

Warszawa, dnia 14 czerwca 2019 r.

Poz. 19

**DECYZJA NR DPP-WOPN.717.9.2018.AnK
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 24 kwietnia 2019 r.

**w sprawie przyznania Przewozom Regionalnym otwartego dostępu
dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Katowice – Zator (Spytkowice) – Katowice**

Działając na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 3, 5, 6 oraz art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku „Przewozów Regionalnych” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „Przewozami Regionalnymi” lub „Przewoźnikiem”, z 22 marca 2018 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 26 marca 2018 r.), w przedmiocie wydania przez Prezesa UTK decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Katowice – Zator (Spytkowice) – Katowice na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r. (okres wykonywania przewozów od 1 maja do 30 września danego roku),

PRYZNAJE

**Przewozom Regionalnym otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie
Katowice – Zator (Spytkowice) – Katowice,**

realizowanych liniami kolejowymi nr 93, 94, 138, na okres od dnia doręczenia niniejszej decyzji do 9 grudnia 2023 r. (okres wykonywania przewozów od 1 maja do 30 września danego roku), tj. na roczne rozkłady jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023, z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie Przewozy Regionalne mogą uruchomić do 1 pary pociągów w dobie, zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i nr 2 do niniejszej decyzji.
2. Połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji stanowią uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województwa śląskiego organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego.
3. 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 społeczno-gospodarczego kraju.
4. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewozów Regionalnych na następujących stacjach: Katowice, Katowice Zawodzie, Katowice Szopienice Południowe, Mysłowice, Mysłowice Bręczkowice, Mysłowice Brzezinka, Mysłowice Kosztowy, Imielin, Chełm Śląski, Oświęcim, Dwory, Włosienica, Przeciszów, Zator.

Na odcinku Zator – Spytkowice – Zator pociągi Przewoźnika mogą kursować jako puste składy pasażerskie, oznaczone symbolem PWJ (Próżny skład pasażerski), zgodnie z instrukcją o rozkładzie jazdy Ir-11 PKP Polskich Linii Kolejowych S.A, zwanej dalej „PKP PLK”.

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.
5. Na trasie Katowice – Zator (Spytkowice) – Katowice przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy pojazdami kolejowymi typu: EN57, EN57 (SPOT), EN71 i ED72.
- Przewoźnik kolejowy zapewni co najmniej 4 miejsca dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.
- Dopuszcza się możliwość wykorzystywania innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Przewoźnik 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.
6. 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.
7. Dopuszcza się uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji, w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy stanowiącym załącznik do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

26 marca 2018 r. do Prezesa UTK wpłynął za pośrednictwem poczty elektronicznej, wniosek Przewozów Regionalnych z 22 marca 2018 r., złożony przy piśmie z 22 marca 2018 r. (znak: PBH1-070-8/2018), o przyznanie otwartego dostępu na trasie Katowice – Zator (Spytkowice) – Katowice na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r.

Informacja o wpływie wniosku Przewozów Regionalnych do Prezesa UTK została opublikowana na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego 27 kwietnia 2018 r.

Pismem z 27 kwietnia 2018 r. (znak: PBH1c-070-014/18), Przewoźnik wskazał nowy adres poczty elektronicznej, z uwagi na zmiany personalne w zarządzie Przewozów Regionalnych, na który powinna być doręczana korespondencja, w związku z toczącym się postępowaniem w sprawie przyznania otwartego dostępu.

W pismach z 7 maja 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.3.AnK) oraz z 11 maja 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.4.AnK), Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione o toczących się postępowaniach administracyjnych w przedmiocie wydania decyzji w sprawie otwartego dostępu, w tym o postępowaniu dotyczącym trasy Katowice – Zator (Spytkowice) – Katowice na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r. W zawiadomieniu Prezes UTK poinformował adresatów o możliwości złożenia przez nich wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, w związku z wpływem 26 marca 2018 r. do Prezesa UTK ww. wniosku Przewozów Regionalnych o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie.

W piśmie z 28 maja 2018 r. „Koleje Śląskie” sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach, zwana dalej „Kolejami Śląskimi” lub „Operatorem”, złożyła wnioski o badanie równowagi ekonomicznej m.in. w związku z projektowanym przez Przewozy Regionalne nowym połączeniem komercyjnym na trasie Katowice – Zator (Spytkowice) – Katowice na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r.

W piśmie z 29 maja 2018 r. (znak: BBZ8-073-87/2018) „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „PKP Intercity”, poinformowała Prezesa UTK, że nie będzie występować z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej stosownie do art. 4 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. Urz. UE L nr 239 z 12 sierpnia 2014 r., s. 1), zwanym dalej „rozporządzeniem 869/2014”.

W piśmie z 29 maja 2018 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 6 czerwca 2018 r. (znak: NI-IT-I.8060.37.2018.DA)), Marszałek Województwa Mazowieckiego poinformował Prezesa UTK, że organizator publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa mazowieckiego nie wnosi uwag do niniejszego postępowania administracyjnego.

W piśmie z 13 czerwca 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.9.2018.3.AnK) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wszczęciu 26 marca 2018 r., na jego wniosek, postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Katowice – Zator (Spytkowice) – Katowice na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023.

Jednocześnie Prezes UTK postanowił dołączyć do materiału dowodowego sprawy:

1. licencję Przewozów Regionalnych nr WPO/054/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych osób, wydaną 27 lutego 2004 r., wraz z decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z 25 marca 2010 r. (znak: TRM/900/05/10), zmieniającą ww. licencję;
2. certyfikat bezpieczeństwa Przewozów Regionalnych cz. A, potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, wydany 9 grudnia 2015 r. nr PL1120150043 (ważny od 17 grudnia 2015 r. do 17 grudnia 2020 r.) i cz. B, potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, wydany 9 grudnia 2015 r. nr PL1220150039 (ważny od 17 grudnia 2015 r. do 17 grudnia 2020 r.);
3. informację odpowiadającą odpisowi z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, dotyczącą Przewozów Regionalnych, nr KRS 0000031521, pobraną na podstawie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r. poz. 700, z późn. zm.) wg stanu na dzień 27 marca 2018 r., godz. 08:31:56), nr KRS 0000031521;
4. pismo Prezesa UTK z 7 maja 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.3.AnK) do podmiotów uprawnionych, informujące o możliwości składania wniosków o badanie równowagi ekonomicznej;
5. pismo Prezesa UTK z 11 maja 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.4.AnK) do podmiotu uprawnionego, informujące o możliwości składania wniosków o badanie równowagi ekonomicznej;
6. pismo Przewozów Regionalnych z 27 kwietnia 2018 r. (znak: PBH1c-070-014/18, data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego pocztą elektroniczną: 25 maja 2018 r.), w sprawie wskazania organowi nowego adresu elektronicznego do doręczania pism w postępowaniu.

