

Warszawa, dnia 19 listopada 2019 r.

Poz. 38

DECYZJA NR DPP-WOPN.718.4.2018.PL PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 15 listopada 2019 r.

w sprawie przyznania LEO Express Global otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dla trasy międzynarodowej w relacji Praha hl. n. – Medyka – granica państwa i w relacji powrotnej,

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 2, 5, 6 oraz art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 710 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, art. 15 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. Urz. UEL 239 z 12 sierpnia 2014 r., str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 869/2014”, oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku Leo Express Global a.s. z siedzibą w Pradze, zwanej dalej „Leo Express Global” lub „Przewoźnikiem”, z 21 listopada 2018 r., uzupełnionego pismami z 6 grudnia 2018 r., 11 stycznia oraz 15 stycznia 2019 r., w przedmiocie wydania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Praha hl. n. – Medyka – granica państwa i w relacji powrotnej na okres od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r.,

PRZYZNAJĘ

Leo Express Global otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dla trasy międzynarodowej w relacji Praha hl. n. – Medyka – granica państwa i w relacji powrotnej,

realizowany liniami kolejowymi nr 91, 93, 133, 134, 138, 139, 150, znajdującymi się w zarządzie zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A z siedzibą w Warszawie, zwanych dalej „PKP PLK”, w okresie od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r., tj. na roczne rozkłady jazdy: 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023 oraz 2023/2024, z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie Leo Express Global uruchomi 4 pary pociągów na dobę od poniedziałku do niedzieli, zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i nr 2 do niniejszej decyzji.
2. Przewoźnik obowiązany jest uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji.
Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów w mniejszym wymiarze (tj. częstotliwości lub terminach) niż to wynika z pkt 1 niniejszej decyzji, wyłącznie w wyniku zaistnienia niemożliwych do przewidzenia zdarzeń zewnętrznych, niezależnych od Przewoźnika, będących następstwem siły wyższej lub działalności podmiotów trzecich (jak np. zarządcy infrastruktury).
3. Połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji stanowią uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województwa śląskiego, małopolskiego oraz podkarpackiego, organizowanej przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.
4. W przypadku prac modernizacyjnych i remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju.
5. Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji, w pełnej relacji tj. na trasie Praha hl. N – Medyka – granica państwa i w relacji powrotnej.

Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszej relacji, na podstawie niniejszej decyzji, jest dopuszczalne wyłącznie w wyniku zaistnienia niemożliwych do przewidzenia zdarzeń zewnętrznych, niezależnych od Przewoźnika, będących następstwem siły wyższej lub działalności podmiotów trzecich (jak np. zarządcy infrastruktury).

6. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Zebrzydowice, Pszczyna, Tychy, Katowice Ligota, Katowice, Mysłowice, Jaworzno Szczakowa, Trzebinia, Krzeszowice, Kraków Główny, Bochnia, Tarnów, Dębica, Rzeszów Główny, Przeworsk, Przemyśl Główny oraz Medyka.

Nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku od organizatora publicznego transportu zbiorowego 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.
7. Na trasie Praha hl. n. – Medyka – granica państwa, w zakresie odcinka na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy pojazdami kolejowymi serii 480 001 – 480 005.

W pojazdach serii 480 001 – 480 005 Przewoźnik zapewni co najmniej 2 miejsca dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Leo Express Global 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.

8. Dopuszcza się korzystanie z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
9. Dopuszcza się uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji, w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy zawartym w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
10. Przewoźnik obowiązany jest poinformować Prezesa UTK o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Praha hl. n. – Medyka – granica państwa i w relacji powrotnej:
 - a) w niepełnej relacji;
 - b) w częstotliwości i terminie innymi niż wprost wynikającymi z niniejszej decyzji.

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

UZASADNIENIE

22 listopada 2018 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem poczty elektronicznej, wniosek Leo Express Global z 21 listopada 2018 r. (znak: L. Dz.: 81/11/2018/JW), o przyznanie otwartego dostępu na trasie Praha hl. n. – Mostiska 2 (ukr. Мостиська II) – Praha hl. n. na okres od 11 grudnia 2019 r. do 13 grudnia 2025 r.

Prezes UTK, pismem z 7 stycznia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.3.PL), wezwał Leo Express Global do uzupełnienia braków w związku z otrzymanym powiadomieniem w sprawie otwartego dostępu.

Pismami z 11 i 15 stycznia 2019 r. Leo Express Global przekazała do Prezesa UTK poprawiony i uzupełniony wniosek o przyznanie otwartego dostępu. W wyniku powyższych pism, Leo Express Global dokonała zmian we wniosku z 21 listopada 2018 r. w zakresie:

1. trasy, na jakiej ma być wykonywana nowa usługa przewozu na Praha hl. n. – Medyka (– granica państwa) – Medyka – Praha hl. n.; oraz
2. okresu, w jakim mają być wykonywane nowe przewozy, tj. od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r.

Informacja o wpływie wniosku Leo Express Global do Prezesa UTK została opublikowana na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego 18 stycznia 2019 r.

W związku z powyższym Prezes UTK, pismem z 5 lutego 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.4.GP), zawiadomił podmioty uprawnione o wpływie wniosku o przyznanie otwartego dostępu na trasie Praha hl. n. – Medyka – granica państwa i w relacji powrotnej w okresie od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r.

Ponadto, Prezes UTK w piśmie z 8 lutego 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.5.PL) zawiadomił Leo Express Global o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie przyznania otwartego dostępu na trasie Praha hl. n. – Medyka – granica państwa i w relacji powrotnej w okresie od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r.

Jednocześnie Prezes UTK poinformował Leo Express Global o włączeniu w poczet niniejszego postępowania administracyjnego:

- 1) licencji Przewoźnika z 22 lutego 2010 r., nr L/2010/1544 wraz ze zmianami, wydanej przez Drážní úřad (czeski organ regulacyjny) bezterminowo, wraz z tłumaczeniem na język polski;
- 2) certyfikatu bezpieczeństwa Przewoźnika cz. A., potwierdzającego akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, wydanego przez Drážní úřad (czeski organ regulacyjny) 26 marca 2015 r. nr CZ1120150004 (ważny od 12 kwietnia 2015 r. do 11 kwietnia 2020 r.), wraz z tłumaczeniem na język polski;
- 3) certyfikatu bezpieczeństwa Przewoźnika cz. B, potwierdzającego akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, wydanego przez Prezesa UTK, 20 kwietnia 2017 r., nr PL1220170006 (ważny od 20 kwietnia 2017 r. do 20 kwietnia 2022 r.);
- 4) pisma Prezesa UTK z 5 lutego 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.4.GP), do podmiotów uprawnionych, informującego o możliwości składania wniosków o badanie równowagi ekonomicznej.

Prezes UTK, pismem z 14 lutego 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.6.PL) zawiadomił czeski organ regulacyjny, właściwy do rozpatrzenia wniosku o przyznanie otwartego dostępu, w zakresie trasy przebiegającej przez terytorium Republiki Czeskiej, o otrzymaniu wniosku o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Praha hl. n. – Medyka – granica państwa i w relacji powrotnej w okresie od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r.

Pismem z 15 lutego 2019 r. przewoźnik kolejowy „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwany dalej „PKP Intercity”, złożył wniosek o badanie równowagi ekonomicznej, w związku z planowanym nowym połączeniem kolejowym Leo Express Global na trasie Praha hl. n. – Medyka – granica państwa i w relacji powrotnej w okresie od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r. Wniosek PKP Intercity zawierał informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa ww. przewoźnika kolejowego.

Przewoźnik kolejowy „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwany dalej „Przewozami Regionalnymi”, złożył pismo (znak: PBH1c-070-005/19), datowane na 15 lutego 2019 r., w sprawie przedłużenia terminu na złożenie wniosku o badanie równowagi ekonomicznej Leo Express Global.

Pismem z 25 lutego 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.9.PL), Prezes UTK przekazał Przewozom Regionalnym informację dotyczącą rozporządzenia 869/2014 i przepisów w nim zawartych.

Przewozy Regionalne złożyły wniosek o badanie równowagi ekonomicznej, datowany na 4 marca 2019 r., w związku z planowanym nowym połączeniem kolejowym Leo Express Global na trasie Praha hl. n. – Medyka – granica państwa i w relacji powrotnej w okresie od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r. Ww. wniosek zawierał informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa.

Pismem z 8 marca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.10.PL) Prezes UTK wezwał PKP Intercity do przedstawienia dodatkowych informacji w związku ze złożonym wnioskiem o badanie równowagi ekonomicznej.

Pismem z 15 marca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.11.PL) Prezes UTK wezwał Przewozy Regionalne do przedstawienia dodatkowych informacji w związku ze złożonym wnioskiem o badanie równowagi ekonomicznej.

W piśmie z 26 marca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.12.PL) Prezes UTK poinformował czeski organ regulacyjny o otrzymaniu wniosków o badanie równowagi ekonomicznej, złożonych przez PKP Intercity oraz Przewozy Regionalne, w związku z planowanym uruchomieniem nowych przewozów pasażerskich przez Leo Express Global.

PKP Intercity, pismem z 26 marca 2019 r. (znak: BBZ8-073-51/2019), przedstawiła dodatkowe informacje, uzupełniające złożony wniosek o badanie równowagi ekonomicznej, w związku z planowanym połączeniem Leo Express Global.

Przewozy Regionalne w piśmie z 11 kwietnia 2019 r. (znak: PBH1c-070-011/19), przedstawiły dodatkowe informacje, uzupełniające złożony wniosek o badanie równowagi ekonomicznej, w związku z planowanym połączeniem Leo Express Global.

Prezes UTK, pismem z 19 kwietnia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.15.PL) ponownie wezwał PKP Intercity do uzupełnienia informacji w przedmiocie złożonego wniosku o badanie równowagi ekonomicznej.

Prezes UTK, pismem z 19 kwietnia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.16.PL) ponownie wezwał Przewozy Regionalne do uzupełnienia informacji w przedmiocie złożonego wniosku o badanie równowagi ekonomicznej.

Jednocześnie pismem z 24 kwietnia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.17.PL) Prezes UTK zwrócił się do PKP PLK o przekazanie stanowiska w przedmiocie złożonego przez Leo Express Global wniosku o przyznanie otwartego dostępu, w związku z niniejszym postępowaniem.

W piśmie z 30 kwietnia 2019 r. (znak: BBPP3j-070-098/2019) PKP Intercity przedstawiła dodatkowe informacje w sprawie złożonego wniosku o badanie równowagi ekonomicznej.

PKP PLK w piśmie z 9 maja 2019 r. (znak: IDRR-611-65/2019), przedstawiła stanowisko w przedmiocie złożonego przez Leo Express Global wniosku o przyznanie otwartego dostępu.

Leo Express Global, pismem z 30 maja 2019 r., zwróciła się z wnioskiem o umożliwienie wglądu w akta m.in. niniejszej sprawy, w terminie i formie wspólnie ustalonej przez Przewoźnika oraz pracowników organu prowadzącego postępowanie.

Pismem z 18 czerwca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.20.PL) Prezes UTK wezwał PKP Intercity do przedstawienia stanowiska w przedmiocie tajemnicy przedsiębiorstwa w umowach o świadczenie usług publicznych, mających znaczenie dla niniejszej sprawy, których stroną jest ww. przewoźnik oraz przekazania wersji jawnych dokumentów.

Pismem z 18 czerwca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.21.PL) Prezes UTK wezwał Przewozy Regionalne do przedstawienia stanowiska w przedmiocie tajemnicy przedsiębiorstwa w umowach o świadczenie usług publicznych, mających znaczenie dla niniejszej sprawy, których stroną jest ww. przewoźnik oraz przekazania wersji jawnych dokumentów.

Pismem z 3 lipca 2019 r. (znak: PBH1c-070-018/19) Przewozy Regionalne poinformowały, że całość informacji zawartych w umowach o świadczenie usług publicznych, mających znaczenie dla niniejszej sprawy, których jest stroną, stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa. Jednocześnie Przewozy Regionalne nie przedstawiły uzasadnienia dla zajętego stanowiska.

Pismem z 9 lipca 2019 r. (znak: BBPP3j-070-166/2019) PKP Intercity przedstawiła stanowisko w przedmiocie tajemnicy przedsiębiorstwa zawartej w umowach o świadczenie usług publicznych, mających znaczenie dla niniejszej sprawy, których jest stroną.

Postanowieniem z 18 lipca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.22.PL) Prezes UTK ograniczył Leo Express Global dostęp do akt sprawy w zakresie tajemnicy przedsiębiorstwa zawartej we wnioskach o badanie równowagi ekonomicznej, oraz załącznikach do nich, złożonych przez PKP Intercity oraz Przewozy Regionalne.

Pismem z 22 lipca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.23.PL) Prezes UTK zwrócił się do Przewozów Regionalnych o uzupełnienie przedstawionego stanowiska w sprawie tajemnicy przedsiębiorstwa, zawartej w umowach o świadczenie usług publicznych, mających znaczenie dla niniejszej sprawy, których ww. przewoźnik jest stroną.

Pismem z 7 sierpnia 2019 r. (znak: L. Dz.: LEG-DOPK.68/05/2019/JW.) Leo Express Global przedstawiła stanowisko w sprawie całości dotychczas zebranego materiału sprawy, w tym w szczególności w zakresie wniosków podmiotów uprawnionych o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 13 sierpnia 2019 r. (znak: PBH1c-070-022/19) Przewozy Regionalne przedstawiły uzupełnione stanowisko w przedmiocie tajemnicy przedsiębiorstwa, zawartej w umowach o świadczenie usług publicznych, mających znaczenie dla niniejszej sprawy, których stroną są m.in. Przewozy Regionalne.

Postanowieniem z 20 sierpnia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.24.PL) Prezes UTK poinformował Przewoźnika o uzupełnieniu materiału dowodowego o umowy o świadczenie usług publicznych wraz z aneksami, mających znaczenie dla niniejszej sprawy, których stronami są podmioty wnioskujące o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Jednocześnie Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Postanowieniem z 21 sierpnia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.25.PL) Prezes UTK ograniczył Leo Express Global dostęp do akt sprawy w zakresie tajemnicy przedsiębiorstwa zawartej w umowach o świadczenie usług publicznych PKP Intercity oraz Przewozy Regionalne.

Postanowieniem z 28 sierpnia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.26.PL) Prezes UTK poinformował Przewoźnika o uzupełnieniu materiału dowodowego o aneksy do umowy o świadczenie usług publicznych, przekazane przez

organizatora publicznego transportu zbiorowego (data doręczenia: 22 sierpnia 2019 r.), mających znaczenie dla niniejszej sprawy, których stroną jest m.in. przewoźnik kolejowy Przewozy Regionalne. Jednocześnie Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Postanowieniem z 28 sierpnia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.27.PL) Prezes UTK ograniczył Leo Express Global dostęp do akt sprawy w zakresie tajemnicy przedsiębiorstwa zawartej w aneksach do umowy o świadczenie usług publicznych, których stroną jest m.in. przewoźnik kolejowy Przewozy Regionalne.

