



# DZIENNIK URZĘDOWY

## PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 5 lipca 2024 r.

Poz. 10

### DECYZJA NR DPP-WOPN.717.10.2023.JK PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 24 czerwca 2024 r.

#### **w sprawie przyznania POLREGIO otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych, na trasie krajowej Katowice – Zator – Katowice**

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 2024 r. poz. 697), 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 2024 r. poz. 572), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku przewoźnika kolejowego POLREGIO S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanego dalej „POLREGIO”, „Przewoźnikiem” lub „Spółką”, z 25 października 2023 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem”, za pośrednictwem platformy ePUAP: 26 października 2023 r.), zaktualizowanym w związku z pismem z 28 listopada 2023 r. (znak: PRH.754.2.2023, data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 29 listopada 2023 r.), pismem z 21 grudnia 2023 r. (znak: PRH.754.2.1.2023, data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 21 grudnia 2023 r.) oraz w związku z ePismem z 28 grudnia 2023 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 28 grudnia 2023 r.), pismem z 25 kwietnia 2024 r. (znak: PRH.754.2.2.2023, data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 25 kwietnia 2024 r.) w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Katowice – Zator – Katowice, w okresie od 1 maja 2024 r. do 30 września 2028 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028,

#### **PRYZNAJĘ**

#### **POLREGIO otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych, na trasie krajowej Katowice – Zator – Katowice,**

realizowany liniami kolejowymi nr 93, 94 oraz 138, w okresie od dnia doręczenia decyzji do 30 września 2028 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028, z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

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

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

6. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Katowice, Katowice Zawodzie, Katowice Szopienice Południowe, Mysłowice, Mysłowice Brzęczkowice, Mysłowice Brzezinka, Mysłowice Kosztowy, Imielin, Chełm Śląski, Nowy Bieruń, Oświęcim, Dwory, Włosienica, Przeciszów, Zator Park Rozrywki, Zator.

Nie stanowi naruszenia postanowień 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 2023 r. poz. 2778), zwanej dalej „ustawą o p.t.z.”, realizującego zadania w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji/przystanku;
  - b) ustalonych w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej w celu zachowania cykliczności rozkładu jazdy pociągów przewoźników kolejowych;
  - c) w przypadku wystąpienia zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.
7. Uruchamianie przez Przewoźnika nowych przewozów kolejowych nie powinno skutkować likwidacją skomunikowań pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.
8. Na trasie Katowice – Zator – Katowice, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy przy pomocy pojazdów: EN57, EN57 SPOT, EN57 FPS.
- Dopuszcza się możliwość wykorzystywania również innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli POLREGIO zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów. Przewoźnik jest zobowiązany do wykorzystywania wyłącznie taboru spełniającego warunki techniczne, środowiskowe i eksploatacyjne określone przez zarządcę infrastruktury dla poszczególnych linii kolejowych.
9. Dopuszcza się korzystanie z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w 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 decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
11. Przewoźnik zobowiązany jest poinformować Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK” lub „Organem”, o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Katowice – Zator – Katowice:
- a) w niepełnej relacji;
  - b) w częstotliwości i terminie innymi niż wprost wynikającym z 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, zobowiązany jest przedstawić Prezesowi UTK stanowisko w sprawie, wraz z uzasadnieniem.

## UZASADNIENIE

### Stan faktyczny:

Należy wskazać, że 26 października 2023 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek POLREGIO z 25 października 2023 r. o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej Katowice – Zator – Katowice, w okresie od 1 maja 2024 r. do 30 września 2028 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028, zwany dalej również „Wnioskiem”.

Pismem z 7 listopada 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.10.2023.2.JK) Prezes UTK wezwał POLREGIO do uzupełnienia braków formalnych i merytorycznych Wniosku.

Spółka uzupełniła Wniosek pismem z 28 listopada 2023 r. (znak: PRH.754.2.2023, data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 29 listopada 2023 r.).

Pismem z 13 grudnia 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.10.2023.4.JK) Prezes UTK wezwał ponownie POLREGIO do uzupełnienia braków merytorycznych Wniosku.

Przewoźnik pismem z 21 grudnia 2023 r. (znak: PRH.754.2.1.2023, data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 21 grudnia 2023 r.) oraz ePismem z 28 grudnia 2023 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 28 grudnia 2023 r.) uzupełniła Wniosek.

Pismem z 28 grudnia 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.10.2023.7.JK) Prezes UTK zawiadomił POLREGIO o wszczęciu 26 października 2023 r., na wniosek tego podmiotu, postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji w sprawie dotyczącej otwartego dostępu na trasie krajowej Katowice – Zator – Katowice, w okresie od 1 maja 2024 r. do 30 września 2028 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028. Ponadto Prezes UTK powiadomił Przewoźnika o włączeniu w poczet materiału dowodowego sprawy nowych dokumentów, a także o faktach znanych organowi z urzędu. W tym samym piśmie Prezes UTK poinformował Spółkę o przysługującym prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Pismem z 3 stycznia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.10.2023.8.JK) Prezes UTK powiadomił podmioty uprawnione o otrzymaniu powiadomienia POLREGIO z 25 października 2023 r. w sprawie uruchamiania nowych kolejowych przewozów pasażerskich na trasie krajowej Katowice – Zator – Katowice oraz poinformował o przysługującym prawie zgłoszenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w terminie i na zasadach określonych w przepisach rozporządzenia 2018/1795.

Również 3 stycznia 2024 r. Prezes UTK opublikował informację o wpływie Wniosku POLREGIO na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/20952,Powiadomienie-POLREGIO-SA-o-planowanych-nowych-krajowych-uslugach-pasazerskich-n.html>.

Pismem z 12 stycznia 2024 r. (znak: BBPR1k-070-003/2024), data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 12 stycznia 2024 r., przewoźnik kolejowy „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwany dalej „PKP Intercity”, poinformował, że nie będzie składał wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Załącznik do stanowiska PKP Intercity stanowił dokument potwierdzający udzielenie pełnomocnictwa osobie, która podpisała pismo w imieniu ww. przewoźnika.

12 lutego 2024 r. do Urzędu wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek przewoźnika kolejowego Koleje Śląskie sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach, zwany dalej „Kolejami Śląskimi”, z 9 lutego 2024 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w wersji jawnej oraz niejawnej.

Prezes UTK pismem z 7 marca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.10.2023.10.JK) wezwał Koleje Śląskie do uzupełnienia braków formalnych wniosku z 9 lutego 2024 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 7 marca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.10.2023.10.JK), 15 marca 2024 r. do Urzędu wpłynęło, za pośrednictwem platformy ePUAP, pismo Kolei Śląskich z 15 marca 2024 r. (znak: KW02838/24 TPP.543.4.2024) przekazujące zaktualizowany wniosek Kolei Śląskich z 9 lutego 2024 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 19 marca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.10.2023.12.JK) Prezes UTK zawiadomił POLREGIO o nowych dokumentach wchodzących w skład materiału dowodowego sprawy, a także o terminie zakończenia sprawy do 26 kwietnia 2024 r. W tym samym piśmie Prezes UTK poinformował Spółkę o przysługującym prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Pismem z 19 marca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.10.2023.13.JK) Prezes UTK wezwał PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej „PKP PLK” lub „Zarządcą infrastruktury”, do przedstawienia dodatkowych informacji w związku ze złożeniem przez Koleje Śląskie wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 19 marca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.10.2023.13.JK), 4 kwietnia 2024 r. do Urzędu wpłynęła, za pośrednictwem poczty elektronicznej, wiadomość elektroniczna od PKP PLK zawierająca pismo Zarządcy infrastruktury z 4 kwietnia 2024 r. (znak: IDRR.611.18.2024), wraz z załącznikami.

Pismem z 18 kwietnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.10.2023.15.JK) Prezes UTK poinformował POLREGIO o zgromadzonym materiale dowodowym oraz o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Ponadto Prezes UTK

wezwał Przewoźnika do przedstawienia analizy założeń wskazanych we Wniosku w związku z nowymi informacjami dostarczonymi do postępowania administracyjnego przez podmioty uprawnione, w rozumieniu art. 4 ust. 4 rozporządzenia 2018/1795, w tym PKP PLK.

Pismem z 19 kwietnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.10.2023.16.JK) Prezes UTK postanowił ograniczyć POLREGIO prawo wglądu do materiału dowodowego postępowania ze względu na występowanie w dokumentacji sprawy szczególnie chronionych informacji handlowych, o których mowa w art. 8 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795.

Pismem z 24 kwietnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.10.2023.17.JK) Prezes UTK poinformował Spółkę o faktach znanych Organowi z urzędu, zawiadomił o zakończeniu etapu zbierania materiału dowodowego w sprawie oraz o przysługującym prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Ponadto Prezes UTK wyznaczył 27 maja 2024 r., jako nowy termin zakończenia sprawy.

