

DECYZJA DPP-WOPN.717.7.2018.KŚ PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 26 listopada 2020 r.

**w sprawie przyznania POLREGIO otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie
Łódź Kaliska – Kraków Główny – Łódź Kaliska.**

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 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, związku z art. 4 ustawy z dnia 13 lutego 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 400), 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. UE L 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 2020 r. poz. 256, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku spółki „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (obecnie: POLREGIO sp. z o.o.), zwanej dalej również „POLREGIO” lub „Przewoźnikiem”, z 22 marca 2018 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”: 26 marca 2018 r.), w przedmiocie wydania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, lub „organem regulacyjnym”, decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Łódź Kaliska – Kraków Główny – Łódź Kaliska na okres od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r. obejmujący roczne rozkłady jazdy 2019/2020 (od 1 stycznia 2020 r.), 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 (do 31 grudnia 2024 r.), uzupełnionego pismem z 27 kwietnia 2018 r. (data wpływu do UTK: 25 maja 2018 r.), pismem z 27 czerwca 2018 r. (data wpływu do UTK: 28 czerwca 2018 r.) oraz pismem z 29 lipca 2020 r. (data wpływu: 23 września 2020 r.),

PRYZNAJĘ

**POLREGIO otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie
Łódź Kaliska – Kraków Główny – Łódź Kaliska,**

realizowany liniami kolejowymi nr 1, 8, 17, 25, 61, 64, 540, 703 na okres od dnia nabycia przez niniejszą decyzję cechy ostateczności do 31 grudnia 2024 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 (do 31 grudnia 2024 r.), z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie POLREGIO uruchomi 1 parę pociągów na dobę (w okresie wykonywania przewozów), zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załączniku 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 wynika to z punktu 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 łódzkiego, śląskiego, świętokrzyskiego i małopolskiego, 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 Łódź Kaliska – Kraków Główny – Łódź Kaliska.

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: Łódź Kaliska, Łódź Pabianicka, Łódź Chojny, Łódź Dąbrowa, Łódź Widzew, Rokiciny, Baby, Piotrków Trybunalski, Gorzkowice, Radomsko, Częstochowa, Koniecpol, Miechów oraz Kraków Główny.

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 Łódź Kaliska – Kraków Główny – Łódź Kaliska przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy pojazdami kolejowymi typu EN57 ALd oraz EN57 FPS.

W pojazdach typu EN57 ALd Przewoźnik zapewni co najmniej 15 miejsc dla osób z niepełnosprawnością, natomiast w pojazdach typu EN57 FPS, 2 miejsca dla wózków inwalidzkich oraz 9 miejsc dla osób z niepełnosprawnością.

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

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 uruchamianie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji decyzji, w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy, stanowiącym załącznik do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
10. Uruchamianie przez Przewoźnika nowych przewozów kolejowych nie powinno skutkować likwidacją skomunikowań pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie.
11. Przewoźnik obowiązany jest poinformować Prezesa UTK o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Łódź Kaliska – Kraków Główny – Łódź Kaliska:
- 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

Stan faktyczny:

Należy stwierdzić, że 26 marca 2018 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem poczty elektronicznej, wniosek POLREGIO z 22 marca 2018 r., złożony przy piśmie z 22 marca 2018 r. (znak: PBH1-070-8/2018), o przyznanie otwartego dostępu na trasie Łódź Kaliska – Kraków Główny – Łódź Kaliska na okres od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2019/2020 (od 1 stycznia 2020 r.), 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 (do 31 grudnia 2024 r.), zwany dalej również „Wnioskiem”.

Informacja o wpływie wniosku POLREGIO 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, 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 Łódź Kaliska – Kraków Główny – Łódź Kaliska. W zawiadomieniu Prezes UTK poinformował również adresatów o możliwości złożenia przez nich wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, w związku z wpływem do Prezesa UTK Wniosku.

W piśmie z 13 czerwca 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2018.2.KŚ), 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 Łódź Kaliska – Kraków Główny – Łódź Kaliska na okres od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2019/2020 (od 1 stycznia 2020 r.), 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 (do 31 grudnia 2024 r.).

Jednocześnie, Prezes UTK poinformował Przewoźnika o włączeniu do materiału dowodowego:

1. licencji Przewoźnika nr WPO/054/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych osób, wydanej 27 lutego 2004 r., wraz z decyzją Prezesa UTK z 25 marca 2010 r. (znak: TRM/900/05/10) zmieniającą ww. licencję;
2. certyfikatu bezpieczeństwa Przewoźnika cz. A nr PL1120150043, wydanego 9 grudnia 2015 r. (ważnego od 17 grudnia 2015 r. do 17 grudnia 2020 r.), potwierdzającego akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej;
3. certyfikatu bezpieczeństwa cz. B nr PL1220150039, wydanego 9 grudnia 2015 r. (ważnego od 17 grudnia 2015 r. do 17 grudnia 2020 r.), potwierdzającego akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci;
4. informacji odpowiadającej odpisowi aktualnemu z rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, dotyczącej POLREGIO, nr KRS 0000031521, pobranej na podstawie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (tekst jednolity: Dz. U. 2019 r. poz. 1500, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o KRS”, według stanu na dzień 27 marca 2018 r., godz. 08:31:56, oraz na dzień 19 maja 2018, godz. 12:50:27;
5. pisma Prezesa UTK z 7 maja 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.3.AnK) skierowanego do podmiotów uprawnionych, informującego o możliwości składania wniosków o badanie równowagi ekonomicznej;
6. pisma Prezesa UTK z 11 maja 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.4.AnK), skierowanego do podmiotu uprawnionego, informującego o możliwości składania wniosków o badanie równowagi ekonomicznej;
7. pisma POLREGIO 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 Prezesowi UTK nowego adresu elektronicznego do doręczania pism w postępowaniu.

Pismem z 16 maja 2018 r., wysłanym za pośrednictwem platformy ePUAP, „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o. z siedzibą w Łodzi, zwana dalej „ŁKA”, złożyła wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej m.in. w związku z projektowanym przez POLREGIO nowym połączeniem komercyjnym na trasie Łódź Kaliska – Kraków Główny – Łódź Kaliska, realizowanym w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r., zwanym dalej również „projektowanym przez POLREGIO połączeniem komercyjnym”.

W piśmie z 22 maja 2018 r. (znak: DTK.VI.4602.40.2018.AS.2) Ministerstwo Infrastruktury przedstawiło stanowisko, zgodnie z którym: *równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych może być zagrożona przez 4 nowe proponowane przez Przewoźnika połączenia obejmujące trasy Katowice – Gdynia Główna, Łódź Kaliska – Kraków Główny, Kraków Główny – Przemysł Główny oraz Lublin Terespol*. Tym samym, Ministerstwo Infrastruktury wystąpiło z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z projektowanym przez POLREGIO połączeniem komercyjnym.

Pismem z 29 maja 2018 r. (znak: BBZ8-073-87/2018) „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „PKP Intercity”, przedstawiła stanowisko, zgodnie z którym nie będzie występować z wnioskiem o przeprowadzenie

badania równowagi ekonomicznej w żadnym z toczących się postępowań o przyznanie otwartego dostępu dla POLREGIO, czyli także w związku z projektowanym przez POLREGIO połączeniem komercyjnym.

Pismem z 29 maja 2018 r. (znak: NI-IT-I.8060.37.2018.DA) Marszałek Województwa Mazowieckiego poinformował Prezesa UTK o braku uwag do toczących się postępowań administracyjnych w przedmiocie przyznania otwartego dostępu POLREGIO, w tym do trasy będącej przedmiotem niniejszej decyzji.

Prezes UTK, w piśmie z 6 czerwca 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.6.PL), wezwał ŁKA do uzupełnienia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej na planowanej przez POLREGIO trasie Łódź Kaliska – Kraków Główny – Łódź Kaliska.

W piśmie ogólnym z 27 czerwca 2018 r., przekazanym za pośrednictwem platformy ePUAP, ŁKA przedstawiła uzupełniony wniosek o badanie równowagi ekonomicznej, wraz z informacjami dodatkowymi, wyrażonymi w piśmie datowanym na 27 czerwca 2018 r. (znak: ZZP1c-1541/2018). Informacje dotyczące szacunkowej wielkości przychodów na pasażera oraz szacunkowej liczby utraconych pasażerów stanowiły tajemnicę przedsiębiorstwa ŁKA.

Pismem z 27 czerwca 2018 r. (doręczonym do UTK za pośrednictwem poczty elektronicznej 28 czerwca 2018 r., znak: PBH1c-070-021/18), POLREGIO przekazała dodatkowe informacje w sprawie Wniosku.

Pismami z 9 sierpnia 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2018.3.KŚ), 9 października 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2018.4.KŚ) oraz 9 listopada 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2018.5.KŚ), Prezes UTK poinformował Przewoźnika o zmianie terminu załatwienia sprawy.

Pismem z 11 grudnia 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2018.6.KŚ), Prezes UTK poinformował POLREGIO o włączeniu w poczet materiału dowodowego prowadzonego postępowania administracyjnego następujących dokumentów:

- 1) pisma POLREGIO z 8 listopada 2018 r. (znak: PBZ-073/020/2018) informującego o zmianie siedziby ww. przewoźnika kolejowego;
- 2) informacji odpowiadającej odpisowi aktualnemu z rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, dotyczącej POLREGIO, nr KRS 0000031521, pobranej w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy o KRS, według stanu na dzień 11 grudnia 2018 r., godz. 10:42:11.

Ponadto, pismem z 11 grudnia 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2018.7.KŚ) i 14 stycznia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2018.8.KŚ), Prezes UTK poinformował Przewoźnika o nowym terminie załatwienia sprawy.

Pismem z 3 kwietnia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2018.9.KŚ), Prezes UTK poinformował Przewoźnika o włączeniu w poczet materiału dowodowego prowadzonego postępowania administracyjnego następujących dokumentów:

1. pisma Ministerstwa Infrastruktury z 24 maja 2018 r., przekazującego stanowisko z 22 maja 2018 r. (znak: DTK.VI.4602.40.2018.AS.2) dot. pisma Prezesa UTK z 7 maja 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.3.AnK), informującego o wniosku o badanie równowagi ekonomicznej m.in. w niniejszym postępowaniu administracyjnym oraz przekazującego dodatkowe informacje;
2. umowy ramowej z 25 lutego 2011 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich, zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, a PKP Intercity, wraz z aneksami nr 1-9 [tajemnica przedsiębiorstwa];
3. pisma 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), informującego o braku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej m.in. w niniejszym postępowaniu administracyjnym;
4. pisma PKP Intercity z 29 maja 2018 r. (znak: BBZ8-073-87/2018) przekazującego stanowisko dot. pisma Prezesa UTK z 11 maja 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2017.4.AnK), informującego o braku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej m.in. w niniejszym postępowaniu administracyjnym (wraz z pełnomocnictwem do reprezentowania ww. przewoźnika kolejowego);
5. pisma POLREGIO z 27 czerwca 2018 r. (znak: PBH1c-070-021/18) dot. wezwania Prezesa UTK z 13 czerwca 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2018.2.KŚ);
6. pisma ŁKA z 16 maja 2018 r. (znak: ZZP1c-1102/2018), przekazującego wniosek o badanie równowagi ekonomicznej m.in. w niniejszym postępowaniu administracyjnym;
7. pisma Prezesa UTK z 6 czerwca 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.6.PL), zawierającego wezwanie ŁKA do uzupełnienia braków formalnych wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej;
8. pisma ŁKA z 27 czerwca 2018 r. (znak: ZZP1c-1541/2018) dot. wezwania Prezesa UTK z 6 czerwca 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.6.PL), przekazującego uzupełniony wniosek o przeprowadzenie badania

równowagi ekonomicznej oraz dodatkowe informacje w ramach niniejszego postępowania [tajemnica przedsiębiorstwa];

9. umowy nr 21/2015/IFIV o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w okresie od 1 stycznia 2016 r., do 31 grudnia 2028 r., zawartej 31 grudnia 2015 r. pomiędzy województwem łódzkim a ŁKA, wraz z aneksami nr 1 – 11 [tajemnica przedsiębiorstwa];
10. pisma Prezesa UTK z 17 września 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.14.PL) do ŁKA, w sprawie zakresu tajemnicy przedsiębiorstwa;
11. pisma ŁKA z 25 września 2018 r. przekazującego stanowisko z 24 września 2018 r. (znak: ZZP1c-2600/2018), dotyczące tajemnicy przedsiębiorstwa w obowiązującej umowie o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego przewozu osób, zawartej z województwem łódzkim na okres od 1 stycznia 2016 r., do 31 grudnia 2028 r.