Postanowieniem z 8 października 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.28.PL) Prezes UTK poinformował Przewoźnika o uzupełnieniu materiału dowodowego o aneksy do umowy o świadczenie usług publicznych, przekazane przez organizatora publicznego transportu zbiorowego (data doręczenia: 23 września 2019 r.), mające znaczenie dla niniejszej sprawy, których stroną jest m.in. przewoźnik kolejowy Przewozy Regionalne. Jednocześnie Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Postanowieniem z 8 października 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.29.PL) Prezes UTK ograniczył Leo Express Global dostęp do akt sprawy w zakresie tajemnicy przedsiębiorstwa zawartej w aneksach do umowy o świadczenie usług publicznych, których stroną jest m.in. przewoźnik kolejowy Przewozy Regionalne.

Przewoźnik nie skorzystał z przysługującego mu prawa wypowiedzenia się co do zebranych dowodów w niniejszym postępowaniu.

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 22 listopada 2018 r. wpłynął do Prezesa UTK wniosek Leo Express Global o przyznanie otwartego dostępu na trasie Praha hl. n. – Medyka – granica państwa i w relacji powrotnej na okres od 11 grudnia 2019 r. do 13 grudnia 2025 r. (ostatecznie zmieniony na: do 10 grudnia 2024 r.), uzupełniony pismami z 6 grudnia 2018 r., 11 stycznia oraz 15 stycznia 2019 r.

Prezes UTK ustalił, że Leo Express Global jest przewoźnikiem kolejowym, posiadającym licencję nr L/2010/1544, wraz z późniejszymi zmianami, na wykonywanie przewozów kolejowych osób, wydaną 22 lutego 2010 r. przez Drážní úřad, certyfikat bezpieczeństwa cz. A nr CZ1120150004, wydany 26 marca 2015 r. przez Drážní úřad (ważny od 12 kwietnia 2015 r. do 11 kwietnia 2020 r.), potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej oraz cz. B nr PL1220170006, wydany 20 kwietnia 2017 r. przez Prezesa UTK (ważny od 20 kwietnia 2017 r. do 20 kwietnia 2022 r.), potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie 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.

Leo Express Global jest przewoźnikiem kolejowym. Przysługuje mu zatem uprawnienie do złożenia wniosku będącego przedmiotem rozpoznania w niniejszej sprawie. Wniosek Leo Express Global został podpisany ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez pełnomocnika należycie umocowanego, zgodnie z zasadami reprezentacji Przewoźnika, stosownie do informacji wskazanych w czeskim rejestrze handlowym (odpowiednik polskiego rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego).

Zgodnie z art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym: *Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie międzynarodowej, w przypadku gdy spełnione zostaną następujące warunki:*

- 1) *w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w art. 7 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 12.08.2014, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 869/2014”, Prezes UTK określi, że głównym celem proponowanych nowych usług kolejowych jest przewóz pasażerów między stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich Unii Europejskiej, albo żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania;*
- 2) *w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia 869/2014, Prezes UTK określi, że proponowane nowe międzynarodowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, albo żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania.*

Stosownie do brzmienia art. 13 ust. 1 rozporządzenia 869/2014: *Równowagę ekonomiczną umowy o świadczenie usług publicznych uważa się za zagrożoną, gdy proponowana nowa usługa ma znaczący negatywny wpływ na:*

- (i) *rentowność usług świadczonych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych; lub*
- (ii) *koszty netto przyznania umowy o świadczenie usług publicznych przez właściwy organ.*

W dokonywanej analizie organ regulacyjny koncentruje swoją uwagę na wpływie gospodarczym proponowanych nowych przewozów na umowę o świadczenie usług publicznych jako całości, a nie na osobne przewozy wykonywane w ramach tej umowy, w całym okresie jej trwania (art. 13 ust. 2 rozporządzenia 869/2014).

Art. 14 rozporządzenia 869/2014 stanowi, że: *W trakcie procesu oceny organ regulacyjny uwzględni w szczególności następujące kryteria:*

- a) *wpływ na wynik finansowy netto usług świadczonych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych uwzględniany w kontekście okresu trwania przedmiotowej umowy;*
- b) *ewentualne konkurencyjne reakcje przedsiębiorstwa kolejowego realizującego umowę o świadczenie usług publicznych;*
- c) *ewentualne oszczędności przedsiębiorstwa kolejowego realizującego umowę o świadczenie usług publicznych (takie jak brak wymiany taboru kolejowego, którego okres eksploatacyjny dobiega końca, lub personelu, którego umowy wygasają) oraz ewentualne korzyści dla przedmiotowego przedsiębiorstwa kolejowego wynikające z proponowanej nowej usługi (takie jak pozyskanie międzynarodowych pasażerów, którzy mogliby być zainteresowani połączeniem z usługą regionalną w ramach umowy o świadczenie usług publicznych);*
- d) *możliwość zawężenia zakresu stosowania umowy o świadczenie usług publicznych, w szczególności jeżeli w czasie oceny jest ona bliska zakończenia;*
- e) *wpływ na wyniki i jakość usług kolejowych;*
- f) *wpływ na planowanie rozkładu jazdy dla przewozów kolejowych;*
- g) *w stosownych przypadkach wpływ na inwestycje dotyczące taboru kolejowego dokonywane przez przedsiębiorstwa kolejowe lub właściwe organy.*

Jednocześnie wskazać należy, że prawodawca unijny określił, że organ regulacyjny, w związku z przeprowadzaniem badania równowagi ekonomicznej, może podjąć decyzję, na podstawie której następuje przyznanie, zmiana, przyznanie warunkowe lub odmowa przyznania prawa dostępu do infrastruktury kolejowej (art. 15 rozporządzenia 869/2014).

Dodatkowo, należy wskazać, że polski ustawodawca zdecydował, zgodnie z art. 29c ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, że *decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat.*

Zgodnie z przepisem art. 3 ust. 4 rozporządzenia 869/2014, organ regulacyjny niezwłocznie publikuje na swojej stronie internetowej powiadomienie o złożonym przez wnioskodawcę wniosku o przyznanie otwartego dostępu na trasie międzynarodowej, 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.

Podmiotom uprawnionym przysługuje prawo do złożenia wniosku 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, mając na względzie przepisy rozporządzenia 869/2014, w tym w szczególności art. 3 ust. 4, dopiero po przekazaniu przez Leo Express Global wniosku zawierającego wszystkie wymagane przepisami dane, uprawniony był do opublikowania informacji na jego temat na swojej stronie internetowej.

Informację o wpływie wniosku Leo Express Global Prezes UTK opublikował na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego 18 stycznia 2019 r.

Wobec tego, Prezes UTK stwierdził, że czterotygodniowy termin na złożenie ww. wniosków przez podmioty uprawnione upłynął 15 lutego 2019 r.

Odnosząc się do przepisu określającego warunki wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu należy stwierdzić, zgodnie z cytowanym wyżej art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, że Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie międzynarodowej, gdy, w zakresie badania głównego celu:

- 1) w wyniku przeprowadzonego badania głównego celu określi, że proponowane nowe połączenie jest faktycznie usługą o charakterze międzynarodowym; albo
- 2) żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie badania głównego celu;

oraz w zakresie badania równowagi ekonomicznej:

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

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. 2 ustawy o transporcie kolejowym. Jej zastosowanie oznacza, że należy wybrać pomiędzy dwoma wykluczającymi się możliwymi do zaistnienia wariantami, zawartymi w lit. a) i lit. b) ww. przepisu.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, wskazać należy, że Prezes UTK zobligowany jest do wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej w sytuacji, w odniesieniu do badania głównego celu:

- 1) braku wniosku o badanie głównego celu; albo
- 2) wpłynięcia takiego wniosku i przeprowadzenia badania głównego celu i stwierdzenia, że projektowane nowe połączenie kolejowe jest faktycznie usługą na trasie międzynarodowej;

oraz w odniesieniu do badania równowagi ekonomicznej:

- 1) braku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej albo

- 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.

Na marginesie należy wskazać, że w wyniku przeprowadzenia badania głównego celu, w związku z otrzymanym wnioskiem podmiotu uprawnionego, organ regulacyjny może określić, że proponowane nowe połączenie jest faktycznie nową usługą na trasie międzynarodowej bądź nową usługą na trasie krajowej.

W sytuacji uznania przez organ, że proponowana nowa usługa jest w istocie połączeniem krajowym, organ regulacyjny podejmuje decyzję o zmianie przedmiotu postępowania i od tego momentu postępowanie toczy się w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie krajowej. O przekwalifikowaniu wniosku zawiadamia się podmiot starający się o przyznanie otwartego dostępu (art. 9 ust. 3 i 4 rozporządzenia 869/2014).

W związku z tym, że do proponowanego przez Leo Express Global nowego połączenia pasażerskiego, nierealizowanego w ramach świadczenia usług publicznych, wpłynęły wnioski PKP Intercity oraz Przewozów Regionalnych o badanie równowagi ekonomicznej, Prezes UTK zobowiązany był ustalić, czy projektowane nowe połączenie nie zagraża równowadze ekonomicznej obowiązujących umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu osób koleją.

Wniosek PKP Intercity o badanie równowagi ekonomicznej.

PKP Intercity złożyła do Prezesa UTK wnioski o badanie równowagi ekonomicznej, datowany na 15 lutego 2019 r., w związku ze złożonym przez Leo Express Global wnioskiem o przyznanie otwartego dostępu na trasę Praha hl. n. – Medyka – granica państwa – Medyka – Praha hl. n., realizowanego w okresie od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r.

W pierwszej kolejności Prezes UTK obowiązany był stwierdzić, czy podmiot wnioskujący o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, spełnia kryteria formalne, pozwalające uznać go za podmiot uprawniony do zainicjowania takiego badania.

W tym celu Prezes UTK ustalił, że PKP Intercity jest stroną następujących umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym:

- umowy ramowej z 25 lutego 2011 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich zawartej z Ministrem Infrastruktury, zwanej dalej „umową ramową na przewozy międzywojewódzkie”;
- umowy rocznej z 11 maja 2019 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r., zawartej z Ministrem Infrastruktury, zwanej dalej „umową na przewozy międzywojewódzkie”;
- umowy rocznej z 11 maja 2019 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r., zawartej z Ministrem Infrastruktury, zwanej dalej „umową na przewozy międzynarodowe”.

Zawarty w załączniku nr 1 umowy na przewozy międzywojewódzkie oraz załączniku nr 1 umowy na przewozy międzynarodowe rozkład jazdy pociągów PKP Intercity pozwala stwierdzić, że ww. przewoźnik kolejowy jest podmiotem uprawnionym, w myśl art. 10 lit. d) rozporządzenia 869/2014. PKP Intercity jest przewoźnikiem kolejowym, będącym jednocześnie operatorem umowy o świadczenie usług publicznych, która przewiduje wykonywanie połączeń pasażerskich m.in. przy udziale stacji wskazanych we wniosku Leo Express Global.

Z tego względu należało uznać, że zgłoszony przez PKP Intercity wniosek o badanie równowagi ekonomicznej powinien podlegać dalszej analizie formalnej oraz merytorycznej.

W zgłoszonym wniosku o badanie równowagi ekonomicznej PKP Intercity wskazała, że: „PKP Intercity” S.A. (dalej: „PKP IC”) jako narodowy przewoźnik kolejowy w Polsce oraz strona umów o świadczenie międzynarodowych i międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na terenie całego kraju wykazuje zainteresowanie wszystkimi zmianami w ofercie przewozowej generowane przez przewoźników kolejowych.

Chęć wprowadzenia nowych połączeń przez Przewoźnika LEO Express Global a.s. wzbudziła duże obawy związane z zaburzeniem równowagi ekonomicznej na liniach kolejowych, na których planowane jest uruchomienie czterech dodatkowych par pociągów dziennie. W związku z powyższym PKP IC zdecydowało się na wykonanie analizy zaproponowanej oferty połączeń kolejowych oraz ich wpływu na połączenia kolejowe, których operatorem jest PKP IC.

W dalszej części wniosku o badanie równowagi ekonomicznej PKP Intercity wskazała, że według przygotowanej przez nią analizy spodziewane jest *zmniejszenie przychodu na poziomie* ~~≈--≈~~ *w przypadku połączeń krajowych w porównaniu do zmniejszenia przychodu na poziomie* ~~≈--≈~~ *w przypadku połączeń międzynarodowych.*

Jednocześnie PKP Intercity dołączyła do wniosku wyliczenia dotyczące uzyskanego wyniku (załącznik nr 1) wraz z zastosowaną metodologią (załącznik nr 2).

Ww. przewoźnik kolejowy poinformował, że: *Załącznik nr 1 został objęty klauzulą Tajemnica Przedsiębiorstwa „PKP Intercity” S.A. z uwagi na znajdujące się w nim przychody przypadające na konkretny pociąg kursujący w obecnym rozkładzie jazdy i wiążącą się z powyższym wysoką wartością gospodarczą powyższych informacji. Ponadto PKP IC podjęła działania mające na celu wyeliminowanie możliwości dotarcia do danych objętych klauzulami „Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A.” przez osoby trzecie w normalnym toku zdarzeń, bez konieczności podejmowania szczególnych starań.* Tajemnicę przedsiębiorstwa stanowi również załącznik nr 2 do wniosku o badanie równowagi ekonomicznej.

PKP Intercity poinformowała, że w wyniku uruchomienia nowej usługi Leo Express Global spodziewany jest spadek przychodów odpowiednio na poziomie \approx dla pociągów międzynarodowych oraz \approx dla pociągów krajowych obecnej rekompensaty. Szczegóły dotyczące wyliczeń zostały przedstawione w załączniku nr 1 do wniosku o badanie równowagi ekonomicznej. W następstwie ww. przewoźnik kolejowy stwierdził, że: *Szacowana utrata przychodu zwiększa zapotrzebowanie na rekompensatę z tytułu świadczenia przewozów międzywojewódzkich o około \approx rocznie, co w opinii PKP IC stanowi istotny wpływ na umowy PSC.*

Ze względu na nieprzedstawienie przez PKP Intercity wszystkich wymaganych informacji, Prezes UTK zwrócił się do ww. przewoźnika pismem z 8 marca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.10.PL) o ich uzupełnienie, poprzez wskazanie m.in:

1. konkretnej umowy o świadczenie usług publicznych, której równowaga ekonomiczna jest zagrożona proponowaną nową usługą;
2. wskazanie wielkości ujętych w liczbach oraz procentach przedstawiających wpływ planowanej nowej usługi Leo Express Global na wielkość wszystkich przychodów generowanych przez umowę (lub umowy), a nie na wielkość przychodów generowanych przez konkretne pociągi PKP Intercity;
3. danych oraz założeń, które pozwoliły przyjąć PKP Intercity, że w latach, w których Leo Express Global planuje realizować nową usługę, rozkład jazdy będzie taki sam jak w roku 2018/2019, a liczba połączeń nie ulegnie zwiększeniu.