Pismem z 18 czerwca 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.10.PL), Prezes UTK wezwał Koleje Śląskie do uzupełnienia braków przekazanego wniosku o badanie równowagi ekonomicznej.

Pismem z 6 lipca 2018 r., Koleje Śląskie przekazały wniosek o badanie równowagi ekonomicznej dotyczący m.in. trasy Katowice – Zator (Spytkowice) – Katowice, planowanej do wykorzystania przez Przewozy Regionalne w ramach przewozów komercyjnych w okresie od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r.

Pismem z 27 lipca 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.12.AnK), Prezes UTK ponownie wezwał Koleje Śląskie do uzupełnienia braków przekazanego wniosku o badanie równowagi ekonomicznej.

We wniosku z 16 sierpnia 2018 r., przekazanym do Prezesa UTK 17 sierpnia 2018 r., Koleje Śląskie przedstawiły uzupełnienie wniosku o badanie równowagi ekonomicznej.

W piśmie z 15 stycznia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.717.9.2018.7.AnK) Prezes UTK poinformował Przewoźnika o zgromadzeniu materiału dowodowego w niniejszym postępowaniu oraz zawiadomił Przewozy Regionalne o uzupełnieniu materiału dowodowego o:

1. pismo Ministerstwa Infrastruktury z 24 maja 2018 r., przekazujące stanowisko z 22 maja 2018 r. (znak: DTK.VI.4602.40.2019.AS.2), dotyczące pisma Prezesa UTK z 7 maja 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.3.AnK), informujące o braku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej m.in. w niniejszym postępowaniu administracyjnym;
2. wniosek Kolei Śląskich z 28 maja 2018 r., przekazany za pośrednictwem poczty elektronicznej, o badanie równowagi ekonomicznej m.in. w związku z niniejszym postępowaniem administracyjnym;
3. pismo Marszałka Województwa Mazowieckiego z 29 maja 2018 r. (znak: NI-IT-I.8060.37.2018.DA), dot. pisma Prezesa UTK z 7 maja 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.3.AnK), informujące o braku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej m.in. w niniejszym postępowaniu administracyjnym;
4. pismo PKP Intercity z 29 maja 2018 r. (znak: BBZ8-073-87/2018), przekazujące stanowisko w sprawie pisma Prezesa UTK z 11 maja 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2017.4.AnK), informujące o braku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej m.in. w niniejszym postępowaniu administracyjnym (wraz z pełnomocnictwem do reprezentowania ww. przewoźnika kolejowego);
5. wezwanie Prezesa UTK z 18 czerwca 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.10.PL), skierowane do Kolei Śląskich, wzywające do uzupełnienia braków we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej;
6. pismo Przewozów Regionalnych z 27 czerwca 2018 r. (znak: PBH1c-070-021/18), dotyczące wezwania Prezesa UTK z 13 czerwca 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.13.2018.2.PL);

7. uzupełniony wniosek Kolei Śląskich z 6 lipca 2018 r. o badanie równowagi ekonomicznej w niniejszym postępowaniu [wersja jawna];
8. ponowne wezwanie Prezesa UTK z 27 lipca 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.12.AnK), do Kolei Śląskich, do uzupełnienia braków we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej;
9. uzupełniony wniosek Kolei Śląskich z 16 sierpnia 2018 r. o badanie równowagi ekonomicznej w niniejszym postępowaniu [wersja jawna];
10. pismo Prezesa UTK z 15 grudnia 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.16.PL), do Kolei Śląskich, w sprawie przedstawienia stanowiska w przedmiocie informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa w złożonym wniosku o badanie równowagi ekonomicznej z 28 maja 2018 r. (uzupełnionego pismami z 6 lipca 2018 r. i 16 sierpnia 2018 r.) oraz umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie województwa śląskiego w okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2025 r. (przedłużono do 31 grudnia 2030 r.), zawartej 15 grudnia 2015 r. pomiędzy Kolejami Śląskimi a województwem śląskim wraz z aneksami;
11. pismo Kolei Śląskich z 27 grudnia 2018 r. (znak: KS.NZ.1963/12/2018) w sprawie informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa, zawartych w ww. dokumentach;
12. umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie województwa śląskiego w okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2025 r. (przedłużoną do 31 grudnia 2030 r.), zawartą 15 grudnia 2015 r. pomiędzy Kolejami Śląskimi a województwem śląskim wraz z aneksami [wersja jawna].

W związku z występowaniem w zgromadzonym materiale dowodowym informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa, Prezes UTK postanowieniem z 15 stycznia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.717.9.2018.8.AnK) ograniczył Przewozom Regionalnym prawo wglądu do tych informacji.

W piśmie z 10 kwietnia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.717.9.2018.11.AnK) Prezes UTK zawiadomił Przewozy Regionalne o dołączeniu do materiału dowodowego aneksu nr 7 do umowy nr 2892/KT/2015 o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie województwa śląskiego w okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2030 r. obejmujący Porozumienie Wykonawcze nr 4 na rok 2019 do umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie województwa śląskiego od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2030 r.

W związku z występowaniem w zgromadzonym materiale dowodowym informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa operatora publicznego transportu zbiorowego Kolei Śląskich, Prezes UTK postanowieniem z 10 kwietnia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.717.9.2018.12.AnK) ograniczył Przewozom Regionalnym prawo wglądu do tych informacji.

