



DZIENNIK URZĘDOWY

PREZESA

URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 8 maja 2017 r.

Poz. 10

DECYZJA NR DRRK-WR.717.11.2017.KK PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 5 kwietnia 2017 r.

w sprawie otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna dla „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie

Działając na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 3, 5 i 6 w zw. z art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1727 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 23 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku spółki „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „PKP Intercity”, „Przewoźnikiem” lub „Stroną”, z 2 stycznia 2017 r., znak: BBS3-070-11/2017, w przedmiocie wydania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna na okres od 10 grudnia 2017 r. do 8 grudnia 2018 r., tj. na roczny rozkład jazdy pociągów 2017/2018,

PRYZNAJĘ

„PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna

realizowany liniami kolejowymi nr: 202, 9, 2, 1, 4, 137 na okres od 10 grudnia 2017 r. do 8 grudnia 2018 r. obejmujący roczny rozkład jazdy pociągów 2017/2018, z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie Przewoźnik może uruchomić, zgodnie z załącznikiem do niniejszej decyzji, w dobie:
 - do 2,5 pary połączeń na trasie Gdynia Główna – Gliwice,
 - do 1 połączenia na trasie Katowice – Gdynia Główna,
 - do 1 połączenia na trasie Warszawa Wschodnia – Katowice, oraz
 - do 1 połączenia na trasie Gliwice – Warszawa Wschodnia.
2. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów PKP Intercity na następujących stacjach: Gdynia Główna, Sopot, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Główny, Tczew, Malbork, Iława Główna, Działdowo, Ciechanów, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Sosnowiec Główny, Katowice, Zabrze, Gliwice. Nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:
 - po otrzymaniu pisemnego wniosku od organizatora publicznego transportu zbiorowego o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji/przystanku;
 - ustalonych w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej w celu zachowania cykliczności rozkładu jazdy pociągów przewoźników kolejowych.
3. Na trasie Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, PKP Intercity będzie realizowała przewozy pojazdami kolejowymi typu EMU250PKP (ED250), 139A, 140A, 145Ab, 145Ac, 152A (54- i 45-miejscowe), 152Aa, 156A (56-, 52-, 54- i 48-miejscowe), 158A, Z1ABerl, Z2A (54- i 48-miejscowe), 136A, 144A, 154A (72- i 80-miejscowe), 154Aa (54-, 72- i 80-miejscowe), 159A, XB (54- i 66-miejscowe), XBN Mg2, Z1BBerl (56- i 66-miejscowe), Z2B (64/PMD i 66-miejscowe) 155A, 113A, 305Ad, 406A, RESTAU, 507A oraz 508A. Dopuszcza się możliwość wykorzystywania innych typów

pojazdów kolejowych, jeżeli Przewoźnik zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów.

4. Przynajmniej w każdym pojeździe kolejowym typu EMU250PKP (ED250), 156A (52- i 56-miejscowym), XB (54-miejscowym), XBN Mg2 (54-miejscowym) i Z1BBerl (56-miejscowym), PKP Intercity będzie zapewniała co najmniej 2 miejsca dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.
5. 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 PKP Intercity.
6. Dopuszcza się uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji, w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy, stanowiącym załączniki nr 1 i 2 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.

UZASADNIENIE

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 3 stycznia 2017 r. do Prezesa UTK wpłynął wniosek PKP Intercity z 2 stycznia 2017 r., znak: BBS3-070-11/2017, o przyznanie otwartego dostępu na trasie Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna, na okres od 10 grudnia 2017 r. do 8 grudnia 2018 r., tj. na okres rozkładu jazdy edycji 2017/2018, podpisany zgodnie z zasadami reprezentacji Przewoźnika wskazanymi w Krajowym Rejestrze Sądowym.

W piśmie z 18 stycznia 2017 r. znak: DRRK-WR.717.11.2017.4.MB Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wszczęciu 3 stycznia 2017 r. na jego wniosek postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna, na okres od 10 grudnia 2017 r. do 8 grudnia 2018 r., tj. na okres rozkładu jazdy edycji 2017/2018 (data doręczenia Stronie 20 stycznia 2017 r.).