PKP Intercity, w piśmie z 26 marca 2019 r. (znak: BBZ8-073-51/2019) przedstawiła uzupełnione informacje w sprawie.

Ww. przewoźnik kolejowy poinformował między innymi o tym, że w przewozach krajowych świadczenie usług odbywa się na podstawie umowy ramowej na przewozy międzywojewódzkie. Wspomniana umowa ramowa na przewozy międzywojewódzkie została zawarta 25 lutego 2011 r. na okres 10 lat z możliwością przedłużenia o kolejne 5 lat i była przedmiotem aktualizacji na podstawie podpisanych później aneksów. Uszczegółowieniem postanowień umowy ramowej są umowy roczne, które zawierają szczegółowy wykaz uruchamianych pociągów wraz z planowanymi przychodami i wielkością rekompensaty.

W przypadku przewozów międzynarodowych, PKP Intercity wskazała, że są one świadczone wyłącznie na podstawie umów rocznych (tj. brak odpowiednika umowy ramowej, jak w przypadku organizacji przewozów międzywojewódzkich), które są podpisywane na każdy rok kalendarzowy osobno.

Jednocześnie PKP Intercity podniosła, że, w związku z planowanym uruchomieniem przez Leo Express Global nowej usługi przewozu osób: *Zagrożona jest równowaga ekonomiczna Umów Rocznych dla pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych na 2019 rok (okres 15-31.12.2019), 2020, 2021, 2022, 2023 i 2024 rok, które nie zostały jeszcze podpisane.*

Dodatkowo do odpowiedzi PKP Intercity załączyła zaktualizowaną tabelę, przedstawiającą spodziewany wpływ nowej usługi Leo Express Global na przewozy realizowane przez Przewoźnika, w ramach kontraktów służby publicznej, uzupełnione o wyliczenia wpływu na konkretną umowę.

PKP Intercity potwierdziła, że przedstawiony uprzednio wpływ planowanej nowej usługi Przewoźnika stanowił sumaryczny spodziewany wpływ na konkretne pociągi, a nie na całość kontraktu służby publicznej. Według zaktualizowanych przez PKP Intercity danych, estymowany wpływ na przychody osiągane przez ww. przewoźnika kolejowego będzie wynosił zatem \approx - w przypadku umowy na przewozy międzywojewódzkie, oraz \approx - w przypadku umowy na przewozy międzynarodowe.

W piśmie z 19 kwietnia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.15.PL) Prezes UTK zwrócił się ponownie do PKP Intercity z prośbą o precyzyjne wskazanie umów, których równowaga ekonomiczna mogłaby zostać zagrożona w przypadku uruchomienia nowej usługi Leo Express Global. Powyższe wynikało z przedstawienia przez PKP Intercity stanowiska, w którym wskazała, że zagrożona może zostać równowaga umów, które nie zostały zawarte przez ww. przewoźnika kolejowego.

W piśmie z 30 kwietnia 2019 r. (znak: BBPP3j-070-098/2019) PKP Intercity podtrzymała przekazane uprzednio stanowisko w sprawie, informując o tym, że: *Zagrożona jest równowaga ekonomiczna Umów Rocznych dla pociągów*

międzywojewódzkich i międzynarodowych na 2019 rok (okres 15-31.12.2019), 2020, 2021, 2022, 2023 i 2024 rok, które nie zostały jeszcze podpisane. Jednocześnie PKP Intercity wskazała, że stosowne umowy zostaną zawarte w przyszłości, i w związku z tym nie jest możliwe przedstawienie kopii ich egzemplarzy, zawierających szczegółowe dane określające zasady realizacji przewozów służby publicznej.

Analizując wniosek o badanie równowagi ekonomicznej, złożony przez PKP Intercity, należy zwrócić uwagę na podstawowe regulacje w przedmiocie otwartego dostępu. Na marginesie należy wskazać, że uwagi te będą również aktualne w przypadku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, zgłoszonego przez Przewozy Regionalne.

Art. 11 ust. 1 rozporządzenia 869/2014 określa podstawowe wymagania, jakie powinien spełniać każdy wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Zgodnie z treścią tego przepisu, każdy zgłoszony wniosek powinien określać następujące informacje:

- a) nazwę, adres, podmiot prawny, numer rejestracji podmiotu wnioskującego (w odpowiednich przypadkach);
- b) dane kontaktowe osoby odpowiedzialnej za zapytania;
- c) wyjaśnienie podmiotu wnioskującego dotyczące zainteresowania decyzją dotyczącą badania równowagi ekonomicznej;
- d) dowody, że nowe przewozy zagrażają równowadze ekonomicznej;
- e) informacje i dokumenty potwierdzające wyjaśnienia w lit. c) i d).

Jednocześnie, zgodnie z art. 12 ust. 2 rozporządzenia 869/2014, w sytuacji gdy organ regulacyjny uzna, że podmiot wnioskujący o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej nie przedstawił wszystkich wymaganych informacji, wówczas może wezwać taki podmiot do ich uzupełnienia, w odpowiednim terminie.

Przykładowy katalog informacji, jakich może zażądać organ regulacyjny od podmiotu wnioskującego o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, można znaleźć m.in. w treści art. 11 ust. 2 rozporządzenia 869/2014.

W przypadku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, złożonego przez przewoźnika kolejowego, realizującego umowę o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym, zastosowanie może znaleźć art. 11 ust. 2 lit. b) rozporządzenia 869/2014. Zgodnie z przywołanym powyżej przepisem: *Organ regulacyjny może zażądać informacji od podmiotów biorących udział w badaniu, w tym między innymi:*

[...]

- b) od przedsiębiorstwa kolejowego realizującego umowę o świadczenie usług publicznych:
 - (i) kopii umowy o świadczenie usług publicznych;
 - (ii) biznesplanu przedmiotowego przedsiębiorstwa;
 - (iii) informacji dotyczących przychodów osiągniętych przez przedmiotowe przedsiębiorstwo;
 - (iv) informacji dotyczących rozkładu jazdy w ramach przewozów, w tym godzin odjazdu, stacji pośrednich, godzin przyjazdu i połączeń;
 - (v) szacowanej elastyczności przewozów (np. elastyczności cen, elastyczności w odniesieniu do charakterystycznych cech jakościowych usług) i planów dotyczących reakcji konkurencji na nową usługę oraz ewentualnych oszczędności spowodowanych nową usługą.

Należy również zwrócić uwagę, że dla organu regulacyjnego, istotne znaczenie w przypadku otrzymania wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej ma stwierdzenie, jaki wpływ będzie miała nowa proponowana usługa kolejowego przewozu osób na obowiązujące umowy o świadczenie usług publicznych.

W tym miejscu należy stwierdzić, że badanie równowagi ekonomicznej jest przeprowadzane poprzez określenie wpływu planowanej nowej usługi na konkretną umowę o świadczenie usług publicznych, a nie wyłącznie na połączenia realizowane na podstawie takiej umowy. Podstawę dla przyjęcia takiego punktu widzenia dla organu regulacyjnego daje art. 13 ust. 2 rozporządzenia 869/2014. Przepis ten stanowi bowiem, że: *Organ regulacyjny ocenia, czy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych jest zagrożona proponowaną nową usługą. W przeprowadzonej analizie organ regulacyjny kładzie nacisk na wpływ gospodarczy proponowanych nowych przewozów na umowę o świadczenie usług publicznych jako całości, a nie na osobne przewozy wykonywane w ramach tej umowy, w całym okresie jej trwania.*

PKP Intercity przedstawiła w załączniku nr 1 do wniosku o badanie równowagi ekonomicznej zestawienie realizowanych przez nią połączeń, w ramach kontraktów służby publicznej, wykonywanych na odcinkach wspólnych z planowaną nową usługą przewozów Leo Express Global.

W ramach ww. zestawienia PKP Intercity wyszczególniło m.in. informacje dotyczące:

- dokładnego wskazania pociągu służby publicznej oraz jego numeru;
- określenia odcinka pokrywającego się z planowaną usługą Leo Express Global;
- planowanego przychodu z danego pociągu służby publicznej w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2018/2019;
- liczby dni kursowania w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2018/2019;
- długości całkowitej trasy pociągu służby publicznej;
- długości odcinka pokrywającego się z planowaną usługą Leo Express Global;
- planowanego przychodu z odcinka pokrywającego się;
- zmniejszenia przychodu na odcinku pokrywającym się z planowaną usługą Leo Express Global;
- sumarycznego przychodu z pociągów służby publicznej na wszystkich pokrywających się odcinkach;
- sumarycznego zmniejszenia przychodu z pociągów służby publicznej na wszystkich pokrywających się odcinkach; oraz
- procentowego zmniejszenia przychodu powodowanego przez konkretny pociąg Leo Express Global.

Zestawienie przedstawione przez PKP Intercity pozwoliło przyjąć, że uruchomienie przez Leo Express Global nowej usługi przewozu osób na trasie Praha hl.n. – Medyka – granica państwa (w kierunku Mościsk), spowoduje:

- zmniejszenie przychodu, generowanego przez pociągi wykonujące kursy na trasach krajowych, na wszystkich odcinkach pokrywających się w wielkości równej \approx ;
- zmniejszenie przychodu generowanego przez pociągi wykonujące kursy na trasach międzynarodowych, na wszystkich odcinkach pokrywających się w wielkości równej \approx ;
- zmniejszenie przychodu generowanego przez pociągi wykonujące kursy na trasach krajowych i międzynarodowych, na wszystkich pokrywających się odcinkach w wielkości równej \approx .

Uruchomienie nowej usługi przez Leo Express Global, w ocenie PKP Intercity, skutkowałoby zatem obniżeniem przychodów generowanych przez konkretne pociągi służby publicznej (a nie całą umowę), w ujęciu procentowym, w następujących wielkościach: \approx w przypadku pociągów krajowych, \approx w przypadku pociągów międzynarodowych oraz \approx w przypadku ustalenia łącznego wpływu nowego połączenia na pociągi PKP Intercity. Powyżej ustalony wpływ to spodziewany rezultat uruchomienia nowej usługi Leo Express Global w jednym roku funkcjonowania przewozów.

Prezes UTK zauważył, że PKP Intercity przedkładając wniosek o badanie równowagi ekonomicznej nie wskazała umowy o świadczenie usług publicznych, której równowaga ekonomiczna miałaby zostać naruszona w wyniku uruchomienia nowych połączeń Leo Express Global.

Dodatkowo, Prezes UTK zweryfikował posiadane zasoby umów o świadczenie usług publicznych, których obowiązek przekazania mają, zgodnie z art. 28pb ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, będący stronami takiej umowy. Prezes UTK stwierdził, że organowi regulacyjnemu dotychczas przekazano wyłącznie kopie umowy ramowej na przewozy międzywojewódzkie, której stroną jest PKP Intercity, wraz z aneksami. Prezesowi UTK nie przedstawiono natomiast kopii umowy rocznej na rok 2019 (ani okres późniejszy) na wykonywanie przewozów międzywojewódzkich lub międzynarodowych, których równowaga ekonomiczna, w ocenie PKP Intercity, miałaby zostać naruszona. Jednocześnie Prezes UTK zauważył, że przedstawione we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej dane o charakterze finansowym, przedstawiają estymowany wpływ nowej usługi Leo Express Global jedynie na wyszczególnione połączenia, a nie na całość konkretnej umowy/konkretnych umów służby publicznej.

Z powyższych względów niezbędne było wezwanie PKP Intercity do uzupełnienia braków w złożonym dotychczas wniosku o badanie równowagi ekonomicznej.

W ramach uzupełnienia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, w piśmie z 26 marca 2019 r. (znak: BBZ8-073-51/2019), PKP Intercity poinformowała, że umowy roczne na przewozy międzywojewódzkie oraz międzynarodowe, na rok 2019 jeszcze nie zostały ostatecznie podpisane, jednakże ma to nastąpić w najbliższym czasie. Jednocześnie ww. przewoźnik kolejowy poinformował, że kopie podpisanych umów zostaną przekazane Prezesowi UTK. Dodatkowo PKP Intercity przekazała zaktualizowane zestawienie szacowanego wpływu uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na połączenia realizowane przez operatora umowy (umów) służby publicznej.

Z uwagi na dalszy brak wskazania, i przedstawienia kopii umowy o świadczenie usług publicznych, których równowaga ekonomiczna mogłaby zostać naruszona w wyniku uruchomienia nowej usługi przez Leo Express Global, Prezes UTK, na podstawie art. 12 ust. 2 rozporządzenia 869/2014, pismem z 19 kwietnia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.15.PL) ponownie wezwał PKP Intercity do uzupełnienia informacji w ww. zakresie.

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK, PKP Intercity w piśmie z 30 kwietnia 2019 r. (znak: BBPP3j-070-098/2019) podtrzymała dotychczas prezentowane stanowisko w sprawie. Ponadto, PKP Intercity pismami z 16 maja 2019 r. (znak: DTK-8.3117.3.2019) oraz z 17 maja 2019 r. (znak: DTK-8.3117.7.2019), przekazała kopie podpisanych umów rocznych na przewozy międzywojewódzkie oraz międzynarodowe, których organizatorem jest minister właściwy ds. transportu.

Dopiero po przedłożeniu przez PKP Intercity kopii podpisanych umów o świadczenie usług publicznych, Prezes UTK mógł przeanalizować zasadność argumentów przedstawionych przez ww. przewoźnika.

Planowana nowa usługa Leo Express Global zakłada wykonywanie przewozów międzynarodowych na trasie Praha hl. n. – terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – w stronę granicy polsko – ukraińskiej.

W wyniku analizy Prezesa UTK ustalono, że nowa usługa Przewoźnika może wpływać na umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym, których stroną jest PKP Intercity. Ze względu na to, że PKP Intercity posiada dwie umowy roczne, w których oddzielnie uregulowano kwestię realizowanych w 2019 r. przewozów międzywojewódzkich oraz przewozów międzynarodowych, wpływ planowanego połączenia Leo Express Global należy rozpatrywać indywidualnie wobec każdego z ww. kontraktów służby publicznej.

Dokonując analizy ekonomicznej, Prezes UTK stwierdził, że PKP Intercity posiada obecnie dwa kontrakty służby publicznej, określające szczegółowe zasady organizacji przewozów, dla których organizatorem jest minister właściwy ds. transportu. Zgodnie z informacjami posiadanymi przez Prezesa UTK, PKP Intercity jest stroną:

- umowy na przewozy międzywojewódzkie zawartej 11 maja 2019 r. określającej szczegóły świadczenia usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r.; oraz
- umowy na przewozy międzynarodowe zawartej 11 maja 2019 r. określającej szczegóły świadczenia usług publicznych w zakresie międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r.