Przewoźnik nie skorzystał z przysługującego 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 26 marca 2018 r. do Prezesa UTK wpłynął wniosek Przewozów Regionalnych z 22 marca 2018 r. o wydanie decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie Katowice – Zator (Spytkowice) – Katowice na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r.

Prezes UTK ustalił, że Przewozy Regionalne są przewoźnikiem kolejowym posiadającym licencję nr WPO/054/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych osób, wydaną 27 lutego 2004 r., zmienioną decyzją Prezesa UTK z 25 marca 2010 r. (znak: TRM/900/05/10), certyfikat bezpieczeństwa cz. A nr PL1120150043, wydany 9 grudnia 2015 r. (ważny od 17 grudnia 2015 r. do 17 grudnia 2020 r.), potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej oraz cz. B nr PL1220150039, wydany 9 grudnia 2015 r. (ważny od 17 grudnia 2015 r. do 17 grudnia 2020 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.

Przewozy Regionalne są przewoźnikiem kolejowym. Przysługuje im zatem uprawnienie do złożenia wniosku będącego przedmiotem rozpoznania w niniejszej sprawie. Wniosek Przewozów Regionalnych został podpisany ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Przewoźnika, zgodnie z informacjami wskazanymi w Rejestrze Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego.

Zgodnie z art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym: *Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej, w przypadku gdy w wyniku przeprowadzonego badania Prezes UTK określi, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, albo żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania.*

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

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

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

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

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 krajowej, z zastrzeżeniem wszelkich informacji wrażliwych z jego handlowego punktu widzenia, i informuje o tym podmioty uprawnione do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych.

Podmiotom uprawnionym przysługuje uprawnienie 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 głównego celu mogą występować z wnioskiem następujące podmioty (art. 10 rozporządzenia 869/2014):

1. *właściwy organ lub właściwe organy, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych obejmującą stację początkową i stację końcową proponowanej nowej usługi;*
2. *każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na mocy art. 11 dyrektywy 2012/34/UE;*
3. *zarządca infrastruktury na obszarze geograficznym objętym proponowaną usługą w zakresie nowych międzynarodowych przewozów pasażerskich;*
4. *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:

1. 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;

2. inni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, którzy wykażą swój interes w badaniu równowagi ekonomicznej wnioskowanego nowego połączenia;
3. zarządca infrastruktury na obszarze geograficznym objętym proponowanym nowym połączeniem;
4. 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 Przewozy Regionalne wniosku w wymaganej formie elektronicznej i zawierającego niezbędne informacje, uprawniony był do opublikowania informacji na jego temat na swojej stronie internetowej.

Informację o wpływie wniosku Przewozów Regionalnych Prezes UTK opublikował na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego 27 kwietnia 2018 r.

Wobec tego Prezes UTK stwierdził, że czterotygodniowy termin na złożenie ww. wniosków przez podmioty uprawnione upłynął 25 maja 2018 r.

Odnosząc się do przepisu określającego warunki wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu należy stwierdzić, zgodnie z cytowanym wyżej art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, że Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej, gdy:

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

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

Użycie spójnika „albo” wskazuje na alternatywę wykluczającą (rozłączną) zawartą w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym. Jej zastosowanie oznacza, że należy wybrać pomiędzy dwoma wykluczającymi się wariantami.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, wskazać należy, że Prezes UTK zobligowany jest do wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej w sytuacji:

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

W tym miejscu wskazać należy, że przedmiotem postępowania administracyjnego, w sprawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu jest badanie przez Prezesa UTK, czy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych jest zagrożona, w związku z planowanym wykonywaniem nowego połączenia komercyjnego (art. 29c ust. 3 i ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym).

Mając na względzie powyższe Prezes UTK dokonał badania równowagi ekonomicznej, o którym mowa w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym w zakresie określonym otrzymanym wnioskiem i stwierdził co następuje.

Stanowisko Kolei Śląskich oraz wniosek o badanie równowagi ekonomicznej z 28 maja 2018 r., uzupełniony pismami z 6 lipca 2018 r. oraz 16 sierpnia 2018 r.

Koleje Śląskie złożyły do Prezesa UTK wniosek o badanie równowagi ekonomicznej m.in. w związku z planowaną przez Przewozy Regionalne realizacją, w ramach otwartego dostępu, komercyjnych przewozów pasażerskich na trasie Katowice – Zator (Spytkowice) – Katowice w okresie od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r.

W związku ze złożeniem przez Koleje Śląskie wniosku o badanie równowagi ekonomicznej Prezes UTK stwierdził, że Koleje Śląskie zawarły 15 grudnia 2015 r. z Województwem Śląskim umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich na terenie województwa śląskiego w okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2030 r. (nr 2892/KT/2015), zwaną dalej „umową 2892/KT/2015”. Na podstawie tej umowy Koleje Śląskie i Województwo Śląskie zawierają co roku Porozumienie Wykonawcze określające rozkład jazdy pociągów i wielkość pracy eksploatacyjnej na dany rok. Umowa 2892/KT/2015 nie zawiera rozkładu jazdy pociągów.

Zgodnie z art. 10 rozporządzenia 869/2014 o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej mogą występować następujące podmioty:

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).

Porozumienie Wykonawcze, z zawieranej przez strony umowy 2892/KT/2015, przewiduje realizację połączeń m.in. na trasie Oświęcim – Lubliniec – Oświęcim zawierającej odcinek Oświęcim – Katowice – Oświęcim, pokrywający się w części z trasą wnioskowaną przez Przewozy Regionalne. Tym samym, Koleje Śląskie spełniają kryterium wskazane w art. 10 lit. d) rozporządzenia 869/2014, są więc podmiotem uprawnionym do wystąpienia o badanie równowagi ekonomicznej w związku z wnioskiem Przewozów Regionalnych o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Katowice – Zator (Spytkowice) – Katowice.