W tym samym piśmie, Prezes UTK poinformował Przewoźnika o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów.

Postanowieniami z 3 kwietnia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2018.10.KŚ oraz DPP-WOPN.717.7.2018.11.KŚ), Prezes UTK ograniczył POLREGIO wgląd do zgromadzonego materiału dowodowego sprawy ze względu na informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstw PKP Intercity i ŁKA.

Postanowieniem z 12 lutego 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2018.17.KŚ), Prezes UTK poinformował Przewoźnika o włączeniu w poczet materiału dowodowego prowadzonego postępowania administracyjnego następujących dokumentów:

1. pisma POLREGIO z 27 stycznia 2020 r. (znak: PBZ2-0010/1/2020) informującego o zmianie nazwy spółki na POLREGIO sp. z o.o.;
2. informacji odpowiadającej odpisowi aktualnemu z rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, dotyczącej POLREGIO; wydruk informacji pobranej w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy o KRS, stan na dzień 12 lutego 2020 r. godz. 14:59:25), nr KRS 0000031521.

W tym samym piśmie, Prezes UTK poinformował Przewoźnika o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów.

Pismami z 29 kwietnia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2018.12.KŚ), 22 lipca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2018.13.KŚ), 11 grudnia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2018.14.KŚ), 15 stycznia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2018.15.KŚ), 2 kwietnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2018.19.KŚ), Prezes UTK poinformował Przewoźnika o zmianie terminu załatwienia sprawy.

Postanowieniem z 2 kwietnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2018.19.KŚ), Prezes UTK poinformował Przewoźnika o włączeniu w poczet materiału dowodowego prowadzonego postępowania administracyjnego następujących dokumentów:

1. pisma PKP Intercity z 5 maja 2016 r. (znak: BBZ8-073/166/2016), informującego o zakresie i zasadności klauzuli „Tajemnica przedsiębiorstwa” na umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich;
2. rozkładu jazdy ŁKA na trasie Łódź Fabryczna – Piotrków Trybunalski – Łódź Fabryczna ważnego od 15 grudnia 2019 r. do 14 marca 2020 r. w formie graficzno-tabelarycznej (pobranego 13 grudnia 2019 r. ze strony internetowej <https://lka.lodzkie.pl/Rozklady-jazdy/>).

W tym samym piśmie, Prezes UTK poinformował Przewoźnika o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów.

Przewoźnik 10 kwietnia 2020 r. skorzystał z przysługującego mu prawa do wglądu w akta niniejszej sprawy, nie zgłaszając uwag.

Pismem z 29 lipca 2020 r. (znak: PBH1-070-66/2020, data wpływu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 23 września 2020 r.), POLREGIO poinformowała Prezesa UTK o zmianie wskazanej dotychczas osoby i adresu poczty elektronicznej do doręczeń korespondencji w niniejszym postępowaniu administracyjnym.

Postanowieniem z 25 września 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2018.20.KŚ, data doręczenia: 2 października 2020 r.), Prezes UTK poinformował Przewoźnika o włączeniu w poczet materiału dowodowego prowadzonego postępowania administracyjnego umowy rocznej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w okresie 1 stycznia 2020 r. – 31 grudnia 2020 r., zawartej 1 kwietnia 2020 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury, a PKP Intercity, a także pisma POLREGIO z 29 lipca 2020 r. (znak: PBH1-070-66/2020, data wpływu: 23 września 2020 r.) o zmianie wskazanej dotychczas osoby i adresu poczty elektronicznej do doręczeń

korespondencji w niniejszym postępowaniu administracyjnym. W piśmie tym, Prezes UTK poinformował Przewoźnika o zmianie terminu załatwienia sprawy, jak również o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów. W tym samym piśmie, Prezes UTK poinformował Przewoźnika o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów.

Ponadto, postanowieniem z dnia 25 września 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2018.21.KŚ, data doręczenia: 2 października 2020 r.), Prezes UTK ograniczył POLREGIO wgląd do zgromadzonego materiału dowodowego sprawy, ze względu na informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa PKP Intercity, zawarte w umowie rocznej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w okresie 01 stycznia 2020 r. – 31 grudnia 2020 r., zawartej 1 kwietnia 2020 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity. W tym samym piśmie, Prezes UTK poinformował Przewoźnika o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów.

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

Pismem z 2 listopada 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2018.22.KŚ), Prezes UTK poinformował Przewoźnika o zmianie terminu załatwienia sprawy.

Postanowieniem z 9 listopada 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2018.23.KŚ), Prezes UTK poinformował Przewoźnika o włączeniu w poczet materiału dowodowego prowadzonego postępowania administracyjnego:

1. decyzji Prezesa UTK z 11 maja 2020 r. (znak: DRR-WLKD.700.11.2020.AŁ), zmieniającej dane w licencjach udzielonych 27 lutego 2004 r. przez Prezesa UTK, tj. w licencji na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy nr WPR/052/2004, zmienionej decyzją Prezesa UTK nr TRM/901/11/10 z 25 marca 2010 r.; w licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób nr WPO/054/2004, zmienionej decyzją Prezesa UTK nr TRM/900/05/10 z 25 marca 2010 r. oraz w licencji na świadczenie usług trakcyjnych nr UPT/053/2004, zmienionej decyzją Prezesa UTK nr TRM/902/13/10 z 25 marca 2010 r. wraz z załącznikiem w postaci jednolitej licencji nr L/085/2020;
2. decyzji Prezesa UTK z 20 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.400.72.2020.MP), wydającą certyfikat bezpieczeństwa cz. A nr PL1120200052, zwany dalej również „Certyfikatem cz. A”, wraz z załącznikiem w postaci Certyfikatu cz. A;
3. decyzji Prezesa UTK z 20 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.401.85.2020.MP), wydającą certyfikat bezpieczeństwa cz. B nr PL1220200065, zwany dalej również „Certyfikatem cz. B”, wraz z załącznikiem w postaci Certyfikatu cz. B;
4. informacji odpowiadającej odpisowi pełnemu z rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla POLREGIO, zarejestrowanej pod numerem KRS: 0000031521 (stan na dzień 6 listopada 2020 r.), pobranej w trybie art. 4 ust. 4a ustawy o KRS.

Jednocześnie Prezes UTK poinformował Przewoźnika, że faktami znanymi mu z urzędu (art. 77 § 4 k.p.a.) są:

- rozkład jazdy pociągów, podawany do publicznej wiadomości m.in. przez zarządcę infrastruktury kolejowej w trybie art. 30e ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym;
- dane statystyczne i wynikające z nich analizy, zawarte w opracowaniu pn. *Kolej w województwach – wykorzystanie i polityka transportowa*, Warszawa 2019, dostępnym pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/15443,Kolej-w-województwach-wykorzystanie-i-polityka-transportowa.html>.

W tym samym piśmie, Prezes UTK poinformował Przewoźnika o zakończeniu postępowania dowodowego w niniejszej sprawie oraz o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów.

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

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

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

Szczegółowe regulacje dotyczące procedury przyznawania otwartego dostępu, omówione w dalszej części rozstrzygnięcia, zostały przewidziane w art. 29c ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzeniu 869/2014.

Wskazać jednocześnie należy, że 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.*

Ze względu na zmianę ustawy o transporcie kolejowym, m.in. w zakresie odnoszącym się do otwartego dostępu, należy w tym miejscu przywołać brzmienie art. 4 ustawy z dnia 13 lutego 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 400), który stanowi jak poniżej:

1. *Do postępowań w sprawie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, o której mowa w art. 29c ust. 1 ustawy zmienianej w art. 1, wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy ustawy zmienianej w art. 1 w brzmieniu dotychczasowym.*

2. *Do nowych kolejowych przewozów pasażerskich, w przypadku których aplikant, o którym mowa w art. 4 pkt 9b ustawy zmienianej w art. 1, powiadomił o zamiarze ich wprowadzenia w terminie umożliwiającym rozpoczęcie ich wykonywania przed dniem 12 grudnia 2020 r., stosuje się przepisy 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).*

Art. 12 przywołanej powyżej ustawy stwierdza, że: *Ustawa wchodzi w życie po upływie 2 miesięcy od dnia ogłoszenia, z wyjątkiem przepisów art. 1 pkt 7 lit. a tiret drugie, art. 3 pkt 3 oraz art. 6, które wchodzi w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.*

Ustawa zmieniająca ustawę o transporcie kolejowym, o której mowa powyżej, została ogłoszona w Dzienniku Ustaw 11 marca 2020 r., wobec tego regulacje w niej przewidziane, z wyjątkiem przepisów art. 1 pkt 7 lit. a tiret drugie, art. 3 pkt 3 oraz art. 6 ww. ustawy, niemające wpływu na postępowania w sprawie przyznania otwartego dostępu, zaczęły obowiązywać od 12 maja 2020 r.

Z tego względu należało stwierdzić, że do niniejszego postępowania znajdują zastosowanie przepisy ustawy o transporcie kolejowym w brzmieniu obowiązującym przed 12 maja 2020 r.

W pierwszej kolejności, Prezes UTK przeanalizował dopuszczalność złożenia Wniosku przez POLREGIO.

W dniu 26 marca 2018 r. do Prezesa UTK wpłynął wniosek POLREGIO z 22 marca 2018 r. o wydanie decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie Łódź Kaliska – Kraków Główny – Łódź Kaliska na okres od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r.

Prezes UTK ustalił, że POLREGIO jest przewoźnikiem kolejowym, posiadającym zmienioną i ujednoliczoną licencję nr L/085/2020, na świadczenie przewozów pasażerskich, przewozów towarowych i usług trakcyjnych, będącą załącznikiem do decyzji Prezesa UTK z 11 maja 2020 r. (znak: DRR-WLKD.700.11.2020.AŁ), certyfikat bezpieczeństwa część A nr PL1120200052, wydany 20 października 2020 r. (ważny od 22 października 2020 r. do 22 października 2025 r.), certyfikat bezpieczeństwa część B nr PL1220200065, wydany 20 października 2020 r. (ważny od 22 października 2020 r. do 22 października 2025 r.), potwierdzające 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.*

POLREGIO jest przewoźnikiem kolejowym. Przysługuje jej zatem uprawnienie do złożenia wniosku będącego przedmiotem rozpoznania w niniejszej sprawie. Wniosek POLREGIO 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. W zakresie procedury przeprowadzenia badania, o którym mowa w zdaniu pierwszym, przepisy rozporządzenia 869/2014, z wyłączeniem art. 13 i art. 14 tego rozporządzenia, stosuje się odpowiednio.