Uruchomienie nowego połączenia Leo Express Global może wpływać na równowagę ekonomiczną ww. umów, z uwagi na realizowanie przez PKP Intercity połączeń, odcinkowo pokrywających się z planowaną nową usługą Przewoźnika.

Wskazać w tym miejscu należy, że przewidywany wpływ, w ujęciu rocznym, może prezentować się w sposób następujący:

- a) ~~☒--☒~~ – co odpowiada sumarycznej kwocie utraconych przychodów generowanych przez pociągi uruchamiane na podstawie umowy na przewozy międzywojewódzkie;
- b) ~~☒--☒~~ – co odpowiada sumarycznej kwocie utraconych przychodów generowanych przez pociągi uruchamiane na podstawie umowy na przewozy międzynarodowe.

W pierwszej kolejności Prezes UTK przeanalizował wpływ nowej usługi Leo Express Global na umowę na przewozy międzywojewódzkie. Z tego względu zasadne było zweryfikowanie postanowień, dotyczących w szczególności finansowania przewozów, ujętych w umowie na przewozy międzywojewódzkie.

Zgodnie z punktem 2.1 umowy rocznej na przewozy międzywojewódzkie: ~~☒--☒~~.

Załącznik nr 2 umowy na przewozy międzywojewódzkie został zaktualizowany w związku z zawarciem przez PKP Intercity i Ministra Infrastruktury aneksu 1 do umowy na przewozy międzywojewódzkie. Zgodnie z jego treścią planowane przychody, w całym okresie obowiązywania umowy na przewozy międzywojewódzkie wynosić mają: ~~☒--☒~~, z czego za okres od 15 grudnia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r. (nowy rozkład jazdy pociągów) - ~~☒--☒~~.

Przewidywane jest również osiągnięcie przez PKP Intercity rozsądnego zysku na poziomie ~~☒--☒~~.

Prezes UTK przeanalizował dane zawarte w umowie na przewozy międzywojewódzkie oraz te ukazujące spodziewany wpływ uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na ww. kontrakt i stwierdził że:

- szacowany przez PKP Intercity wpływ nowej usługi Przewoźnika na umowę na przewozy międzywojewódzkie odnosi się do sytuacji, gdyby Leo Express Global wykonywała nowe przewozy w okresie od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r., podczas gdy Leo Express Global planuje wykonywanie przewozów kolejowych najwcześniej od 11 grudnia 2019 r.;

- PKP Intercity, posiada obecnie wyłącznie umowę na przewozy międzywojewódzkie na rok 2019 r. (brak umów rocznych, określających szczegóły świadczenia przewozów międzywojewódzkich na lata kolejne, podczas których planowane jest wykonywanie nowych przewozów Leo Express Global);
- świadczenie nowej usługi przewozu Leo Express Global może oddziaływać na umowę na przewozy międzywojewódzkie ale wyłącznie w wymiarze wspólnym dla obowiązywania ww. kontraktu służby publicznej z planowanym okresem wykonywania nowych przewozów.

Z tego względu należało zatem zestawić ze sobą wielkości prezentujące planowane przychody w całkowitym okresie obowiązywania umowy na przewozy międzywojewódzkie (tj. ~~0,007~~) ze spodziewaną sumaryczną kwotą utraconych przychodów w związku z uruchomieniem nowej usługi przez Leo Express Global (tj. ~~0,007~~). Powyższe pozwoliło stwierdzić, że estymowany wpływ uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na obowiązującą umowę na przewozy międzywojewódzkie będzie skutkowało obniżeniem spodziewanych przychodów z tytułu realizacji ww. umowy o blisko 1/135 (tj. 0,007).

Zwrócić uwagę należy jednakże na to, że przedstawiony powyżej wpływ byłby aktualny w sytuacji, gdyby Leo Express Global uruchamiała przewozy w pełnym roku 2019 tj. przez 365 dni kalendarzowe. Zgodnie z wnioskiem Przewoźnika, którego treść została upubliczniona na stronie Prezesa UTK (o czym została poinformowana pismem PKP Intercity) Przewoźnik planuje uruchomić realizację nowej usługi najwcześniej 11 grudnia 2019 r. Z tego względu nie można stwierdzić, że Leo Express Global wpłynie na przychody osiągnięte przez PKP Intercity w pełnym roku kalendarzowym, ale jedynie w okresie wspólnym dla PKP Intercity oraz Leo Express Global. Dlatego też estymowany wpływ uruchomienia nowej usługi w pełnym roku, uzyskany powyżej, tj. 1/135 (0,007), w istocie będzie jeszcze mniejszy. Powyższe wynika z tego, że zamiast ukazywać spodziewany wpływ dla 365 dni, zasadne jest wskazanie wpływu dla okresu od 11 grudnia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r., tj. 20 dni. Z tego względu, przedstawiony powyżej wpływ uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na umowę na przewozy międzywojewódzkie i osiągnięte z tego tytułu przychody zamiast skutkować szacowanym obniżeniem przychodów o 1/135 (0,007) w istocie będą skutkować $1/135 \times 20/365$ ($20/365$ jako liczba 20 dni wobec 365 dni w roku) 365 dni w roku ze względu na okres obowiązywania umowy na przewozy międzywojewódzkie. Ostatecznie uzyskany spodziewany wpływ nowej usługi Leo Express Global na przychody osiągnięte w ramach umowy na przewozy międzywojewódzkie będzie więc skutkowało ewentualnym spadkiem przychodów na poziomie równym 0,00042 (wobec całkowitej kwoty spodziewanych przychodów z tytułu realizacji ww. umowy).

Podobnej analizy wymaga również spodziewany wpływ uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na drugi kontrakt służby publicznej, którego stroną jest PKP Intercity tj. umowy na przewozy międzynarodowe.

Zgodnie z § 4 ust. 2 umowy na przewozy międzynarodowe ~~0,007~~.

Jednocześnie w § 4 ust. 6 umowy na przewozy międzynarodowe określono zasady obliczania należnej kwoty dotacji za 2019 r. za realizację przez PKP Intercity przewozów wskazanych w ww. umowie.

Zgodnie z treścią przywołanego powyżej postanowienia: ~~0,007~~.

Załącznik nr 2 umowy na przewozy międzynarodowe został zaktualizowany w związku z zawarciem przez PKP Intercity i Ministra Infrastruktury aneksu 1 do umowy na przewozy międzynarodowe. Zgodnie z jego treścią planowane przychody, w całkowitym okresie obowiązywania umowy na przewozy międzynarodowe wynosić mają: ~~0,007~~, z czego za okres od 15 grudnia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r. (nowy rozkład jazdy pociągów) - ~~0,007~~.

Przewidywane jest również osiągnięcie przez PKP Intercity rozsądnego zysku na poziomie ~~0,007~~.

Opierając się na podobnych założeniach, jak przy analizie wpływu uruchomienia nowej usługi na umowę na przewozy międzywojewódzkie, Prezes UTK stwierdził co następuje.

Po zestawieniu wielkości prezentujących planowane przychody w całkowitym okresie obowiązywania umowy na przewozy międzynarodowe (tj. ~~0,007~~) ze spodziewaną sumaryczną kwotą utraconych przychodów w związku z uruchomieniem nowej usługi przez Leo Express Global (tj. ~~0,007~~), Prezes UTK stwierdził, że estymowany wpływ uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na obowiązującą umowę na przewozy międzynarodowe będzie skutkowało obniżeniem spodziewanych przychodów z tytułu realizacji ww. umowy o blisko 1/62 (tj. o 0,016).

Zwrócić uwagę należy jednakże na to, że przedstawiony powyżej wpływ byłby aktualny w sytuacji, gdyby Leo Express Global uruchamiała przewozy w pełnym roku 2019, tj. przez 365 dni kalendarzowe. Zgodnie z wnioskiem Przewoźnika, którego treść została upubliczniona na stronie Prezesa UTK (o czym została poinformowana pismem PKP Intercity) Przewoźnik planuje najwcześniej uruchomić realizację nowej usługi 11 grudnia 2019 r. Z tego względu nie można stwierdzić, że Leo Express Global wpłynie na przychody osiągnięte przez PKP Intercity w pełnym roku kalendarzowym, ale jedynie w okresie wspólnym dla PKP Intercity oraz Leo Express Global. Dlatego też estymowany wpływ uruchomienia nowej usługi w pełnym roku, uzyskany powyżej, tj. 1/62 (0,02), w istocie będzie jeszcze mniejszy.

Powyższe wynika z tego, że zamiast ukazywać spodziewany wpływ dla 365 dni, zasadne jest wskazanie wpływu dla okresu od 11 grudnia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r., tj. 20 dni. Z tego względu, przedstawiony powyżej wpływ uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na umowę na przewozy międzynarodowe i osiągnięte z tego tytułu przychody zamiast skutkować szacowanym obniżeniem przychodów o 1/62 (0,02) w istocie będą skutkować $1/62 \times 20/365$ (20/365 jako przybliżona wartość 20 dni wobec 365 dni w roku) – 365 dni w roku ze względu na okres obowiązywania umowy na przewozy międzynarodowe. Ostatecznie uzyskany spodziewany wpływ nowej usługi Leo Express Global na przychody osiągnięte w ramach umowy na przewozy międzynarodowe będzie więc skutkował ewentualnym spadkiem przychodów na poziomie równym 0,001 (wobec całkowitej kwoty spodziewanych przychodów z tytułu realizacji ww. umowy).

Mając na uwadze powyższą analizę Prezesa UTK, obowiązujące kontrakty służby publicznej, w tym dane finansowe oraz szacunki stron ww. umów, stwierdzić należało, że uruchomienie nowej usługi publicznej nie powinno spowodować zagrożenia równowagi ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych, których stroną jest PKP Intercity.

Analizując pozafinansowe aspekty wniosków o badanie równowagi ekonomicznej, Prezes UTK zwrócił również uwagę na dodatkowe aspekty.

Z uzyskanych przez Prezesa UTK informacji, wynika że PKP Intercity uruchamia pociągi wykonujące przewozy na następujących odcinkach (mających znaczenie dla niniejszego postępowania): ☒--☒.

Pociągi PKP Intercity realizują przejazdy na odcinkach gdzie długość trasy pociągu służby publicznej (ujęta w kilometrach) wobec odcinka pociągu służby publicznej wspólnego dla planowanej nowej usługi Przewoźnika wynosi:

- ☒--☒: 920 do 245, 890 do 245, 1035 do 245, 994 do 245, co oznaczało, że wspólny odcinek wynosił od 24% do 28%;
- ☒--☒: 558 do 19, 591 do 19, 784 do 19, 580 do 19, 616 do 19, co oznaczało, że wspólny odcinek wynosił od 2,4% do 3,4%;
- ☒--☒: 373 do 17, 558 do 17, 591 do 17, 726 do 17, 784 do 17, 580 do 17, 616 do 17, co oznaczało, że wspólny odcinek wynosił od 2,2% do 4,6%;
- ☒--☒: 691 do 195, 245 do 195, 1035 do 195, co oznaczało, że wspólny odcinek wynosił od 19% do 80%;
- ☒--☒: 691 do 50, 395 do 50, 622 do 50, 245 do 50, 1035 do 50, co oznaczało, że wspólny odcinek wynosił od 4,8% do 20,4%;
- ☒--☒: 399 do 36, 436 do 36, 832 do 36, co oznaczało, że wspólny odcinek wynosił od 4,3% do 9%.

Pomimo wspólnych odcinków dla przewozów realizowanych przez PKP Intercity oraz Leo Express Global, faktyczne stacje zatrzymania, w związku z realizowaną oraz planowaną usługą przewozu osób, różnią się.

Przypomnieć w tym miejscu należy, że Leo Express Global wnioskowała o możliwość zatrzymywania się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na następujących stacjach pasażerskich: Zebrzydowice, Pszczyna, Tychy, Katowice Ligota, Katowice Osobowe, Mysłowice, Jaworzno Szczakowa, Trzebinia, Krzeszowice, Kraków Główny, Bochnia, Tarnów, Dębica, Rzeszów Główny, Przeworsk, Przemyśl Główny oraz Medyka.

Dla pociągów PKP Intercity dla których najwyższy procentowy wynik w zakresie wspólnego odcinka z planowaną nową usługą Leo Express Global określono dotychczas następujące stacje zatrzymania:

- ☒--☒: Kraków Główny, Kraków Płaszów, Bochnia, Bochnia Okocim, Tarnów, Dębica, Ropczyce, Sędziszów Małopolski, Rzeszów Główny, Łańcut, Przeworsk, Jarosław, Radymno, Przemyśl Zasanie oraz Przemyśl Główny;
- ☒--☒: Kraków Główny, Bochnia, Bochnia Okocim, Brzesko, Tarnów, Dębica, Ropczyce, Sędziszów Małopolski, Rzeszów Główny, Łańcut, Przeworsk, Jarosław, Radymno, Przemyśl Zasanie oraz Przemyśl Główny.

W pozostałym zakresie ustalono, że planowana nowa usługa kolejowego przewozu osób Przewoźnika pokrywa się w zakresie wspólnego odcinka (tj. stacja początkowa – stacja końcowa, co niekoniecznie oznacza również identyczne stacje zatrzymania) w przedziale od 2,2% do 9%.

W przypadku analizy umowy rocznej na przewozy międzynarodowe, PKP Intercity przewiduje uruchamianie pociągów na następujących odcinkach wspólnych: ☒--☒.

Międzynarodowe pociągi PKP Intercity realizują przejazdy na odcinkach, gdzie długość trasy pociągu służby publicznej (ujęta w kilometrach) wobec odcinka pociągu służby publicznej wspólnego dla planowanej nowej usługi Przewoźnika wynosi:

- 718 do 71, co oznaczało że wspólny odcinek wynosił blisko 10%);
- 726 do 17, 373 do 17, co oznaczało że wspólny odcinek wynosił od 2,3% do 5 %;
- 71 do 36, co oznaczało że wspólny odcinek wynosił blisko 51% (odległość dotyczy odcinka 71-36, natomiast cały kurs jest realizowany pomiędzy stacjami 71-36 odbywa się na trasie równiej blisko 368 km);
- 71 do 35, co oznaczało że wspólny odcinek wynosił 49% (odległość dotyczy odcinka 71-35, natomiast cały kurs jest realizowany pomiędzy stacjami 71-35);
- 13 do 13, co oznaczało że wspólny odcinek wynosił 100% (odcinek 13-13, natomiast cały kurs, realizowany pomiędzy stacjami 13-13, ma odległość równą około 842 km).

Jednocześnie Prezes UTK zwrócił uwagę, że pociągi PKP Intercity nie mają przewidzianego w 71-36 postoju, na którym możliwa jest wymiana pasażerska (wsiadanie i wysiadanie). PKP Intercity wykorzystuje ten przystanek jako postój techniczny, na którym odbywa się kontrola graniczna oraz celna. Z tego względu nie można przyznać PKP Intercity racji w zakresie zagrożenia nowej usługi Leo Express Global, dla połączeń realizowanych na odcinku 71-36.