W złożonym do Prezesa UTK wniosku Koleje Śląskie stwierdziły, że ich zdaniem, uruchomienie przez Przewozy Regionalne jednej pary połączeń komercyjnych na trasie Katowice – Zator (Spytkowice) – Katowice zagrozi równowadze ekonomicznej zawartej przez Przewoźnika umowy 2892/KT/2015. Operator stanowisko swoje uzasadnił możliwością spadku przychodów ze sprzedaży biletów na odcinek Oświęcim – Katowice o kwotę \approx \approx ¹ rocznie, tj. \approx \approx w okresie, którego dotyczy niniejsza decyzja.

Koleje Śląskie do wyliczenia spodziewanej kwoty obniżenia przychodów wskutek uruchomienia nowych połączeń przez Przewozy Regionalne założyły utratę wszystkich pasażerów podróżujących na odcinku Oświęcim – Katowice – Oświęcim dwoma pociągami służby publicznej, z którymi zdaniem Operatora, kolidowałyby połączenia wnioskowane przez Przewozy Regionalne.

Koleje Śląskie wyraziły także opinię, że uruchomienie przedmiotowego połączenia przez Przewoźnika jest sprzeczne z założeniami Planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego Województwa Śląskiego przyjętego Uchwałą Nr V/11/9/2015 Sejmiku Województwa Śląskiego z dnia 31 sierpnia 2015 r., zwanego dalej „Planem transportowym”. Zgodnie ze stanowiskiem przedstawionym przez Operatora połączenia uruchamiane dotychczas przez Przewozy Regionalne uzupełniają realizowaną przez Koleje Śląskie sieć kolejowych regionalnych połączeń na obszarze województwa śląskiego. Obejmuje to przede wszystkim obsługę linii łączących województwo śląskie z sąsiednimi regionami. Obaj przewoźnicy zawarli odnawianą umowę na wzajemne świadczenie usług kolejowych, w zakres których wchodzi między innymi wzajemna sprzedaż oraz honorowanie biletów, w tym biletów spoza odcinka obsługiwanego przez Koleje Śląskie. Obecnie Przewozy Regionalne nie wykonują połączeń na odcinku Oświęcim – Mysłowice, uruchamiają zaś połączenia na odcinku Katowice – Mysłowice. W przypadku wprowadzenia połączeń wnioskowanych przez Przewozy Regionalne, z tytułu wzajemnego honorowania biletów na podstawie ww. umowy, Koleje Śląskie będą musiały przekazać Przewozom Regionalnym część przychodu z każdego sprzedanego biletu, liczoną udziałem pracy eksploatacyjnej.

Zdaniem Operatora połączenia objęte wnioskiem Przewoźnika o otwarty dostęp zaburzają założenia przyjęte w planie transportowym w zakresie misji, którą Marszałek Województwa Śląskiego nałożył na poszczególne podmioty rynku kolejowego. Koleje Śląskie stanowisko to uzasadniły tym, że wykonują na trasie Katowice – Oświęcim rozkładowo 10 par pociągów w dobie, zaś w rozkładzie 2018/19 zamierzają zwiększyć tę liczbę wydłużając jednocześnie część połączeń \approx \approx . W przypadku uruchomienia planowanych połączeń, wskutek kursowania pociągów komercyjnych Przewozów Regionalnych, Operator spodziewa się utraty \approx \approx rocznie. Wartość ta została wyliczona w oparciu o założenie kursowania \approx \approx par pociągów w dobie w okresie od 1 lipca do 31 sierpnia w soboty, niedziele i święta oraz \approx \approx par pociągów w dobie w okresie od 1 maja do 30 września od poniedziałku do piątku prócz świąt. Przyjęto założenie utraty wszystkich pasażerów na rzecz nowego połączenia komercyjnego.

Koleje Śląskie stoją na stanowisku, że ewentualne wprowadzenie dodatkowych pociągów Przewozów Regionalnych przyczyni się do zwiększenia dezorientacji wśród pasażerów poprzez zróżnicowanie cenowe oferty biletowej dla pociągów obsługujących przedmiotową relację, co może niekorzystnie oddziaływać na wizerunek obydwu przewoźników. Zdaniem Operatora taka sytuacja ma obecnie miejsce w przypadku przewozów na trasie Rybnik – Katowice.

Koleje Śląskie swój wniosek uzasadniają także trwającymi pracami w zakresie integracji transportu kolejowego z pozostałymi środkami komunikacji w ramach współpracy z Metropolią Górnos Śląsko-Zagłębiowską oraz miastami na terenie województwa śląskiego. Operator podejmuje działania dla wypracowania kompleksowego rozwiązania w zakresie integracji transportu w województwie w zakresie taryfowym, jak i realizowanych połączeń.

¹ Oznaczenie \approx \approx pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy

Kolejnym argumentem podniesionym przez Koleje Śląskie jest planowanie przez PKP PLK na lata 2019 – 2020 remontu odcinka Katowice Szopienice Południowe – Mysłowice i stacji Mysłowice, co ograniczy dostępną przepustowość tego odcinka. We wniosku Operatora wspomniane zostało także zagrożenie szkodami górnictwami pomiędzy Imielinem a Chełmem Śląskim oraz nasilony ruch pociągów towarowych między Oświęcimiem a Mysłowicami. W przypadku uruchomienia nowej pary pociągów Przewozów Regionalnych może to, zdaniem Kolei Śląskich, odbić się negatywnie na realizacji połączeń Operatora.

Ponadto, Koleje Śląskie podkreśliły, że umowa 2892/KT/2015 przewiduje maksymalną roczną rekompensatę, jaka może być wypłacona Operatorowi z tytułu realizacji na jej podstawie połączeń służby publicznej i że wskazane tam wartości nie mogą zostać przekroczone.

Odnosząc się do uzasadnienia wniosku przedstawionego przez Koleje Śląskie należy podkreślić, że Prezes UTK, na wniosek podmiotu uprawnionego, przeprowadza badanie w celu określenia, czy proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych (art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym). Równowagę umowy o świadczenie usług publicznych Prezes UTK może uznać za zagrożoną, w przypadku gdy skutkiem proponowanej usługi będzie inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy (art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym). Podstawą do odmowy wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu jest zatem stwierdzenie przez Prezesa UTK, w wyniku przeprowadzonego badania, że wskutek uruchomienia proponowanej usługi komercyjnej nastąpi inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Tym samym ustawodawca ograniczył zakres badania wpływu uruchomienia nowych połączeń w ramach otwartego dostępu do wąskiego zakresu oceny skali obniżenia przychodów z realizacji umowy o świadczenie usług publicznych. Wszelkie inne skutki realizacji nowych połączeń komercyjnych, niezależnie od opinii na temat ich znaczenia dla wykonywania obowiązków z tytułu zawartej przez operatora i organizatora umowy o świadczenie usług publicznych, muszą pozostać poza obszarem prowadzonego przez Prezesa UTK badania wpływu takich połączeń na warunki ekonomiczne realizacji umowy.