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 18 kwietnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.10.2023.15.JK), 25 kwietnia 2024 r. do Urzędu wpłynęło, za pośrednictwem platformy ePUAP, pismo POLREGIO z 25 kwietnia 2024 r. (znak: PRH.754.2.2.2023), przedstawiające stanowisko w sprawie.

Pismem z 27 maja 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.10.2023.19.JK) Prezes UTK poinformował Przewoźnika o wyznaczeniu nowego terminu na rozpatrzenie sprawy do 27 czerwca 2024 r.

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

Stosownie do art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 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.

W dniu 26 października 2024 r. do Prezesa UTK wpłynął Wniosek w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Katowice – Zator – Katowice na okres 5 kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów, począwszy od 1 maja 2024 r. do 30 września 2028 r.

Wniosek został następnie zaktualizowany pismem z 28 listopada 2023 r. (znak: PRH.754.2.2023), pismem z 21 grudnia 2023 r. (znak: PRH.754.2.1.2023) oraz ePismem z 28 grudnia 2023 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, POLREGIO jest podmiotem sektora transportu kolejowego posiadającym licencję nr L/085/2020, 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 POLREGIO został wydany jednolity certyfikat bezpieczeństwa nr PL1020210197, ważny od 1 grudnia 2021 r. do 1 grudnia 2026 r., potwierdzający akceptację przyjętego przez przedsiębiorstwo kolejowe systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo w celu spełniania konkretnych wymagań w zakresie bezpiecznego wykonywania przewozów na danej sieci, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi. Wszystkie wskazane powyżej dokumenty POLREGIO zostały wydane przez Prezesa UTK. Z tego względu Prezes UTK ustalił, że Spółka jest przewoźnikiem kolejowym posiadającym podstawowe dokumenty z zakresu transportu kolejowego, umożliwiające wykonywanie kolejowych przewozów osób.

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

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

W świetle wyżej cytowanych przepisów ustawy o transporcie kolejowym podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie jest więc aplikant. Zgodnie z treścią art. 4 pkt 9b ustawy o transporcie kolejowym aplikantem jest przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące

przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego.

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

Tym samym należy stwierdzić, że POLREGIO, w związku z posiadaniem licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób oraz jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, spełnia wymagania ustawy o transporcie kolejowym pozwalające uznać Spółkę za przewoźnika kolejowego. Przewoźnikowi przysługuje zatem uprawnienie do złożenia wniosku dotyczącego przyznania otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Wniosek został podpisany przez pełnomocnika umocowanego na podstawie pełnomocnictwa podpisanego przez osoby upoważnione do reprezentacji POLREGIO, zgodnie z zasadami reprezentacji Spółki 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 POLREGIO przekazało Wniosek 26 października 2023 r., czyli **nie zachowując terminu 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy** pociągów 2023/2024. Powyższe oznacza, że moment złożenia przez Spółkę Wniosku do Prezesa UTK, a także szacowany czas uruchomienia przez POLREGIO przewozów nie są zgodne z postanowieniami art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym. Niezachowanie przez Przewoźnika ww. terminu, w związku z wydaniem na rzecz POLREGIO decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, może mieć wpływ na faktyczny termin uruchomienia nowych kolejowych przewozów pasażerskich.

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

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

Prezes UTK 3 stycznia 2024 r. opublikował informację o wpływie Wniosku POLREGIO na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/20952,Powiadomienie-POLREGIO-SA-o-planowanych-nowych-krajowych-uslugach-pasazerskich-n.html>.

Pismem z 3 stycznia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.10.2023.8.JK) Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione, tj. te, którym przysługuje możliwość złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o planowanym uruchomieniu nowej usługi przez Przewoźnika. 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/UE<sup>1</sup>, byli: Minister Infrastruktury, Marszałek Województwa Małopolskiego, Marszałek Województwa Śląskiego, PKP Intercity, „Koleje Małopolskie” sp. z o.o., Koleje Śląskie 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 Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego

<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”

(Dz. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012 r. str. 32, z późn. zm.), w brzmieniu nadanym dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającą dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz. Urz. UE L 352 z 23 grudnia 2016 r. str. 1): *aby określić, czy zostałaby zagrożona równowaga ekonomiczna w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, właściwy organ regulacyjny lub właściwe organy regulacyjne, o których mowa w art. 55, przeprowadzają obiektywną analizę ekonomiczną i opierają swoją decyzję na z góry ustalonych kryteriach. Dokonują tego na wniosek złożony w terminie miesiąca od otrzymania informacji o zamiarze świadczenia przewozów pasażerskich, o którym mowa w art. 38 ust. 4, przez dowolny z poniższych podmiotów:*

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

Ze względu na to, że obowiązujące przepisy nie wiążą ze sobą początku biegu terminu dla złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z momentem publikacji jawnej wersji powiadomienia aplikanta (tu: POLREGIO) o planowanej nowej usłudze, Prezes UTK przyjął, że początek biegu terminu dla każdego z podmiotów liczony jest indywidualnie. Początek biegu terminu dla złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej przez podmiot uprawniony związany jest z momentem doręczenia pisma organu regulacyjnego informującego o otrzymaniu wniosku o przyznanie otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu należało przyjąć, że termin na dokonanie czynności, o której mowa powyżej, rozpoczynał się, zgodnie z obowiązującymi zasadami obliczania terminów, od momentu doręczenia pisma Prezesa UTK z 3 stycznia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.10.2023.8.JK).

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

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

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

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

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

- a) zmienność 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 osiagającego 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 postępowania zostało złożone pismo PKP Intercity z 12 stycznia 2024 r. (znak: BBPR1k-070-003/2024), w którym ww. przewoźnik przedstawił swoje stanowisko, niestanowiące wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Koleje Śląskie były jedynym podmiotem uprawnionym, który, w odpowiedzi na Wniosek POLREGIO, wystąpił z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

#### **Pismo PKP Intercity z 12 stycznia 2024 r. (znak: BBPR1k-070-003/2024)**

W piśmie z 12 stycznia 2024 r. (znak: BBPR1k-070-003/2024), stanowiącym odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 3 stycznia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.10.2023.8.JK), PKP Intercity oświadczyła, że nie będzie składała wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Jako przyczynę przewoźnik ten wskazał znikomy wpływ nowych połączeń na umowę o świadczenie usług publicznych, zawartą pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity.

#### **Wniosek Kolei Śląskich z 9 lutego 2024 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej**

12 lutego 2024 r. do Urzędu wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek Kolei Śląskich z 9 lutego 2024 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w wersji jawnej oraz niejawnej. W związku z wezwaniem Prezesa UTK z 7 marca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.10.2023.10.JK) do uzupełnienia braków formalnych ww. wniosku, Koleje Śląskie 15 marca 2024 r. przekazały zaktualizowany wniosek z 9 lutego 2024 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Prezes UTK przeanalizował status Kolei Śląskich uprawniający ten podmiot do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Zgodnie z informacjami, którymi Prezes UTK dysponuje z urzędu, Koleje Śląskie są przewoźnikiem kolejowym, posiadającym jednolitą licencję nr L/041/2017 na wykonywanie przewozów kolejowych osób, wydaną 15 maja 2017 r. przez Prezesa UTK, potwierdzającą zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, stanowiącą załącznik do decyzji Prezesa UTK z 15 maja 2017 r. (znak: DRRK-WKL.700.6.2017.AO). Ponadto Przewoźnik posiada jednolity certyfikat bezpieczeństwa nr PL1020210029, wydany 25 marca 2021 r. przez Prezesa UTK (ważny od 1 kwietnia 2021 r. do 1 kwietnia 2026 r.), potwierdzający przyjęcie systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) przedsiębiorstwa kolejowego, w tym przepisów przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia szczególnych wymogów niezbędnych dla zapewnienia bezpiecznej eksploatacji sieci, zgodnie z obowiązującymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, stanowiący załącznik do decyzji Prezesa UTK z 25 marca 2021 r. (znak: DMB-WMIC.402.2.2020.SW). Wszystkie wskazane powyżej dokumenty Kolei Śląskich zostały wydane przez Prezesa UTK. Z tego względu Organ ustalił, że Koleje Śląskie są przewoźnikiem kolejowym posiadającym podstawowe dokumenty z zakresu transportu kolejowego, umożliwiające wykonywanie kolejowych przewozów osób.

