



DZIENNIK URZĘDOWY

PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 27 września 2023 r.

Poz. 15

DECYZJA NR DPP-WOPN.717.3.2023.EG PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 7 września 2023 r.

w sprawie przyznania otwartego dostępu Kolejom Mazowieckim dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia.

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 2, 5, 7 i 8 oraz art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 1786), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, art. 11 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (Dz. Urz. UE L 294 z 21 listopada 2018 r. str. 5), zwanego dalej rozporządzeniem 2018/1795” oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 775, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku przewoźnika kolejowego „Koleje Mazowieckie – KM” z siedzibą w Warszawie, zwanego dalej „Kolejami Mazowieckimi”, „Przewoźnikiem” lub „Stroną”, z 11 maja 2022 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem”, za pośrednictwem platformy ePUAP: 24 maja 2023 r.), w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia, w okresie od 25 czerwca 2025 r. do 1 września 2029 r. tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029 (przewozy realizowane w soboty, niedziele oraz dni świąteczne w okresie letnich wakacji szkolnych),

PRZYZNAJĘ

Kolejom Mazowieckim otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia,

realizowany liniami kolejowymi nr 1, 2, 9 oraz 202 w okresie od 25 czerwca 2025 r. do 1 września 2029 r. tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029 z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie Koleje Mazowieckie uruchomią:
 - a. 1 parę pociągów na dobę w soboty;
 - b. 1 parę pociągów na dobę w niedziele;
 - c. 1 parę pociągów na dobę w dni świąteczne,(przewozy wykonywane w soboty, niedziele oraz w dni świąteczne w okresie letnich wakacji szkolnych) zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i nr 2 do niniejszej decyzji.
2. Przewoźnik obowiązany jest uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji.
3. Połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji stanowią uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województw mazowieckiego, warmińsko-mazurskiego oraz pomorskiego organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego.
4. W przypadku prac modernizacyjnych lub remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowej, przez którą przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju.

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

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

6. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Legionowo, Nowy Dwór Mazowiecki, Nasielsk, Ciechanów, Mława Miasto, Działdowo, Iława Główna, Prabuty, Malbork, Tczew, Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Oliwa, Sopot oraz Gdynia Główna.

Nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku, zawierającego uzasadnienie, od organizatora publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 1343, z późn.zm.), zwanej dalej „ustawą o publicznym transporcie zbiorowym”, realizującego zadania w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji/przystanku;
 - b) ustalonych w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej w celu zachowania cykliczności rozkładu jazdy pociągów przewoźników kolejowych;
 - c) w przypadku wystąpienia zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.
7. Uruchamianie przez Przewoźnika nowych przewozów kolejowych nie powinno skutkować likwidacją skomunikowań pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.
8. Na trasie Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy przy pomocy pojazdu zestawionego z lokomotywy EU47 oraz 5 wagonów Bombardier, w konfiguracji 4 wagony środkowe i 1 sterowniczy lub 3 wagony środkowe i 2 sterownicze, o następujących parametrach:
- a) wagon sterowniczy BT typ Abpbdzf, zapewniający 85 miejsc, w tym 22 miejsca uchylne oraz co najmniej 2 miejsca oznaczone dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
 - b) wagon środkowy BT typ Bpz, zapewniający 133 miejsca, w tym 3 miejsca uchylne.

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

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

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

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

24 maja 2023 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek Kolei Mazowieckich z 11 maja 2023 r. o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia, w okresie od 25 czerwca 2025 r. do 1 września 2029 r. tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029, zwany dalej również „Wnioskiem”.

Pismem z 31 maja 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2023.1.EG) Prezes UTK zawiadomił Stronę o wszczęciu 24 maja 2023 r., na wniosek Kolei Mazowieckich, postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie krajowej Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia, w okresie od 25 czerwca 2025 r. do 1 września 2029 r. tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029. Strona została także poinformowana o materiale dowodowym i faktach znanych Prezesowi UTK z urzędu. W tym samym piśmie Prezes UTK poinformował Przewoźnika o przysługującym prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Pismem z 2 czerwca 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2023.2.EG) Prezes UTK powiadomił podmioty uprawnione o otrzymaniu powiadomienia Kolei Mazowieckich z 11 maja 2023 r. w sprawie uruchamiania nowych kolejowych przewozów pasażerskich na trasie krajowej Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia oraz poinformował o przysługującym prawie zgłoszenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w terminie i na zasadach określonych w przepisach rozporządzenia 2018/1795.

