściśle powiązane ze zdolnością przepustową danej linii kolejowej. Zdolność przepustowa jest więc jedną z okoliczności dodatkowych, na jaką zwraca uwagę Prezes UTK. Jednakże nie stanowi to kryterium rozstrzygającego w przeprowadzonym badaniu równowagi ekonomicznej. Jest to dodatkowa okoliczność, którą Prezes UTK analizuje podczas przeprowadzenia takiego badania. W przedmiotowym postępowaniu Prezes UTK ocenił, że w wyniku uruchomienia nowego połączenia przez RegioJet wystąpi istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które PKP Intercity świadczy w ramach umowy ramowej oraz na koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę ramową. To te aspekty stanowiły główną przesłankę dla wydania przez Prezesa UTK Decyzji dla RegioJet. Niemniej jednak przy analizie wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej Prezes UTK bada również inne przesłanki, zgodnie z art. 10 rozporządzenia 2018/1795. Jednym z kryteriów, które analizuje Prezes UTK, jest więc także występujący w art. 10 ust. 5 pkt c rozporządzenia 2018/1795 wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych. Nie można zatem podtrzymać argumentacji Przewoźnika, jakoby Prezes UTK, wydając przedmiotową Decyzję, ograniczył się jedynie do rozpatrzenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, zgodnie z art. 10 ust. 5 pkt c rozporządzenia 2018/1795.

Ad. 3.

Przedstawiona we Wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy argumentacja RegioJet odnośnie uchybienia terminu rozpatrzenia sprawy nie zasługuje na uwzględnienie z uwagi na przytoczone poniżej okoliczności.

Jako dowód na naruszenie terminów do załatwienia sprawy przez Organ, RegioJet wskazała brak rozstrzygnięcia w postaci wydania decyzji administracyjnej do dnia 11 kwietnia 2022 r. W ocenie Strony postępowanie administracyjne nie zostało załatwione według zasad przewidzianych w art. 9 ust. 6 rozporządzenia 2018/1795, zgodnie z którym organ regulacyjny jest zobowiązany do wydania decyzji dotyczącej otwartego dostępu w terminie 6 tygodni od otrzymania stosowanych informacji i w każdym razie bezwzględnie przed upływem ostatecznego terminu przyjmowania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej zgodnie z pkt 3 załącznika VII do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

Przywołując brzmienie przepisu art. 9 ust. 6 rozporządzenia 2018/1795 Strona podniosła, że przepis ten wymaga, aby decyzja o otwartym dostępie została wydana w terminie, który umożliwi podmiotowi zamierzającemu uruchomić nowe połączenia wystąpienie o przyznanie zdolności przepustowej. W ocenie RegioJet Prezes UTK nie zapewnił rozpoznania wniesionego przez Stronę powiadomienia o planowanych nowych kolejowych przewozach pasażerskich w niedyskryminacyjnym terminie. Jednocześnie RegioJet poprzez odwołanie do pkt 3 Załącznika VII dyrektywy 2012/34/UE i Załącznika nr 8.1. do Regulaminu sieci 2022/2023 PKP PLK wywodzi, że Prezes UTK był bezwzględnie zobowiązany do rozstrzygnięcia sprawy najpóźniej do dnia 11 kwietnia 2022 r.

Sformułowane przez Stronę zarzuty i ich uzasadnienie nie są zasadne. RegioJet całkowicie pomija obszerny zakres przedmiotowy wnioskowanej usługi na trasie Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n. W szczególności projektowany przez RegioJet rozkład jazdy obejmował cztery kursy codzienne w obie strony, przez cały roczny rozkład jazdy. Każde z tych połączeń, tj. 8 pociągów, musiało zostać przez Organ zestawione z połączeniami służby publicznej w związku ze złożonymi wnioskami o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Zgodnie z przepisami art. 10 ust. 1-3 rozporządzenia 2018/1795 podczas procedury badania równowagi ekonomicznej organ regulacyjny musi odnosić się do umowy o świadczenie usług publicznych jako całości, w całym okresie jej obowiązywania. Dopiero takie całościowe podejście pozwala na stwierdzenie, że nowe kolejowe przewozy pasażerskie miałyby istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które przedsiębiorstwo kolejowe świadczy w ramach umowy o świadczenie usług publicznych i/lub na koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę o świadczenie usług publicznych. W konsekwencji spełnienie przynajmniej jednego z powyższych kryteriów skutkuje uznaniem, że równowaga ekonomiczna jest zagrożona.