Informacja o wpłynięciu wniosku PKP Intercity została opublikowana na stronie internetowej Prezesa UTK 18 stycznia 2017 r.

Pismem z 23 stycznia 2017 r. znak: DRRK-WR.717.21.2017.1.LB Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej o wpłynięciu 3 stycznia 2017 r. do Prezesa UTK ww. wniosku PKP Intercity o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie krajowej. Do dnia wydania niniejszej decyzji do Prezesa UTK nie wpłynęły wnioski o badanie równowagi ekonomicznej złożone przez podmioty uprawnione w trybie art. 10 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. Urz. UE L 239 z 12 sierpnia 2014 r., s.1.), zwanego dalej „rozporządzeniem 869/2014”.

Pismem z 14 lutego 2017 r. znak: NI-IT-I.8060.11.2017.DA Marszałek Województwa Mazowieckiego poinformował, że nie wnosi uwag do prowadzonego postępowania administracyjnego, toczącego się z wniosku Przewoźnika.

Pismem z 1 marca 2017 r. znak: DRRK-WR.717.11.2017.7.PL Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o zebraniu materiału dowodowego w sprawie, prawie do złożenia ostatecznych oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów, a także zgłoszonych żądań (data doręczenia Stronie: 2 marca 2017 r.).

Przewoźnik skorzystał z prawa do złożenia ostatecznych oświadczeń i pismem z 3 marca 2017 r. znak: BBS3-070-37/2017, uzupełnionym pismem z 22 marca 2017 r. znak: BBS3-070-42/2017 (BBZ8-073/74/2017), przedłożył Prezesowi UTK zaktualizowany załącznik nr 7 i 8 do wniosku o przyznanie otwartego dostępu na trasie Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna. Do pisma z 22 marca 2017 r. Przewoźnik dołączył również dokument pełnomocnictwa znak: BBZ1-0200/20/2017, wystawiony przez Stronę 24 stycznia 2017 r.

Mając na względzie powyższe, 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. 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.*

W dniu 3 stycznia 2017 r. do Prezesa UTK wpłynął wniosek PKP Intercity o wydanie decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna na okres od 10 grudnia 2017 r. do 8 grudnia 2018 r., tj. na okres rozkładu jazdy edycji 2017/2018.

PKP Intercity jest przewoźnikiem kolejowym posiadającym licencję nr L/034/2017 potwierdzającą zdolność Strony do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz certyfikat bezpieczeństwa część A nr PL1120150041 oraz część B nr PL1220150041, potwierdzający akceptację systemu

zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej oraz regulacji przyjętych przez Stronę w celu spełnienia krajowych wymagań bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci.

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

W świetle wyżej cytowanych przepisów ustawy o transporcie kolejowym, podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie krajowej 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.

PKP Intercity była wobec tego uprawniona do złożenia wniosku będącego przedmiotem rozpoznania w niniejszej sprawie.

W myśl art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, *Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej, w przypadku gdy w wyniku przeprowadzonego badania Prezes UTK określi, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, albo żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania. W zakresie procedury przeprowadzenia badania, o którym mowa w zdaniu pierwszym, przepisy rozporządzenia 869/2014, z wyłączeniem art. 13 i art. 14 tego rozporządzenia, stosuje się odpowiednio.*

Prezes UTK w badaniu, o którym mowa w ust. 3, uznaje równowagę ekonomiczną umowy o świadczenie usług publicznych za zagrożoną, w przypadku gdy skutkiem proponowanej usługi będzie inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy.

Dodatkowo zgodnie z ust. 6 niniejszego przepisu *decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat.*

Zgodnie z brzmieniem cytowanego wyżej art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, *in fine* w zakresie procedury przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, przepisy rozporządzenia 869/2014, z wyłączeniem art. 13 i art. 14 tego rozporządzenia, stosuje się odpowiednio.

Procedura przeprowadzania przez Prezesa UTK badania równowagi ekonomicznej została uregulowana w art. 3 ust. 4, art. 4 ust. 1 oraz art. 10 - 12 rozporządzenia 869/2014.