W dalszej kolejności Prezes UTK zwrócił uwagę na spełnianie przez Koleje Śląskie wymagań w zakresie bycia stroną umowy o świadczenie usług publicznych, których równowaga ekonomiczna mogłaby zostać zagrożona w następstwie uruchomienia usługi na trasie krajowej Katowice – Zator – Katowice przez POLREGIO. W tym celu Prezes UTK ustalił, że Koleje Śląskie są stroną m.in.:

- umowy nr I/1873/TK/2734/20 o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na terenie województwa małopolskiego w okresie od dnia 13 grudnia 2020 r. do 14 grudnia 2030 r. zawartej 10 grudnia 2020 r. pomiędzy Województwem Małopolskim a Kolejami Śląskimi, zwaną dalej „umową PSC z UMWM”, aneksowanej w dniu 8 grudnia 2023 r. (aneks nr 3) oraz
- umowy nr 2892/KT/2015 o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie województwa śląskiego w okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2030 r., zawartej 15 grudnia 2015 r. pomiędzy Województwem Śląskim a Kolejami Śląskimi, zwaną dalej „umową PSC z UMWS”, aneksowanej w dniu 22 grudnia 2023 r. (aneks nr 25).

Zawarte w załącznikach do ww. umów rozkłady jazdy pociągów, a także wskazanie linii komunikacyjnych objętych ww. umową, określające stacje początkowe oraz końcowe wykonywania przewozów przez Koleje Śląskie, pozwalają 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. Koleje Śląskie są przewoźnikiem kolejowym, będącym jednocześnie operatorem umów o świadczenie usług publicznych, które przewidują wykonywanie połączeń pasażerskich w tym samym terminie, co Przewoźnik, oraz na odcinkach pokrywających się z planowanym uruchamianiem usługi przez POLREGIO. Z tego względu należało uznać, że zgłoszony przez Koleje Śląskie wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej powinien podlegać dalszej analizie formalnej oraz merytorycznej.

W zgłoszonym wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 9 lutego 2024 r. Koleje Śląskie wskazały: *Koleje Śląskie sp. z o.o. realizuje przewozy pasażerskie na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, zawartej z organizatorami transportu, tj. Województwem Śląskim i Województwem Małopolskim, na linii kolejowej nr 138, co jest zbieżne z trasą planowanego nowego połączenia kolejowego na odcinku Katowice – Oświęcim. W opinii spółki uruchomienie dodatkowego połączenia kolejowego na linii kolejowej nr 138 może mieć wpływ na wysokość przychodów osiąganych z działalności przewoźnika Koleje Śląskie, w ramach obowiązujących umów: Umowy nr 2892/KT/2015 o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie województwa śląskiego w okresie od 1 stycznia 2016r. do 31 grudnia 2030.r, zawartej z Województwem Śląskim oraz Umowy nr I/1873/TK/2734/20 o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na terenie województwa małopolskiego w okresie od dnia 13 grudnia 2020 r. do 14 grudnia 2030.r, zawartej z Województwem Małopolskim.*

Koleje Śląskie oświadczyły, że: *Równie ważnym aspektem z punktu widzenia uruchamianych przez Koleje Śląskie pociągów dotowanych, jest przepustowość infrastruktury. W związku z planowaną modernizacją katowickiego węzła kolejowego, przewidywane jest znaczne ograniczenie przepustowości linii kolejowej nr 138 na odcinku Katowice – Mysłowice oraz samej stacji Katowice. W bieżącym rocznym rozkładzie jazdy zaplanowane zostało skrócenie pociągów kursujących z Oświęcimia do stacji Mysłowice (dalej jako ZKA) oprócz jednej pary pociągów, koniecznej do utrzymania ze względów technicznych (utrzymanie i przeglądy jednostek). W tej sytuacji zaplanowane połączenie uruchamiane przez Polregio S.A. byłoby jednym z dwóch bezpośrednich połączeń między Katowicami a Oświęcimiem. Na tej podstawie uważamy, że istnieje realne ryzyko utraty przychodów osiąganych przez Koleje Śląskie. Dodatkowo uruchamianie wnioskowanej pary połączeń może ograniczyć przepustowość dla kolejnych pociągów. Należy przy tym zwrócić uwagę na fakt, iż pociągi Kolei Śląskich są organizowane przez Województwo Śląskie w oparciu o Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego (Dz. Urz. Woj. Śląsk. 2015.4654), tj. Plan Transportowy Województwa Śląskiego.*

Koleje Śląskie, będące podmiotem wnioskującym o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, jako element uzasadnienia przedstawiły prognozy dotyczące ruchu, popytu i przychodów: *W prognozie dla uruchomienia nowej usługi przewozu przez aplikanta przewidujemy spadek liczby podróżnych na odcinku Katowice - Oświęcim i utratę przychodów z biletów wyszczególnione w załączniku nr 2 do wniosku o badanie równowagi ekonomicznej. Szacowane zmniejszenie przychodów szacujemy na ~~2~~ zł dla Roczego Rozkładu Jazdy Pociągów 2023/24 (RRJP 2023/24), ~~2~~ zł dla RRJP 2024/25, ~~2~~ zł dla RRJP 2025/26, ~~2~~ zł dla RRJP 2026/27 i ~~2~~ zł dla RRJP 2027/28. Utracą liczbę pasażerów (a wraz z nimi przychodów z biletów) oszacowano na podstawie założenia równorzędnej konkurencji pociągów Polregio z pociągami Kolei Śląskich na odcinku Katowice - Oświęcim w relacjach obsługiwanych wspólnie przez obydwie spółki. Szacowany odpływ pasażerów na ww. odcinku wynosi ~~2~~%. Obliczoną na tej podstawie wartość utraconych przychodów z biletów powiększono w stosownych latach o współczynnik inflacji CPI r/r wg bieżącej projekcji inflacji opublikowanej 10 listopada 2023 r. przez Narodowy Bank Polski, zakładając jego wartość na 3,7% w dalszych latach, nieobjętych niniejszą projekcją.*

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



W dalszej części złożonego wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej Koleje Śląskie odniosły się do metodyki opracowanych prognoz: *Prognozowana liczba mieszkańców regionu sukcesywnie maleje, jednakże w ruchu kolejowym ten spadek powinien być kompensowany długoterminowym, obserwowanym w ostatniej dekadzie wzrostem atrakcyjności transportu kolejowego względem innych środków transportu. Wzrostu mobilności mieszkańców regionu nie założono. Oszacowane roczne przychody z biletów z wybranych pociągów z 2023 roku przeliczono na średnią wartość przychodów na dobę. Następnie uzyskane przychody pomnożono przez planowaną ilość dni kursowania pociągów Polregio. Dla wartości finansowych przyjęto ich zmienność w oparciu o projekcję inflacji Narodowego Banku Polskiego, opublikowanej 10 listopada 2023 r., w której inflacja CPI r/r na lata 2024-2025 wynosi odpowiednio: 4,6%; 3,7%. W dalszych latach założono inflację CPI r/r w wysokości 3,7% na podstawie inflacji CPI r/r w ostatnim prognozowanym przez NBP roku, tj. roku 2025.*

Koleje Śląskie we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej przekazały również informacje dotyczące przychodów i marży zysku osiąganych przez przedsiębiorstwo kolejowe na trasie objętej umową o świadczenie usług publicznych lub trasie alternatywnej: *Bazując na danych za okres styczeń – listopad 2023 r. Spółka na linii S31 (odcinek Katowice – Oświęcim) osiągnęła przychody na poziomie  $\times$ -- $\times$  zł. Natomiast marża kształtuje się na poziomie  $\times$ -- $\times$ %. Gdzie marża rozumiana jest jako stosunek zysku netto do sumy przychodów ze sprzedaży oraz pozostałych przychodów operacyjnych/ finansowych.*

Przedstawione przez Koleje Śląskie rozkłady jazdy pociągów pozwalają oszacować, że uruchamianie połączeń w ramach usługi POLREGIO może oddziaływać, w okresie planowanego wykonywania nowych przewozów, na następujące pociągi Kolei Śląskich:

1) w relacji Katowice – Zator:

- nr 43456 z godziną odjazdu 7:38 oraz godziną przyjazdu 9:00 (codziennie), gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Spółki jest Katowice – Oświęcim (na odcinku Katowice – Mysłowice za pociąg wyprawiana jest zastępcza komunikacja autobusowa);

2) w relacji Zator – Katowice:

- nr 34423 z godziną odjazdu 18:32 oraz godziną przyjazdu 19:23 (codziennie), gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą POLREGIO jest Oświęcim – Katowice;
- nr 34425 z godziną odjazdu 20:30 oraz godziną przyjazdu 21:24 (codziennie), gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Spółki jest Oświęcim – Katowice (na odcinku Mysłowice – Katowice za pociąg wyprawiana jest zastępcza komunikacja autobusowa).

Jak wynika z powyższego, jedynie 3 pociągi Kolei Śląskich pokrywają się z planowaną usługą POLREGIO. Natomiast liczba dni nowej usługi Spółki pokrywających się w rocznych rozkładach jazdy pociągów z pociągami Kolei Śląskich waha się od 98 do 105 dni, i dotyczy to sezonu letnio-wakacyjnego.