Prezes UTK w badaniu, o którym mowa w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, 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 (art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym).

Dodatkowo, zgodnie z art. 29c ust. 6 ww. ustawy, *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 przyznaniu otwartego dostępu na trasie krajowej, z zastrzeżeniem wszelkich informacji wrażliwych z jego handlowego punktu widzenia, i informuje o tym podmioty uprawnione do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych.

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 POLREGIO 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 POLREGIO, Prezes UTK opublikował na stronie internetowej UTK 27 kwietnia 2018 r.

W związku z powyższym, Prezes UTK stwierdził, że czterotygodniowy termin na złożenie ww. wniosków przez podmioty uprawnione upłynął 25 maja 2018 r.

Odnosząc się następnie 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 możliwymi do zaistnienia 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, 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.

W związku z tym, że do proponowanego przez POLREGIO nowego połączenia pasażerskiego, nierealizowanego w ramach świadczenia usług publicznych, wpłynęły wnioski o badanie równowagi ekonomicznej, Prezes UTK zobowiązany był ustalić, czy projektowane nowe połączenie nie zagrazi równowadze ekonomicznej obowiązującej umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu osób kolejją.

Prezes UTK dokonał analizy wpływu działalności określonej we Wniosku, na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii, na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych.

Zgodnie z przedłożonym Wnioskiem, POLREGIO planuje uruchamianie pociągów na trasie Łódź Kaliska – Kraków Główny – Łódź Kaliska w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy 2019/2020 (od 1 stycznia 2020 r.), 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 (do 31 grudnia 2024 r.). Przewoźnik planuje realizować całoroczne, kursujące w piątki, soboty i niedziele, przewozy dedykowane dla mieszkańców Łodzi i południowej części województwa łódzkiego, zapewniając w ten sposób bezpośrednie połączenie ze stolicą Małopolski. Oferta będzie skierowana głównie do ¹. Jak czytamy we Wniosku, *podstawowym i nadrzędnym celem przewoźnika jest dotarcie do jak największej grupy docelowej, która będzie skłonna skorzystać z usług przewoźnika Przewozy Regionalne, a co za tym idzie dążenie do zwiększenia popytu na usługi przewozowe, poprzez wprowadzenie różnych promocji, ofert taryfowych i pozataryfowych, przeprowadzenie kampanii reklamowych z wykorzystaniem lokalnych mediów (telewizja, radio, prasa) powierzchni reklamowych w lokalnych środkach komunikacji miejskiej oraz poprzez dystrybucję ulotek. Wprowadzone oferty komercyjne skierowane będą przede wszystkim do .*

POLREGIO planuje dystrybuować bilety za pośrednictwem następujących kanałów sprzedaży:

1. kas biletowych własnych, zlokalizowanych na dworcach;
2. kas biletowych, prowadzonych przez innych przewoźników, zlokalizowanych na dworcach;
3. kas biletowych agencyjnych, zlokalizowanych na dworcach;
4. w pociągu, za pośrednictwem terminali mobilnych;
5. Internetu;
6. automatów biletowych;
7. za pośrednictwem telefonu komórkowego.

Zgodnie ze stanowiskiem Przewoźnika: *Sieć dystrybucji produktów Przewozów Regionalnych marki POLREGIO, opiera się głównie na kasach biletowych zlokalizowanych na terenie dworców kolejowych, ponadto uzupełnieniem tradycyjnego kanału dystrybucji są serwisy internetowe, biletomaty oraz sprzedaż biletów za pomocą telefonu komórkowego. Sprzedaż*

¹ Oznaczenie pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy.

biletów przez nietradycyjne kanały rośnie systematycznie i planuje się, że będzie odgrywała znaczącą rolę w dystrybucji biletów.

POLREGIO zakłada wykonywanie projektowanych przejazdów na trasie Łódź Kaliska – Kraków Główny – Łódź Kaliska przy zastosowaniu pojazdów kolejowych typu EN57 ALd oraz EN57 FPS. Oba typy pojazdów przewidują miejsca dedykowane dla osób z niepełnosprawnością (odpowiednio 15 oraz 11 miejsc).

Po analizie oferty POLREGIO stwierdzić należy, że skierowana jest ona do szerokiej grupy docelowej potencjalnych podróżnych i przewiduje bezpośrednie połączenie pomiędzy Łodzią a Krakowem, realizowane całorocznie – w piątki, soboty i niedziele.

Na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego, Prezes UTK przeprowadził badanie w celu określenia, czy proponowane przez Przewoźnika krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych, które obejmują trasy pokrywające się z trasą wskazaną we Wniosku POLREGIO.

Wniosek ŁKA z 16 maja 2018 r. o badanie równowagi ekonomicznej.

W piśmie z 16 maja 2018 r., przekazanym za pośrednictwem platformy ePUAP, ŁKA przedstawiła m.in. wniosek o badanie równowagi ekonomicznej w związku z projektowanym przez POLREGIO połączeniem komercyjnym.

Wniosek ŁKA nie spełniał wymogów art. 12 ust. 7 rozporządzenia 869/2014, ponieważ nie został sporządzony, a następnie przekazany Prezesowi UTK w formie elektronicznej. Dodatkowo, wniosek ŁKA o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej nie zawierał informacji oraz dowodów potwierdzających, że nowe przewozy zagrażają równowadze ekonomicznej, co w konsekwencji należało uznać za niezgodność z postanowieniami określonymi w art. 11 ust. 1 lit. d i e rozporządzenia 869/2014.

W związku ze stwierdzonymi uchybieniami, pismem z 6 czerwca 2018 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2018.6.PL), Prezes UTK zwrócił się do ŁKA o uzupełnienie braków i przekazanie stosownych informacji w zakreślonym przez organ regulacyjny terminie.

Pismem z 27 czerwca 2018, ŁKA uzupełniła wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w wymaganym zakresie.

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, analizując wniosek ŁKA z 16 maja 2018 r. wraz z informacjami dodatkowymi, ustalił, że ww. przewoźnik posiada zawartą z województwem łódzkim umowę z 31 grudnia 2015 r., nr 21/2015/IFIV o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2028 r., zwaną dalej również „umową nr 21/2015/IFIV”, wraz z 11 aneksami. Umowa ta zawiera wykaz połączeń realizowanych przez ŁKA na jej podstawie, obejmujący m.in. wykonywanie przejazdów na trasie Łódź Kaliska – Łódź Chojny (linia kolejowa nr 25), Łódź Chojny – Łódź Widzew (linia kolejowa nr 540) i Łódź Widzew – Koluszki (linia kolejowa nr 17).

Ze względu na wykonywanie przez ŁKA połączeń w pasażerskim transporcie kolejowym, w ramach świadczenia usług publicznych, na odcinku w części zbieżnym z proponowanym nowym połączeniem kolejowym POLREGIO, należało uznać, że przewoźnik ten [ŁKA] spełnia kryterium określone w przytoczonym wyżej art. 10 lit. d rozporządzenia 869/2014, jako podmiot uprawniony do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej w niniejszym postępowaniu.

ŁKA we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej dla projektowanego przez POLREGIO połączenia komercyjnego wskazała, że *wnosi o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych realizowanych przez ŁKA na trasach obejmujących linie kolejowe: nr 25 na odcinku Łódź Kaliska – Łódź Chojny; nr 540 na odcinku Łódź Chojny – Łódź Widzew; nr 17 na odcinku Łódź Widzew - Koluszki, nr 1 na odcinku Koluszki – Radomsko. Na powyższych liniach realizowane są i będą zgodnie z zapisami w Umowie o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2028 r. z Organizatorem Województwem Łódzkim połączenia zaplanowane są w cyklu 30 - 120 minut.*

ŁKA wskazała ponadto, że województwo łódzkie odnotowało zmianę wskaźnika wykorzystania kolei o 34% rok do roku 2016-2017. Jednocześnie, ww. przewoźnik przedstawił stanowisko, zgodnie z którym: *porównanie proponowanych godzin kursowania pociągów Przewoźnika z ofertą połączeń o charakterze użyteczności publicznej wskazuje w znacznej mierze na niewielkie różnice w godzinach odjazdów i przyjazdów do Łodzi Widzewa, tj. 6 – 18 minut w stosunku do połączeń objętych umową o świadczenie usług publicznych realizowanych przez ŁKA.*

Jednocześnie ŁKA zaznaczyła, że połączenia, które są wykonywane w ramach otwartego dostępu skutkują przesuwaniem [w rozkładzie jazdy] pociągów uruchamianych przez operatora umów o świadczenie usług publicznych, co w rezultacie powoduje utrudnienia w trasowaniu pociągów regionalnych, zgodnie z oczekiwaniami pasażerów.

Dlatego, jak wskazała ŁKA we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w procesie alokacji przepustowości traktowane są priorytetowo [połączenia realizowane w ramach otwartego dostępu], co powoduje znaczne problemy z realizacją połączeń regionalnych. ŁKA wskazała na obniżenie atrakcyjności połączeń regionalnych poprzez utratę taktu ich kursowania oraz wydłużony czas przejazdu.

W ocenie ŁKA uruchomienie nowych pociągów komercyjnych stanowiących uzupełnienie przewozów realizowanych na podstawie umów PSC, w szczególności dla tras dalekobieżnych, przyczyni się do uatrakcyjnienia oferty transportu kolejowego osób i wzrostu udziału tego typu przewozów w województwie łódzkim. Jednakże planowane przez Przewozy Regionalne sp. z o.o. połączenia powinny być trasowane w wolnej zdolności przepustowej po wytrasowaniu pociągów na podstawie umów pełniących służbę publiczną.

Jako uzasadnienie, że nowe przewozy zagrażają równowadze ekonomicznej obowiązującej umowy ŁKA z województwem łódzkim ww. przewoźnik przedstawił informacje, zgodnie z którymi, ŁKA posiada w swoich pojazdach zainstalowany system automatycznego zliczania pasażerów, który zdaniem przewoźnika stanowi wiarygodną bazę do wszelkiego rodzaju analiz i wniosków wielkości potoków pasażerskich i dzięki któremu można w szczegółowy sposób prześledzić i przeanalizować dane. Dodatkowo, ŁKA przedstawiła dane dotyczące kursowania pociągów ŁP 11601/0 rel. Łódź Fabryczna – Skierniewice, Ł 11589 rel. Łódź Fabryczna – Koluszki oraz Ł 11513/2 rel. Skierniewice – Łódź Fabryczna w okresie od 2 marca do 10 marca oraz od 11 marca do 19 marca (bez wskazania roku), wraz z informacją na temat zmiany liczby podróżnych, ujętej w procentach.

ŁKA we wniosku zaznaczyła, że dla operatora realizującego umowę o świadczenie usług publicznych w zakresie przewozu pasażerskiego kolejją *najważniejsze jest zapewnienie, aby połączenia w ramach otwartego dostępu były trasowane w wolnej zdolności przepustowej.*

W uzupełnieniu informacji zawartych przez ŁKA we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, ww. przewoźnik załączył pismo z 27 czerwca 2018 r. (znak: ZZP1c-1541/2018). W powyższym piśmie, ŁKA przedstawiła dane o charakterze finansowym, dotyczące kursowania pociągów w relacji Łódź – Radomsko, obrazujące:

1. szacowany średni przychód na pasażera w latach 2020-2024,
2. szacowaną liczbę dni kursowania w latach 2020-2024,
3. szacunkową jednostkową liczbę utraconych pasażerów,
4. szacunkową wartość utraconych przychodów w latach 2020-2024,
5. szacunkową wartość utraconych przychodów w skali roku.