Również 2 czerwca 2023 r. Prezes UTK opublikował informację o wpływie Wniosku Kolei Mazowieckich na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/20081,Powiadomienie-Kolei-Mazowieckich-KM-sp-z-oo-o-planowanych-nowych-uslugach-pasaze.html>.

Pismem z 22 czerwca 2023 r. (znak: BBPR1k-070-149/2023) „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „PKP Intercity”, poinformowała, że nie będzie składała wniosku o badanie równowagi ekonomicznej w prowadzonym postępowaniu wszczętym na wniosek Kolei Mazowieckich. Wraz z pismem z 22 czerwca 2023 r. (znak: BBPR1k-070-149/2023).

Pismem z 20 lipca 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2023.4.EG) Prezes UTK zawiadomił PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej „PKP PLK”, że w terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 nie został złożony żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 24 lipca 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2023.5.EG) Prezes UTK zawiadomił Koleje Mazowieckie, że w terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 nie został złożony żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Ponadto Prezes UTK zawiadomił Koleje Mazowieckie o pozostałych dokumentach wchodzących w skład materiału dowodowego sprawy. W tym samym piśmie Prezes UTK zawiadomił, że przedmiotowe postępowanie zostanie zakończone w terminie do 23 sierpnia 2023 r. Jednocześnie Prezes UTK poinformował Stronę o zakończeniu etapu zbierania materiału dowodowego w sprawie oraz o przysługującym Kolejom Mazowieckim prawie do wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 5 dni od doręczenia pisma.

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

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

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

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

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

Jak wskazano, 24 maja 2023 r. do Prezesa UTK wpłynął Wniosek Kolei Mazowieckich w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia na okres 5 kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów począwszy od 25 czerwca 2023 r. do 1 września 2029 r.

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

Zgodnie z informacjami, którymi Prezes UTK dysponuje z urzędu, Koleje Mazowieckie są podmiotem sektora transportu kolejowego posiadającym licencję nr WPO/084/2004 wydaną 28 grudnia 2004 r. na czas nieokreślony, 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 Kolei Mazowieckich decyzją Prezesa UTK z 2 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.400.39.2020.MB) został wydany certyfikat bezpieczeństwa część A nr PL1120200034, ważny od 7 października 2020 r. do 7 października 2025 r., potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi. Natomiast decyzją Prezesa UTK z 2 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.401.52.2020.MB) został wydany certyfikat bezpieczeństwa część B nr PL1220200043, ważny od 7 października 2020 r. do 7 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 Kolei Mazowieckich zostały wydane przez Prezesa UTK. Z tego względu Prezes UTK ustalił, że Koleje Mazowieckie są przewoźnikiem kolejowym posiadającym dokumenty z zakresu transportu kolejowego, umożliwiające wykonywanie kolejowych przewozów osób.

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

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

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

Natomiast przez przewoźnika kolejowego, zgodnie z art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, należy rozumieć przedsiębiorcę uprawnionego do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorcę świadczącego wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorcę uprawnionego do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa.

Tym samym należy stwierdzić, że Koleje Mazowieckie, w związku z posiadaniem licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób oraz certyfikatów bezpieczeństwa w części A i B, spełniają wymagania ustawy o transporcie kolejowym pozwalające uznać Stronę za przewoźnika kolejowego. Przewoźnikowi przysługuje zatem uprawnienie do złożenia wniosku dotyczącego przyznania otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Wniosek został podpisany przez osoby upoważnione do reprezentacji Kolei Mazowieckich zgodnie z zasadami reprezentacji Strony wskazanymi w Krajowym Rejestrze Sądowym.