Koleje Śląskie przedstawiły także informacje dotyczące szacowanej elastyczności przewozów: *Koleje Śląskie sp. z o.o. realizuje przewozy pasażerskie na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, zawartej z organizatorami transportu tj. Województwem Śląskim i Województwem Małopolskim. Dlatego też elastyczność w zakresie cen oraz oferty przewozowej jest w pewien sposób ograniczona. Niemniej jednak Spółka podejmuje działania mające na celu dostosowanie pojemności do potoków podróży.*

We wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej Koleje Śląskie przekazały również informacje dotyczące szacowanego skutku uruchomienia planowanej nowej usługi kolejowego przewozu pasażerskiego na wyniki i jakość kolejowych przewozów osób przedsiębiorstwa kolejowego: *Uruchomienie planowanej usługi kolejowego przewozu pasażerskiego, z uwagi na priorytety trasowania pociągów na sieci PKP PLK w kontekście planowanej przebudowy węzła katowickiego prawdopodobnie pogorszy możliwości trasowania pociągów Kolei Śląskich ze względu na zmniejszoną przepustowość.*

Koleje Śląskie zawarły informacje dotyczące spodziewanego wpływu uruchomienia planowanej nowej usługi kolejowego przewozu pasażerskiego na odpowiednie inwestycje przedsiębiorstwa kolejowego, w tym w odniesieniu do taboru kolejowego: *Każde uszczuplenie przychodów, w tym wpływów z biletów, obniża możliwości inwestycyjne Wnioskodawcy, dotyczy np. zakupu taboru.*

Ww. przewoźnik przedstawił także informacje dotyczące zmiany kosztów ponoszonych i przychodów uzyskiwanych przez przedsiębiorstwo kolejowe w związku z planowanym uruchomieniem nowych przewozów pasażerskich: *Brak prognozowanej zmiany kosztów ponoszonych przez Koleje Śląskie w związku z planowanym uruchomieniem nowych przewozów pasażerskich, przy założeniu, że planowane uruchomienie nowych przewozów pasażerskich nie spowoduje ograniczenia dostępu do infrastruktury kolejowej względem obecnie przyznanego. (...).*

Jednocześnie Koleje Śląskie przedstawiły stanowisko dotyczące występowania w przedstawionej dokumentacji szczególnie chronionych informacji handlowych oraz podjętych czynności mających na celu zapewnienie poufności tych informacji.

W następstwie analizy informacji przekazanych przez Koleje Śląskie Prezes UTK przyjął stanowisko dotyczące konieczności zapewnienia poufności określonych informacji zebranych w toku prowadzonego postępowania administracyjnego. W konsekwencji postanowieniem z 19 kwietnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.10.2023.16.JK) Organ ograniczył POLREGIO prawo wglądu do materiału dowodowego postępowania z uwagi na ochronę szczególnie chronionych informacji handlowych Kolei Śląskich.

Należało pochylić się nad argumentem Kolei Śląskich, iż planowane uruchomienie nowego połączenia kolejowego przez Spółkę przyczyni się do spadku przychodów uzyskiwanych przez Koleje Śląskie, a przez to wpłynie też negatywnie na obowiązujące umowy PSC z UMWM oraz PSC z UMWŚ.

Na podstawie art. 10 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2018/1795:

1. *Organ regulacyjny ocenia, czy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych zostałaby zagrożona przez proponowane nowe kolejowe przewozy pasażerskie. 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.*
2. *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.*

Zgodnie z powyższym, Prezes UTK analizuje możliwy wpływ na zagrożenie równowagi ekonomicznej odnoszący się do umowy o świadczenie usług publicznych jako całości, a nie do poszczególnego połączenia czy konkretnego okresu wpływu planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego. Dlatego też Organ zobowiązany był przeanalizować cały wniesiony przez Koleje Śląskie materiał dowodowy.

Zgodnie z załącznikiem nr 3 do wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej Kolei Śląskich, uruchomienie przez POLREGIO planowanej nowej usługi przewozu osób może skutkować obniżeniem przychodów Kolei Śląskich w kolejnych rocznych rozkładach jazdy pociągów:

- a) w umowie PSC UMWŚ:
  - w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024 – ~~...~~ zł,
  - w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025 – ~~...~~ zł,
  - w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2025/2026 – ~~...~~ zł,
  - w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2026/2027 – ~~...~~ zł,
  - w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2027/2028 – ~~...~~ zł;
- b) w umowie PSC UMWM:
  - w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024 – ~~...~~ zł,
  - w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025 – ~~...~~ zł,
  - w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2025/2026 – ~~...~~ zł,
  - w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2026/2027 – ~~...~~ zł,
  - w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2027/2028 – ~~...~~ zł.

Natomiast, zgodnie z informacjami zawartymi w ww. załączniku, w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028 (okres planowanego wykonywania usług przez POLREGIO) w umowie PSC UMWŚ przewidywana jest następująca rekompensata na pokrycie kosztów:

- w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024 – ~~...~~ zł,
- w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025 – ~~...~~ zł,

- w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2025/2026 – ~~100~~ zł,
- w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2026/2027 – ~~100~~ zł,
- w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2027/2028 – ~~100~~ zł.

Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Koleje Śląskie, w okresie planowanego wykonywania usług przez POLREGIO, w umowie PSC UMWM przewidywana jest następująca rekompensata na pokrycie kosztów:

- w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024 – ~~100~~ zł,
- w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025 – ~~100~~ zł,
- w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2025/2026 – ~~100~~ zł,
- w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2026/2027 – ~~100~~ zł,
- w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2027/2028 – ~~100~~ zł.

Natomiast w rubryce pn. *Zmniejszenie przychodu [w %] powodowane przez uruchomienie konkurencyjnych pociągów w odniesieniu do całkowitej rekompensaty z tytułu umowy ramowej uzyskanej przez podmiot wnoszący o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej* załącznika nr 3 do wniosku Kolei Śląskich z 9 lutego 2024 r. przewoźnik ten wskazał wartość procentową (%) zmniejszenia przychodu w stosunku do całkowitej kwoty rekompensaty:

a) dla umowy PSC z UMWŚ:

- w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024 – 0,01%,
- w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025 – 0,01%,
- w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2025/2026 – 0,01%,
- w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2026/2027 – 0,01%,
- w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2027/2028 – 0,01%;

b) dla umowy PSC z UMWM:

- w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024 – 0,05%,
- w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025 – 0,05%,
- w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2025/2026 – 0,05%,
- w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2026/2027 – 0,04%,
- w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2027/2028 – 0,05%.

Ze względu na to, że umowa PSC UMWŚ została zawarta na lata 2016 – 2030, to pomimo planowanego uruchamiania przewozów przez POLREGIO w latach 2024 – 2029, wymagane było zestawienie wpływu nowej usługi Spółki do całości umowy PSC UMWŚ. Podobnie w przypadku umowy PSC UMWM, zawartej na lata 2020 – 2030, wymagane było zestawienie możliwego wpływu nowych przewozów pasażerskich na całość tej umowy. Dopiero zestawienie ze sobą możliwego wpływu wykazanego przez Koleje Śląskie z wielkością rekompensat przewidzianą w umowie PSC UMWŚ oraz w umowie PSC UMWM pozwoli ocenić skalę wpływu uruchomienia nowej usługi Przewoźnika na ww. umowy.

Zgodnie z informacją zawartą w aneksie nr 25 do umowy PSC UMWŚ, w okresie jej obowiązywania (...) *planowana łączna kwota rekompensaty może wynosić nie więcej niż* ~~100~~ zł (...).

Koleje Śląskie prognozują, że uruchomienie przez POLREGIO planowanej nowej usługi przewozu osób może skutkować obniżeniem przychodów o ~~100~~ zł w stosunku do całej umowy PSC UMWŚ. Dopiero zestawienie powyższej kwoty, tj. ~~100~~ zł, z wielkością rekompensaty przewidzianej w umowie PSC UMWŚ, pozwoli ocenić skalę wpływu uruchomienia nowej usługi POLREGIO na ww. umowę.

Po zestawieniu ze sobą powyższych wartości wpływ wnioskowanej przez Spółkę nowej usługi na umowę PSC UMWŚ przedstawia się następująco:

$$\del{100} \text{ zł} * 100\% / \del{100} \text{ zł} = 0,0087\% \approx 0,009\%$$

(spadek % w stosunku do całej umowy PSC UMWŚ na lata 2016 – 2030)

Zestawienie ze sobą powyższych kwot, pozwala stwierdzić, że spodziewany spadek przychodów, w następstwie uruchomienia nowej usługi Przewoźnika, może stanowić 0,009% rekompensaty przewidzianej na pokrycie kosztów w umowie PSC UMWŚ.