Jednocześnie ww. przewoźnik przedstawił przyjętą, a następnie zastosowaną przez niego metodologię wyliczeń.

Wskazać w tym miejscu należy, że wielkości liczbowe dotyczące ww. kategorii stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa ŁKA, do których dostęp został POLREGIO ograniczony na podstawie postanowienia Prezesa UTK z 3 kwietnia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2018.10.KŚ).

Na zakończenie, ŁKA powtórzyła stanowisko wyrażone uprzednio, zgodnie z którym: *istotne dla ŁKA jest zagwarantowanie, aby pociągi objęte Umową miały pierwszeństwo w przydzielaniu wolnej zdolności przepustowej. Dodatkowo w przypadku wystąpienia przepelnionej infrastruktury spowodowanej zamknięciami torowymi wynikającymi z prac inwestycyjnych, modernizacyjnych, remontowych i bieżącego utrzymania priorytet winny posiadać pociągi objęte Umową.*

Odnosząc się do informacji i opinii zawartych we wniosku ŁKA z 16 maja 2018 r., uzupełnionego o dodatkowo przekazane informacje przez ww. przewoźnika oraz stan faktyczny ustalony w oparciu o analizę aktualnego rocznego rozkładu jazdy pociągów 2019/2020, Prezes UTK stwierdził, co następuje.

W pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę, że ŁKA, zgodnie z podanym do publicznej wiadomości rozkładem jazdy, realizując przewozy pasażerskie przy wykorzystaniu linii kolejowej nr 25 na trasie Łódź Kaliska – Łódź Chojny, linii kolejowej nr 540 na trasie Łódź Chojny – Łódź Widzew, linii kolejowej nr 17 na trasie Łódź Widzew – Koluszki, linii kolejowej nr 538 (łączyca) Koluszki PZS R 145 – Koluszki PZS R 154 oraz linii kolejowej nr 1 na trasie Koluszki – Radomsko, przewiduje następujące postoje handlowe: Łódź Kaliska, Łódź Pabianicka, Łódź Chojny, Łódź Dąbrowa, Łódź Widzew, Łódź Andrzejów, Bedoń, Justynów, Gałkówka, Żakowice, Chrusty Nowe, Rokiciny, Łaznów, Wolbórka, Baby, Moszczecina, Jarosty, Piotrków Trybunalski, Milejów, Rozprza, Luciążanka, Wilkoszewice, Gorzkowice, Gorzędów, Kamieńsk, Gomunice, Dobryszyce koło Radomska, Radomsko.

Projektowane nowe przewozy pasażerskie POLREGIO mają natomiast zatrzymywać się na następujących stacjach: Łódź Kaliska, Łódź Pabianicka, Łódź Chojny, Łódź Dąbrowa, Łódź Widzew, Rokiciny, Baby, Piotrków Trybunalski, Gorzkowice, Radomsko, Częstochowa, Koniecpol, Miechów oraz Kraków Główny. Z powyższego wynika, że ŁKA oraz POLREGIO będą miały jedynie 10 wspólnych stacji zatrzymań, tj. Łódź Kaliska, Łódź Pabianicka, Łódź Chojny, Łódź Dąbrowa, Łódź Widzew, Rokiciny, Baby, Piotrków Trybunalski, Gorzkowice i Radomsko.

W konsekwencji należy wysnuć wniosek, że trasy na których ŁKA oraz POLREGIO będą oferować przejazdy kolejowe nie będą tożsame. Różnice w zakresie stacji zatrzymań, a także ich wzajemnych odległości geograficznych i charakteru usług pozwalają również stwierdzić, że POLREGIO, w odróżnieniu od ŁKA, zamierza realizować przewozy o charakterze dalekobieżnym i *stricte* nastawionym na obsługę weekendowego ruchu turystycznego, nie zaś – jak ŁKA – na zapewnieniu w dni robocze dowozów i odwozów lokalnej społeczności na terenie województwa łódzkiego do/z miejsc pracy czy nauki. Z połączeń ŁKA i POLREGIO będą zatem korzystały, co do zasady, inne grupy pasażerów.

Należy jednak wskazać, że projektowane połączenie komercyjne POLREGIO będzie realizowane przez 14,5-kilometrowy odcinek Łódź Kaliska – Łódź Widzew, który stanowi częściowo wspólną trasę z połączeniami ŁKA realizowanymi na liniach komunikacyjnych ŁKA Łódź Widzew – Kutno, Łódź Widzew – Sieradz, Łódź Widzew – Łowicz Główny i Łódź Widzew – Zgierz, ponadto, przez 18-kilometrowy odcinek Łódź Widzew – Żakowice, który stanowi częściowo wspólną trasę z połączeniami ŁKA na liniach komunikacyjnych Łódź Fabryczna – Skierniewice i Łódź Fabryczna – Tomaszów Mazowiecki, a także przez 84-kilometrowy odcinek Żakowice – Radomsko, który stanowi częściowo wspólną trasę z połączeniami ŁKA na linii komunikacyjnej Łódź Fabryczna – Radomsko.

Z powyższego wynika, że projektowane połączenie POLREGIO na najdłuższym wspólnym odcinku, tj. Łódź Widzew – Radomsko (102 km), będzie pokrywało się jedynie z trasą pociągów bezpośrednich ŁKA w tej relacji, realizowanych na linii komunikacyjnej Łódź Fabryczna – Radomsko.

Na podstawie analizy rozkładu jazdy 2019/2020, w odniesieniu do trasy przebiegającej przez miasto Łódź (pomiędzy stacjami Łódź Kaliska a Łódź Widzew), należy wskazać, że nowe połączenie POLREGIO w ilości 1 pary, realizowane przez zaledwie trzy dni w tygodniu, będzie stanowiło marginalną ofertę względem kilkudziesięciu par pociągów ŁKA, zapewniających na niej przez dużą część dnia około 30-minutową częstotliwość kursowania. Tym samym nie sposób przyjąć, że wpłynie ono zauważalnie na obniżenie liczby przewożonych na tej trasie przez ŁKA pasażerów i generowane z tego tytułu przychody tego przedsiębiorstwa.

Pomiędzy stacjami Łódź Widzew a Rokiciny nowe pociągi POLREGIO nie będą natomiast miały żadnych zatrzymań, a zatem nie będą stanowiły jakiegokolwiek konkurencji dla kursujących na wspólnym odcinku Łódź Widzew – Żakowice pociągów ŁKA z linii komunikacyjnej Łódź Fabryczna – Skierniewice.

Ponadto, w rozkładzie jazdy 2019/2020, na trasie Łódź Widzew – Radomsko, ŁKA uruchamia zaledwie 2 pary połączeń, w tym jedno, poranne, w relacji skróconej do Piotrkowa Trybunalskiego (wyjazd z Łodzi po godz. 7.30), drugie, popołudniowe, wydłużone do Radomska (wyjazd z Łodzi przed godz. 14.00). W drugą stronę, w kierunku Łodzi, w godzinach porannych (o 10.26) wyrusza w skróconej relacji pociąg z Piotrkowa Trybunalskiego, zaś w godzinach wieczornych (o 18.15) wyrusza pociąg z Radomska. Oba te pociągi ŁKA kursują w dni robocze od poniedziałku do piątku. Tymczasem zaplanowane przez POLREGIO nowe połączenia będą realizowane przez trzy dni w tygodniu, tj. od piątku do niedzieli. Tym samym połączenia obu przewoźników na wspólnej trasie Łódź Widzew – Piotrków Trybunalski – Radomsko będą realizowane równolegle jedynie w piątki, z czego tylko jedno z nich (kurs w jednym kierunku) w zbliżonym przedziale czasowym (wyjazd z Łodzi w kierunku Radomska po godz. 13.00). Biorąc pod uwagę fakt, że w piątki w godzinach popołudniowych rozpoczyna się wzmożony popyt na pasażerskie usługi kolejowe, związany z wyjazdami weekendowymi z większych aglomeracji, połączenie POLREGIO pozwoli na zaoferowanie podróżnym większej liczby połączeń komunikacyjnych, w porównaniu do kursujących na tej trasie w inne dni tygodnia, a tym samym w pewnej części zapewni separację potoków pasażerskich w ruchu regionalnym i dalekobieżnym. Rozwiązanie to może wpłynąć pozytywnie na komfort podróży w obu tych połączeniach. Większa podaż miejsc w danej relacji zniweluje ryzyko przepełnień w pociągu ŁKA, związanych z tzw. piątkowym szczytem przewozowym.

W soboty i niedziele połączenia POLREGIO na trasie Łódź Widzew – Piotrków Trybunalski – Radomsko, choć o charakterze dalekobieżnym, będą uzupełniały tzw. lukę w rozkładzie jazdy po niekursujących wtedy pociągach ŁKA w tej relacji. Tym samym, w soboty i niedziele (a zatem przez dwa na trzy dni kursowania w każdym tygodniu pociągów POLREGIO) projektowane połączenia w żaden sposób nie wpłyną ujemnie na liczbę pasażerów i przychody ŁKA, ponieważ w tych dniach ich kursowanie nie będzie pokrywało się z kursowaniem składów ŁKA. W kierunku z Krakowa do Łodzi pociąg, w ramach projektowanego połączenia POLREGIO, będzie odjeżdżał z Radomska o godz. 20.29, podczas gdy pociąg ŁKA relacji Piotrków Trybunalski – Łódź Fabryczna odjeżdża ze stacji początkowej w Radomsku o godz. 18.15, a zatem ponad 2 godziny wcześniej. Ponadto, również w tym przypadku pociąg ŁKA kursuje jedynie w dni robocze, podczas gdy planowany do uruchomienia pociąg POLREGIO – w piątki, soboty i niedziele, wypełniając w rozkładzie jazdy na trasie Radomsko – Łódź tzw. lukę przewozową w dni wolne od pracy (soboty, niedziele), w których ŁKA nie realizuje na niej przewozów.

Nie bez znaczenia dla sprawy pozostaje również okres faktycznego realizowania przewozów przez przywołanych wyżej przewoźników. ŁKA posiada umowę o świadczenie usług publicznych, obowiązującą do końca 2028 r. POLREGIO planuje natomiast realizowanie nowych przewozów pasażerskich do końca 2024 r.

Wskazane wyżej argumenty pozwalają przyjąć, że nowe połączenie pasażerskie POLREGIO faktycznie adresowane jest do innej grupy podróżnych, niż w przypadku działalności ŁKA. Jak wynika ze złożonego Wniosku, celem POLREGIO

nie jest bowiem odebranie ŁKA podróźnych obecnie korzystających z usług tego przewoźnika (np. w związku z codziennym przemieszczaniem się w dni robocze pasażerów do pracy, szkół, uczelni etc.), lecz zapewnienie ~~☒--☒~~ ekonomicznego połączenia stanowiącego alternatywę pozwalającą na rozpoczęcie korzystania przez ww. grupę osób z usług kolei, dotychczas dla niej niedostępnej z uwagi na wysokie ceny biletów.

ŁKA w zgłoszonym wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej wskazała, że projektowane nowe połączenie pasażerskie POLREGIO stanowić będzie wzbogacenie obecnej oferty transportu kolejowego w województwie łódzkim, co w konsekwencji przyczyni się do wzrostu udziału tego typu przewozów na obszarze tego województwa. W ocenie Prezesa UTK, biorąc pod uwagę niewielką liczbę bezpośrednich połączeń kolejowych łączących drugie (Kraków) i trzecie (Łódź) co do wielkości miasto w Polsce, projektowanego połączenia POLREGIO, wspomagającego obsługę podróźnych w trakcie wzmożonego ruchu weekendowego, nie sposób oceniać negatywnie. Niewielka liczba kursów nie spowoduje jednak zauważalnego wzrostu udziału przewozów dalekobieżnych na terenie województwa łódzkiego.