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

Należy wskazać, że Koleje Mazowieckie przekazały Wniosek 24 maja 2023 r., czyli 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów 2024/2025. Powyższe oznacza, że moment wniesienia przez Stronę Wniosku do Prezesa UTK, a także szacowany czas uruchomienia przez Stronę przewozów są zgodne z postanowieniami art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

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

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

Pismem z 2 czerwca 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2022.2.EG) Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione, tj te, którym przysługuje możliwość złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o planowanym uruchomieniu nowej usługi przez Przewoźnika. W przedmiotowym postępowaniu administracyjnym podmiotami uprawnionymi do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o których mowa w art. 11 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE¹, byli: Minister Infrastruktury, Marszałek Województwa Mazowieckiego, Marszałek Województwa Warmińsko-Mazowieckiego, Marszałek Województwa Pomorskiego, Prezydent m.st. Warszawy (w imieniu i na rzecz którego zadania realizuje Zarząd Transportu Miejskiego), PKP Intercity, Szybka Kolej Miejska sp. z o.o., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., POLREGIO S.A. oraz PKP PLK.

Przepisy art. 29c ust. 3 i 4 ustawy o transporcie kolejowym nawiązują do regulacji art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795, który stanowi, że: *Każdy wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej składany jest do organu regulacyjnego przez podmioty, o których mowa w art. 11 ust. 2 akapit pierwszy dyrektywy 2012/34/UE, w terminie wyznaczonym w tym przepisie.* Przepis art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 zawiera odesłanie do przepisu ustanowionego na poziomie dyrektywy. Natomiast zgodnie z art. 11 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE w brzmieniu nadanym dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającą dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz. Urz. UE L 352 z 23 grudnia 2016 r. str. 1): *aby określić, czy zostałaby zagrożona równowaga ekonomiczna w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, właściwy organ regulacyjny lub właściwe organy regulacyjne, o których mowa w art. 55, przeprowadzają obiektywną analizę ekonomiczną i opierają swoją decyzję na z góry ustalonych kryteriach. Dokonują tego na wniosek złożony w terminie miesiąca od otrzymania informacji o zamiarze świadczenia przewozów pasażerskich, o którym mowa w art. 38 ust. 4, przez dowolny z poniższych podmiotów:*

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

Ze względu na to, że obowiązujące przepisy nie wiążą ze sobą początku biegu terminu dla złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z momentem publikacji jawnej wersji powiadomienia aplikanta (tu: Koleje Mazowieckie) o planowanej nowej usłudze, Prezes UTK przyjął, że początek biegu terminu dla każdego z podmiotów liczony jest indywidualnie. Początek biegu terminu dla złożenia przez podmiot uprawniony wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej związany jest z momentem doręczenia pisma organu regulacyjnego informującego o otrzymaniu wniosku o przyznanie otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu należało przyjąć, że termin na dokonanie czynności, o której mowa powyżej, rozpoczynał się, zgodnie z obowiązującymi zasadami obliczania terminów, od momentu doręczenia podmiotom uprawnionym pisma Prezesa UTK z 2 czerwca 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2022.2.EG).

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

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

Zakres badania równowagi ekonomicznej oraz kryteria oceny zostały uregulowane w art. 10 rozporządzenia 2018/1795. Zgodnie z art. 10 ust. 1 zdanie drugie rozporządzenia 2018/1795: *uważa się, że równowaga ekonomiczna jest zagrożona,*

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

jeżeli nowe kolejowe przewozy pasażerskie miałyby istotny negatywny wpływ na co najmniej jeden z następujących elementów:

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

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

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

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

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

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

W ramach niniejszego postępowania zostało złożone pismo PKP Intercity z 22 czerwca 2023 r. (znak: BBPR1k-070-149/2023), w którym ww. podmiot przedstawił swoje stanowisko.