Natomiast w umowie PSC UMWM zawarta została informacja o występowaniu okresów rozliczeniowych, które pokrywają się z rocznymi rozkładami jazdy pociągów. Zgodnie z informacją zawartą w § 1 ust. 5 umowy PSC UMWM:

*Określenie zakresu i sposobu świadczenia usług, w Okresach Rozliczeniowych:*

*Wykaz linii komunikacyjnych na których świadczone będą usługi, o których mowa w ust. 1, oraz szczegółowy sposób świadczenia tych usług, w:*

- 1) *Okresie Rozliczeniowym, o którym mowa w ust. 4 pkt 1 – określa załącznik numer 1a do Umowy,*
- 2) *Okresach Rozliczeniowych, o których mowa w ust. 4 pkt 2 – 10 – ustalone zostaną odrębnie, dla każdego z tych okresów, w osobnych załącznikach 1b-1j, które zostaną dodane do Umowy, w drodze sporządzonych na piśmie aneksów.*

Natomiast zgodnie z § 13 ust. 2 pkt 2 lit. b) umowy PSC UMWM:

- 1) *Maksymalna kwota:*

(...)

- b) *§ 1 ust. 4 pkt 2 - 10 Umowy – kwot (jednostkowej i łącznej) które zostaną określone w aneksach, o których mowa w § 1 ust. 5 pkt 2 Umowy.*

Zgodnie z ustaleniami zawartymi w umowie PSC UMWM, Koleje Śląskie i Urząd Marszałkowski Województwa Małopolskiego ustalają kwoty rekompensat za kolejne okresy rozliczeniowe umowy PSC UMWM za pośrednictwem aneksów do tej umowy.

Stosownie do umowy PSC UMWM oraz aneksów nr 1-3, a także w nawiązaniu do informacji zawartych w załączniku nr 3 do wniosku Kolei Śląskich o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, kwoty rekompensaty ustalone za okresy rozliczeniowe 2020/2021 – 2027/2028 prezentują się następująco:

- 2020/2021 – ~~...~~ zł,
- 2021/2022 – ~~...~~ zł,
- 2022/2023 – ~~...~~ zł,
- 2023/2024 – ~~...~~ zł,
- 2024/2025 – ~~...~~ zł,
- 2025/2026 – ~~...~~ zł,
- 2026/2027 – ~~...~~ zł,
- 2027/2028 – ~~...~~ zł.

Kwota rekompensaty z umowy PSC UMWM za okresy rozliczeniowe 2020/2021 – 2027/2028 stanowi ~~...~~ zł.

Aby jednak przeanalizować wpływ nowej usługi POLREGIO na całą umowę PSC UMWM niezbędna jest również wartość rekompensaty za okresy rozliczeniowe 2028/2029 oraz 2029/2030.

Wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej Kolei Śląskich zawierał jedynie dane dotyczące okresów rozliczeniowych 2023/2024 – 2027/2028. Nie zostały także, na obecny moment, sporządzone aneksy na okresy rozliczeniowe 2028/2029 i 2029/2030, które zawierałyby wymagane dane finansowe. Organ zdecydował się więc na symulację możliwego poziomu rekompensaty za pozostałe dwa okresy rozliczeniowe umowy PSC UMWM, aby móc jak najlepiej dokonać analizy możliwego wpływu Wniosku Spółki na przyszłą sytuację Kolei Śląskich.

Prezes UTK stwierdził, że kwoty rekompensaty wypłacanej zgodnie z umową PSC UMWM corocznie ulegają podwyższeniu. Jednakże, aby nie przeszacować możliwego podwyższenia rekompensaty w pozostałych dwóch okresach rozliczeniowych umowy PSC UMWM, Organ założył, że przyjęcie poziomu rekompensaty za okres 2028/2029 i 2029/2030, na poziomie ostatniej uzgodnionej kwoty rekompensaty za okres rozliczeniowy 2027/2028, będzie najbardziej odpowiednim rozwiązaniem. Zgodnie z informacją zawartą we wniosku Kolei Śląskich o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej planowana kwota rekompensaty za okres rozliczeniowy 2027/2028 wynosi ~~...~~ zł. W związku z powyższym dla okresów 2028/2029 oraz 2029/2030 Organ przyjął spodziewany poziom

rekompensaty na analogicznym poziomie jak w poprzednim okresie rozliczeniowym. W rezultacie zastosowanej symulacji rekompensata za pozostałe okresy rozliczeniowe mogłaby przedstawiać się na następującym poziomie:

- 2028/2029 – ~~...~~ zł,
- 2029/2030 – ~~...~~ zł.

W związku z powyższym założeniem Prezesa UTK, całkowita kwota rekompensaty uzyskana z realizacji umowy PSC UMWM wyniosłaby ~~...~~ zł.

Tak jak zostało wcześniej przedstawione, Koleje Śląskie prognozują, że uruchomienie przez POLREGIO planowanej nowej usługi przewozu osób może skutkować obniżeniem przychodów o ~~...~~ zł w trakcie realizacji nowej usługi przewozu osób POLREGIO, czyli w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028. Dopiero zestawienie powyższej kwoty, tj. ~~...~~ zł, z wielkością rekompensaty przewidzianej w umowie PSC UMWM pozwoli ocenić skalę wpływu uruchomienia nowej usługi Przewoźnika na ww. umowę.

Po zestawieniu ze sobą powyższych wartości wpływ wnioskowanej przez Spółkę nowej usługi na umowę PSC UMWM przedstawia się następująco:

$$\frac{\text{... zł} * 100\%}{\text{... zł}} = 0,025\%$$

(spadek % w stosunku do całej umowy PSC UMWM na lata 2020 – 2030)

Zestawienie ze sobą powyższych kwot, pozwala stwierdzić, że spodziewany spadek przychodów, w następstwie uruchomienia nowej usługi Przewoźnika, może stanowić 0,009% rekompensaty przewidzianej na pokrycie kosztów w umowie PSC UMWS oraz 0,025% rekompensaty przewidzianej na pokrycie kosztów w umowie PSC UMWM.

Należy podkreślić, że dostarczone przez Koleje Śląskie informacje, a następnie ich analiza oraz ocena przeprowadzona przez Organ, nie pozwoliły przyjąć, że w następstwie uruchomienia nowej usługi przez POLREGIO zagrożona zostanie umowa PSC UMWS lub umowa PSC UMWM. Prezes UTK ocenił, że w wyniku uruchomienia nowego połączenia przez Spółkę nie wystąpi istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które Koleje Śląskie świadczą w ramach ww. umów, lub na koszty netto dla właściwych organów, które zawarły powyższe umowy.

Ponadto, analizując przedstawione przez Koleje Śląskie dane, w tym przyjętą przez ten podmiot uprawniony metodykę badania równowagi ekonomicznej, Prezes UTK zauważył, że charakter przewozów, które planuje wykonywać POLREGIO, różni się od charakteru przewozów wykonywanych przez przewoźnika regionalnego. Należy zwrócić uwagę na proponowane godziny oraz terminy kursowania nowej usługi Przewoźnika. Podane godziny oraz terminy kursowania nie stanowią docelowych godzin kursujących pociągów, przywożących i odwożących pasażerów z i do pracy lub szkół. POLREGIO planuje wykonywać swoje przewozy w piątki, soboty i niedziele oraz w dni świąteczne w miesiącach maj, czerwiec i wrzesień. Natomiast codzienne przewozy Spółka zamierza realizować jedynie w okresie wakacji szkolnych, w miesiącach lipiec i sierpień. Usługa, o którą wnioskuje POLREGIO, jest ściśle powiązana z realizacją usługi przywozów/odwozów kolejowych pasażerów odwiedzających park rozrywki „Energylandia” w Zatorze. Potwierdza to zarówno trasa wnioskowanych nowych przewozów pasażerskich (Katowice – Zator – Katowice), jak również nazwa handlowa pociągu, który będzie realizował powyższą usługę (wymieniona w planowanym rozkładzie jazdy Przewoźnika). Wskazuje to jednoznacznie, że pasażerowie Kolei Śląskich stanowią inną grupę podróżnych niż pasażerowie potencjalnie zainteresowani odbywaniem podróży w pociągach POLREGIO. Z całą pewnością grupy te nie pokrywają się w 100%, co w rezultacie rzutuje na zasadność przedstawionych przez Koleje Śląskie założeń, a ostatecznie na wykazany przez ten podmiot uprawniony wpływ nowych proponowanych przewozów pasażerskich Spółki na przewozy służby publicznej. Ponadto, jak już zostało wspomniane, jedynie 3 pociągi Kolei Śląskich miałyby pokrywać się z planowaną usługą Spółki. Natomiast liczba dni nowej usługi POLREGIO, pokrywających się w rocznych rozkładach jazdy pociągów z pociągami Kolei Śląskich, mieściłaby się w przedziale od 98 do 105 dni (sezon letnio-wakacyjny).