Dla pociągów PKP Intercity przewidziano stosunkowo krótkie odcinki na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej (najkrótszy – 13 km, najdłuższy 71 km).

Dla pociągów PKP Intercity, dla których najwyższy procentowy wynik w zakresie wspólnego odcinka z planowaną nową usługą Leo Express Global ustanowiono następujące stacje zatrzymania:

- 71-36: Katowice, Tychy, Rybnik, Wodzisław Śląski, Chałupki, Bohumin, Ostrava hl. n., Ostrava-Svinov, Hranice na Morave, Prerov, Otrokovice, Stare Mesto u Uher. Hradiste, Hodonin, Breclav, Wien Hbf;
- 71-35: Przemyśl Główny, Lviv, Krasne, Zlochov, Ternopil, Pidvolochysk, Volochisk, Khmelnytskyi, Zhmerynka, Rahny, Vapniarka, Rudnica, Kodyma, Podilsk, Rozdilna 1, Odesa Holovna.

Z powyższego zestawienia wynika, że planowane nowe przewozy kolejowe Leo Express Global zakładają jedynie w niewielkim zakresie, w porównaniu do całości trasy danego pociągu uruchamianego przez PKP Intercity, pokrywanie się trasy.

Z tego względu stwierdzić należy, że Leo Express Global, proponując realizowanie połączeń kolejowych dla trasy międzynarodowej w relacji Praha hl. n. – Medyka – granica państwa i w relacji powrotnej (docelowo Mostiska 2), ma na celu zaspokojenie potrzeb i oczekiwań podróżnych, przemieszczających się z terytorium jednego państwa na obszar drugiego.

PKP Intercity nie uruchamia, w ramach żadnego kontraktu służby publicznej, usług przewozu pasażerów na takiej trasie, jak planuje to robić Leo Express Global. Z tego względu należy stwierdzić, że dotychczas realizowane połączenia przez PKP Intercity zaspokajają inne potrzeby transportowe podróżnych, takie jak np. zapewnienie dalekobieżnych połączeń na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej lub umożliwienie przejazdu do takich miast położonych na terytorium innych państw, jak Odessa, Wiedeń czy Berlin, położonych na terytorium innego państwa.

Z tego względu należało uznać, że nie wystąpiła sytuacja, w której należałoby wydać decyzję odmawiającą przyznania Leo Express Global otwartego dostępu, w związku ze spodziewanym negatywnym wpływem, w postaci zagrożenia równowagi ekonomicznej, obowiązujących kontraktów służby publicznej, których stroną jest PKP Intercity.

Wniosek Przewozów Regionalnych o badanie równowagi ekonomicznej.

W ramach niniejszego postępowania w sprawie przyznania Leo Express Global otwartego dostępu, również Przewozy Regionalne złożyły wniosek o badanie równowagi ekonomicznej.

W pierwszej kolejności Prezes UTK ustalił, że Przewozy Regionalne są stroną następujących kontraktów służby publicznej:

- a) umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich zawartej 28 października 2016 r. pomiędzy Województwem Podkarpackim, a Przewozami Regionalnymi;
- b) umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, zawartej 10 grudnia 2016 r. pomiędzy Województwem Małopolskim, a Przewozami Regionalnymi;

- c) umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, zawartej 7 grudnia 2016 r. pomiędzy Województwem Śląskim, a Przewozami Regionalnymi.

Przywołane powyżej umowy, w tym usługi kolejowe realizowane na ich podstawie w zakresie publicznego transportu zbiorowego, uzasadniają uznanie Przewozów Regionalnych za podmiot uprawniony do wystąpienia z wnioskiem o badanie równowagi ekonomicznej w postępowaniu z wniosku Leo Express Global. Przewozy Regionalne są przewoźnikiem kolejowym, będącym jednocześnie operatorem umów o świadczenie usług publicznych, które przewidują wykonywanie połączeń pasażerskich m.in. przy udziale stacji wskazanych we wniosku Leo Express Global.

W dalszej kolejności Prezes UTK przeanalizował zagadnienie terminu, w którym złożony został wniosek o badanie równowagi ekonomicznej przez Przewozy Regionalne.

Jak to zostało wskazane we wcześniejszym fragmencie decyzji, informację o wpływie wniosku Leo Express Global Prezes UTK opublikował na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego 18 stycznia 2019 r.

W związku z tym należało stwierdzić, że czterotygodniowy termin na złożenie wniosków o badanie równowagi ekonomicznej lub o badanie głównego celu przez podmioty uprawnione upłynął 15 lutego 2019 r.

Przewozy Regionalne w piśmie z 15 lutego 2019 r. (znak:PBH1c-070-005/19) zwróciły się do Prezesa UTK z wnioskiem o przedłużenie terminu na złożenie wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, w związku z planowanym nowym połączeniem Leo Express Global. Przewozy Regionalne zaznaczyły, że z uwagi na różnice pomiędzy terminem publikacji powiadomienia o planowanej nowej usłudze przewozu osób Leo Express Global a przekazaniem pisma skierowanego m.in. do tego przewoźnika kolejowego, w istocie termin na przygotowanie wniosku o badanie równowagi ekonomicznej został skrócony.

Prezes UTK, w piśmie z 25 lutego 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.9.PL), poinformował Przewozy Regionalne, że przepisy rozporządzenia 869/2014 nie przewidują sytuacji, w której organ regulacyjny może wydłużyć, podmiotowi uprawnionemu do złożenia ww. wniosków, termin na dokonanie czynności.

Mimo upływu czterotygodniowego terminu na złożenie wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, Przewozy Regionalne 6 marca 2019 r. przedłożyły Prezesowi UTK wniosek, o którym mowa powyżej (datowany na 4 marca 2019 r.).

Wskazać w tym miejscu należy, że zgodnie z brzmieniem art. 3 ust. 4 rozporządzenia 869/2014: *Organ regulacyjny niezwłocznie publikuje na swojej stronie internetowej powiadomienie dokonane przez wnioskodawcę, z wyjątkiem wszelkich informacji wrażliwych z handlowego punktu widzenia, i informuje o tym podmioty, o których mowa odpowiednio w art. 5 lub 10.*

Tym samym czynności polegające na publikacji powiadomienia aplikanta o planowanym nowym połączeniu kolejowym oraz poinformowaniu o tym fakcie podmiotów uprawnionych, powinny nastąpić w tym samym okresie.

Z tego względu Prezes UTK wziął pod uwagę moment opublikowania powiadomienia Leo Express Global w sprawie planowanej nowej usługi oraz termin poinformowania o tym fakcie podmiotów uprawnionych, zgodnie z art. 5 i art. 10 rozporządzenia 869/2014.

Mając na względzie brzmienie przepisu art. 3 ust. 4 oraz m.in. zasadę pogłębiania zaufania do organów administracji publicznej, należało uwzględnić złożenie po terminie wniosku o badanie równowagi ekonomicznej.

Przewozy Regionalne w złożonym wniosku o badanie równowagi ekonomicznej zwróciły uwagę, że realizują przewozy na podstawie umów o świadczenie usług publicznych zawartych z właściwymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego. Jednocześnie ww. przewoźnik kolejowy poinformował, że w jego ocenie uruchomienie nowych połączeń kolejowych Leo Express Global będzie miało znaczący negatywny wpływ na równowagę ekonomiczną obowiązujących umów o świadczenie usług publicznych.

We wniosku o badanie równowagi ekonomicznej Przewozy Regionalne zaakcentowały możliwość wystąpienia trudności konstrukcyjnych przy opracowywaniu rozkładów jazdy pociągów z uwagi na ograniczoną zdolność przepustową linii kolejowych na obszarze województwa małopolskiego (trwające prace modernizacyjne i naprawcze infrastruktury kolejowej).

Ponadto Przewozy Regionalne podniosły, że: *nowe połączenia, jako pociągi międzynarodowe, charakteryzowałyby się wysokim priorytetem konstrukcji rozkładu jazdy, wydanie zgody na uruchomienie przez tego przewoźnika nowych pociągów przyczyni się do powstania kolejnych znacznych utrudnień w trasowaniu pociągów REGIO: wojewódzkich i międzywojewódzkich [...].*

Ww. przewoźnik kolejowy poinformował, że w związku z trwającymi pracami modernizacyjnymi i naprawczymi w obrębie krakowskiego węzła kolejowego 12 (z 49) pociągów wykonujących przejazdy przy wykorzystaniu linii kolejowej nr 133 zostało odwołanych (zamiast nich wprowadzono zastępczą komunikację autobusową), natomiast 1 pociąg (z 12), wykonujący kursy na linii kolejowej nr 91 został skierowany na trasę okrężną.

Przewozy Regionalne zwróciły również uwagę na zbliżone planowane godziny odjazdu pociągów Leo Express Global z pociągami ww. operatora umów o świadczenie usług publicznych. Podstawowe konflikty, zdaniem Przewozów Regionalnych dotyczą:

- odjazdów ze stacji Katowice w godzinach popołudniowego szczytu: 13:10, 15:10 oraz 17:10;
- odjazdów ze stacji Kraków Główny w godzinach popołudniowego szczytu: 14:41, 16:41 oraz 18:41;
- odjazdów ze stacji Tarnów w godzinach popołudniowego szczytu: 15:36 oraz 17:36;
- odjazdów ze stacji Rzeszów Główny w godzinach popołudniowego szczytu: 16:20 oraz 18:20;
- przyjazdów do stacji Katowice w godzinach porannego szczytu: 6:22;
- przyjazdów do stacji Tarnów w godzinach porannego szczytu: 8:56;
- przyjazdów do stacji Rzeszów Główny w godzinach porannego szczytu: 8:11.

Dodatkowo Przewozy Regionalne wskazały szacowane roczne spadki przychodów dla wskazanych odcinków linii kolejowych oraz jaki będzie sumaryczny łączny spadek przychodów dla wszystkich umów (tj. bez podania estymowanego spadku przychodów dla każdej umowy oddzielnie).

Po przeanalizowaniu informacji przekazanych we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej przez Przewozy Regionalne, pismem z 15 marca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.11.PL), Prezes UTK wezwał ww. przewoźnika kolejowego do uzupełnienia informacji m.in. w zakresie:

1. precyzyjnego wskazania umów o świadczenie usług publicznych, których równowaga ekonomiczna zostanie zagrożona w wyniku uruchomienia nowej usługi przez Leo Express Global oraz przedłożenia kopii ww. umów wraz ze wskazaniem zakresu informacji prawnie chronionych (np. tajemnica przedsiębiorstwa), których treść nie powinna zostać ujawniona innym podmiotom oraz uzasadnieniem dokonanego wyłączenia jawności;
2. przedstawienia dodatkowych informacji uzasadniających zagrożenie dla równowagi ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych, obejmujących m.in. wskazanie dotychczas uzyskiwanych rocznych przychodów z danej umowy za ostatnie dwa lata kalendarzowe wykonywania przewozów (oddzielnie dane za 2017 r. i za 2018 r.), wskazanie wpływu uruchomienia nowej usługi przewozu Leo Express Global na daną umowę (a nie na konkretne połączenie kolejowe) w ujęciu kwotowym oraz procentowym;
3. określenia szacowanej elastyczności przewozów (np. elastyczności cen, elastyczności w odniesieniu do charakterystycznych cech jakościowych usług) i planów dotyczących reakcji na nową usługę oraz ewentualnych oszczędności spowodowanych nową usługą;
4. wskazania, czy w związku z uruchomieniem nowej usługi przewozu przez Leo Express Global, po stronie Przewozów Regionalnych wystąpią ewentualne oszczędności (takie jak: brak wymiany taboru kolejowego, którego okres eksploatacyjny dobiega końca, lub personelu, którego umowy wygasają) oraz ewentualne korzyści wynikające z proponowanej nowej usługi (takie jak: pozyskanie międzynarodowych pasażerów, którzy mogliby być zainteresowani połączeniem z usługą regionalną w ramach umowy o świadczenie usług publicznych).

Przewozy Regionalne, w odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK, modyfikując swoje pierwotne stanowisko, poinformowały, że w wyniku uruchomienia nowych przewozów Leo Express Global może zostać naruszona równowaga ekonomiczna dwóch, a nie jak uprzednio wskazała trzech, kontraktów służby publicznej, tj.

1. umowy nr I/2257/TK/3234/16 z dnia 10 grudnia 2016 r. o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na terenie województwa małopolskiego w RJP 2016/2017, 2017/2018, 2018/2019, w okresie od 11 grudnia 2016 r. do 12 grudnia 2020 r., zwanej dalej „umową nr I/2257/TK/3234/16”; oraz
2. umowy nr 3125/KT/2016 z dnia 7 grudnia 2016 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze województwa śląskiego w RJP 2016/2017, 2017/2018, 2018/2019 w okresie od 11 grudnia 2016 r. do 14 grudnia 2019 r., zwanej dalej „umową nr 3125/KT/2016”.

Ponadto Przewozy Regionalne poinformowały, że dotychczas uzyskiwane przychody, z tytułu realizacji ww. kontraktów służby publicznej wynosiły:

1. ~~XXXX~~ w 2017 r., w związku z umową nr I/2257/TK/3234/16;
2. ~~XXXX~~ w 2018 r., w związku z umową nr I/2257/TK/3234/16;
3. ~~XXXX~~ w 2017 r., w związku z umową nr 3125/KT/2016; oraz
4. ~~XXXX~~ w 2018 r., w związku z umową nr 3125/KT/2016.

Jednocześnie, zdaniem ww. przewoźnika kolejowego, uruchomienie nowej usługi Leo Express Global może spowodować obniżenie przychodów w wysokości:

1. ~~---~~ (w ujęciu rocznym, w oparciu o plan przychodów na rok 2019) w związku z umową nr I/2257/TK/3234/16);
2. ~~---~~ (w ujęciu rocznym, w oparciu o plan przychodów na rok 2019) w związku z umową nr 3125/KT/2016).

Prezes UTK zwrócił uwagę, że okres obowiązywania kontraktów służby publicznej, które mogą być zagrożone uruchomieniem przez Leo Express Global nowej usługi, został ograniczony, w przypadku umowy nr 3125/KT/2016 do 14 grudnia 2019 r., natomiast w przypadku umowy nr I/2257/TK/3234/16 do 12 grudnia 2020 r.

Mimo to, Przewozy Regionalne w ramach złożonego wniosku o badanie równowagi ekonomicznej wskazały przewidywane przez nich zagrożenie wpływu nowej usługi Przewoźnika na pełen okres wykonywania przewozów przez Leo Express Global, tj. włącznie do rocznego rozkładu jazdy pociągów 2023/2024.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK, pismem z 19 kwietnia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.16.PL) wezwał Przewozy Regionalne do przedstawienia kopii umów o świadczenie usług publicznych, których równowaga ekonomiczna może być zagrożona w związku z uruchomieniem przewozów przez Leo Express Global, w okresie po 14 grudnia 2019 r.