Ważną kwestią jest również powierzenie Prezesowi UTK (art. 29c ust. 3 i 4 ustawy o transporcie kolejowym) oceny, czy obniżenie przychodów z realizacji połączeń na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych wskutek uruchomienia nowych połączeń komercyjnych będzie inne niż nieistotne. Ustawodawca określił przy tym jednoznacznie ramy takiej oceny wskazując, że chodzi o obniżenie przychodów z realizacji połączeń na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. W przepisach ustawy o transporcie kolejowym brak jest ograniczenia zakresu badania wpływu uruchomienia nowych pociągów jedynie do części połączeń objętych taką umową. Tym samym, obniżenie przychodów, o którym mowa w art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym musi być odniesione do wszystkich połączeń realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, a nie tylko tych, które w całości lub w części pokrywałyby się z trasą będącą przedmiotem powiadomienia aplikanta o zamiarze uruchomienia nowych połączeń kolejowych w przewozie osób na trasie krajowej. Ponadto treść tego przepisu ogranicza, w sposób nie budzący wątpliwości, zakres badania prowadzonego przez Prezesa UTK do ustalenia wpływu uruchomienia nowych pociągów komercyjnych na obniżenie przychodów z realizacji połączeń na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Oznacza to, że Prezes UTK w badaniu prowadzonym na podstawie art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym nie ma podstawy prawnej do uwzględnienia innych skutków finansowych dla operatora umowy niż obniżenie przychodów z realizacji połączeń na jej podstawie, które byłyby skutkiem uruchomienia nowych połączeń komercyjnych. Tym samym, jakiegokolwiek inne skutki finansowe dla operatora takiej umowy, np. wynikające z innych zawartych przez niego umów czy porozumień, nie mogą być wzięte pod uwagę.

Należy także zwrócić uwagę na przepis ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym Prezes UTK przeprowadza badanie na wniosek podmiotu uprawnionego (art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym). W przypadku braku takiego wniosku, Prezes UTK jest obowiązany do przyznania aplikantowi otwartego dostępu nie przeprowadzając badania wpływu planowanych połączeń na warunki ekonomiczne umowy o świadczenie usług publicznych. Oznacza to, że Prezes UTK nie ma ustawowych kompetencji do przeprowadzenia takiego badania z urzędu. Ustawodawca ograniczył badanie wpływu planowanych połączeń komercyjnych wyłącznie do przypadków wywołanych wnioskiem podmiotu uprawnionego. Jednocześnie, na podmiot uprawniony został nałożony obowiązek przedstawienia materiałów dowodzących, że uruchomienie nowych połączeń w ramach otwartego dostępu zagraża równowadze umowy o świadczenie usług publicznych (art. 11 ust. 1 rozporządzenia 869/2014). Do oceny organu regulacyjnego zostało pozostawione czy konieczne jest żądanie, określonych w przepisie tego artykułu, informacji od podmiotu uprawnionego, organizatora publicznego transportu zbiorowego, aplikanta czy zarządcy infrastruktury (art. 11 ust. 2 rozporządzenia 869/2014). Prezes UTK przeprowadzając badanie mające na celu podjęcie decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu posługuje się zatem informacjami i dokumentami przedstawionymi przez podmiot uprawniony, żądając przedstawienia dodatkowych materiałów wówczas, gdy informacje i dowody przedłożone we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej okazałyby się niewystarczające do podjęcia decyzji.

Mając na względzie wyżej przedstawiony stan prawny, w wyniku analizy materiałów przedstawionych we wniosku Kolei Śląskich, Prezes UTK stwierdził, że w rozumieniu art. 29c ust. 3 i 4 ustawy o transporcie kolejowym, część zawartych we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej argumentów nie dotyczy kryterium oceny wpływu

uruchomienia nowych połączeń komercyjnych Przewozów Regionalnych na ewentualne obniżenie przychodów z realizacji połączeń na podstawie umowy 2892/KT/2015. Nie można bowiem za takie uznać opinii co do zgodności połączeń wnioskowanych przez Przewoźnika z Planem transportowym. Dotyczy to także planowania przez zarządcę infrastruktury prac remontowych oraz ograniczeń przepustowości spowodowanych zagrożeniami wynikającymi ze szkód górniczych, czy ruchu pociągów towarowych. Bez znaczenia dla prowadzonej oceny pozostaje także opinia Operatora dotycząca oceny podróży na temat wprowadzenia nowych połączeń, uzupełniania się ofert połączeń służby publicznej realizowanych przez Przewozy Regionalne i Koleje Śląskie na podstawie zawartych przez obu przewoźników umów o świadczenie usług publicznych.

Inaczej należy ocenić wskazany przez Koleje Śląskie zamiar uruchomienia dodatkowych połączeń przedłużonych do ~~☒--☒~~. Trzeba tutaj podkreślić, że planowane przez Operatora połączenia na tej trasie nie dotyczą istniejącej obecnie umowy 2892/KT/2015 czy jakiegokolwiek innej. Znajduje to potwierdzenie w nieuwzględnieniu takich połączeń w Porozumieniu Wykonawczym nr 4 na rok 2019 zawartym przez Koleje Śląskie i województwo śląskie 13 lutego 2019 r. Jest to zatem dopiero intencja Operatora będąca w fazie ustaleń z właściwymi organizatorami publicznego transportu. Trzeba w tym przypadku ponownie odwołać się do przepisu art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym. Przepis ten wskazuje wprost, że badanie równowagi ekonomicznej przez Prezesa UTK, w toku postępowania administracyjnego, ograniczone jest do stwierdzenia, czy wskutek uruchomienia nowych pociągów komercyjnych równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych będzie zagrożona. Tym samym brak, w chwili wydania niniejszej decyzji, umowy, która uwzględniałaby takie połączenia powoduje, że potencjalny wpływ uruchomienia nowych pociągów na realizację połączeń dopiero planowanych przez Operatora i nieuzgodnionych z właściwym organizatorem publicznego transportu zbiorowego, nie może być wzięty pod uwagę.