Analizując pozostałe aspekty wiążące się z uruchomieniem nowej usługi, Prezes UTK zauważył również, że połączenie POLREGIO na trasie Katowice – Zator – Katowice może mieć nie tylko charakter komercyjny, lecz także uzupełniający wobec obecnej oferty przewozowej. Również podróżni z okolic Katowic i Mysłowic, zainteresowani odwiedzeniem parku rozrywki „Energylandia”, zyskają możliwość dojazdu bezpośrednim pociągiem. Ponadto należy zwrócić uwagę na różnice w zakresie planowanych godzin kursowania pociągów Kolei Śląskich oraz Przewoźnika – nie są to terminy identyczne. Uruchomienie nowego połączenia kolejowego może również skutkować wzrostem liczby nowych pasażerów. Tym samym należy podnieść, że pomimo występowania zbieżnych odcinków wykonywania przejazdów przez pociągi Kolei Śląskich oraz POLREGIO, są to usługi ukierunkowane na zaspokajanie różnych potrzeb podróżnych.

Przeprowadzona analiza potencjalnego wpływu uruchomienia nowej usługi przez Koleje Śląskie odnosiła się do pociągów, których uruchomienie zostało przewidziane w umowie rocznej na rok 2024. W analizie przyjęto również założenie utrzymania oferty służby publicznej na co najmniej dotychczasowym poziomie. Jednocześnie

nie jest możliwe jednoznaczne stwierdzenie, czy w przyszłości strony umowy PSC UMWŚ lub umowy PSC UMWM (a tym samym konkretnych aneksów do ww. umów) nie podejmą decyzji o modyfikacji (poszerzeniu albo ograniczeniu) oferty pasażerskiej.

Wobec powyższego należy stwierdzić, że dostarczone przez Koleje Śląskie informacje, a następnie ich analiza oraz ocena przeprowadzona przez Prezesa UTK w badaniu równowagi ekonomicznej, stosownie do art. 10 rozporządzenia 2018/1795, nie pozwoliły przyjąć, że w następstwie uruchomienia nowej usługi przez POLREGIO, zagrożone zostaną umowy o świadczenie usług publicznych Kolei Śląskich.

#### **Stanowisko PKP PLK z 4 kwietnia 2024 r. (znak: IDRR.611.18.2024) dotyczące możliwości trasowania pociągów POLREGIO**

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 19 marca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.10.2023.13.JK), Zarządca infrastruktury w piśmie z 4 kwietnia 2024 r. (znak: IDRR.611.18.2024) przedstawił informacje dotyczące planowanego uruchomienia przez POLREGIO nowej usługi kolejowych przewozów pasażerskich na trasie krajowej Katowice – Zator – Katowice, w okresie od 1 maja 2024 r. do 30 września 2028 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028.

Zgodnie z art. 10 ust. 5 lit. c rozporządzenia 2018/1795 organ regulacyjny ocenia także wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych.

Powyższe uzasadniało konieczność wzięcia pod uwagę złożonego do postępowania stanowiska PKP PLK, która to posiada status zarządcy infrastruktury kolejowej. Stosownie do definicji zawartej w art. 4 pkt 7 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca infrastruktury jest podmiotem odpowiedzialnym za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiotem, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora. Uprawnienia i obowiązki zarządcy infrastruktury uregulowane zostały w art. 5 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, a należą do nich między innymi udostępnianie infrastruktury kolejowej, świadczenie usług z tym związanych i pobieranie z tego tytułu opłat, a także prowadzenie ruchu kolejowego. Stosownie do brzmienia art. 5 ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym: *Zadania, o których mowa w ust. 1 pkt 1-2, w szczególności w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej, są wykonywane przez zarządcę w sposób przejrzysty, zapewniający niedyskryminujące traktowanie aplikantów i przewoźników kolejowych oraz uniemożliwiający konflikt interesów.*

W ocenie Zarządcy infrastruktury przedłożony przez POLREGIO we Wniosku projekt rozkładu jazdy *nie jest możliwy do realizacji, bez zmian w trasowaniu na wnioskowanej trasie pociągów Kolei Śląskich oraz innych przewoźników.* Ponadto PKP PLK wskazała, że na wskazanej przez Przewoźnika trasie są aktualnie realizowane oraz przyszłościowo planowane prace modernizacyjne i utrzymaniowe.

PKP PLK przedstawiła w swoim stanowisku informacje dotyczące średniego procentowego wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej dla planowanej nowej usługi POLREGIO, które przedstawiają się następująco:

Nr linii	Odcinki linii kolejowych i części odcinków	% wykorzystania	
		N	P
138	Oświęcim SkpH – Nowy Bieruń	25	19
138	Nowy Bieruń – Chełm Śląski	36	43
138	Chełm Śląski – Imielin	36	34
138	Imielin – Mysłowice Kosztowy	30	27
138	Mysłowice Kosztowy – Mysłowice Brzezinka	30	28
138	Mysłowice Kosztowy – Mysłowice Brzezinka	30	28
138	Mysłowice Brzezinka – Mysłowice	19	22
138	Mysłowice – Szabelnia	70	87

138	Szabelnia – Katowice Zawodzie	46	
138	Katowice Zawodzie – Katowice	40	35
699	Oświęcim OwC – Oświęcim SkpH	4	
94	Spytkowice – Przeciszów	14	16
94	Przeciszów – Dwory	4	4
94	Dwory – Oświęcim OwC	12	13

Dane pochodzą z załącznika do pisma Zarządcy infrastruktury z 4 kwietnia 2024 r. (znak: IDRR.611.18.2024).

Z powyższych informacji wynika, że najbardziej wykorzystanym odcinkiem na trasie Katowice – Zator – Katowice jest odcinek Mysłówice – Szabelnia oraz Szabelnia – Katowice Zawodzie.

Analizując stanowisko PKP PLK Prezes UTK zauważył, że oprócz konieczności przesunięć pociągów Kolei Śląskich lub innych przewoźników, to zdolność przepustowa na trasie Katowice – Zator – Katowice pozostawia jeszcze możliwość uruchomienia dodatkowych połączeń kolejowych.

Jednocześnie Zarządca infrastruktury poinformował o planowanych pracach modernizacyjnych, które mogą mieć znaczenie dla wykonywania m.in. przez POLREGIO przewozów kolejowych na trasie Katowice – Zator – Katowice. Zgodnie z informacjami uzyskanymi od PKP PLK aktualnie realizowane są poniższe prace:

1. *Zadania w trakcie realizacji*

- 1) *Prace na podstawowych cięgach pasażerskich (E 30 i E 65) na obszarze Śląska, Etap I linia E 65 na odcinku Katowice Szopienice Pld. – Katowice – Katowice Piotrowice (okres realizacji inwestycji: 2024 – 2028)*
- 2) *Prace na LK138 na odcinku Mysłówice – Katowice (od km 26,574 do km 33,169)*

*Zakres prac: Modernizacja infrastruktury torowej, budowa i modernizacja obiektów inżynierskich wraz z budową nowych torów, wymianą urządzeń SRK i wymianą sieci trakcyjnej.*

PKP PLK planuje w przyszłości również realizację poniższych prac:

2. *Zadania planowane do realizacji dla których opracowywana jest dokumentacja*

- 1) *Prace na linii kolejowej nr 138 na odcinku Oświęcim – Mysłówice - opracowanie Studium Wykonalności - planowana data zakończenia sierpień 2024 r.*
- 2) *Opracowanie dokumentacji dla zad Prac na odcinku Katowice Zawodzie – Mysłówice – Sosnowiec Jęzor wraz z budową torów aglomeracyjnych oraz na obwodnicach towarowych GOP na odc. Katowice Muchowiec – Chorzów Stary – Piekary Śl. Szarlej – Radzionków wraz z przyległymi łącznicami ramach projektu Rewitalizacja linii kolejowej nr 138 na odcinku Katowice - podg Szabelnia – Mysłówice” - planowana data zakończenia koniec 2024 roku.*

Zarządca infrastruktury, w dalszej perspektywie czasu, planuje także realizację następujących prac:

3. *Zadania planowane do realizacji dla których brak jest zapewnionego finansowania*

- 1) *Prace na linii kolejowej nr 138 na odcinku Oświęcim – Mysłówice;*
- 2) *Prace na linii kolejowej nr 138 na odcinku Katowice – podg Szabelnia – Mysłówice, stacja Mysłówice;*
- 3) *Prace na linii kolejowej nr 138 na odcinku Katowice – podg Szabelnia – Mysłówice, etap II: budowa torów aglomeracyjnych – prace projektowe;*
- 4) *Prace na linii kolejowej nr 138 na odcinku Katowice – podg Szabelnia – Mysłówice, etap II: budowa torów aglomeracyjnych.*

Przywołane wcześniej regulacje prawne uzasadniają konieczność oceny przez Organ twierdzeń Zarządcy infrastruktury. Zgodnie z nimi istnieje wysokie prawdopodobieństwo konieczności zmiany tras pociągów innych przewoźników realizujących przewozy wojewódzkie w ramach służby publicznej na terenie katowickiego węzła kolejowego, czyli obszaru, przez który POLREGIO zaplanowało przejazd nowych połączeń komercyjnych. Okoliczności te uzasadniają wzięcie pod uwagę przez Prezesa UTK kwestii przepustowości i rozkładu jazdy pociągów.