Przepis art. 3 ust. 4 rozporządzenia 869/2014 traktuje, że organ regulacyjny niezwłocznie publikuje na swojej stronie internetowej powiadomienie o złożonym przez wnioskodawcę wniosku o przyznaniu otwartego dostępu na trasie krajowej z zastrzeżeniem wszelkich informacji wrażliwych z jego handlowego punktu widzenia i informuje o tym podmioty uprawnione do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych.

Podmioty uprawnione mają obowiązek złożyć wniosek o badanie równowagi ekonomicznej w terminie czterech tygodni od publikacji wniosku przewoźnika na stronie internetowej organu regulacyjnego (art. 4 ust. 1 rozporządzenia 869/2014).

O badanie równowagi ekonomicznej mogą występować z wnioskiem następujące podmioty (art. 10 rozporządzenia 869/2014):

- a) *właściwy organ lub właściwe organy, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych obejmującą stację początkową i stację końcową proponowanej nowej usługi;*
- b) *każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na mocy art. 11 dyrektywy 2012/34/UE;*
- c) *zarządca infrastruktury na obszarze geograficznym objętym proponowaną usługą w zakresie nowych międzynarodowych przewozów pasażerskich;*
- d) *każde przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych przyznaną przez organ, o którym mowa w lit. a).*

Oznacza to, że do wystąpienia o badanie równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych uprawnieni są:

- a) organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, którzy zawarli co najmniej jedną umowę o świadczenie usług publicznych na realizację połączeń pasażerskich, obejmującą stację początkową i stację końcową na trasie wnioskowanego nowego połączenia;
- b) inni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, którzy wykażą swój interes w badaniu równowagi ekonomicznej wnioskowanego nowego połączenia;
- c) zarządca infrastruktury na obszarze geograficznym objętym proponowanym nowym połączeniem;
- d) operatorzy umów o świadczenie usług publicznych, którzy realizują umowę o świadczenie usług publicznych na rzecz organizatorów publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w lit. a.

Prezes UTK opublikował 18 stycznia 2017 r. informację o wpłynięciu wniosku PKP Intercity na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego pod adresem:

(<https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/11531,Wnioski-PKP-Intercity-SA-z-3-stycznia-2017-r-o-przyznanie-otwartego-dostepu.html>).

Wobec tego, czterotygodniowy termin na złożenie ww. wniosków przez podmioty uprawnione upłynął 15 lutego 2017 r. Ponadto, do dnia wydania niniejszej decyzji do Prezesa UTK nie wpłynęły wnioski o badanie równowagi ekonomicznej złożone przez podmioty uprawnione w trybie art. 10 rozporządzenia 869/2014.

Mając na uwadze powyższe okoliczności, zgodnie z cytowanym wyżej art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej, gdy:

- 1) w wyniku przeprowadzonego badania określi, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, albo
- 2) żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania.

Powyższy przepis definiuje kryteria, które powinny zostać spełnione w celu wydania decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu.

Użycie spójnika „albo” wskazuje na alternatywę wykluczającą (rozłączną) zawartą w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym. Jej zastosowanie oznacza, że należy wybrać pomiędzy dwoma wykluczającymi się alternatywami. Inaczej mówiąc, użycie spójnika „albo” oznacza, że tylko jedno ze zdań, w których występuje alternatywa rozłączna, jest prawdziwe. Przenosząc powyższe rozważania na grunt art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, wskazać należy, że Prezes UTK zobligowany jest do wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej w sytuacji:

- 1) braku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, bądź
- 2) wpłynięcia takiego wniosku i przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, w wyniku którego zostanie wykazane, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy.

W niniejszej sprawie, do Prezesa UTK nie wpłynęły wnioski podmiotów uprawnionych o badanie równowagi ekonomicznej, wobec tego w świetle art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK uprawniony był do wydania rozstrzygnięcia, jak w sentencji niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu określa się w szczególności:

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

PKP Intercity złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu na trasie Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna na okres od 10 grudnia 2017 r. do 8 grudnia 2018 r., tj. na roczny rozkład jazdy pociągów 2017/2018. We wniosku wskazała, że wnosi o uruchomienie do 2,5 pary połączeń na trasie Gdynia Główna – Gliwice, do 1 połączenia na trasie Katowice – Gdynia Główna, do 1 połączenia na trasie Warszawa Wschodnia – Katowice oraz do 1 połączenia Gdynia – Warszawa Wschodnia, zgodnie z rozkładem jazdy załączonym do wniosku. Ze złożonego wniosku wynika,

że pociągi PKP Intercity powinny zatrzymywać się na stacjach: Gdynia Główna, Sopot, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Główny, Tczew, Malbork, Ława Główna, Działdowo, Ciechanów, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Sosnowiec Główny, Katowice, Zabrze, Gliwice.