Argument, który wielokrotnie pojawiał się we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej ŁKA, dotyczył spodziewanego, negatywnego wpływu na trasowanie pociągów uruchamianych w ramach realizacji kontraktu o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym na obszarze województwa łódzkiego. Zdaniem ŁKA, wprowadzenie nowych połączeń komercyjnych doprowadzi do sytuacji, w której pociągi ww. przewoźnika nie będą uruchamiane zgodnie z oczekiwaniami pasażerów. ŁKA wskazywała również, że w przypadku uruchomienia połączeń o charakterze międzywojewódzkim, pociągi ww. przewoźnika zmuszone będą wykonywać wydłużone postoje w celu umożliwienia ich wyprzedzenia. ŁKA obawia się, że okoliczności te mogą negatywnie wpłynąć na atrakcyjność wykonywanych połączeń.

Odnosząc się do argumentu ŁKA dotyczącego potencjalnego negatywnego wpływu na trasowanie w rozkładzie jazdy pociągów służby publicznej, Prezes UTK wskazuje, że zgodnie z § 7 ust. 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 755), zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej”, zmienionego rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 23 listopada 2018 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 2280): *Na podstawie złożonych wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej zarządca opracowuje projekt rocznego rozkładu jazdy pociągów, uwzględniając w następującej kolejności:*

1) ograniczenia wynikające z:

a) potrzeby zapewnienia zdolności przepustowej, o której mowa w ust. 1 pkt 1,

b) możliwości przesunięcia wstępnych tras pociągów, o których mowa w ust. 6;

2) pierwszeństwo ruchu uprzywilejowanego na odcinkach linii kolejowych, o których mowa w art. 29b ustawy;

3) jak najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej;

4) pierwszeństwo w przydzielaniu tras pociągów:

a) uwzględnionych w ogłoszonych planach transportowych,

b) dla pociągów realizujących przewóz osób,

c) zamówionych przez aplikantów, którzy spełnili wymagania w zakresie ustalonego przez zarządcę progu wykorzystania tras pociągów w ostatnim zakończonym okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów,

d) dla których aplikant wskazał we wniosku, że mają kursować w ramach cyklicznego rozkładu jazdy,

e) dla których przewidziano większą liczbę dni kursowania;

5) w miarę możliwości, ograniczenia dotyczące aplikantów, w tym skutki ekonomiczne dla ich działalności gospodarczej.

Już z powyższego wynika, że zarządca infrastruktury, rozpatrując otrzymane wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej, bierze pod uwagę m.in. takie elementy jak: pierwszeństwo w przydzielaniu tras pociągów uwzględnionych w ogłoszonych planach transportowych, pierwszeństwo w przydzielaniu tras pociągów dla pociągów realizujących przewóz osób, czy też pierwszeństwo dla pociągów kursujących w danym rozkładzie jazdy większą liczbę dni realizowania przejazdów. Z tego względu należy stwierdzić, że możliwość negatywnego wpływu na trasowanie pociągów służby publicznej, w związku z przyznaniem POLREGIO otwartego dostępu w wymiarze i na zasadach określonych w niniejszej decyzji, ma charakter jedynie pozorny. Zestawiając ze sobą informacje dotyczące połączeń wykonywanych przez ŁKA, w związku z obowiązującą umową o świadczenie usług publicznych, zawartą z województwem łódzkim do końca 2028 r. oraz decyzją przyznającą otwarty dostęp POLREGIO na trasie Łódź Kaliska – Kraków Główny i w relacji powrotnej, należy stwierdzić, że pociągi ŁKA powinny mieć w tym przypadku zapewnione pierwszeństwo przed komercyjnymi pociągami POLREGIO.

Jednocześnie Prezes UTK wskazuje, że w przypadku, gdy mechanizmy określone w § 7 ust. 7 rozporządzenia w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej, nie rozwiązałyby potencjalnego konfliktu w związku z trasowaniem pociągów, wówczas zarządca infrastruktury ma obowiązek zastosować rozwiązania przewidziane w § 7 ust. 8 rozporządzenia w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej. Zgodnie ze wskazanym wyżej przepisem: *W przypadku kolizji tras pociągów zarządca zapewnia możliwie najlepszą realizację zgłoszonych potrzeb w drodze konsultacji z aplikantami, które obejmują:*

1) przekazanie aplikantom informacji, w postaci papierowej lub elektronicznej, o wystąpieniu kolizji tras pociągów, niezwłocznie po jej ujawnieniu, wraz z:

a) niezbędną informacją dotyczącą wnioskowanych tras kolizyjnych, bez ujawniania tożsamości pozostałych aplikantów, chyba że zainteresowani aplikanci wyrażą zgodę na takie ujawnienie,

b) propozycją zarządcy rozwiązania sytuacji kolizyjnej, z uwzględnieniem pierwszeństwa w przydzielaniu tras pociągów powodujących kolizję, w tym propozycji tras alternatywnych lub wariantowych, o ile są możliwe,

c) informacją na temat kryteriów uwzględnianych w ramach procesu przydzielania tras pociągów oraz wskazaniem wniosków o przydzielenie tras pociągów równorzędnych pod względem pierwszeństwa w przydzielaniu zdolności przepustowej,

d) informacją o trasach pociągów wstępnie opracowanych dla pozostałych aplikantów na odcinku, na którym występuje kolizja tras, bez ujawniania tożsamości pozostałych aplikantów, chyba że zainteresowani aplikanci wyrażą zgodę na takie ujawnienie;

2) akceptację ze strony aplikanta propozycji bądź zgłoszenie uwag i przedstawienie przez aplikanta możliwych ustępstw w zakresie złożonych wniosków, przy czym brak odpowiedzi aplikanta w terminie 5 dni roboczych od dnia otrzymania informacji od zarządcy jest równoznaczny z akceptacją przedstawionej propozycji.

Jednocześnie Prezes UTK wskazuje, że ŁKA w zgłoszonym wniosku o badanie równowagi ekonomicznej nie wykazała, że w związku z uruchomieniem nowych przewozów Przewoźnika niezbędne będzie zrezygnowanie z części istniejących połączeń lub ograniczenie liczby kursów z uwagi na ich nierentowność, co mogłoby w sposób inny niż nieistotny wpłynąć na obowiązującą umowę o świadczenie usług publicznych.

ŁKA, przedstawiając dowody oraz informacje, zgodnie z wymogami art. 11 ust. 1 lit. d, e rozporządzenia 869/2014 (pismo ŁKA z 27 czerwca 2018 r., znak: ZZP1c-1541/2018, stanowiące załącznik do wniosku o badanie równowagi ekonomicznej) podniosła, że szacunkowa wartość utraconych przychodów w latach 2020-2024 wyniesie ~~...~~. Jednocześnie należy wskazać, że zgodnie z treścią obowiązującej umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie pasażerskich przewozów kolejowych, zawartej pomiędzy województwem łódzkim a ŁKA, a następnie zmienionej aneksem nr 11 z 14 września 2018 r., z tytułu jej realizacji przewiduje się wypłatę operatorowi realizującemu przewozy rekompensaty w wysokości ~~...~~.

Jako mało prawdopodobne należy ponadto ocenić, ziszczenie się obaw ŁKA, że wprowadzona przez POLREGIO polityka taryfowa w odniesieniu do nowych połączeń, przyczyni się do spadku przychodów ŁKA na wybranych liniach komunikacyjnych. Co do zasady, połączenia pociągów mają z reguły droższą taryfę aniżeli ta, jaka stosowana jest w pociągach osobowych (regionalnych), zatrzymujących się na każdej stacji. Z tego względu, nowe połączenia POLREGIO wybiorą tylko te osoby, które zgodzą się ponieść wyższe koszty podróży w stosunku do alternatywnej taryfy obowiązującej na połączeniach osobowych, jakie wykonuje ŁKA. Biorąc pod uwagę fakt, że projektowane przez POLREGIO połączenie na trasie Łódź Kaliska – Kraków Główny – Łódź Kaliska będzie miało charakter komercyjny, POLREGIO będzie musiało ustalić taryfę zapewniającą pokrycie kosztów ich funkcjonowania, aby nie narazić się na zarzut niegospodarności. Tym samym nie należy się spodziewać, że projektowane połączenie relacji Łódź Kaliska – Kraków Główny – Łódź Kaliska będzie dostępne w taryfie równej lub niższej od stosowanej przez ŁKA w ruchu regionalnym.

Podkreślić w tym miejscu należy, że stosownie do zmian wprowadzonych aneksem nr 11 do umowy nr 21/2015/IFIV, zawartym 14 września 2018 r., *Roczna Rekompensata Pieniężna, stanowiąca Załącznik nr 10a i Załącznik 10b sporządzana w oparciu o analizę rzeczowo-finansową uwzględniającą realizację Projektu, określa w szczególności:*

~~...~~

Zgodnie z postanowieniami ww. umowy pomiędzy ŁKA, a województwem łódzkim *Rekompensata Pieniężna jest obliczana zgodnie z zasadami zawartymi w Umowie oraz przepisami Rozporządzenia 1370 oraz Ustawy o publicznym transporcie zbiorowym*. Jednocześnie w umowie zawarto postanowienie, którego treść stanowi, że elementami niezbędnymi do wyliczenia wysokości Rekompensaty Pieniężnej są:

~~...~~


Szczegółowe regulacje dotyczące rekompensaty zostały zawarte w załączniku nr 8 do umowy nr 21/2015/IFIV, pt.: *Zasady wyliczania Rekompensaty Pieniężnej*.

Powyższe pozwala zatem stwierdzić, że faktycznie zrealizowana wielkość pracy eksploatacyjnej bezpośrednio wpływa na wysokość wypłacanej operatorowi [ŁKA] kwoty rekompensaty.


Prezes UTK ustalił, że w wyniku uruchomienia przez POLREGIO nowego połączenia na trasie Łódź Kaliska – Kraków Główny i w relacji powrotnej, w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r. spodziewane jest obniżenie przychodów z przewozów realizowanych przez ŁKA na podstawie umowy nr 21/2015/IFIV. Jednak w ocenie Prezesa UTK, spadek przychodów, o którym mowa wyżej, będzie miał charakter nieistotny dla stron umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu pasażerskiego, realizowanego przez ŁKA. Uwzględniając dane przedstawione przez ŁKA, dotyczące szacowanego spadku przychodów z tytułu realizacji umowy nr 21/2015/IFIV, należałoby dojść do wniosku, że przy założeniu, że całkowita wysokość rekompensaty wypłaconej ww. przewoźnikowi z tytułu realizacji ww. umowy, ma charakter stały (niezmienny), wówczas mimo uruchomienia nowego połączenia POLREGIO, ŁKA uzyskałaby blisko 99,88% wartości obecnie ustalonej wielkości rekompensaty całkowitej.

Stanowisko Ministerstwa Infrastruktury z 22 maja 2018 r. oraz wniosek o badanie równowagi ekonomicznej.