Mając na względzie okoliczności, z których wynika, że roczny rozkład jazdy pociągów konstruuje się corocznie w podobnym schemacie i w określonych ramach czasowych, Organ rozpatrzył powyższą kwestię w odniesieniu do obowiązującego rocznego rozkładu jazdy pociągów.

Jak zostało wcześniej wspomniane, POLREGIO planuje wykonywać nowe przewozy pasażerskie na trasie Katowice – Zator – Katowice w piątki, soboty i niedziele oraz w dni świąteczne w miesiącach maj, czerwiec i wrzesień. Natomiast codzienne przewozy Spółka zamierza realizować w okresie wakacji szkolnych, w miesiącach lipiec i sierpień. Usługa miałaby być realizowana przez 5 kolejnych rozkładów jazdy pociągów, czyli w rozkładzie jazdy 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028.

Biorąc powyższe pod uwagę oraz mając na względzie aktualny rozkład jazdy realizowany przez pociągi Kolei Śląskich, należy uznać, że jest możliwe uruchomienie przez POLREGIO wnioskowanej usługi we wskazanym okresie i planowanej przez Spółkę częstotliwości.

Prezes UTK stoi na stanowisku, że planowana nowa usługa POLREGIO będzie stanowić uzupełnienie przewozów dotychczas wykonywanych na linii Katowice – Zator, cieszącej się dużym zainteresowaniem podróżnych – szczególnie w okresie wakacji letnich. W rezultacie spodziewany jest wzrost zainteresowania podróżnych transportem kolejowym w regionach, przez które przebiega trasa wnioskowanego połączenia. Z punktu widzenia potencjalnego pasażera wprowadzenie nowego połączenia komercyjnego, pomiędzy stacjami kolejowymi Katowice i Zator, należy ocenić jako rozwiązanie pozytywne, którego spodziewanym skutkiem będzie wzrost liczby osób podróżujących koleją w okresie wakacyjnym. Jednocześnie oczekuje się, że uruchomienie połączenia POLREGIO nie spowoduje ujemnych następstw dla połączeń realizowanych w ramach służby publicznej. Projektowane połączenie Przewoźnika powinno mieć charakter uzupełniający a nie konkurencyjny, wobec dotychczasowej oferty przewozów pasażerskich i realizowany będzie jedynie sezonowo, w okresie letnim.

Dodatkowo należy zauważyć, że zgodnie z art. 29c ust. 7 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym, w decyzji dotyczącej otwartego dostępu Prezes UTK umieszcza także warunki oraz zakres korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej. Zgodnie z powyższym w decyzji przyznającej otwarty dostęp lub decyzji przyznającej ograniczony dostęp Organ zamieszcza poniższy fragment: *W przypadku prac modernizacyjnych lub remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju.*

W decyzjach dotyczących otwartego dostępu Prezes UTK zawiera również warunek: *Uruchamianie przez przewoźnika nowych przewozów kolejowych nie powinno skutkować likwidacją skomunikowań pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.*

Ponadto w decyzji przyznającej otwarty dostęp lub decyzji przyznającej ograniczony dostęp Organ umieszcza również warunek, iż dopuszcza się uruchomienie połączeń w innych godzinach niż wskazane w planowanym rozkładzie jazdy, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od przewoźnika.

Prezes UTK przeanalizował informacje przekazane przez PKP PLK i na ich podstawie stwierdził, że linie kolejowe, na których ma być wykonywana nowa usługa POLREGIO, nie charakteryzują się 100% wykorzystaniem zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej. Jednocześnie Organ przyjął wyjaśnienia PKP PLK dotyczące stopnia wykorzystania dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, jak również charakterystyki katowickiego węzła kolejowego. Prezes UTK zwrócił również uwagę na to, że w związku z obowiązującym obecnie systemem opracowywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, w tym procedurą składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, nie jest możliwe dokonanie kategoriycznej oceny dotyczącej obciążenia linii kolejowych tworzących odcinki danej trasy w kolejnych latach. Na uwagę zasługuje również to, że PKP PLK nie udostępniła informacji dotyczących harmonogramu zamknięć torowych obejmujących swym zakresem pełen czas planowanego wykonywania nowej usługi przez POLREGIO. Organ uznał, że wprawdzie prowadzenie prac modernizacyjnych może powodować przez pewien czas utrudnienia w zakresie prowadzenia ruchu pociągów, to jednak po ich zakończeniu powinna zostać podniesiona jakość infrastruktury kolejowej, a tym samym możliwości trasowania pociągów. Należy również zauważyć, że proponowany rozkład jazdy POLREGIO na trasie Katowice – Zator – Katowice może stanowić dodatkową ofertę dla osób planujących podróże w celach turystycznych oraz rozrywkowych, uzupełniając dotychczasową ofertę przewoźników kolejowych.

W związku z informacjami przedstawionymi przez PKP PLK, Prezes UTK zawarł również w decyzji odpowiednie warunki umożliwiające korzystanie z infrastruktury kolejowej w celu wykonywania przez Przewoźnika przewozów na trasie krajowej Katowice – Zator – Katowice w okresie od dnia doręczenia decyzji do 30 września 2028 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028, zgodnie z informacjami wskazanymi w rozkładzie jazdy zawartym w załącznikach nr 1 i 2 do decyzji.



**Stanowisko POLREGIO z 25 kwietnia 2024 r. (znak: PRH.754.2.2.2023) dotyczące możliwości trasowania pociągów Przewoźnika**

Spółka pismem z 25 kwietnia 2024 r. (znak: PRH.754.2.2.2023) udzieliła odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 19 kwietnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.10.2023.15.JK).

POLREGIO oświadczyło, że nie będzie wprowadzać zmian we Wniosku, w związku ze stanowiskiem PKP PLK z 4 kwietnia 2024 r. (znak: IDRR.611.18.2024). Spółka wyraziła opinię, że przedmiotowe połączenie jest potwierdzone wieloletnim doświadczeniem Przewoźnika, w związku z realizacją decyzji wydanej przez Prezesa UTK z dnia 24 kwietnia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.717.9.2018.AnK dostęp: <https://dziennikurzedowy.utk.gov.pl/du/dzienniki/2019/520,Dziennik-Urzedowy-192019.html>). Spółka poinformowała, że obecny Wniosek ma na celu zachowanie ciągłości realizowanych połączeń, w związku z już wcześniej realizowaną usługą na powyższej trasie. Podsumowując, POLREGIO podtrzymało swoje założenia wskazane we Wniosku.

W ramach przeprowadzonej analizy Prezes UTK wziął pod uwagę dane dotyczące organizacji przewozów kolejowych, które zostały opublikowane przez Urząd (źródło: publikacja Urzędu dostępna pod adresem: <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/dane-eksploatacyjne/21202,Przewozy-pasazerskie.html>).

Z informacji Prezesa UTK wynika, że w 2023 r. z usług kolei skorzystało w Polsce ponad 374,4 milionów pasażerów i jest to najlepszy wynik od 2000 roku. W 2022 r. kolejną podróżowało w Polsce 342,2 milionów pasażerów, co oznacza, że rok do roku na przejazd pociągiem zdecydowało się o ponad 9,46% podróżnych więcej. Dane te obrazują znaczące odbicie względem lat, gdy na terenie Rzeczypospolitej Polskiej obowiązywał stan epidemii, w związku z pandemią koronawirusa SARS-CoV-2, a wraz z nim znaczne ograniczenia w kolejowym transporcie pasażerskim.

Prezes UTK dokonał analizy wykorzystania połączeń kolejowych w województwach, w których POLREGIO zaplanowało umiejscowienie stacji zatrzymania (tj. w małopolskim i śląskim), na podstawie danych za rok 2022.

Wskaźnik wykorzystania połączeń kolejowych w 2022 r. w województwie śląskim wyniósł 6,2 przejazdów w ciągu roku na jednego mieszkańca, natomiast w województwie małopolskim wyniósł 6,1 przejazdów w ciągu roku na jednego mieszkańca (źródło: opracowanie Urzędu pt. *Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2022 r.*, dostępne pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/20286,Sprawozdanie-z-funkcjonowania-ryнку-transportu-kolejowego-w-2022-r.html>). Z usług wszystkich przewoźników kolejowych w 2022 r. w województwie śląskim skorzystało 27 mln pasażerów, a w województwie małopolskim 21 mln pasażerów.