Osobno należy odnieść się do przedstawionego przez Operatora argumentu wystąpienia określonych skutków finansowych uruchomienia nowych pociągów Przewozów Regionalnych, wynikających z zawartej przez obu przewoźników odnawialnej umowy dotyczącej wzajemnego honorowania i sprzedaży biletów. Jak wskazano wyżej, przepis art. 29c ust. 3 i 4 ustawy o transporcie kolejowym jednoznacznie ogranicza zakres badania wpływu nowych połączeń na równowagę ekonomiczną umowy o świadczenie usług publicznych. Skutki zawarcia przez Przewozy Regionalne i Koleje Śląskie umowy o wzajemnym honorowaniu i sprzedaży biletów pozostają zatem poza zakresem analizy przeprowadzanej w ramach niniejszego postępowania administracyjnego. Trzeba bowiem zwrócić uwagę, że wzajemne rozliczenia między przewoźnikami na podstawie takiej umowy są redystrybucją przychodów osiąganych przez Operatora z wykonywania umowy o świadczenie usług publicznych. Nie można zatem uznać, że rozliczenia z tytułu umowy o wzajemnym honorowaniu i sprzedaży biletów obniżają przychody osiągane z przewozów realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Konieczność regulowania zobowiązań na podstawie umowy o wzajemnym honorowaniu i sprzedaży biletów, tak jak inne koszty ponoszone przez Operatora, następują bowiem już po osiągnięciu przychodów z tytułu realizacji połączeń służby publicznej.

Analizując tę kwestię należy także wskazać na przepis art. 11 ust. 1 rozporządzenia 869/2014, zgodnie z którym podmiot uprawniony obowiązany jest we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej przedstawić:

- 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).

Koleje Śląskie nie dołączyły do wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej kopii umowy regulującej wzajemne honorowanie i sprzedaż biletów. Koleje Śląskie uchybiły zatem obowiązkowi dostarczenia dokumentu potwierdzającego przedstawiony we wniosku argument konieczności przekazywania przez Operatora określonych kwot na rzecz Przewozów Regionalnych w przypadku uruchomienia nowych połączeń komercyjnych. Nie było tym samym możliwości, w toku badania, przeprowadzenia analizy argumentów podniesionych w tym zakresie we wniosku. Przykładowo, niemożliwe było stwierdzenie czy zakres regulacji tej umowy obejmuje także rozliczenia z tytułu połączeń komercyjnych, czy też ograniczony jest do obszaru połączeń służby publicznej. Komplementarny charakter usług przewozowych świadczonych do tej pory przez obu przewoźników na podstawie umów o świadczenie usług publicznych zawartych przez nich z Marszałkiem Województwa Śląskiego, mógłby sugerować, że umowa o wzajemnym honorowaniu i sprzedaży biletów między Przewozami Regionalnymi i Kolejami Śląskimi stanowi element polityki przewozowej organizatora właściwego dla tego regionu, polegającej na podziale realizacji połączeń służby publicznej między dwóch operatorów.

Mając na względzie powyższe Prezes UTK stwierdził, że wniosek Kolei Śląskich, w zakresie określonym przepisem art. 29c ust. 3 i 4 ustawy o transporcie kolejowym, zawiera jedynie oszacowanie obniżenia przychodów z realizacji jednej

pary połączeń Oświęcim – Lubliniec i Lubliniec Oświęcim. Przedstawiona przez Koleje Śląskie we wniosku kalkulacja dotyczy:

1. pociągu Kolei Śląskich relacji Lubliniec – Oświęcim, który zgodnie z rozkładem jazdy opublikowanym na stronie internetowej Kolei Śląskich, aktualnym w dniu wydania decyzji, odjeżdża z Katowic o godz. 8:39 natomiast pociąg Przewozów Regionalnych ma odjeżdżać z Katowic o godz. 8:35;
2. pociągu Kolei Śląskich relacji Oświęcim – Lubliniec, który zgodnie z rozkładem jazdy opublikowanym na stronie internetowej Kolei Śląskich, aktualnym w dniu wydania decyzji, odjeżdża ze stacji początkowej o godz. 19:52, gdy pociąg planowany przez Przewozy Regionalne ma odjeżdżać z Oświęcimia o godz. 19:04.

Jednocześnie Operator przyjął założenie utraty wszystkich pasażerów z obu pociągów na rzecz nowych połączeń komercyjnych, argumentując to brakiem danych pozwalających na oszacowanie rzeczywistej liczby podróżnych, którzy mogą wybrać nowego przewoźnika na tej trasie.

Przeprowadzone w ten sposób oszacowanie obniżenia przychodów z realizacji połączeń na podstawie umowy 2892/KT/2015 wskutek uruchomienia pociągów komercyjnych Przewozów Regionalnych nie może zostać uznane za wiarygodne, a tym samym nie może stanowić podstawy do rzetelnej oceny wpływu, czy uruchomienie pociągów wnioskowanych przez Przewozy Regionalne zagrazi równowadze ekonomicznej umowy 2892/KT/2015. W pierwszym rzędzie należy podkreślić, że nie można uznać za zasadne założenie utraty 100% pasażerów obu pociągów Operatora. Trzeba jednocześnie zwrócić uwagę, że Koleje Śląskie oszacowały obniżenie przychodów na poziomie nieco poniżej 0,013% rocznie, czyli prawie 0,013% w ciągu 5 lat, tzn. okresu którego dotyczy wniosek Przewozów Regionalnych o przyznanie otwartego dostępu na przedmiotowej trasie. W skali całej umowy 2892/KT/2015, tzn. wszystkich objętych nią połączeń w ciągu 15 lat jej obowiązywania, przy założeniu utrzymania się poziomu przychodów na poziomie roku 2017 oznacza to obniżenie przychodów z realizacji objętych nią połączeń na poziomie około 0,013%. Taka wielkość obniżenia przychodów z realizacji połączeń na podstawie umowy 2892/KT/2015 nie może być uznana za inną niż nieistotna. Tym samym, niezależnie od braku możliwości uznania przedstawionego oszacowania utraty przychodów za wiarygodne, nie zostało spełnione kryterium z art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, niezbędne do uznania warunków ekonomicznych tej umowy za zagrożone.