Pismem z 24 maja 2018 r., przekazany za pośrednictwem platformy ePUAP, Minister Infrastruktury przekazał stanowisko z 22 maja 2018 r. (znak: DTK.VI.4602.40.2018.AS.2), o możliwym zagrożeniu równowagi ekonomicznej, zawartej z PKP Intercity umowy o świadczenie usług publicznych. Minister Infrastruktury, jako organizator publicznego transportu kolejowego w międzywojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, w tym na linii komunikacyjnej Łódź Kaliska – Kraków Główny, złożył wraz z ww. stanowiskiem także wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

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, analizując wniosek Ministra Infrastruktury, ustalił, że podmiot ten posiada zawartą z PKP Intercity umowę ramową z 25 lutego 2011 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich, ważną do 25 lutego 2021 r., zwaną dalej „umową ramową”. Umowa ramowa, a także żaden z dołączonych do niej 9 aneksów, nie zawierają wykazu połączeń realizowanych przez PKP Intercity na jej podstawie. W umowie ramowej zawarto jedynie informacje przedstawiające konkretne odcinki (stacja początkowa, stacja końcowa), dla których jej sygnatariusze ustalili liczbę pociągów stałego kursowania, liczbę pociągów sezonowych, planowaną pracę eksploatacyjną oraz nadwyżkę/deficyt środków w związku z realizowaniem zadania. Pewne wskazówki dotyczące planowanego przejazdu pociągów, uruchamianych w oparciu o ww. umowę przewidziano w załączniku nr 5 do aneksu nr 9 do umowy ramowej, zatytułowanym *Wytyczne do przygotowania Projektu Rozkładu Jazdy*. Wyżej wymieniony załącznik przewiduje sekcję pn. *Relacje pociągów*, zgodnie z którą: *Dokładne relacje pociągów wyznacza się jako* . W dalszej części aneksu nr 9 do umowy ramowej postanowiono, że obsługa sieci połączeń, realizowana będzie pociągami międzywojewódzkimi, obejmującymi w szczególności dowolne odcinki, m.in. Łódź – Radomsko – Miechów – Kraków, w ramach których, chociażby na części tej trasy, dotychczas kursowały pociągi *Portowiec, Witkacy, Sukiennice czy Reymont*.

Na podstawie powyższego należało uznać, że Minister Infrastruktury spełnia kryterium określone w przytoczonym wyżej art. 10 lit. a rozporządzenia 869/2014, jako podmiot uprawniony do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej w niniejszym postępowaniu.

We wniosku wskazano, że: *W ocenie Ministra Infrastruktury istnieje ryzyko, że oferowane przez Przewoźnika nowe połączenie kolejowe odbierze znaczną część klientów korzystających z dotychczasowych przewozów uruchamianych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, co negatywnie wpłynie na rentowność przedmiotowej umowy*. W dalszej części wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, Minister Infrastruktury poinformował, że w jego opinii *opisana wyżej sytuacja zagraża równowadze ekonomicznej operatora świadczącego dotychczas usługi publiczne we wnioskowanej relacji oraz może doprowadzić do zakłócenia bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczeństwa tego operatora. [...] Z załączonych wyliczeń wynika, że proponowane nowe połączenie spowoduje spadek przychodów pociągów Portowiec, Witkacy, Sukiennice i Reymont kursujących w ramach umowy o świadczenie usług publicznych o  w jednym roku*.

Ww. oceny Minister Infrastruktury dokonywał w odniesieniu do siatki połączeń międzywojewódzkich istniejącej w rocznym rozkładzie jazdy 2017/2018. Szczegóły wyliczeń, na które powołał się Minister Infrastruktury, zostały przedstawione w załączniku nr 1 do tego wniosku pn. *Analiza wpływu pociągów konkurencyjnych na deficyt generowany przez połączenia PSC na trasie Łódź Kaliska – Kraków Główny – Łódź Kaliska w 2018 r.*

Analiza ekonomiczna Ministra Infrastruktury wykazała, że projektowane przez POLREGIO nowe połączenie pasażerskie będzie miało bezpośredni wpływ na przychody generowane przez pociągi *Portowiec, Witkacy, Sukiennice i Reymont*.

Zdaniem Ministra Infrastruktury, spodziewana utrata przychodów ze sprzedaży biletów na ww. pociągi uruchamiane w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, przy kursowaniu pociągu konkurencyjnego będzie wynosić w każdym roku ~~...~~.

W aneksie nr 9 do umowy ramowej przewidziano w planie finansowym kolumnę pn. *Nadwyżka/(Deficyt) w tys. PLN* m.in. na lata 2020 i 2021, zgodnie z którymi w 2020 r. spodziewana jest rekompensata na pokrycie kosztów związanych z uruchomieniem pociągów w wysokości ~~...~~, a na rok 2021 (okres styczeń – luty, w związku z obowiązywaniem umowy) w wysokości ~~...~~. W aneksie nr 9 do umowy ramowej, ustalono wysokość rekompensaty na rok 2020 na kwotę ~~...~~, na rok 2021 (okres styczeń – luty w związku z obowiązywaniem umowy) ~~...~~. W aneksie nr 9 do umowy ramowej nie określono wielkości spodziewanych przychodów z tytułu realizacji umowy w latach 2020 i 2021, w sposób, jaki zwykły to określać umowy roczne na przewozy międzywojewódzkie.

Przedstawione przez Ministra Infrastruktury informacje, zawarte we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej ukazują wpływ uruchomienia nowego połączenia Przewoźnika na przychody generowane przez pociągi *Portowiec*, *Witkacy*, *Sukiennice* i *Reymont*. Pociągi te wykonywały przewozy w roku 2018, zgodnie z obowiązującą wówczas umową roczną o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w okresie 1 stycznia 2018 r. – 31 grudnia 2018 r., zawartą 8 marca 2018 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity. Minister Infrastruktury we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej wskazał, że przeprowadzona przez niego analiza dotyczy szacowanych przychodów osiąganych przez pociągi realizujące przewozy w roku 2018. Określony przez Ministra Infrastruktury wpływ na przychody generowane przez ww. pociągi, należy porównać do wielkości szacowanych przychodów PKP Intercity z tytułu wykonywania umowy na przewozy międzywojewódzkie. Dopiero powyższe pozwala stwierdzić, czy funkcjonowanie nowego połączenia realizowanego przez POLREGIO w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2024 r. będzie miało nieistotny wpływ na obowiązującą umowę na przewozy międzywojewódzkie. Prezes UTK wskazuje w tym miejscu, że podmiot uprawniony powinien przedstawić informacje, które pozwoliłyby organowi regulacyjnemu na ustalenie wpływu uruchomienia nowego połączenia komercyjnego na obowiązującą umowę o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.

Należy w tym miejscu przypomnieć, że stosownie do art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym *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. Z tego względu, wpływ uruchomienia projektowanego przez POLREGIO nowego połączenia kolejowego o charakterze komercyjnym, należy odnosić oddzielnie do każdej umowy, tj. umowy ramowej, umowy rocznej lub wieloletniej na przewozy międzywojewódzkie lub międzynarodowe, o ile takie występują w obrocie prawnym.*

Na dzień złożenia przez Ministra Infrastruktury wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, Minister Infrastruktury oraz PKP Intercity posiadali zawartą umowę ramową na uruchamianie przez PKP Intercity połączeń w okresie częściowo pokrywającym się z planowanym wykonywaniem nowych przewozów kolejowych przez POLREGIO (brak stosownych umów rocznych konkretyzujących założenia oraz postanowienia umowy ramowej). Z tego względu, Minister Infrastruktury mógł w istocie wskazać wyłącznie na zagrożenie wprowadzenia na rynek nowej usługi Przewoźnika na obowiązującą umowę ramową, której konstrukcja w zakresie finansowania jest w szczególności sposobem związana z corocznym procesem uchwalania tzw. ustawy budżetowej na dany rok kalendarzowy.

W dalszej kolejności uwagę Prezesa UTK zwraca okoliczność, że mimo braku obowiązywania umów rocznych na lata 2020 – 2024 w momencie składania wniosku o badanie równowagi ekonomicznej przez Ministra Infrastruktury, podmiot ten przedstawił dane analityczne i kalkulacje finansowe wpływu uruchomienia nowego połączenia na przychody generowane przez konkretne pociągi (*Portowiec* – w RRJ 2017/2018 rel. Szczecin Główny – Katowice – Szczecin Główny, *Witkacy* – w RRJ 2017/2018 rel. Gdynia Główna – Zakopane – Gdynia Główna, *Sukiennice* – w RRJ 2017/2018 rel. Gdynia Główna – Kraków Główny – Gdynia Główna i *Reymont* – w RRJ 2017/2018 rel. Łódź Fabryczna – Kraków Główny – Łódź Fabryczna). Informacje zawarte we wniosku Ministra Infrastruktury nie wskazywały umowy, na którą spodziewane jest wywarcie wpływu przez nową usługę Przewoźnika. Minister Infrastruktury określił jedynie wpływ uruchomienia nowego połączenia POLREGIO na przychody generowane przez cztery konkretne pociągi wykonujące międzywojewódzkie przewozy w historycznym, rocznym rozkładzie jazdy 2017/2018. Podnoszona przez Ministra Infrastruktury szacowana obniżka wartości osiąganych przychodów nie dotyczy zatem całej umowy, a tylko tych konkretnych czterech pociągów spośród kilkuset objętych wówczas umową roczną.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK, działając w oparciu o regulację art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, stwierdził, że znajdujące się w jego posiadaniu informacje o charakterze finansowym, zarówno te w umowie ramowej jak i we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, pozwalają na dokonanie oceny wpływu nowego połączenia kolejowego POLREGIO w kontekście obowiązującej umowy ramowej. W tym celu, Prezes UTK przeanalizował przychody ujęte w umowie ramowej w poszczególnych latach, począwszy od 2011 r., a skończywszy na szacowanych wyliczeniach na lata 2020 – 2021 (do 2021 r. z uwagi na koniec obowiązywania umowy ramowej oraz brak umów

rocznych). Po zsumowaniu tychże wartości, Prezes UTK porównał otrzymany wynik ze wskazaną we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, przedstawionym przez Ministra Infrastruktury, zsumowaną roczną utratą przychodów generowanych przez pociągi *Portowiec*, *Witkacy*, *Sukiennice* i *Reymont*. Ostatecznie zatem należało zestawić ze sobą wielkości \approx – wynik odpowiadający szacowanym przychodom generowanym w związku z realizowaniem umowy ramowej (na podstawie której strony co roku zawierają stosowne umowy konkretyzujące) z kwotą bliską \approx – wynik szacowanej utraty przychodów przez PKP Intercity w całkowitym okresie realizowania przewozów przez POLREGIO. Zauważyć w tym miejscu należy, że obowiązująca umowa ramowa pomiędzy Ministrem Infrastruktury, a PKP Intercity przestanie obowiązywać na początku 2021 r. Planowane przez POLREGIO nowe usługi pasażerskie Przewoźnika mają być wykonywane również w okresie wykraczającym poza obowiązywanie analizowanej w niniejszej sprawie umowy ramowej. Tym samym, Prezes UTK w istocie stwierdził, że dane przedstawione przez Ministra Infrastruktury we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej zasługują na uznanie tylko w okresie do lutego 2021 r. Oznacza to, że finalny spodziewany wpływ na obowiązującą umowę ramową nowego połączenia komercyjnego POLREGIO szacuje się na \approx . W następstwie powyższego Prezes UTK ustalił, że wpływ planowanego nowego połączenia POLREGIO na szacowany przez Ministra Infrastruktury spadek przychodów z tytułu obowiązującej umowy ramowej, będzie miał charakter nieistotny.