Tego typu kompleksowa analiza z uwzględnieniem zakresu badania równowagi ekonomicznej i kryteriów oceny wskazanych w przepisach rozporządzenia 2018/1795 została przeprowadzona w postępowaniu z wniosku RegioJet w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n. na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 i 2026/2027. Wyniki przeprowadzonego przez Organ badania zostały szczegółowo opisane w uzasadnieniu Decyzji.

Należy także zwrócić uwagę, że organ regulacyjny nie poprzestaje na ocenie wpływu finansowego netto nowych kolejowych przewozów pasażerskich na umowę o świadczenie usług publicznych. Ocenie organu regulacyjnego, stosownie do art. 10 ust. 5 rozporządzenia 2018/1795, podlegają także takie zmienne jak: korzyści netto dla klientów wynikające z nowych kolejowych przewozów pasażerskich w krótkim i średnim okresie, wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na wyniki i jakość przewozów kolejowych oraz wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych. Prezes UTK uczynił zadość powyższemu obowiązkowi, czemu dał wyraz w uzasadnieniu Decyzji.

Również argumentacja Strony dotycząca terminów, w których Organ obowiązany był wydać rozstrzygnięcie, jest chybiona. Odwołując się do *ratio legis* przepisu art. 9 ust. 6 rozporządzenia 2018/1795 należy zaznaczyć, że ostateczny termin na przyjęcie przez organ regulacyjny decyzji został przez ustawodawcę unijnego wyraźnie powiązany z datą składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej. Pozwała to na twierdzenie, że wskazany termin znajduje zastosowanie jedynie w odniesieniu do dwóch kategorii decyzji dotyczących otwartego dostępu, tj. decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym) lub decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu (art. 29c ust. 6 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym). Jedynie wówczas gdy na rzecz aplikanta zostanie wydana jedna ze wskazanych pozytywnych decyzji dotyczących otwartego dostępu, legitymuje to ten podmiot do wystąpienia do zarządcy infrastruktury z wnioskiem o przyznanie zdolności przepustowej. Co więcej, Strona w uzasadnieniu Wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy całkowicie przemilczała możliwość zamawiania tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy w ramach indywidualnego rozkładu jazdy, zwanego dalej „IRJ”. Taka możliwość została przewidziana przez zarządcę infrastruktury w pkt 4.5.3. Regulaminu sieci 2022/2023 PKP PLK. Zgodnie z jego postanowieniami wnioski o przydzielenie trasy pociągów w ramach IRJ można było składać od 5 lipca 2022 r. Terminem granicznym w przypadku tras pociągów krajowych jest 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągów pasażerskich, których rozkład jazdy ma zostać podany do publicznej wiadomości. Tymczasem RegioJet we Wniosku o otwarty dostęp z 10 czerwca 2021 r. jako datę rozpoczęcia realizacji usługi wskazało 11 grudnia 2022 r. Oznacza to, że wraz z wydaniem na rzecz aplikanta rozstrzygnięcia w postaci decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu na trasie międzynarodowej Praha hl.n. – Gdynia Główna – Praha hl.n., RegioJet nadal była w terminie do złożenia wniosku do Zarządcy infrastruktury o przydzielanie zdolności przepustowej.

Dodatkowo należy przypomnieć, że przepisy k.p.a., które zgodnie z art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym stosuje się do postępowania przed Prezesem UTK, nakazują organom administracji publicznej podejmować z urzędu (lub na wniosek stron) wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli (art. 7 k.p.a.). Organy administracji publicznej są również obowiązane w sposób wyczerpujący zebrać i rozpatrzyć cały materiał dowodowy (art. 77 § 1 k.p.a.), a ocena czy dana okoliczność została udowodniona przeprowadzana jest przez organ na podstawie całokształtu materiału dowodowego (art. 80 k.p.a.). Prowadzenie postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji dotyczącej

otwartego dostępu z pominięciem wskazanych zasad mogłoby narazić Organ na zarzut naruszenia przepisów ze sfery gromadzenia i oceny dowodów.