Mając na względzie powyższe, Prezes UTK w wyniku badania przeprowadzonego na wniosek Kolei Śląskich określił, że uruchomienie połączeń, których dotyczy powiadomienie Przewozów Regionalnych nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy 2892/KT/2015.

Stanowisko PKP Intercity z 29 maja 2018 r. o braku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej

29 maja 2018 r. PKP Intercity, za pośrednictwem platformy ePUAP, przekazało pismo z 29 maja 2018 r. (znak: BBZ8-073-87/2018). Zgodnie z przekazaniem stanowiskiem: *PKP Intercity jako podmiot uprawniony nie będzie występować z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej stosownie do art. 4 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich.*

Stanowisko Marszałka Województwa Mazowieckiego z 29 maja 2018 r. o braku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej

Marszałek Województwa Mazowieckiego w piśmie z 29 maja 2018 r. (znak: NI-IT-I.8060.37.2018.DA) poinformował, że w związku z toczącymi się przed Prezesem UTK postępowaniami administracyjnymi w sprawie przyznania Przewozom Regionalnym otwartego dostępu na trasach kolejowych:

1. Częstochowa – Katowice,
2. Katowice – Gdynia Główna,
3. Łódź Kaliska – Kraków Główny,
4. Kraków Główny – Zator (Przeciszów),
5. Katowice – Zator (Spytkowice),
6. Kraków Główny – Przemyśl Główny,
7. Wieliczka Rynek Kopalnia – Kraków Główny – Kraków Lotnisko,
8. Lublin – Terespol,
9. Łódź Kaliska – Gdynia Główna,
10. Przemyśl Główny – Lublin,
11. Sandomierz – Wrocław Główny,

Organizator publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa mazowieckiego nie wnosi uwag do niniejszego postępowania administracyjnego.

Wobec braku wpływu innych wniosków o badanie równowagi ekonomicznej dotyczących przedmiotowej trasy, Prezes UTK obowiązany był wydać decyzję przyznającą Przewozom Regionalnym otwarty dostęp na trasie Katowice – Zator (Spytkowice) – Katowice. Prezes UTK zawarł także w niniejszej decyzji stosowne klauzule, które stanowią mają gwarancję właściwego realizowania przez Przewoźnika planowanych przewozów kolejowych.

Jednocześnie, zgodnie z art. 29c pkt 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK ma obowiązek w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu określić *warunki oraz zakres wykorzystywania dostępu do linii kolejowej lub linii kolejowych.*

Biorąc pod uwagę powyższe, Prezes UTK postanowił przyznać Przewozom Regionalnym otwarty dostęp, o którym mowa we wniosku, wskazując jednocześnie w sentencji decyzji, że połączenia uruchamiane przez Przewoźnika na podstawie niniejszej decyzji powinny stanowić uzupełnienie oferty przewozowej realizowanej na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Konsekwencją tego zapisu jest wskazany w sentencji decyzji warunek, zgodnie z którym połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji mają stanowić uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województwa śląskiego, organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

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

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

Przepis art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym obliguje Prezesa UTK do określenia w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, warunków oraz zakresu wykorzystywania dostępu do infrastruktury kolejowej. Prezes UTK posiada zatem kompetencję do wprowadzenia w sentencji klauzul regulujących, na jakich warunkach i w jaki sposób Przewoźnik będzie mógł korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie niniejszej decyzji.

W niniejszej sprawie Prezes UTK zwrócił uwagę na problemy generowane przez duże natężenie prac modernizacyjnych i remontowych na sieci kolejowej w Polsce. Po przeanalizowaniu otrzymanych skarg pasażerskich oraz informacji z rynku, Prezes UTK uznał, że konieczne jest zapewnienie, aby kursowanie pociągów planowanych przez Przewozy Regionalne nie prowadziło do nieuruchamiania przewozów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno – gospodarczego kraju. Dlatego w pkt 3 sentencji wprowadzono klauzulę, zgodnie z którą, w przypadku prac modernizacyjnych i remontowych skutkujących zmniejszeniem przepustowości na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i na odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, uruchomienie pociągów, których dotyczy niniejsza decyzja, nie może powodować likwidacji pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno – gospodarczego kraju. Należy wskazać, że w rozumieniu niniejszej decyzji pociągi takie to przede wszystkim te, które zapewniają sprawne funkcjonowanie podstawowych obszarów istotnych dla społeczeństwa. Do tego typu połączeń należy zaliczyć m.in.: pociągi dowożące podróżnych do pracy i szkół, a następnie odwożące pasażerów do domu, lecz także dostarczające towary krytyczne dla ludności i gospodarki kraju, jak np. dowóz węgla do elektrociepłowni, surowców zapewniających ciągłość funkcjonowania kluczowych zakładów pracy itp.

Biorąc pod uwagę treść ww. art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK postanowił wydać decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na wnioskowaną przez Przewoźnika trasę: Katowice – Zator (Spytkowice) – Katowice dla 1 pary pociągów w dobie, na warunkach wskazanych w złożonym wniosku.

Mając na względzie zgromadzony materiał dowodowy i przeprowadzone badanie równowagi ekonomicznej, Prezes UTK określił, zgodnie z żądaniem Przewoźnika, że pociągi Przewozów Regionalnych mogą zatrzymywać się na następujących stacjach: Katowice, Katowice Zawodzie, Katowice Szopienice Południowe, Mysłowice, Mysłowice Brzęczkowice, Mysłowice Brzezinka, Mysłowice Kosztowy, Imielin, Chełm Śląski, Oświęcim, Dwory, Włosienica, Przeciszów, Zator. Na odcinku Zator – Spytkowice – Zator pociągi Przewoźnika mogą kursować jako puste składy pasażerskie (PWJ).