W swoim piśmie Prezes UTK podniósł, że: *Ponadto w świetle art. 13 ust. 2 rozporządzenia 869/2014, organ regulacyjny ocenia, czy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych jest zagrożona proponowaną nową usługą. W przeprowadzonej analizie organ regulacyjny kładzie nacisk na wpływ gospodarczy proponowanych nowych przewozów na umowę o świadczenie usług publicznych jako całości, a nie na osobne przewozy wykonywane w ramach tej umowy, w całym okresie jej trwania.*

Z uwagi na brzmienie przywołanych przepisów, nie budzi wątpliwości, że przedmiotem badania równowagi ekonomicznej przeprowadzanej przez organ regulacyjny w ramach postępowania o przyznanie otwartego dostępu, jest równowaga ekonomiczna konkretnej umowy (lub umów) o świadczenie usług publicznych. Tym samym badanie równowagi ekonomicznej nie może być rozumiane w sposób abstrakcyjny. Wiązać je należy z konkretną umową (lub umowami) o świadczenie usług publicznych wskazaną (lub wskazanymi) przez podmiot uprawniony do wnioskowania o badanie równowagi ekonomicznej.

Jednocześnie Prezes UTK podkreślił, że dotychczas zgromadzony materiał dowodowy w sprawie pozwala stwierdzić, że Leo Express Global i realizowana przez nią nowa usługa może zagrozić równowadze ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych, których stroną są m.in. Przewozy Regionalne (po stronie operatora) nie w całym okresie wykonywania przez Przewoźnika przewozów kolejowych, tj. od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r., lecz jedynie w okresie od 11 grudnia 2019 r. do 14 grudnia 2019 r., w przypadku umowy nr 3125/KT/2016, oraz od 11 grudnia 2019 r. do 12 grudnia 2020 r., w przypadku umowy nr I/2257/TK/3234/16.

Przewozy Regionalne, mimo prawidłowego doręczenia pisma, nie przedstawiły odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 19 kwietnia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.16.PL).

Wskazać w tym miejscu należy, że do Prezesa UTK nie wpłynęły również, w trybie art. 28pb ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, potwierdzone za zgodność z oryginałem kopie umów o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, których równowaga ekonomiczna mogłaby zostać zagrożona, w pełnym okresie planowanego wykonywania przewozów przez Leo Express Global.

W związku z powyższym, Prezes UTK uznał, że Przewozy Regionalne nie mają zawartych umów o świadczenie usług publicznych z właściwymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego na obszarze województwa małopolskiego oraz śląskiego, których okres wykonywania przewozów pokrywałyby się w pełni z nową usługą przewozu Leo Express Global.

Z tego względu, przy badaniu równowagi ekonomicznej, w związku ze złożonym wnioskiem Przewozów Regionalnych, Prezes UTK odniósł się wyłącznie do obowiązujących i znanych mu kontraktów służby publicznej, na które może, zdaniem ww. przewoźnika kolejowego, negatywnie oddziaływać nowa usługa Leo Express Global.

Odnosnie umowy nr I/2257/TK/3234/16 należy wskazać, że w § 9 uregulowane zostały kwestie związane z wynagrodzeniem realizacji ww. umowy.

§ 9 ust. 1 stanowi, że: ~~---~~.

W paragrafie 9 ust. 2 umowy nr I/2257/TK/3234/16 określono jak należy interpretować rekompensatę w ramach ww. kontraktu służby publicznej. Zgodnie z postanowieniem ww. umowy: ~~---~~.

W zakresie możliwości zmiany wysokości rekompensaty należnej Przewozom Regionalnym w § 9 ust. 3 umowy nr I/2257/TK/3234/16 zastrzeżono, że: .

Zgodnie z postanowieniami umowy nr I/2257/TK/3234/16, ustalono, że planowane łączne wynagrodzenie wyrównawcze nie przekroczy kwoty .

Ponadto w § 9 ust. 8 umowy nr I/2257/TK/3234/16 określono, że na całkowite przychody operatora umowy składać się będą przychody z tytułu: .

W załącznikach nr 8a, 8b i 8c do umowy nr I/2257/TK/3234/16 określono zakładane wpływy ze sprzedaży biletów, kwotę rekompensaty oraz wysokość wynagrodzenia całkowitego w poszczególnych okresach.

Stosownie do brzmienia załącznika nr 8a do umowy nr I/2257/TK/3234/16, zmienionej postanowieniami aneksu nr 3 do ww. umowy, oszacowano w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2016/2017, następujące wpływy z tytułu realizacji usługi przewozu osób przez Przewozy Regionalne:

1. zakładane przychody ze sprzedaży biletów – ;
2. zakładana wielkość dotacji do ulg ustawowych – ;
3. zakładana wielkość wykupionych uprawnień do ulg – ;
4. kwota rekompensaty – ;
5. zakładane wynagrodzenie całkowite – .

Za realizację rocznego rozkładu jazdy pociągów 2017/2018 przekazano rekompensatę w wysokości , natomiast zakładane wynagrodzenie całkowite wyniosło (aneks nr 7 do umowy nr I/2257/TK/3234/16).

W związku ze świadczeniem usług przewozu osób w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2018/2019 organizator publicznego transportu zbiorowego przekazał tytułem rekompensaty, a wynagrodzenie całkowite z tytułu realizacji umowy wyniosło (aneks nr 10 do umowy nr I/2257/TK/3234/16).

Ze względu na podpisanie przez Przewozy Regionalne aneksu nr 10 do umowy nr I/2257/TK/3234/16 i jego przekazanie do Prezesa UTK, zdecydowano o wydłużeniu okresu obowiązywania ww. kontraktu służby publicznej do 12 grudnia 2020 r.

Z tego względu, w niniejszej analizie uwzględniono również dane finansowe dotyczące planowanej wysokości rekompensaty dla rocznego rozkładu jazdy pociągów 2019/2020. Zgodnie z treścią punktu § 1 pkt 11 aneksu nr 10 do umowy nr I/2257/TK/3234/16 planowane łączne wynagrodzenie wyrównawcze nie przekroczy kwoty , z czego dla okresu rocznego rozkładu jazdy 2019/2020 kwoty .

Jednocześnie w umowie zastrzeżono, że szczegółowe dane finansowe, odnoszące się do rocznego rozkładu jazdy pociągów 2019/2020, zostaną zaakceptowane przez strony, a następnie podpisane przez strony w terminie późniejszym.

Aby ocenić spodziewany wpływ nowej usługi Leo Express Global, podobnie jak w przypadku analizy wniosku o badanie równowagi ekonomicznej PKP Intercity, należało zatem zestawić ze sobą wielkości prezentujące planowane przychody w całkowitym okresie obowiązywania umowy nr I/2257/TK/3234/16 (tj. w wariantach minimum, z uwagi na brak szacunków finansowych stron, daną wyjściową powinna być wysokość ustalonej przez strony rekompensaty, tj.) ze spodziewaną sumaryczną kwotą utraconych przychodów w związku z uruchomieniem nowej usługi przez Leo Express Global (tj. rocznie). Zauważyć jednakże należy, po analizie danych finansowych za wykonywanie przewozów w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2016/2017, 2017/2018 oraz 2018/2019, że Przewozy Regionalne oprócz otrzymanej rekompensaty uzyskiwały dodatkowe przychody w wysokości równej blisko w każdym rocznym rozkładzie jazdy pociągów. W istocie zatem całkowite przychody Przewozów Regionalnych były większe. Powyższe pozwoliło stwierdzić, że estymowany wpływ uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na obowiązującą umowę nr I/2257/TK/3234/16 będzie skutkował obniżeniem spodziewanych przychodów z tytułu realizacji ww. umowy o blisko 1/61 (tj. o 0,016). Wpływ ten istotnie okaże się mniejszy, jeżeli w istocie uwzględnione zostaną w uzyskiwanych przychodach takie wielkości jak: zakładane przychody ze sprzedaży biletów, zakładane wielkości dotacji do ulg ustawowych, zakładane wielkości wykupionych uprawnień do ulg, czy inne przychody. Powyższe skutkowałyby zatem podniesieniem wielkości faktycznie uzyskiwanych całkowitych przychodów przez Przewozy Regionalne z tytułu realizacji umowy nr I/2257/TK/3234/16 i jednocześnie zmniejszeniem realnego wpływu na wyniki ww. przewoźnika kolejowego uzyskiwane w związku z wykonywaniem ww. umowy.

Podkreślić w tym miejscu jeszcze raz należy, że spodziewany wpływ uruchomienia nowej usługi komercyjnego przewozu osób należy odnosić wobec obowiązującego kontraktu służby publicznej, a nie takiego, który hipotetycznie

może zostać zawarty w przyszłości. Spodziewany wpływ na wynik finansowy umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym powinien być odnoszony do całego kontraktu, a nie wyłącznie do jego określonego okresu czasowego.

W dalszej części Prezes UTK przeanalizował spodziewany wpływ uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na umowę nr 3125/KT/2016.

W punkcie 6.1.2. (Finansowanie przewozów) umowy nr 3125/KT/2016, strony ustaliły że: ~~§~~. Jednocześnie należy wskazać, że część środków pochodziło z Funduszu Kolejowego. Wielkość rekompensaty została zaktualizowana aneksem nr 6 do umowy nr 3125/KT/2016.

Zgodnie z załącznikiem nr 7 do umowy nr 3125/KT/2016 (*Zasady kalkulacji stawki dopłaty do pociągokilometra i Rekompensaty*), ~~§~~.

Z umowy nr 3125/KT/2016 wynika, że Przewozy Regionalne, w związku z realizacją ww. kontraktu służby publicznej otrzymały:

1. w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2016/2017 – ~~§~~.
2. w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018 – ~~§~~.
3. w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2018/2019 – ~~§~~.

oraz blisko ~~§~~, pochodzących ze środków Funduszu Kolejowego.

Podobnie, jak w przypadkach opisanych uprzednio, aby ocenić spodziewany wpływ nowej usługi Leo Express Global, należało zatem zestawić ze sobą wielkości prezentujące planowane przychody w całkowitym okresie obowiązywania umowy nr 3125/KT/2016 (tj. ~~§~~) ze spodziewaną sumaryczną kwotą utraconych przychodów w związku z uruchomieniem nowej usługi przez Leo Express Global (tj. ~~§~~ rocznie). Powyższe pozwoliło stwierdzić, że estymowany wpływ uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na obowiązującą umowę nr 3125/KT/2016 będzie skutkowało obniżeniem spodziewanych przychodów z tytułu realizacji ww. umowy o blisko 1/169 (tj. o 0,006).

Zwrócić uwagę należy jednakże na to, że przedstawiony powyżej wpływ byłby aktualny w sytuacji, gdyby Leo Express Global uruchamiała przewozy co najmniej w pełnym roku, pokrywającym się z okresem obowiązywania umowy nr 3125/KT/2016. Ze względu na to, że Przewoźnik planuje uruchomić realizację nowej usługi najwcześniej 11 grudnia 2019 r., nie można stwierdzić, że Leo Express Global wpłynie na przychody osiągnięte przez Przewozy Regionalne w pełnym roku (w szczególności w latach kolejnych, gdy ww. kontrakt służby publicznej nie będzie obowiązywać), ale jedynie w okresie wspólnym dla Przewozów Regionalnych oraz Leo Express Global. Dlatego też estymowany wpływ uruchomienia nowej usługi w pełnym roku, uzyskany powyżej tj. ~~§~~, w istocie będzie jeszcze mniejszy. Powyższe wynika z tego, że zamiast ukazywać spodziewany wpływ dla 365 dni, zasadne jest wskazanie wpływu dla okresu od 11 grudnia 2019 r. do 14 grudnia 2019 r., tj. 3 dni. Z tego względu, przedstawiony powyżej wpływ uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na umowę nr 3125/KT/2016 i osiągnięte z tego tytułu przychody zamiast skutkować szacowanym obniżeniem przychodów o ~~§~~ w istocie będą skutkować ~~§~~ x 3/365 (3/365 jako 3 dni faktycznego pokrywania się nowej usługi Przewoźnika wobec 365 dni w roku, tj. przybliżonego obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów 2018/2019). Ostatecznie uzyskany spodziewany wpływ nowej usługi Leo Express Global na przychody osiągnięte w ramach umowy nr 3125/KT/2016 będzie więc skutkowało ewentualnym spadkiem przychodów na poziomie równym ~~§~~ (wobec całkowitej kwoty spodziewanych przychodów z tytułu realizacji ww. umowy równej ~~§~~).

Jednocześnie Prezes UTK zwrócił uwagę, że połączenia realizowane w ramach przeanalizowanych wyżej kontraktów służby publicznej, są adresowane do innej grupy docelowej. Przewozy Regionalne świadczą usługę przewozu w ramach ww. umów mają na celu zaspokojenie przede wszystkim potrzeb osób dojeżdżających codziennie do pracy, do szkoły, osób realizujących podróże głównie w krótszych relacjach. Usługi realizowane przez Przewozy Regionalne są ukierunkowane na zaspokajanie odmiennych, niż w przypadku założeń Leo Express Global, potrzeb transportowych. Leo Express Global planuje zaspokajać przede wszystkim potrzeby turystów, osób podróżujących z Ukrainy do Pragi w celach zarobkowych; osób podróżujących z południowych województw Polski do Czech w celach turystycznych oraz biznesowych.

Mając na uwadze powyższą analizę Prezesa UTK, obowiązujące kontrakty służby publicznej, w tym dane finansowe oraz szacunki stron ww. umów, stwierdzić należało, że uruchomienie nowej usługi publicznej nie spowoduje zagrożenia równowagi ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych, których stroną są Przewozy Regionalne.

Stanowisko PKP PLK.

W piśmie z 24 kwietnia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.4.2018.17.PL) Prezes UTK zwrócił się do PKP PLK z prośbą o przedstawienie stanowiska w sprawie złożonego wniosku Leo Express Global, w zakresie dotyczącym:

1. możliwości trasowania pociągów Przewoźnika, zgodnie z rozkładem jazdy zawartym w powiadomieniu, bez zmian w trasowaniu na wnioskowanej trasie pociągów Przewozów Regionalnych oraz PKP Intercity;
2. stopnia wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, przy zastosowaniu której Przewoźnik planuje wykonywać nowe połączenie pasażerskie na trasie Praha hl. n. – Medyka – granica państwa i w relacji powrotnej, a znajdującej się w zarządzie PKP PLK, w okresie od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r.;
3. spodziewanego wpływu wytrasowania pociągów Przewoźnika na możliwość trasowania pociągów Przewozów Regionalnych oraz PKP Intercity, w całym okresie planowanego wykonywania przewozów przez Leo Express Global tj. od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r.