Jednocześnie należy wskazać, że w pismach Prezesa UTK z 23 grudnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.15.JK), z 4 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.16.JK), z 9 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.24.JK), z 7 marca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.28.JK) oraz z 4 kwietnia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.31.JK) Strona była informowana o uprawnieniach przysługujących na mocy art. 37 § 1 k.p.a., tj. o prawie do wniesienia ponaglenia, jeżeli:

- 1) nie załatwiono sprawy w terminie określonym w art. 35 k.p.a. lub przepisach szczególnych ani w terminie wskazanym zgodnie z art. 36 § 1 k.p.a. (bezczynność);
- 2) postępowanie jest prowadzone dłużej niż jest to niezbędne do załatwienia sprawy (przewlekłość).

Ponadto w ww. pismach RegioJet została poinformowana o możliwości wniesienia, na podstawie art. 53 § 2b 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.), skargi na bezczynność lub przewlekłe prowadzenie postępowania w każdym czasie po wniesieniu ponaglenia do Prezesa UTK.

Strona nie skorzystała z uprawnienia do wniesienia ponaglenia.

Ad. 4

RegioJet wskazała na naruszenie art. 10 § 1 k.p.a. poprzez niezawiadomienie Strony o badaniu równowagi ekonomicznej i uniemożliwienie wypowiedzenia się przed wydaniem decyzji co do zebranych materiałów. Argumentację Strony dotyczącą uniemożliwienia wypowiedzenia się przed wydaniem decyzji przez Organ o wyniku badania równowagi ekonomicznej należy uznać za bezzasadną.

W myśl art. 9 ust. 6 rozporządzenia 2018/1795 organ regulacyjny wydaje decyzję w terminie sześciu tygodni od otrzymania wszystkich stosownych informacji. Co istotne, między badaniem równowagi ekonomicznej a wydaniem decyzji organ regulacyjny nie ma obowiązku informowania strony postępowania o wyniku ww. badania. Wynik badania równowagi ekonomicznej jest bowiem bezpośrednim następstwem procedury administracyjnej, uzewnętrznianym w formie decyzji administracyjnej. O wyniku przeprowadzonej procedury i kierunku decyzji strona informowana jest w chwili skutecznego doręczenia decyzji dotyczącej otwartego dostępu.

Prawo strony do zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań w trybie art. 10 § 1 k.p.a. nie dotyczy etapu postępowania administracyjnego już po wydaniu decyzji przez Organ. Strona posiada uprawnienie wypowiedzenia się odnośnie do wyniku badania równowagi ekonomicznej w ramach wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, na podstawie przepisu art. 127 § 3 k.p.a. w związku z art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym.

Jednocześnie należy wskazać, że Prezes UTK w pismach z 6 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.4.JK), z 23 grudnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.15.JK), z 4 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.16.JK), z 9 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.24.JK) oraz z 7 marca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.28.JK) zawiadomił Stronę o prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Ponadto RegioJet w piśmie z 6 stycznia 2022 r. wniosła o udostępnienie całości akt postępowania. Postanowieniem z 20 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.6.2021.23.JK) Prezes UTK przychylił się do wniosku Strony i udostępnił RegioJet materiał dowodowy, z wyłączeniem informacji przedstawionych przez stronę postępowania, tj. PKP Intercity i Ministra Infrastruktury, posiadających status m.in. szczególnie chronionych informacji handlowych.

Z powyższych względów należy uznać, że Organ zapewnił Stronie czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił RegioJet wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, zawiadamiając o przysługującym prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Prezes UTK po ponownym rozpatrzeniu sprawy, wszechstronnej analizie zebranego w sprawie materiału dowodowego oraz wnikliwym rozpatrzeniu zarzutów podniesionych we Wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy uznał za zasadne utrzymanie w mocy zaskarżonej decyzji.

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

#### **POUCZENIE**

Na niniejszą decyzję, która jest ostateczna, przysługuje skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie. Skargę wnosi się w terminie 30 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji 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. 16 § 1 k.p.a. w zw. z art. 3 § 2 pkt 1 oraz art. 13 § 1 i § 2, art. 52 § 1 i § 2, 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.”, zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 2 i § 5 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi z dnia 16 grudnia 2003 r. (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.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*