Dodatkowo, Strona planuje na wnioskowanej trasie realizować przewozy pojazdami kolejowymi typu EMU250PKP (ED250), 139A, 140A, 145Ab, 145Ac, 152A (54- i 45-miejscowe, 152Aa, 156A (56-, 52-, 54- i 48-miejscowe), 158A, Z1ABerl, Z2A (54- i 48-miejscowe), 136A, 144A, 154A (72- i 80-miejscowe), 154Aa (54-, 72- i 80-miejscowe), 159A, XB (54- i 66-miejscowe), XBN Mg2, Z1BBerl (56- i 66-miejscowe), Z2B (64/PMD i 66-miejscowe) 155A, 113A, 305Ad, 406A, RESTAU, 507A oraz 508A.

Ponadto Przewoźnik zadeklarował zapewnienie w pojazdach kolejowych typu EMU250PKP (ED250), 156A (52- i 56-miejscowym), XB (54-miejscowym), XBN Mg2 (54-miejscowym) i Z1BBerl (56-miejscowym), co najmniej 2 miejsca dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Biorąc pod uwagę treść ww. art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK postanowił wydać decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na wnioskowaną przez Przewoźnika trasę w relacji Gdynia Główna – Gliwice – Gdynia Główna, na warunkach wskazanych w złożonym wniosku.

Dodatkowo, mając na uwadze, że organizator publicznego transportu zbiorowego może wykazać zainteresowanie wprowadzeniem dodatkowych stacji zatrzymania na trasie wnioskowanej przez PKP Intercity oraz, że stacje zatrzymania mogą ulec zmianie na skutek ustalonych przez zarządcę postojów w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, zasadne było wprowadzenie w sentencji właściwego zapisu.

Ponadto, z uwagi na trwające na sieci zarządcy prace modernizacyjne oraz biorąc pod uwagę, że to zarządca infrastruktury jest podmiotem uprawnionym do przydzielania przewoźnikowi kolejowemu zdolności przepustowej, zasadne stało się wprowadzenie zapisu, zgodnie z którym dopuszcza się korzystanie z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji oraz uruchomienie połączeń, na wnioskowanej trasie w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy stanowiącym załącznik do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.

Zgodnie z art. 29c ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat. Wobec powyższego Prezes UTK wydał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu zgodnie z wnioskiem PKP Intercity na okres 1 roku, tj. na rozkład jazdy pociągów 2017/2018.

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

Dodatkowo wskazać należy, iż Prezes UTK dokonuje okresowej kontroli działalności przewoźników kolejowych wykonujących usługę w ramach otwartego dostępu w zakresie warunków jej wykonywania określonych w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu wygasa w przypadku likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana.

Prezes UTK uchyla decyzję o przyznaniu otwartego dostępu w przypadku:

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

POUCZENIE









Na podstawie art. 13b ust. 2 w zw. z art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, od niniejszej decyzji Prezesa UTK przysługuje Stronie odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji. Postępowanie w sprawie odwołania od decyzji Prezesa UTK toczy się według przepisów ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. - Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1822 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.c.”, o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego. Odwołanie wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK (art. 479⁶⁹ § 1 k.p.c.)