PKP PLK, w przekazanej odpowiedzi z 9 maja 2019 r. (znak: IDRR-611-65/2019) przedstawiła stanowisko, według którego wytrasowanie pociągów Przewoźnika według projektu rozkładu jazdy wiązałyby się z koniecznością dokonania zmian w rozkładach jazdy m.in. PKP Intercity oraz Przewozów Regionalnych.

PKP PLK wskazała przewidywany dla rocznego rozkładu jazdy pociągów 2019/2020 stopień wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, z udziałem której planuje realizować przejazd Leo Express Global.

Zgodnie z danymi PKP PLK, dane te prezentują się w sposób następujący:

1. Zebrzydowice – Ochodza – 45%;
2. Ochodza – Most Wisła – 20%;
3. Most Wisła – Tychy – 50%;
4. Tychy – Katowice – 80%;
5. Katowice – Mysłowice – 45%;
6. Mysłowice – Jaworzno Szczakowa – 35%;
7. Jaworzno Szczakowa – Trzebinia – 30%;
8. Trzebinia – Zabierzów – 100% (ruch jednotorowy i nocna przerwa technologiczna);
9. Zabierzów – Kraków Główny – 60%;
10. Kraków Główny – Kraków Płaszów – 100% (ruch jednotorowy i nocna przerwa technologiczna);
11. Kraków Płaszów – Tarnów – 50%;
12. Tarnów – Rzeszów – 35%;
13. Rzeszów – Przemyśl – 35%;
14. Przemyśl – Medyka – 20%.

Dodatkowo PKP PLK wskazała, że nie dysponuje prognozami umożliwiającymi oszacowanie wykorzystania zdolności infrastruktury kolejowej, dla odcinków o których mowa powyżej, w okresie obowiązującym po rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020.

Zarządca infrastruktury zwrócił ponadto uwagę, że możliwość dokonania oceny wpływu uruchomienia nowej usługi Leo Express Global zaistnieje dopiero po złożeniu wniosków o przydzielenie (a docelowo wykorzystanie) zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej przez wszystkich zainteresowanych aplikantów. Obecnie PKP PLK nie ma wiedzy na temat ww. wniosków wykraczających poza roczny rozkład jazdy pociągów 2019/2020.

Przedstawione przez PKP PLK wyjaśnienia wskazują, że jedynie 2 odcinki, po których ma być realizowana nowa usługa przewozu, tj. Trzebinia – Zabierzów oraz Kraków Główny – Kraków Płaszów są wykorzystywane na poziomie 100% dostępnej zdolności przepustowej.

Powodem maksymalnego wykorzystania zdolności przepustowej na obu ww. odcinkach są prace na infrastrukturze kolejowej. W przypadku odcinka Kraków Główny – Kraków Płaszów wykonywane są prace polegające na modernizacji/dobudowy torów aglomeracyjnych. Zgodnie z opisem prowadzenia ruchu, zawartym w *Sieciowym harmonogramie zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy 2019/2020*, na ww. odcinku przewidziano ruch jednotorowy, dwukierunkowy po nowym torze nr 4 (nr 2 według harmonogramu w rocznym rozkładzie jazdy 2020/2021). Ww. organizacja ruchu została przewidziana na okres od 4 czerwca 2019 r. do 31 grudnia 2020 r.

Podobnie sytuacja wygląda w przypadku zmiany organizacji ruchu na odcinku Trzebinia – Zabierzów. W sytuacji szlaku Trzebinia – Krzeszowice przewidziano prace modernizacyjne skutkujące zamknięciem jednego toru w okresie od 2 września 2019 r. do 30 czerwca 2020 r. Po zakończeniu ww. modernizacji zostanie przywrócony ruch na tym torze i jednocześnie rozpoczęte zostaną prace na drugim. Zgodnie z ww. harmonogramem zamknięć torowych, w przypadku drugiego toru na tym szlaku przewidziano zmianę organizacji od 1 lipca 2020 r. do 12 grudnia 2020 r. Dla odcinka Krzeszowice – Zabierzów przewidziano przerwę w ruchu w okresie od 9 marca 2020 r. do 31 lipca 2020 r., a następnie przywrócenie ruchu kolejowego od 1 sierpnia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r.

Prezes UTK zauważa, że w przypadku braku zdolności przepustowej na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów, skutkującym brakiem możliwości wytrasowania pociągów Leo Express Global, PKP PLK może, zgodnie z postanowieniami niniejszej decyzji wytrasować pociągi Przewoźnika alternatywnie przez Kraków Nową Hutę, przy wykorzystaniu linii nr 8 do stacji Kraków Batowice i linii nr 95 do stacji Podłęże. Odnosnie ewentualnego braku przepustowości na odcinku Trzebinia – Zabierzów, to PKP PLK mogłaby wytrasować pociągi Przewoźnika, np. przez Mysłowice – Zator – Skawinę.

Z tego względu należy stwierdzić, że czasowe ograniczenia w dostępności zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej nie mogą oznaczać, że planowane nowe przewozy Przewoźnika nie zostaną uruchomione. Podkreślić jednakże należy, że ze względu na zamknięcia torowe Przewoźnik może zostać zmuszony do realizacji usługi z niezbędnymi modyfikacjami. Prace modernizacyjne na infrastrukturze kolejowej należy bowiem traktować jako okoliczności niezależne od Przewoźnika.

Z uwagi na to, że PKP PLK nie dysponuje informacjami pozwalającymi kategorycznie stwierdzić, że w kolejnych rocznych rozkładach jazdy pociągów, tj. po 2019/2020, na całym odcinku planowanej nowej usługi nie będzie dostępnej zdolności przepustowej i w związku z tym nie będzie możliwe uruchomienie nowej usługi Przewoźnika, Prezes UTK nie mógł uznać tego za okoliczność przemawiającą za wydaniem na rzecz Leo Express Global decyzji odmownej w przedmiocie otwartego dostępu. Zauważyć w tym miejscu należy, że w istocie, zgodnie ze stanowiskiem PKP PLK, ocena tego, czy jest dostępna zdolność przepustowa na danym fragmencie linii kolejowej, jest możliwa dopiero po otrzymaniu wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej przez wszystkich aplikantów. Ponieważ zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, zarządca infrastruktury (m.in. PKP PLK) co roku opracowuje roczny rozkład jazdy pociągów, na podstawie otrzymanych wniosków o przydzielenie (i docelowo wykorzystanie) zdolności przepustowej, nie jest możliwe stwierdzenie jak będzie prezentować się sytuacja na infrastrukturze kolejowej (np. pod względem jej dostępności) w całym okresie, kiedy Przewoźnik planuje wykonywać nową usługę przewozu osób.

Prezes UTK, analizując wniosek Leo Express Global w przedmiocie uruchomienia nowego połączenia kolejowego na trasie Praha hl. n. – Medyka – granica państwa i w relacji powrotnej w okresie od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r., zgłoszone wnioski o badanie równowagi ekonomicznej oraz stanowisko zarządcy infrastruktury, uwzględnił również inne czynniki, mające wpływ na kierunek wydanego rozstrzygnięcia.

Proponowana nowa usługa Przewoźnika ma na celu zapewnienie bezpośredniego połączenia pomiędzy Ukrainą a Republiką Czeską. Jednocześnie, z uwagi na przebieg trasy pociągu Leo Express Global, w tym przewidywane stacje zatrzymania, spodziewane jest również skorzystanie z oferty Leo Express Global także podróźnych wsiadających/wysiadających w Polsce. Ze względu na to, że dotychczas nie istniało połączenie bezpośrednie, uwzględniające świadczenie przewozu *stricte* pomiędzy stacją początkową a końcową (docelowo Leo Express Global ma realizować przewozy do stacji Mostiska II), następstwem przyznania otwartego dostępu nie powinno być ograniczenie usług świadczonych w ramach kontraktów służby publicznej przez PKP Intercity oraz Przewozy Regionalne. Prezes UTK zwrócił uwagę, że planowane przewozy Leo Express Global mają zapewniać nową (a więc dotychczas nierealizowaną) usługę przewozu na trasie międzynarodowej. Dla tego rodzaju usługi zostanie przygotowana odpowiednia oferta taryfowa, która powinna w swojej konstrukcji uwzględniać najkorzystniejsze rozwiązania dla podróźnych wybierających przejazdy w dłuższych relacjach. Następstwem powyższego będzie przede wszystkim zapewnienie dotychczas nierealizowanych potrzeb podróźnych. Z tego względu nie jest spodziewany odpływ podróźnych dotychczas korzystających z połączeń lokalnych, aglomeracyjnych czy regionalnych korzystających z połączeń realizowanych m.in. przez Przewozy Regionalne.

Dobra oferta pasażerska, tj. taka, która odpowiada na potrzeby podróźnych, może stanowić również poważny argument nakłaniający do skorzystania z kolei jako środka lokomocji pomiędzy określonymi punktami na mapie, zamiast innego środka transportu (samochodu osobowego czy samolotu). Podróżni będą mieli możliwość pokonania trasy w komfortowych warunkach, przy wykorzystaniu ekologicznego lub niskoemisyjnego, w porównaniu do innych środków transportu, taboru. Wybór środka transportu może mieć zatem nie tylko wpływ na osobiste odczucia podróźnych, związane z przejazdem z punktu A do punktu B, ale również dodatni efekt na środowisko naturalne. Jednocześnie należy przypomnieć, że uruchomienie nowej usługi Leo Express Global ma na celu usprawnienie dotychczasowych usług oferowanych przez Przewoźnika pomiędzy Pragą (Praha hl. n.) a Lwowem (Lviv), który obecnie realizowany jest w sposób kombinowany tj. na trasie Praga – Bohumín podróż odbywa się na pokładzie pociągu

Leo Express Global, natomiast relacja Bohumín – Lwów jest obsługiwana za pośrednictwem, skomunikowanego ze wspomnianym wyżej pociągiem, autokaru.

Ponadto Prezes UTK stoi na stanowisku, że konkurencja (nawet potencjalna) na rynku kolejowym powinna mieć pozytywny wpływ na wyniki oraz jakość usług kolejowych. Intencją Leo Express Global jest przede wszystkim zaspokojenie potrzeb podróżnych zainteresowanych odbyciem podróży pomiędzy Republiką Czeską a Rzeczpospolitą Polską, Republiką Czeską a Ukrainą, czy Rzeczpospolitą Polską a Ukrainą. Jednocześnie Przewoźnik nie ograniczył możliwości zakupu biletu dla odbycia podróży w krótszych relacjach np. wyłącznie po terytorium Republiki Czeskiej czy Rzeczypospolitej Polskiej. Efektem uruchomienia nowej usługi Leo Express Global powinno być uzupełnienie dotychczas ustanowionej oferty przewozu kolejją. Powyższe nie powinno negatywnie oddziaływać na wyniki usług kolejowych, realizowanych w ramach kontraktów służby publicznej. Co więcej, w ocenie Prezesa UTK możliwe jest również wystąpienie sytuacji, w której operatorzy umów o świadczenie usług publicznych, tacy jak Przewozy Regionalne czy PKP Intercity, również odniosą korzyści z tytułu uruchomienia nowej usługi Przewoźnika. Wskazać w tym miejscu należy, że w przypadku przyjazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej turystów z Republiki Czeskiej, czy Ukrainy, operatorzy oferujący lokalne, regionalne czy nawet dalekobieżne połączenia kolejowe będą mieli szanse na pozyskanie potencjalnych nowych klientów (odbiorców usług). To może mieć bezpośredni wpływ np. na wysokość przychodów uzyskiwanych przez operatora usług publicznych z tytułu sprzedaży biletów.

Efektem wykonywania przewozów przez nowego uczestnika rynku może być również np. inwestycja w nowocześniejszy, wygodniejszy tabor kolejowy, wprowadzenie w ramach połączeń służby publicznej, czy nawet połączeń komercyjnych, nowych ofert przewozowych, przewidujących nowe, propasażerskie rozwiązania. Obecność nowego przewoźnika kolejowego może przyczynić się do podniesienia jakości dotychczasowych usług taborowych. Wskazać w tym miejscu należy, że wprawdzie zdarzają się przypadki, w których operator kontraktu służby publicznej wykorzystuje tabor kolejowy organizatora publicznego transportu zbiorowego (tabor nowy, pozyskany w większości przypadków przy udziale środków pochodzących z funduszy Unii Europejskiej), to zazwyczaj do realizacji określonego zadania wykorzystuje własny tabor. W ocenie Prezesa UTK tabor kolejowy, który jest wykorzystywany do wykonywania przewozów po infrastrukturze kolejowej, nie zawsze spełnia oczekiwania wszystkich podróżnych np. pod kątem komfortu, czy czasu realizacji przejazdu. Zdaniem Prezesa UTK również jakość taboru może wpływać na decyzje potencjalnych podróżnych w przedmiocie tego, czy ostatecznie zdecydują się na odbycie podróży kolejją. Nowe połączenie pasażerskie Leo Express Global może stanowić katalizator dla dokonania zmian w sektorze jakości obsługi podróżnych, z których ostatecznie korzystać będzie odbiorca końcowy usług (pasażer).

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK zdecydował się przyznać Leo Express Global otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dla trasy międzynarodowej w relacji Praha hl. n. – Medyka – granica państwa (w kierunku Ukrainy) i w relacji powrotnej, realizowany w okresie w okresie od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r., tj. na roczne rozkłady jazdy: 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023 oraz 2023/2024 na warunkach określonych w niniejszej decyzji.

Jednocześnie, ze względu na brzmienie art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, który stanowi że: *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.

Przepis art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym obliuguje Prezesa UTK do określenia w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, warunków oraz zakresu wykorzystywania dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu Prezes UTK wprowadził w sentencji klauzule regulujące, na jakich warunkach i w jaki sposób Przewoźnik będzie mógł korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie niniejszej decyzji.

Biorąc pod uwagę treść ww. art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK przyznał Leo Express Global, zgodnie z wnioskiem Przewoźnika, prawo do wykonywania przewozów, na wnioskowanej trasie, w postaci 4 par pociągów na dobę, realizujących przewozy od poniedziałku do niedzieli, zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i nr 2 do niniejszej decyzji.

Zgodnie z żądaniem Leo Express Global, Prezes UTK ustalił że Przewoźnik będzie uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji. Możliwość uruchamiania przez Leo Express Global pociągów w mniejszym wymiarze (tj. częstotliwości lub terminach) niż to wynika z punktu 1 sentencji niniejszej decyzji, została zastrzeżona wyłącznie dla sytuacji wynikłych z zaistnienia niemożliwych do przewidzenia zdarzeń zewnętrznych, niezależnych od Przewoźnika, będących następstwem siły wyższej lub działalności podmiotów trzecich (jak np. zarządcy infrastruktury).

Prezes UTK stoi na stanowisku, że każdy aplikant, starający się o decyzję o przyznaniu otwartego dostępu, powinien racjonalnie podchodzić do kwestii jego faktycznych możliwości świadczenia usług w sposób określony w złożonym przez niego wniosku.