Pismo PKP Intercity z 22 czerwca 2023 r. (znak: BBPR1k-070-149/2023)

W piśmie z 22 czerwca 2023 r. (znak: BBPR1k-070-149/2023) PKP Intercity oświadczyła, że nie będzie składała wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

W związku z powyższym należy uznać, że w ramach niniejszego postępowania, w terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 do Prezesa UTK nie wpłynął żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Wobec tego, w świetle art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK obowiązany był wydać decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na trasie krajowej Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia w okresie od 25 czerwca 2025 r. do 1 września 2029 r. tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029.

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

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

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

Prezes UTK przyznał Kolejom Mazowieckim, zgodnie z Wnioskiem Przewoźnika, prawo do wykonywania przewozów na wnioskowanej trasie Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia w wymiarze jednej pary pociągów na dobę w soboty, niedziele oraz dni świąteczne w okresie letnich wakacji szkolnych, w okresie od 25 czerwca 2025 r. do 1 września 2029 r. tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029, zgodnie z projektami rozkładu jazdy pociągów i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.

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

W zgodzie z tym Prezes UTK zastrzegł również, że Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji, na trasie Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia, na wskazanych przez Przewoźnika odcinkach trasy, zgodnie z pkt 1 sentencji niniejszej decyzji. Uruchamianie przez Stronę połączeń w krótszej relacji, na podstawie niniejszej decyzji, zostało zastrzeżone dla zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury. W ocenie Prezesa UTK, skoro Koleje Mazowieckie złożyły wniosek o przyznanie otwartego dostępu, na podstawie którego uruchamiane będą połączenia w relacji Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia, to niecelowe byłoby działanie Przewoźnika polegające na wykonywaniu połączeń w krótszej relacji niż na wskazanych przez Stronę odcinkach trasy. Prezes UTK zauważa, że takie działanie mogłoby godzić nie tylko w prawidłowość przeprowadzonego postępowania przez organ regulacyjny oraz ocenę ewentualnie zgłoszonych wniosków przez podmioty uprawnione, ale również w interes potencjalnych podróżnych.

Prezes UTK, zgodnie z Wnioskiem Kolei Mazowieckich ustalił, że dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Legionowo, Nowy Dwór Mazowiecki, Nasielsk, Ciechanów, Mława Miasto, Działdowo, Iława Główna, Prabuty, Malbork, Tczew, Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Oliwa, Sopot oraz Gdynia Główna.

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

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

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

Zgodnie ze złożonym przez Koleje Mazowieckie Wnioskiem, przewozy realizowane na trasie Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia, przebiegające liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, będą realizowane przy pomocy pojazdu zestawionego z lokomotywy EU47 oraz 5 wagonów Bombardier, w konfiguracji 4 wagony środkowe i 1 sterowniczy lub 3 wagony środkowe i 2 sterownicze. Wagon sterowniczy BT typ Abpbdfz,

zapewnić będzie 85 miejsc, w tym 22 miejsca uchylnie oraz co najmniej 2 miejsca oznaczone dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. W wagonie środkowym BT typ Bpz, Strona zapewni 133 miejsca, w tym 3 miejsca uchylnie.

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

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

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

Mając na względzie rolę Prezesa UTK jako organu regulacyjnego w zakresie sektora kolejowego ustalono, że Przewoźnik obowiązany jest poinformować organ regulacyjny o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia:

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

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

Powyższa klauzula ma na celu uzyskiwanie na bieżąco wiedzy na temat faktycznie realizowanych przez Koleje Mazowieckie przewozów i ich zgodności z treścią postanowień zawartych w niniejszej decyzji.

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

Zgodnie z art. 29c ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat. Ze względu na złożony przez Koleje Mazowieckie Wniosek, Prezes UTK przyznał Przewoźnikowi prawo otwartego dostępu na trasie Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia od 25 czerwca 2025 r. do 1 września 2029 r.

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

Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej wygasa w przypadku likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana (art. 29c ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym).

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

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

POUCZENIE

Stronie niezadowolonej z niniejszej decyzji przysługuje prawo zwrócenia się do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji (art. 127 § 3 k.p.a. w związku z art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym).

Jeżeli strona nie chce skorzystać z prawa do zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, może wnieść do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie skargę na decyzję w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji stronie. Skargę wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK.