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego: *I. Góra*

Załącznik 1. Rozkład jazdy Gdynia Główna - Gliwice

Załącznik 2. Rozkład jazdy Gliwice - Gdynia Główna

Załącznik nr 1

GDYNIA GŁÓWNA - WARSZAWA - KATOWICE - GLIWICE									
Nr pociągu; unikalny tag		1402	45	5402	21	5410	63	5406	17
Kategoria; nazwa		EIC	Chemik	EIP	EIP 09	EIC	Górnik	EIP	EIP 07
Terminy kursowania; zestawienie pociągu		(1) - (6)	 	codz. E	 	(1) - (5), (7)	 	codz. E	 
Wagony bezpośrednie ze stacji									
Stacja początkowa		Warszawa Wschodnia		Gdynia Główna		Gdynia Główna		Gdynia Główna	
km									
Gdynia Główna	0,000			7:27		9:25		13:24	
Sopot	9,331			7:35 7:36		9:33 9:34		13:32 13:33	
Gdańsk Oliwa	3,653			7:40 7:41		9:38 9:39		13:37 13:38	
Gdańsk Wrzeszcz	3,828			7:45 7:46		9:43 9:44		13:42 13:43	
Gdańsk Główny	4,180			7:51 7:54		9:49 9:52		13:48 13:51	
Tczew	31,874			8:10 8:11		10:08 10:09			
Malbork	18,361			8:22 8:23		10:21 10:22		14:19 14:20	
Ława Główna	68,912			8:56 8:57		10:55 10:56		14:53 15:54	
Działdowo	60,750								
Ciechanów	50,166							15:45 15:46	
Warszawa Wschodnia	93,806	7:39		10:32 10:34		12:32 12:34		16:32 16:34	
Warszawa Centralna	4,254	7:45 7:50		10:40 10:45		12:40 12:50		16:40 16:45	
Warszawa Zachodnia	3,062	7:54 7:55		10:49 10:50		12:54 12:55		16:49 16:50	
Sosnowiec Główny	285,828	10:21 10:22		12:51 12:52		15:21 15:22		18:51 18:52	
Katowice	8,834	10:31		13:01 13:04		15:31 15:41		19:01 19:04	
Zabrze	18,545			13:18 13:19		15:55 15:56		19:18 19:19	
Gliwice	8,174			13:26		16:03		19:26	
Stacja końcowa	673,558	Katowice		Gliwice		Gliwice		Gliwice	
Wagony bezpośrednie do stacji									

Załącznik nr 2

GDYNIA GŁÓWNA - WARSZAWA - KATOWICE - GLIWICE									
Nr pociągu; unikalny tag		4508	18	4510	64	4502	22	4102	46
Kategoria; nazwa		EIP	EIP 07	EIC	Górnik	EIP	EIP 09	EIC	Chemik
Terminy kursowania; zestawienie pociągu		codz. E		(1) - (6)		codz. E		(1) - (5), (7)	
Wagony bezpośrednie ze stacji									
Stacja początkowa	km	Gliwice		Katowice		Gliwice		Gliwice	
Gliwice	0,000	6:26				14:26		17:11	
Zabrze	8,174	6:33	6:34			14:33	14:34	17:18	17:19
Katowice	18,545	6:51	6:54	10:39		14:51	14:54	17:36	17:39
Sosnowiec Główny	8,834	7:03	7:04	10:48 10:49		15:03	15:04	17:48	17:49
Warszawa Zachodnia	285,828	9:05	9:06	13:00 13:01		17:05	17:06	20:00	20:01
Warszawa Centralna	3,062	9:10	9:20	13:05 13:20		17:10	17:20	20:05	20:10
Warszawa Wschodnia	4,254	9:26	9:28	13:26 13:28		17:26	17:28	20:16	
Ciechanów	93,806								
Działdowo	50,166	10:33	10:34						
Łława Główna	60,750	11:05	11:06	15:04 15:05		19:02	19:03		
Malbork	68,912	11:39	11:40	15:38 15:39		19:36	19:37		
Tczew	18,361			15:51 15:52		19:48	19:49		
Gdańsk Główny	31,874	12:06	12:09	16:08 16:11		20:05	20:08		
Gdańsk Wrzeszcz	4,180	12:14	12:15	16:16 16:17		20:13	20:14		
Gdańsk Oliwa	3,828	12:19	12:20	16:21 16:22		20:18	20:19		
Sopot	3,653	12:24	12:25	16:26 16:27		20:23	20:24		
Gdynia Główna	9,331	12:33		16:35		20:32			
Stacja końcowa	673,558	Gdynia Główna		Gdynia Główna		Gdynia Główna		Warszawa Wschodnia	
Wagony bezpośrednie do stacji									