Rolą organu regulacyjnego jest przeprowadzenie postępowania, w wyniku którego analizowany jest zarówno wniosek aplikanta (tu: Leo Express Global), ewentualne wnioski o badanie równowagi ekonomicznej lub badanie głównego celu (to drugie w przypadku postępowań o przyznanie dostępu na trasie międzynarodowej). W następstwie przeprowadzonego postępowania i analizy zgromadzonego materiału w sprawie, organ regulacyjny decyduje o przyznaniu, zmianie, przyznaniu warunkowym lub odmowie przyznania prawa dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu zasadne jest, aby aplikant racjonalnie podchodził do danych wskazywanych we wniosku o przyznanie otwartego dostępu dotyczących m.in. częstotliwości realizowania przewozów czy okresu ich wykonywania. Należy podkreślić, że niecelowe jest postępowanie organu regulacyjnego polegające na analizie wniosku o przyznanie otwartego dostępu, który z założenia aplikanta nie będzie realizowany w taki sposób jak to wskazano w ww. wniosku. Dla przykładu, w sytuacji gdy aplikant zadeklarował we wniosku np. wykonywanie kursów codziennie, to oczekiwane jest aby faktycznie realizował te połączenia codziennie, a nie jedynie w dwa wskazane przez siebie dni. Prezes UTK zwraca uwagę, że nieracjonalne zakładanie przez przewoźników kolejowych wykonywania usług przewozu osób np. w określonej częstotliwości (tj. przewoźnik kolejowy zadeklarował wykonywanie połączeń codziennie, natomiast możliwości które posiada umożliwiają mu jedynie na wykonywanie przewozów w dwa dni w tygodniu) może powodować wystąpienie negatywnych skutków dla takiego wnioskodawcy. Zwrócić uwagę należy, że przedłożenie takiego wniosku przez aplikanta może, skutkować reakcją ze strony podmiotów uprawnionych np. w postaci złożenia wniosków o badanie równowagi ekonomicznej, które niekoniecznie zostałyby złożone gdyby aplikant już na początku przedstawił swoje rzeczywiste intencje oraz realne możliwości prowadzenia działalności na danej trasie. Z tego względu, mając na względzie realizowanie przez Przewoźnika przewozów zgodnie z wnioskiem, Prezes UTK zastrzegł do wyjątkowych sytuacji, niezależnych od Leo Express Global, możliwość wykonywania usług w sposób odmienny.

Analiza przeprowadzona przez Prezesa UTK pozwoliła ustalić, że połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji powinny stanowić uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województwa śląskiego, małopolskiego oraz podkarpackiego, organizowanej przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego. W ocenie Prezesa UTK, nowa usługa Leo Express Global powinna przede wszystkim zaspokajać dotychczas niezaspokojone potrzeby podróżnych, w szczególności w przedmiocie możliwości odbywania przejazdów na terytorium innego państwa. Z tego też względu Prezes UTK określił w decyzji, że w przypadku prac modernizacyjnych i 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 zgodzie z powyższym, Prezes UTK zastrzegł również, że Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji, w pełnej relacji, tj. na trasie Praha hl. n. – Medyka – granica państwa i w relacji powrotnej.

Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszej relacji, na podstawie niniejszej decyzji, zostało zastrzeżone dla sytuacji będących następstwem zaistnienia niemożliwych do przewidzenia zdarzeń zewnętrznych, niezależnych od Przewoźnika, będących następstwem siły wyższej lub działalności podmiotów trzecich (jak np. zarządcy infrastruktury). W ocenie Prezesa UTK, skoro Leo Express Global złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu, na podstawie którego uruchamiane będą połączenia przebiegające docelowo przez terytorium kilku państw, umożliwiające podróżnym z tych państw odbycie przejazdu w pełnej relacji, niecelowe byłoby postępowanie Przewoźnika, w którym usługa uruchamiana byłaby np. tylko pomiędzy subiektywnie wyselekcjonowanymi przez niego stacjami. Prezes UTK zauważa, że takie działanie mogłoby godzić nie tylko w prawidłowość przeprowadzonego postępowania przez organ regulacyjny, oceny ewentualnie zgłoszonych wniosków przez podmioty uprawnione, ale również w interes potencjalnych podróżnych.

Prezes UTK, zgodnie z wnioskiem Leo Express Global ustalił, że dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Zebrzydowice, Pszczyna, Tychy, Katowice Ligota, Katowice, Mysłowice, Jaworzno Szczakowa, Trzebinia, Krzeszowice, Kraków Główny, Bochnia, Tarnów, Dębica, Rzeszów Główny, Przeworsk, Przemyśl Główny oraz Medyka.

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

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku od organizatora publicznego transportu zbiorowego 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.

Zgodnie ze złożonym przez Leo Express Global wnioskiem, przewozy realizowane na trasie Praha hl. n. – Medyka – granica państwa, w zakresie odcinka na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie wykonywał pojazdami kolejowymi serii 480 001 – 480 005.

W pojazdach serii 480 001 – 480 005 Przewoźnik zapewni co najmniej 2 miejsca dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Leo Express Global zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów.

Przewoźnik jest zobowiązany do wykorzystywania wyłącznie taboru spełniającego warunki techniczne, środowiskowe i eksploatacyjne określone przez zarządcę infrastruktury dla poszczególnych linii kolejowych.

Prezes UTK zastrzegł w decyzji, że dopuszczalne jest korzystanie przez Przewoźnika z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od Przewoźnika (np. w związku z ograniczoną zdolnością przepustową konkretnego odcinka infrastruktury kolejowej lub obowiązującym priorytetem przy układaniu rozkładu jazdy).

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

Mając na względzie rolę Prezesa UTK, jako organu regulacyjnego w zakresie sektora kolejowego, ustalono że Przewoźnik obowiązany jest poinformować organ regulacyjny o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Praha hl. n. – Medyka – granica państwa i w relacji powrotnej:

- a) w niepełnej relacji;
- b) w częstotliwości i terminie innymi niż wprost wynikającym z niniejszej decyzji.

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

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

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

Zgodnie z art. 29c ust 6 ustawy o transporcie kolejowym Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat. Ze względu na złożony przez Leo Express Global wniosek, Prezes UTK przyznał Przewoźnikowi prawo otwartego dostępu na trasie Praha hl. n. – Medyka – granica państwa i w relacji powrotnej w okresie od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r.

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 (art. 29c ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym).

Jednocześnie należy podkreślić, że decyzja o przyznaniu otwartego dostępu wygasa w przypadku likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana (art. 29c ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym).

W art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym określono sytuacje, w jakich 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.

Oplata:

Od niniejszej decyzji należna opłata skarbową wynosi 10 zł (słownie: dziesięć złotych), zgodnie z cz. I pkt 53 Załącznika do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 1000 z późn. zm.).

Leo Express Global przedstawiła, przy piśmie z 6 grudnia 2018 r., dowód przelewu bankowego kwoty 10 złotych na rachunek Urząd m.st. Warszawy Urząd Dzielnicy Ochota.

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

POUCZENIE

Strona niezadowolona z niniejszej decyzji może wnieść odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu ochrony konkurencji i konsumentów. Odwołanie od decyzji wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji (art. 29c ust. 3 w związku z art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz art. 479⁶⁹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 1460 z późn. zm.), zwanej dalej: „k.p.c.”. Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji toczy się według przepisów k.p.c. o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 13b ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym).

Opłata od odwołania wynosi 1.000 zł (art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 785 z późn. zm.), zwanej dalej „u.k.s.c.”. Opłata uiszczana jest na rachunek bankowy sądu lub w kasie sądu właściwego lub w znakach opłaty sądowej według ustalonego wzoru (§ 2 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 21 marca 2016 r. w sprawie sposobu uiszczania opłat sądowych w sprawach cywilnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 408 z późn. zm.)). Stronie przysługuje prawo zwolnienia od kosztów sądowych oraz pomocy prawnej z urzędu na zasadach określonych w art. 95 i nast. u.k.s.c. w związku z art. 117 i nast. k.p.c.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

Załącznik nr 1 - Projekt rozkładu jazdy Praha hl. n. – Medyka – (granica państwa)

Stacja	Odl.	Numer pociągu międzynarodowego							
		1351		1355		1357		1361	
		p.	o.	p.	o.	p.	o.	p.	o.
Praha hl.n.	0		08:09		10:09		12:09		16:09
Praha Libeň	5	08:16	08:17	10:16	10:17	12:16	12:17	16:16	16:17
Kolin	57	08:47	08:48	10:47	10:48	12:47	12:48	16:47	16:48
Pardubice hl. n.	42	09:07	09:08	11:07	11:08	13:07	13:08	17:07	17:08
Zabrech na Morave	100	10:01	10:02	12:01	12:02	14:01	14:02	18:01	18:02
Olomouc hl. N.	46	10:24	10:25	12:24	12:25	14:24	14:25	18:24	18:25
Prerov	22	10:39	10:40	12:39	12:40	14:39	14:40	18:39	18:40
Hranice na Morave	29	11:03	11:04	13:03	13:04	15:03	15:04	19:03	19:04
Schdol na Odrou	21	11:16	11:17	13:16	13:17	15:16	15:17	19:16	19:17
Studenka	12	11:24	11:25	13:24	13:25	15:24	15:25	19:24	19:25
Ostrava Svinov	17	11:36	11:37	13:36	13:37	15:36	15:37	19:36	19:37
Ostrava hl. n.	5	11:45	11:46	13:45	13:46	15:45	15:46	19:45	19:46
Bohumín	8	11:53	11:54	13:53	13:54	15:53	15:54	19:53	19:54
Zebrzydowice	6	12:20	12:20	14:20	14:20	16:20	16:20	20:20	20:20
Pszczyna	36	12:44	12:45	14:44	14:45	16:44	16:45	20:44	20:45
Tychy	19	12:55	12:55	14:55	14:55	16:55	16:55	20:55	20:55
Katowice Ligota	11	13:02	13:03	15:02	15:03	17:02	17:03	21:02	21:03
Katowice Osobowe	5	13:08	13:10	15:08	15:10	17:08	17:10	21:08	21:10
Mysłowice	10	13:21	13:22	15:21	15:22	17:21	17:22	21:21	21:22
Jaworzno Szczakowa	12	13:32	13:33	15:32	15:33	17:32	17:33	21:32	21:33
Trzebinia	16	13:53	13:53	15:53	15:53	17:53	17:53	21:53	21:53
Krzyszowice	13	14:16	14:17	16:16	16:17	18:16	18:17	22:16	22:17
Kraków Główny	25	14:39	14:41	16:39	16:41	18:39	18:41	22:39	22:41
Bochnia	38	15:14	15:14	17:14	17:14	19:14	19:14	23:14	23:14
Tarnów	39	15:35	15:36	17:35	17:36	19:35	19:36	23:35	23:36
Dębica	33	15:54	15:54	17:54	17:54	19:54	19:54	23:54	23:54
Rzeszów Główny	47	16:20	16:22	18:20	18:22	20:20	20:22	00:20	00:22
Przeworsk	37	16:44	16:45	18:44	18:45	20:44	20:45	00:44	00:45
Przemyśl Główny	50	17:20	17:21	19:20	19:21	21:20	21:21	01:20	01:21
Medyka	13	17:32	17:52	19:32	19:52	21:32	21:52	01:32	01:52
Granica Państwa	1	17:54	17:55	19:54	19:55	21:54	21:55	01:54	01:55

Załącznik nr 2 - Projekt Rozkładu jazdy (granica państwa) – Medyka – Praha hl. n.

Stacja	Odl.	Numer pociągu międzynarodowego							
		1354		1356		1362		1366	
		p.	o.	p.	o.	p.	o.	p.	o.
Granica Państwa	0	23:15	23:16	01:37	01:38	06:37	06:38	09:37	09:38
Medyka	1	23:18	23:38	01:40	02:00	06:40	07:00	09:40	10:00
Przemysł Główny	13	00:11	00:12	02:11	02:12	07:11	07:12	10:11	10:12
Przeworsk	50	00:47	00:47	02:47	02:47	07:47	07:47	10:47	10:47
Rzeszów Główny	37	01:09	01:11	03:09	03:11	08:09	08:11	11:09	11:11
Dębica	47	01:37	01:38	03:37	03:38	08:37	08:38	11:37	11:38
Tarnów	33	01:56	01:56	03:56	03:56	08:56	08:56	11:56	11:56
Bochnia	39	02:17	02:18	04:17	04:18	09:17	09:18	12:17	12:18
Kraków Główny	38	02:51	02:53	04:51	04:53	09:51	09:53	12:51	12:53
Krzyszowice	25	03:15	03:15	05:15	05:15	10:15	10:15	13:15	13:15
Trzebinia	13	03:38	03:39	05:38	05:39	10:38	10:39	13:38	13:39
Jaworzno Szczakowa	16	03:59	04:00	05:59	06:00	10:59	11:00	13:59	14:00
Mysłowice	12	04:10	04:11	06:10	06:11	11:10	11:11	14:10	14:11
Katowice Osobowe	10	04:22	04:24	06:22	06:24	11:22	11:24	14:22	14:24
Katowice Ligota	5	04:29	04:29	06:29	06:29	11:29	11:29	14:29	14:29
Tychy	11	04:36	04:37	06:36	06:37	11:36	11:37	14:36	14:37
Pszczyna	19	04:47	04:47	06:47	06:47	11:47	11:47	14:47	14:47
Zebrzydowice	36	05:11	05:12	07:11	07:12	12:11	12:12	15:11	15:12
Bohumin	6	05:38	05:39	07:38	07:39	12:38	12:39	15:38	15:39
Ostrava hl. n.	8	05:46	05:47	07:46	07:47	12:46	12:47	15:46	15:47
Ostrava Svinov	5	05:55	05:56	07:55	07:56	12:55	12:56	15:55	15:56
Studenka	17	06:07	06:08	08:07	08:08	13:07	13:08	16:07	16:08
Schdol na Odrou	12	06:15	06:16	08:15	08:16	13:15	13:16	16:15	16:16
Hranice na Morave	21	06:28	06:29	08:28	08:29	13:28	13:29	16:28	16:29
Prerov	29	06:52	06:53	08:52	08:53	13:52	13:53	16:52	16:53
Olomouc hl. N.	22	07:07	07:08	09:07	09:08	14:07	14:08	17:07	17:08
Zabrech na Morave	46	07:30	07:31	09:30	09:31	14:30	14:31	17:30	17:31
Pardubice hl. n.	100	08:24	08:25	10:24	10:25	15:24	15:25	18:24	18:25
Kolin	42	08:44	08:45	10:44	10:45	15:44	15:45	18:44	18:45
Praha Libeň	57	09:15	09:16	11:15	11:16	16:15	16:16	19:15	19:16
Praha hl.n.	5	09:23		11:23		16:23		19:23	