Dla doprecyzowania postanowień umowy ramowej, Minister Infrastruktury oraz PKP Intercity każdego roku zawierają jednakże umowę roczną na wykonywanie przewozów międzywojewódzkich w ramach świadczenia usług o charakterze służby publicznej. Jak ustalił Prezes UTK, na dzień wydania niniejszej decyzji, Minister Infrastruktury oraz PKP Intercity pozostają związani *umową roczną o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w okresie 01.01.2020 r. – 31.12.2020 r.*, zawartą 1 kwietnia 2020 r., zwaną dalej „umową roczną 2020”. Umowa ta swoim zakresem czasowym tylko częściowo pokrywa się z okresem planowanego wykonywania przewozów przez POLREGIO. Z uwagi na fakt, że umowa roczna 2020 została zawarta pomiędzy stronami w terminie późniejszym, niż złożony przez Ministra Infrastruktury wniosek o badanie równowagi ekonomicznej w niniejszym postępowaniu, Prezes UTK postanowił włączyć ww. umowę roczną w poczet akt niniejszego postępowania, celem poddania analizie wpływu na nią projektowanego połączenia POLREGIO.

Mając na uwadze posiadane przez Prezesa UTK informacje, wynikające zarówno z umowy ramowej, wniosku o badanie równowagi ekonomicznej oraz umowy rocznej 2020, należy stwierdzić, że możliwe jest także określenie wpływu uruchomienia nowego połączenia POLREGIO na tę ostatnią umowę, z tym jednak zastrzeżeniem, że ta tylko częściowo, tj. w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r., pokrywa się z planowanym okresem wykonywania przez Przewoźnika nowych przewozów komercyjnych. Nie jest jednak możliwe określenie wpływu uruchomienia nowego połączenia POLREGIO na umowy roczne wykraczające poza datę 31 grudnia 2020 r., a zatem na umowy roczne na lata 2021, 2022, 2023 i 2024, ponieważ te nie występują jeszcze w obrocie prawnym, a zarówno umowa ramowa, jak i aneks nr 9 do niej, nie określają wartości szacowanych przychodów z tytułu świadczenia przewozów międzywojewódzkich w tych latach.

W umowie rocznej 2020 strony określiły szacowaną rekompensatę z tytułu wykonywania przez PKP Intercity przewozów na jej podstawie w maksymalnej wysokości \approx .

Do umowy rocznej 2020 dołączono rozkład jazdy pociągów nią objętych w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r., a także plan finansowy, w którym – w odniesieniu do wszystkich pociągów objętych tą umową – przewidziano m.in. planowane koszty realizacji tych połączeń, planowane przychody z ich realizacji, a także prognozowany dla nich ostateczny wynik finansowy (koszty realizacji pomniejszone o przychody).

W tym celu, Prezes UTK zestawiał planowany przychód z umowy rocznej 2020 ze wskazaną w przedstawionym przez Ministra Infrastruktury wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, zsumowaną roczną utratą przychodów generowanych przez pociągi *Portowiec*, *Witkacy*, *Sukiennice* i *Reymont*.

Ostatecznie zatem należało zestawić ze sobą wielkości \approx – wynik odpowiadający szacowanym przychodom generowanym w związku z realizowaniem umowy rocznej 2020, z kwotą \approx – wynik szacowanej utraty przychodów przez PKP Intercity w okresie obowiązywania umowy rocznej 2020, w związku z realizowaniem przez POLREGIO komercyjnych przewozów na wnioskowanej w niniejszym postępowaniu trasie. Kwota szacowanej utraty przychodów w okresie obowiązywania umowy rocznej 2020, stanowiłaby uszczerbek w wysokości zaledwie 0,04% wszystkich szacunkowych przychodów z tej umowy. Wpływ projektowanych przewozów POLREGIO na umowę roczną 2020 zawartą pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity miałyby zatem – podobnie jak w przypadku umowy ramowej – również charakter nieistotny.

Mając na uwadze powyższe, zdaniem Prezesa UTK, przeprowadzone badanie równowagi ekonomicznej nie uzasadnia wydania POLREGIO decyzji odmawiającej przyznania otwartego dostępu na trasie Łódź Kaliska – Kraków Główny – Łódź Kaliska, na okres od dnia nabycia przez niniejszą decyzję cechy ostateczności do 31 grudnia 2024 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 (do 31 grudnia 2024 r.).

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

Pismem z 29 maja 2018 r., znak: BBZ8-073-87/2018 (data wpływu na elektroniczną skrzynkę podawczą UTK: 29 maja 2018 r.), PKP Intercity przekazała swoje stanowisko, odnośnie Wniosku, zgodnie z którym: *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 POLREGIO 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.

W dalszej kolejności Prezes UTK, wydając niniejszą decyzję, wziął pod uwagę stopień korzystania z połączeń kolejowych w różnych regionach kraju, w wyniku czego stwierdził, że wskaźnik wykorzystania kolei rośnie, wraz z lepszym dopasowaniem oferty przewozowej do potrzeb podróżnych. Trzeba bowiem zauważyć, że oferta przewozowa, która nie zapewnia połączeń odpowiadających podróżnym, zniechęca do brania pod uwagę możliwości przejazdu danym środkiem transportu. Tym samym, uruchomienie dodatkowych połączeń na danej trasie w godzinach stanowiących uzupełnienie oferty połączeń służby publicznej, przyczyni się do wzrostu atrakcyjności połączeń kolejowych i tym samym do zwiększenia potoków podróżnych ogółem.

Mając powyższe na względzie, Prezes UTK dokonał analizy wykorzystania połączeń kolejowych w województwach, przez które przebiega wnioskowana trasa (tj. województwa łódzkiego, śląskiego, świętokrzyskiego i małopolskiego). Porównanie gęstości linii kolejowych oraz wskaźnika wykorzystania połączeń kolejowych w poszczególnych województwach wskazuje, że przy gęstości linii na poziomie 5,9 km/100 km² powierzchni w województwie łódzkim, wskaźnik wykorzystania kolei wynosi 5,7, tj. średnio blisko 6 na 100 mieszkańców województwa korzysta z kolei (źródło: opracowanie Prezesa UTK – *Kolej w województwach – wykorzystanie i polityka transportowa*, Warszawa 2019, dostępne pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/15443,Kolej-w-województwach-wykorzystanie-i-polityka-transportowa.html>, zwane dalej również „Raportem Kolej w województwach w 2018 r.”).

Jak wynika z przywołanego wyżej opracowania pn. *Kolej w województwach – wykorzystanie i polityka transportowa*, Warszawa 2019, na przestrzeni lat 2017-2018 wskaźnik ten wzrósł o 10,5%, a na przestrzeni lat 2015-2018 wzrósł aż o 60%, co oznacza znaczące zwiększenie popytu na kolejowe usługi przewozowe. Tym samym, liczba pasażerów w latach 2015-2018 zwiększyła się o ponad 5,2 mln osób.

W 2018 r. w województwie łódzkim odprawiono 14,2 mln pasażerów, z czego 71% stanowiły podróże w relacjach regionalnych i aglomeracyjnych, a 29% w relacjach międzywojewódzkich (źródło: Raport Kolej w województwach w 2018 r.) Należy jednak zaznaczyć, że mieszkańcy korzystający z największych stacji kolejowych w regionie (Skierniewice, Łódź Chojny, Łódź Fabryczna, Łódź Widzew), jeżdżą regularnie pociągami dalekobieżnymi głównie w ramach codziennych dojazdów do i z pracy w Warszawie. Z tego względu, w tym województwie występuje również stosunkowo wysoki udział przewozów dalekobieżnych, czemu sprzyja dobra oferta przewozowa i zmodernizowana

infrastruktura kolejowa, zapewniająca atrakcyjny czas przejazdu pomiędzy Łodzią a Warszawą przez Koluszki część pociągów kursuje na tej trasie z prędkością 160 km/h).

W przypadku województwa świętokrzyskiego wskazać należy, że wykorzystanie kolei przez statystycznego mieszkańca wynosiło 2,5 przejazdu. Na przestrzeni lat 2017-2018 wskaźnik ten wzrósł o 12,1%. Statystyczny mieszkaniec województwa świętokrzyskiego w 2018 r. podróżował zatem koleją 2,5 razy. Na terenie tego województwa udział ruchu regionalnego wynosi aż 84%, a dalekobieżnego zaledwie 16% (źródło: Raport Kolej w województwach w 2018 r.).

W przypadku województwa śląskiego wskazać należy, że wykorzystanie kolei przez statystycznego mieszkańca wynosiło 4,9 przejazdu. Na przestrzeni lat 2017-2018 wskaźnik ten wzrósł o 9,8%, a na przestrzeni lat 2015-2018 r. wzrost wyniósł 11,6% (2,3 mln więcej przewiezionych pasażerów). Na terenie tego województwa udział ruchu regionalnego wynosi aż 86%, a dalekobieżnego zaledwie 14% (źródło: Raport Kolej w województwach w 2018 r.).

W województwie małopolskim wykorzystanie kolei przez statystycznego mieszkańca wynosiło 4,8 przejazdu. Na przestrzeni lat 2017-2018 wskaźnik ten spadł o 1,3%, co z pewnością jest skutkiem intensyfikacji prac torowych na terenie Krakowskiego Węzła Kolejowego. Spowodowały one liczne zmiany rozkładu jazdy, skrócenie lub modyfikację tras czy konieczność organizacji autobusowej komunikacji zastępczej. Utrudnienia były dotkliwe zarówno w ruchu regionalnym, jak dalekobieżnym. Z usług wszystkich przewoźników kolejowych w tym województwie skorzystało w 2018 r. 16,4 mln pasażerów, tj. o blisko 5,9 mln więcej niż w 2015 r. (wzrost o 56%), z czego 78% stanowili pasażerowie, których podróże miały charakter aglomeracyjny i regionalny, a 22% – dalekobieżny (źródło: Raport Kolej w województwach w 2018 r.).

Wskazać w tym miejscu należy, że wśród większości poddanych analizie województw stosunkowo mały odsetek stanowią przejazdy o charakterze dalekobieżnym. Większość ruchu pasażerskiego, realizowanego transportem kolejowym, to przejazdy aglomeracyjne lub regionalne. Zwiększenie liczby połączeń o charakterze dalekobieżnym, np. poprzez uruchomienie nowego połączenia kolejowego, powinno odnieść pozytywny efekt dla potencjalnego podróżnego.

Mając powyższe na względzie, Prezes UTK wziął pod uwagę ocenę istniejącej oferty przewozowej w stosunku do zapotrzebowania podróżnych na przedmiotowej trasie. Połączenia, których dotyczy niniejsza decyzja, planowane są w atrakcyjnych godzinach, w szczególności projektowany przejazd z Krakowa, umożliwiający późnowieczorny powrót do Łodzi (i miast pośrednich na trasie przejazdu) z wyjazdów turystycznych lub weekendowych zajęć edukacyjnych (np. studentów studiów niestacjonarnych).

Jak wynika z dokonanej przez Prezesa UTK analizy bieżącego rozkładu jazdy, obecna oferta przewozowa w relacji bezpośredniej Łódź Kaliska – Kraków Główny i Kraków Główny – Łódź Kaliska obejmuje 2 pary połączeń kategorii IC przewoźnika PKP Intercity, natomiast miasta te – ze względu na różnorodność miejsc postojów na terenie Łodzi – łączą 4 pary dalekobieżnych pociągów codziennych (kategorie handlowe IC oraz TLK), a w wybranych terminach wzmożonego ruchu świąteczno-noworocznego i ferii zimowych – 5 par takich pociągów, z czego 4 jadące przez Łódź i województwo łódzkie tranzytowo do/z innych województw.