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

Ponadto, Prezes UTK mając na względzie trwające na sieci zarządcy infrastruktury prace modernizacyjne oraz biorąc pod uwagę, że to zarządca jest podmiotem uprawnionym do przydzielania przewoźnikowi kolejowemu zdolności

przepustowej, zasadne stało się wprowadzenie zapisu, zgodnie z którym dopuszcza się korzystanie z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji oraz uruchomienie połączeń na wnioskowanej trasie w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy stanowiącym załącznik do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.

Przewozy Regionalne będą realizowały przewozy osobowe pojazdami kolejowymi typów wskazanych w pkt 5 sentencji decyzji. Jednocześnie Prezes UTK dopuścił możliwość wykorzystywania innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Przewoźnik zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów.

Zgodnie z art. 29c ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat. Wobec tego, Prezes UTK wydał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu zgodnie z wnioskiem Przewozów Regionalnych na okres 5 lat, tj. na roczne rozkłady jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023.

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

Jednocześnie wskazać należy, iż *Prezes UTK dokonuje okresowej kontroli działalności przewoźników kolejowych wykonujących usługę w ramach otwartego dostępu w zakresie warunków jej wykonywania określonych w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu* (art. 29c ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym).

Stosownie do art. 29c ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, *decyzja o przyznaniu otwartego dostępu wygasa w przypadku likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana.*

Prezes UTK uchyla decyzję o przyznaniu otwartego dostępu w przypadku:

1. wystąpienia rażącego naruszenia warunków określonych w tej decyzji;
2. zaprzestania wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy z przyczyn leżących po stronie aplikanta. (art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym).

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 2018 r. poz. 1044 z późn. zm.).

Strona przedstawiła, przy piśmie z 27 czerwca 2018 r. (znak: PBH1c-070-021/18), dowód przelewu bankowego kwoty 10 złotych na rachunek Urząd m.st. Warszawy Urząd Dzielnicy Ochota.

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

POUCZENIE

Na podstawie art. 29c ust. 3 w związku z art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym w związku z art. 479⁶⁹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 1360 z późn. zm.), zwanej dalej: „k.p.c.”, Strona może wnieść odwołanie od decyzji Prezesa UTK za jego pośrednictwem do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji. 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 100 zł i uiszczana jest na rachunek bankowy sądu lub w formie znaków opłaty sądowej według ustalonego wzoru (art. 9 pkt 1 i art. 32 ust. 3 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 300 z późn. zm.), zwanej dalej „u.k.s.c.”). 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.

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

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego z *up. Kamil Wilde*

Załącznik nr 1: Planowany rozkład jazdy pociągów na trasie Katowice – Zator (Spytkowice)

| | | | |
|--------------------------------|---|---------------------|-------------------|
| Kategoria pociągu | R | | |
| Nr pociągu | 43504 | | |
| Nazwa pociągu | | | |
| Terminy kursowania | kurs. od 1 V do 30 IX | | |
| Stacja początkowa | Katowice | | |
| Stacja | odległość między stacjami [km] | godz. przyj. | godz. odj. |
| Katowice | 0,000 | | 8:35 |
| Katowice Zawodzie | 2,727 | 8:38 | 8:39 |
| Katowice Szopienice Południowe | 2,738 | 8:41 | 8:42 |
| Mysłowice | 4,557 | 8:48 | 8:49 |
| Mysłowice Brzęczkowice | 2,848 | 8:53 | 8:53 |
| Mysłowice Brzezinka | 1,791 | 8:56 | 8:56 |
| Mysłowice Kosztowy | 2,824 | 8:59 | 8:59 |
| Imielin | 3,541 | 9:03 | 9:03 |
| Chełm Śląski | 3,413 | 9:08 | 9:09 |
| Nowy Bieruń | 4,289 | 9:14 | 9:15 |
| Oświęcim | 4,242 | 9:21 | 9:28 |
| Dwory | 6,810 | 9:37 | 9:38 |
| Włosienica | 4,165 | 9:42 | 9:43 |
| Przeciszów | 3,092 | 9:46 | 9:46 |
| Zator | 4,408 | 9:50 | 9:51 |
| Spytkowice | 3,625 | 9:54 | |
| Stacja końcowa | Zator - Spytkowice - PWJ Katowice - Zator - pociąg handlowy, | | |

Załącznik nr 2: Planowany rozkład jazdy pociągów na trasie Zator (Spytkowice) - Katowice

| | | | |
|--------------------------------|---|---------------------|-------------------|
| Kategoria pociągu | R | | |
| Nr pociągu | 34503 | | |
| Nazwa pociągu | | | |
| Terminy kursowania | kurs. od 1 V do 30 IX | | |
| Stacja początkowa | Spytkowice - Zator - PWJ, Zator - Katowice - pociąg handlowy | | |
| Stacja | odległość między stacjami [km] | godz. przyj. | godz. odj. |
| Spytkowice | 0,000 | | 18:31 |
| Zator | 3,625 | 18:34 | 18:35 |
| Przeciszów | 4,408 | 18:39 | 18:39 |
| Włosienica | 3,092 | 18:42 | 18:43 |
| Dwory | 4,165 | 18:47 | 18:48 |
| Oświęcim | 6,810 | 18:57 | 19:04 |
| Nowy Bieruń | 4,242 | 19:11 | 19:11 |
| Chełm Śląski | 4,289 | 19:18 | 19:18 |
| Imielin | 3,413 | 19:24 | 19:25 |
| Mysłowice Kosztowy | 3,541 | 19:28 | 19:29 |
| Mysłowice Brzezinka | 2,824 | 19:32 | 19:32 |
| Mysłowice Brzęczkowice | 1,791 | 19:34 | 19:34 |
| Mysłowice | 2,848 | 19:39 | 19:39 |
| Katowice Szopienice Południowe | 4,557 | 19:45 | 19:46 |
| Katowice Zawodzie | 2,738 | 19:48 | 19:49 |
| Katowice | 2,727 | 19:53 | |
| Stacja końcowa | Katowice | | |