Zapewnienie bezpośredniego połączenia pomiędzy Katowicami a parkiem rozrywki „Energylandia” może stanowić istotny element poprawy obecnej oferty przewozowej. W rezultacie spodziewany jest wzrost zainteresowania podróżnych transportem kolejowym w regionach, przez które przebiega trasa wnioskowanego połączenia. Jednocześnie, jak zostało wcześniej wspomniane, oczekuje się, że uruchomienie połączenia POLREGIO nie spowoduje ujemnych następstw dla połączeń realizowanych w ramach służby publicznej, a także powinno mieć charakter uzupełniający, a nie konkurencyjny wobec dotychczasowej oferty przewozów pasażerskich.

Mając na uwadze całokształt zebranego w sprawie materiału dowodowego, Prezes UTK zdecydował się przyznać POLREGIO otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Katowice – Zator – Katowice, w okresie od dnia doręczenia decyzji do 30 września 2028 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028, na warunkach określonych w decyzji.

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 obliuguje 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 decyzji.

Prezes UTK przyznał POLREGIO, zgodnie z Wnioskiem Przewoźnika, prawo do wykonywania przewozów na wnioskowanej trasie w okresie od dnia doręczenia decyzji do 30 września 2028 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028, zgodnie z projektami rozkładu jazdy pociągów i terminami oraz częstotliwością kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do 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 decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego Rzeczypospolitej Polskiej.

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

Prezes UTK, zgodnie z Wnioskiem POLREGIO, ustalił, że dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Katowice, Katowice Zawodzie, Katowice Szopienice Południowe, Mysłowice, Mysłowice Brzęczkowie, Mysłowice Brzezinka, Mysłowice Kosztowy, Imielin, Chełm Śląski, Nowy Bieruń, Oświęcim, Dwory, Włosienica, Preciszów, Zator Park Rozrywki, Zator.

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

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku, zawierającego uzasadnienie, od organizatora publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy p.t.z., realizującego zadania w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji/przystanku;
- b) ustalonych w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej w celu zachowania cykliczności rozkładu jazdy pociągów przewoźników kolejowych;
- c) w przypadku wystąpienia zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

Uruchamianie usługi POLREGIO 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 POLREGIO Wnioskiem, przewozy realizowane na trasie Katowice – Zator – Katowice, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji decyzji, Przewoźnik będzie realizował przy pomocy pojazdów: EN57, EN57 SPOT, EN57 FPS.

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania również innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli POLREGIO 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 decyzji, przyznanymi 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 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 zobowiązany jest poinformować organ regulacyjny o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Katowice – Zator – Katowice:

- a) w niepełnej relacji;
  - b) w częstotliwości i terminie innymi niż wprost wynikającym z 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 zobowiązany 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 POLREGIO przewozów i ich zgodności z treścią postanowień zawartych w 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 treść złożonego przez POLREGIO Wniosku, Prezes UTK przyznał Przewoźnikowi prawo otwartego dostępu na trasie krajowej Katowice – Zator – Katowice w okresie od dnia doręczenia decyzji do dnia 30 września 2028 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028.

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).

Zgodnie z art. 29c ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym 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 decyzji przysługuje prawo zwrócenia się do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 30 dni od daty doręczenia decyzji (art. 127 § 3 k.p.a. w związku z art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym).

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

Wpis od skargi wynosi 200 zł i 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. 1634, z późn. zm.), zwanej dalej „p.p.s.a.”, w związku z § 2 ust. 1 pkt 2 i § 5 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 535).

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

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

#### **Oplata:**

Od decyzji należna opłata skarbową wynosi 10 zł (słownie: dziesięć złotych 00/100), zgodnie z cz. I pkt 53 Załącznika do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 2111). Spółka, wraz z Wnioskiem, przedstawiła potwierdzenie uiszczenia 19 października 2023 r. ww. opłaty skarbowej na rachunek Centrum Obsługi Podatnika Urzędu m.st. Warszawy.

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

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

Załączniki:

1. Projekt rozkładu jazdy 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028 na trasie krajowej Katowice – Zator
2. Projekt rozkładu jazdy 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027 oraz 2027/2028 na trasie krajowej Zator – Katowice

**Załącznik nr 1 do decyzji znak: DPP-WOPN.717.10.2023.JK**

Kategoria pociągu					sR	
Numer pociągu					43504	
Nazwa pociągu					ENERGYLANDIA	
Terminy kursowania					1-5 V codz., 10-26 V (5-7), 30 V – 2 VI codz., 7-23 VI (5-7), 24 VI – 31 VIII codz., 1-30 IX (6-7)	
Lp.	Stacja początkowa: Katowice	st/p.o.	czas ph	odległość między stacjami [km]	godz. przyj.	godz. odj.
1.	Katowice	st	-	0,000		8:13
2.	Katowice Zawodzie	st	0,5	2,727	8:16	8:17
3.	Katowice Szopienice Południowe	p.o.	0,5	2,738	8:20	8:21
4.	Mysłowice	st	0,5	4,557	8:29	8:29
5.	Mysłowice Brzęczkowice	p.o.	0,5	2,848	8:32	8:33
6.	Mysłowice Brzezinka	st	0,5	1,791	8:35	8:36
7.	Mysłowice Kosztowy	st	0,5	2,824	8:38	8:39
8.	Imielin	st	0,5	3,541	8:42	8:43
9.	Chełm Śląski	st	0,5	3,413	8:48	8:48
10.	Nowy Bieruń	st	0,5	4,289	8:56	8:57
11.	Oświęcim	st	7	4,242	9:03	9:13
12.	Dwory	st	0,5	6,922	9:27	9:27
13.	Włosienica	p.o.	0,5	4,165	9:32	9:33
14.	Przeciszów	st	0,5	3,092	9:36	9:37
15.	Zator Park Rozrywki	p.o.	1	2,818	9:40	9:41
16.	Zator	p.o.	-	1,590	9:45	

Legenda:

sR - superREGIO

codz. - kursuje codziennie

(5-7) - kursuje od piątku do niedzieli

(6-7) - kursuje od soboty do niedzieli

km - kilometr

godz. - godzina

przyj. - przyjazd

odj. - odjazd

czas ph - czas postoju handlowego

st - stacja

p.o. - przystanek osobowy

**Załącznik nr 2 do decyzji znak: DPP-WOPN.717.10.2023.JK**

Kategoria pociągu					sR			
Nr pociągu					34503			
Nazwa pociągu					ENERGYLANDIA			
Terminy kursowania					1-5 V codz., 10-26 V (5-7), 30 V - 2 VI codz., 7-23 VI (5-7), 1-30 IX (6-7)		24 VI do 31 VIII codz.	
Lp.	Stacja początkowa: Zator	st/p.o.	czas ph	odległość między stacjami [km]	godz. przyj.	godz. odj.	godz. przyj.	godz. odj.
1.	Zator	p.o.	-	0,000		18:39		20:39
2.	Zator Park Rozrywki	p.o.	1	1,590	18:41	18:42	20:41	20:42
3.	Przeciszów	st	0,5	2,818	18:45	18:45	20:46	20:46
4.	Włosienica	p.o.	0,5	3,092	18:48	18:49	20:50	20:51
5.	Dwory	st	0,5	4,165	18:53	18:54	20:55	20:56
6.	Oświęcim	st	7	6,922	19:08	19:18	21:11	21:21
7.	Nowy Bieruń	st	0,5	4,242	19:23	19:24	21:29	21:29
8.	Chełm Śląski	st	0,5	4,289	19:31	19:31	21:35	21:35
9.	Imielin	st	0,5	3,413	19:36	19:37	21:40	21:41
10.	Mysłowice Kosztowy	st	0,5	3,541	19:40	19:40	21:44	21:45
11.	Mysłowice Brzezinka	st	0,5	2,824	19:44	19:45	21:48	21:49
12.	Mysłowice Brzęczkowice	p.o.	0,5	1,791	19:51	19:51	21:52	21:53
13.	Mysłowice	st	0,5	2,848	19:55	19:56	21:56	21:57
14.	Katowice Szopienice Południowe	p.o.	0,5	4,557	20:01	20:02	22:03	22:04
15.	Katowice Zawodzie	st	0,5	2,738	20:04	20:05	22:07	22:07
16.	Katowice	st	-	2,727	20:10		22:12	

Legenda:

sR - superREGIO

codz. - kursuje codziennie

(5-7) - kursuje od piątku do niedzieli

(6-7) - kursuje od soboty do niedzieli

km - kilometr

godz. - godzina

przyj. - przyjazd

odj. - odjazd

czas ph - czas postoju handlowego

st - stacja

p.o. - przystanek osobowy