Ocenię poddane zostało także znaczenie dla pasażerskiego ruchu kolejowego stacji Łódź Kaliska, która stanowi jedną ze stacji o największej liczbie pasażerów wsiadających i wysiadających z pociągów, zlokalizowaną w województwie łódzkim. Zgodnie z danymi zebranymi przez Prezesa UTK od przewoźników (źródło: opracowanie Prezesa UTK - *Dobowa wymiana pasażerska na stacjach kolejowych w Polsce w 2017 r.*, dostępne pod adresem: <https://www.utk.gov.pl/pl/aktualnosci/14537,Najwieksze-i-najmniejsze-stacje-w-Polsce.html>), na stacji Łódź Kaliska wsiada i wysiada z pociągów blisko 6 100 pasażerów w dobie, z czego zdecydowaną większość stanowią podróżni korzystający z połączeń lokalnych. Podobnie w przypadku stacji Kraków Główny, na której wsiada i wysiada z pociągów ponad 45 500 pasażerów w ciągu doby.

Analiza przeprowadzona przez Prezesa UTK wykazała, że udział przewozów dalekobieżnych w przewozach kolejowych ogółem w województwie małopolskim wynosi 22%. Pozostałe 78% przewozów przypada na połączenia regionalne i aglomeracyjne realizowane przez POLREGIO i „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.

W przypadku województwa łódzkiego 29% realizowanych przewozów ma charakter przejazdów dalekobieżnych. Dane te świadczą o występującej potrzebie i potencjale do rozwoju międzywojewódzkiego ruchu przewozowego w tym regionie kraju, a także dalszego zwiększania znaczenia połączeń dalekobieżnych w województwie małopolskim, w tym na trasie będącej przedmiotem niniejszej decyzji. Tym samym, uruchomienie nowego połączenia międzywojewódzkiego wnioskowanego przez POLREGIO przyczyni się do wzrostu wykorzystania wyżej wymienionych węzłów przesiadkowych w województwie łódzkim oraz małopolskim dla ruchu ponadregionalnego. Uruchomienie dodatkowych pociągów zapewniających bezpośrednie połączenie Łodzi Kaliskiej z Krakowem Głównym, bez konieczności przesiadania się na inny pociąg lub środek transportowy, stanowić będzie istotny element poprawy obecnej oferty przewozowej. W rezultacie, spodziewany jest wzrost zainteresowania podróżnych transportem kolejowym w regionach, przez które przebiega trasa wnioskowanego połączenia.

Nowe połączenie Przewoźnika nie jest zatem ukierunkowane na odbieranie potencjalnych klientów przewoźnikom kolejowym [ŁKA, oferującej w głównej mierze przewozy o charakterze miejskim, podmiejskim i wojewódzkim] realizującym przejazdy na podstawie obowiązujących kontraktów służby publicznej. Projektowane nowe połączenie POLREGIO oferować ma bezpośrednie przejazdy dalekobieżne, zapewniające potencjalnym podróżnym możliwość odbycia przejazdu np. między stacją początkową a końcową, bez konieczności poszukiwania skomunikowania z innym transportem [np. kolejowym czy autobusowym]. Z punktu widzenia potencjalnego pasażera wprowadzenie nowego połączenia komercyjnego pomiędzy Łodzią a Krakowem należy ocenić jako rozwiązanie pozytywne, którego spodziewanym skutkiem będzie wzrost liczby osób podróżujących koleją. Jednocześnie oczekuje się, że uruchomienie połączenia POLREGIO nie spowoduje ujemnych następstw dla połączeń realizowanych w ramach służby publicznej. Projektowane połączenie Przewoźnika będzie miało charakter uzupełniający, a nie konkurencyjny wobec dotychczasowej oferty przewozów pasażerskich.

Mając na względzie powyższe, w tym warunki dostępu do infrastruktury kolejowej określone w sentencji niniejszej decyzji oraz w wyniku badania przeprowadzonego na skutek wniosków złożonych przez ŁKA i Ministra Infrastruktury, Prezes UTK stwierdził, że w związku z uruchomieniem połączeń objętych Wnioskiem POLREGIO, nie wystąpi inny niż nieistotny spadek przychodów operatora realizującego przejazdy kolejowe na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. Wobec tego, w świetle art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK był zobowiązany do wydania rozstrzygnięcia jak w sentencji niniejszej decyzji.

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

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

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 jest zatem uprawniony do wprowadzenia w sentencji klauzul regulujących, na jakich warunkach i w jaki sposób Przewoźnik będzie mógł korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie niniejszej decyzji.

Zgodnie z żądaniem POLREGIO, Prezes UTK ustalił, że Przewoźnik będzie uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji. Możliwość uruchamiania przez POLREGIO 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: POLREGIO), 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 złożenie takiego wniosku 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. Mając na względzie realizowanie

przez Przewoźnika przewozów zgodnie z Wnioskiem, Prezes UTK zastrzegł do wyjątkowych sytuacji, niezależnych od POLREGIO, możliwość wykonywania usługi w sposób odmienny.

W niniejszej sprawie Prezes UTK zwrócił uwagę na problemy generowane przez duże natężenie prac modernizacyjnych i remontowych na sieci kolejowej w Polsce. Po przeanalizowaniu otrzymywanych skarg pasażerskich oraz informacji z rynku, Prezes UTK uznał, że konieczne jest zapewnienie, aby kursowanie pociągów planowanych przez POLREGIO nie prowadziło do nieuruchamiania przewozów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju. Dlatego w pkt 4 sentencji niniejszej decyzji 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 domów, lecz także dostarczające towary krytyczne dla ludności i gospodarki kraju, jak np. dowóz węgla do elektrowni, surowców zapewniających ciągłość funkcjonowania kluczowych zakładów pracy etc.

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 Łódź Kaliska – Kraków Główny – Łódź Kaliska na okres od dnia nabycia przez niniejszą decyzję cechy ostateczności do 31 grudnia 2024 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 (do 31 grudnia 2024 r.) dla 1 pary pociągów w dobie, na warunkach wskazanych w złożonym Wniosku.

Ponadto, na podstawie art. 29c ust. 5 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK jest zobowiązany do określenia w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu warunków i zakresu wykorzystywania dostępu do infrastruktury usługowej.

Mając na względzie zgromadzony materiał dowodowy i przeprowadzone badania równowagi ekonomicznej, Prezes UTK określił, zgodnie z żądaniem Przewoźnika, że pociągi POLREGIO mogą zatrzymywać się na następujących stacjach: Łódź Kaliska, Łódź Pabianicka, Łódź Chojny, Łódź Dąbrowa, Łódź Widzew, Rokiciny, Baby, Piotrków Trybunalski, Gorkowice, Radomsko, Częstochowa, Koniecpol, Miechów oraz Kraków Główny.

Jednak mając na uwadze, że organizator publicznego transportu zbiorowego może wykazać zainteresowanie wprowadzeniem dodatkowych stacji zatrzymań na trasie wnioskowanej przez Przewoźnika oraz, że stacje zatrzymań mogą ulec zmianie na skutek ustalonych przez zarządcę infrastruktury postojów w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, zasadne było wprowadzenie w sentencji niniejszej decyzji zastrzeżenia o możliwości wprowadzenia dodatkowych postojów na warunkach, o których mowa w pkt 6 sentencji niniejszej decyzji.

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

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

Mając na względzie rolę Prezesa UTK, jako organu regulacyjnego w zakresie sektora kolejowego, Przewoźnik obowiązany jest poinformować organ regulacyjny o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Łódź Kaliska – Kraków Główny – Łódź Kaliska:

- 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 Prezesowi UTK 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.

Wydając niniejszą decyzję, Prezes UTK wziął również pod uwagę również zapisy rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju

publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Załącznik do obwieszczenia Ministra Infrastruktury z dnia 28 marca 2018 r., w sprawie ogłoszenia tekstu jednolitego ww. rozporządzenia Dz. U. z 2018 r. poz. 874). Na stronie 78 tego dokumentu zostało określone, że: *Na rynku kolejowych przewozów pasażerskich będą w dalszym ciągu funkcjonowały dwie formy usług przewozowych: uruchamianych w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych oraz na własne ryzyko przewoźników (usługi komercyjne). Jednak w większości przypadków międzywojewódzkie przewozy komercyjne, prowadzone w ramach otwartego dostępu do rynku, oraz międzynarodowe połączenia pasażerskie, których uruchomienie reguluje rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) Nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. U. UE Nr L 2 39/1 z 12 sierpnia 2014 r.), nadal będą stanowiły jedynie uzupełnienie wobec bazowej oferty Ministra. Z powyższego można wywieść, że Minister Infrastruktury dopuszcza fakt, jak również możliwą potrzebę kursowania na polskiej sieci kolejowej komercyjnych pociągów dalekobieżnych w liczbie mniejszej niż połączenia w ramach świadczenia usług publicznych, jako ich uzupełnienie.*

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 POLREGIO 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 łódzkiego organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

POLREGIO będzie realizowała przewozy pojazdami kolejowymi typów wskazanych w sentencji decyzji. Jednakże, 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 POLREGIO, tj. na okres od dnia nabycia przez niniejszą decyzję cechy ostateczności do 31 grudnia 2024 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 (do 31 grudnia 2024 r.).

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 2020 r. poz. 1546, 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 Urzędu m.st. Warszawy Urząd Dzielnicy Ochota.

W związku z powyższym uznać należy, że opłata za wydanie niniejszej decyzji została uiszczona przez Stronę 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 2020 r. poz. 1575, 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 1000 zł (art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych, tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 755, z późn. zm.), zwanej dalej „u.k.s.c.”. Opłata uiszczana jest na rachunek bankowy sądu lub w formie znaków 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.

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 *Ignacy Góra*

Załącznik: Planowany rozkład jazdy pociągów na trasie Łódź Kaliska – Kraków Główny – Łódź Kaliska

Rozkład jazdy 2019/2020 Łódź Kaliska - Kraków Główny - Łódź Kaliska

Nr pociągu Nazwa pociągu Termin kursowania		Odległości pomiędzy stacjami Łódź Kaliska - Kraków	ŻAK (5) - (7)	Nr pociągu Nazwa pociągu Termin kursowania		Odległości pomiędzy stacjami Kraków - Łódź Kaliska	ŻAK (5) - (7)
Łódź Kaliska	o			0.000	13.30		
Łódź Pabianicka	o	3.794	13.35	Miechów	o	42.402	18.58
Łódź Chojny	o	3.132	13.39	Koniecpol	o	59.635	19.33
Łódź Dąbrowa	o	2.673	13.43	Częstochowa	o	45.239	20.03
Łódź Widzew	o	4.944	13.49	Radomsko	o	40.612	20.29
Rokiciny	o	27.238	14.04	Gorzkowice	o	22.415	20.43
Baby	o	15.768	14.14	Piotrków Trybunalski	o	22.476	20.59
Piotrków Trybunalski	o	14.298	14.24	Baby	o	14.298	21.09
Gorzkowice	o	22.476	14.40	Rokiciny	o	15.768	21.19
Radomsko	o	22.415	14.54	Łódź Widzew	o	27.238	21.34
Częstochowa	o	40.612	15.20	Łódź Dąbrowa	o	4.944	21.40
Koniecpol	o	45.239	15.50	Łódź Chojny	o	2.673	21.44
Miechów	o	59.635	16.25	Łódź Pabianicka	o	3.132	21.48
Kraków Gł.	p	42.402	16.53	Łódź Kaliska	p	3.794	21.53

Objaśnienia skrótów:

IR - interREGIO

Objaśnienia znaków:

(1), (2) kursuje w wybrane dni tygodnia np. poniedziałek, wtorek