Wpis od skargi wynosi 200 zł i uiszczony jest gotówką do kasy sądu administracyjnego lub na rachunek bankowy tego sądu, zgodnie z art. 15 w związku z art. 127 § 3 w zw. z art. 129 § 2 k.p.a. w związku z art. 3 § 2 pkt 1 oraz art. 13 § 2, art. 52 § 1 i § 3, art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 259), zwanej dalej „p.p.s.a.”, w związku z § 2 ust. 1 pkt 2 i 5 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 535).

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

Strona zadowolona z decyzji może złożyć oświadczenie o zrzeczeniu się uprawnień do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy skutkujące prawomocnością decyzji. Złożenie oświadczenia następuje na zasadach ogólnych przewidzianych dla wniesienia podania określonych w art. 63 § 1 k.p.a.

Oplata:

Od niniejszej decyzji należna opłata skarbowa wynosi 10 zł (słownie: dziesięć złotych 00/100), zgodnie z cz. I pkt 53 Załącznika do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 2142, z późn. zm.). Strona, wraz z Wnioskiem, przedstawiła potwierdzenie uiszczenia 23 maja 2023 r. ww. opłaty skarbowej na rachunek Centrum Obsługi Podatnika Urzędu m.st. Warszawy.

W związku z powyższym uznać należy, że opłata za wydanie niniejszej decyzji została uiszczona przez Stronę w całości.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

Załączniki:

1. Projekt rocznego rozkładu jazdy w okresie od 25 czerwca 2025 r. do 1 września 2029 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029 na trasie krajowej Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna;
2. Projekt rocznego rozkładu jazdy w okresie od 25 czerwca 2025 r. do 1 września 2029 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029 na trasie krajowej Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia.

Załącznik nr 1 do decyzji znak: DPP-WOPN.717.3.2022.EG

relacja Warszawa Zachodnia - Gdynia Główna			
odległość km	stacja	godz. przyjazdu	godz. odjazdu
	Warszawa Zachodnia		09:50
3,082	Warszawa Centralna	09:54	10:05
4,254	Warszawa Wschodnia	10:11	10:14
20,057	Legionowo	10:29	10:30
14,76	Nowy Dwór Mazowiecki	10:41	10:42
20,203	Nasielsk	10:45	10:46
37,907	Ciechanów	11:05	11:06
29,698	Mława Miasto	11:19	11:20
20,468	Działdowo	11:29	11:30
60,75	Łąwa Główna	12:00	12:01
33,321	Prabuty	12:17	12:18
35,591	Malbork	12:36	12:37
18,361	Tczew	12:48	12:49
31,874	Gdańsk Główny	13:07	13:10
4,18	Gdańsk Wrzeszcz	13:14	13:16
3,828	Gdańsk Oliwa	13:20	13:21
3,653	Sopot	13:25	13:26
9,331	Gdynia Główna	13:35	
351,318 km – sumaryczna długość trasy			

Załącznik nr 2 do decyzji znak: DPP-WOPN.717.3.2022.EG

relacja Gdynia Główna - Warszawa Zachodnia			
odległość km	stacja	godz. przyjazdu	godz. odjazdu
	Gdynia Główna		16:29
9,331	Sopot	16:37	16:38
3,653	Gdańsk Oliwa	16:42	16:43
3,828	Gdańsk Wrzeszcz	16:47	16:48
4,18	Gdańsk Główny	16:52	16:54
31,874	Tczew	17:09	17:10
18,361	Malbork	17:21	17:22
35,591	Prabuty	17:39	17:40
33,321	Iława Główna	17:57	17:58
60,75	Działdowo	18:29	18:30
20,468	Mława Miasto	18:40	18:41
29,698	Ciechanów	18:55	18:56
37,907	Nasielsk	19:13	19:14
20,203	Nowy Dwór Mazowiecki	19:26	19:27
14,76	Legionowo	19:36	19:37
20,057	Warszawa Wschodnia	19:54	19:59
4,254	Warszawa Centralna	20:05	20:07
3,082	Warszawa Zachodnia	20:11	
351,318 km - sumaryczna długość trasy			