

DECYZJA DPP-WOPN.717.4.2020.PL PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 10 grudnia 2020 r.

w sprawie przyznania Kolejom Dolnośląskim otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Wrocław Główny – Tuplice – granica państwa i w relacji powrotnej.

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 2, 5, 7 i 8 oraz art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, art. 11 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (Dz. Urz. UE L Nr 294 z 21 listopada 2012 r., str. 5), zwanego dalej „rozporządzeniem 2018/1795”, oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 256, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku Kolei Dolnośląskich S.A. z siedzibą w Legnicy, zwanych dalej „Kolejami Dolnośląskimi”, „Przewoźnikiem” lub „Stroną”, z 21 maja 2020 r. (data doręczenia do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem”: 1 czerwca 2020 r.), o wydanie decyzji dotyczącej przyznania otwartego dostępu na trasie Wrocław Główny – Tuplice – granica państwa i w relacji powrotnej na okres od 13 grudnia 2020 r. do 10 grudnia 2022 r., tj. na roczne rozkłady jazdy: 2020/2021 oraz 2021/2022, uzupełnionego pismem z 26 sierpnia 2020 r. (data doręczenia do Urzędu: 28 września 2020 r.), wiadomością przesłaną pocztą elektroniczną 15 października 2020 r. oraz pismem z 2 września 2020 r. (data doręczenia do Urzędu: 9 listopada 2020 r.),

PRYZNAJĘ

Kolejom Dolnośląskim otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Wrocław Główny – Tuplice – granica państwa i w relacji powrotnej,

realizowany liniami kolejowymi nr 14, 273, 275 na okres od 13 grudnia 2020 r. do 10 grudnia 2022 r., tj. na roczne rozkłady jazdy: 2020/2021 oraz 2021/2022, z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie Koleje Dolnośląskie uruchomią:

- 1 parę pociągów na dobę w piątki;
- 0,5 pary pociągów na dobę w soboty;
- 0,5 pary pociągów na dobę w niedziele,

(połączenia realizowane w piątki, soboty, niedziele i wybrane dni świąteczne) zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.

2. Przewoźnik obowiązany jest uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji.

Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów w mniejszym wymiarze (tj. częstotliwości lub terminach) niż to wynika z 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 dolnośląskiego organizowanej przez właściwego organizatora 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 Wrocław Główny – Tuplice – granica państwa i w relacji powrotnej.

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

6. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Wrocław Główny, Legnica, Żagań, Żary oraz Tuplice.

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. Uruchamianie przez Przewoźnika nowych przewozów kolejowych nie powinno skutkować likwidacją skomunikowań pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.

8. Na trasie Wrocław Główny – Tuplice – granica państwa i w relacji powrotnej, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy pojazdami kolejowymi typu VT642 (seria podstawowa). W przypadku braku możliwości zapewnienia pojazdów serii podstawowej, Przewoźnik uprawniony jest do wykorzystywania, w celu realizacji usług na podstawie niniejszej decyzji, pojazdów serii alternatywnej, tj.: VT628, VT646, VT623.

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

9. Dopuszcza się korzystanie z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
10. Dopuszcza się uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji, w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy zawartym w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
11. Przewoźnik obowiązany jest poinformować Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Wrocław Główny – Tuplice – granica państwa i w relacji powrotnej:

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

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

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Należy stwierdzić, że 1 czerwca 2020 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek Kolei Dolnośląskich z 21 maja 2020 r., złożony przy piśmie z 21 maja 2020 r. (znak: KD/HT/018/2020), o przyznanie otwartego dostępu na trasie Wrocław Główny – Tuplice – granica państwa i w relacji powrotnej na okres od 13 grudnia 2020 r. do 10 grudnia 2022 r.

W piśmie z 1 lipca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2020.2.GP), Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione o możliwości złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z wpływem 1 czerwca 2020 r. do Prezesa UTK ww. wniosku Kolei Dolnośląskich o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie krajowej.

Informacja o wpływie wniosku Kolei Dolnośląskich do Prezesa UTK została opublikowana na stronie internetowej Urzędu 2 lipca 2020 r.

W piśmie z 3 lipca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2020.3.GP) Prezes UTK zawiadomił Koleje Dolnośląskie o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie decyzji dotyczącej otwartego dostępu na trasie krajowej Wrocław Główny – Tuplice – granica państwa i w relacji powrotnej w okresie od 13 grudnia 2020 r. do 10 grudnia 2022 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2020/2021 oraz 2021/2022. Jednocześnie Prezes UTK poinformował Przewoźnika o włączeniu w poczet materiału dowodowego niniejszego postępowania następujących dokumentów:

1. licencji Kolei Dolnośląskich nr L/009/2016 na wykonywanie przewozów kolejowych osób, wydanej 29 marca 2016 r.;
2. decyzji Prezesa UTK z 15 maja 2019 r. (znak: DBK-WMIC.400.1.2019.RP), w sprawie wydania na wniosek Kolei Dolnośląskich, certyfikatu bezpieczeństwa część A nr PL1120190008 na okres pięciu lat, ważnego od 21 maja 2019 r., będącego przedłużeniem certyfikatu bezpieczeństwa część A nr PL1120140007, wraz z załącznikiem w postaci certyfikatu bezpieczeństwa część A nr PL1120190008 potwierdzającego akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z właściwymi przepisami;
3. decyzji Prezesa UTK z 26 września 2019 r. (znak: DBK-WMIC.401.17.2019.SW), w sprawie wydania na wniosek Kolei Dolnośląskich, certyfikatu bezpieczeństwa część B nr PL1220190015 na okres pięciu lat, ważnego od 21 listopada 2019 r., będącego przedłużeniem certyfikatu bezpieczeństwa część B nr PL1220150021, wraz z załącznikiem w postaci certyfikatu bezpieczeństwa część B nr PL1220190015, potwierdzającego akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci zgodnie z właściwymi przepisami;
4. informacji odpowiadającej odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla Kolei Dolnośląskich, zarejestrowanych pod numerem KRS: 0000298575 (stan na dzień: 5 czerwca 2020 r.), pobranej w trybie art. 4 ust. 4a ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sadowym (tekst jednolity: Dz.U. z 2019 r. poz. 1500, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o KRS”, posiadającej moc dokumentu wydawanego przez Centralną Informację Krajowego Rejestru Sądowego, nie wymagającej podpisu i pieczęci.

W piśmie, o którym mowa wyżej, Prezes UTK wezwał Przewoźnika do przedstawienia wyjaśnień w zakresie sposobu dostarczania korespondencji, w ramach niniejszego postępowania, adresowanej do Kolei Dolnośląskich. Jednocześnie Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o przekazaniu informacji dotyczącej planowanej usługi Kolei Dolnośląskich podmiotom uprawnionym oraz poinformował Stronę o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Pismem z 9 lipca 2020 r. (znak: DTK-8.4602.200.2020), przekazany za pośrednictwem platformy ePUAP, Minister Infrastruktury przedstawił stanowisko, niebędące wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, dotyczące planowanego uruchomienia usług przez Koleje Dolnośląskie oraz informacji przedstawionych przez Przewoźnika.

Prezes UTK w piśmie z 24 lipca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2020.5.GP), przekazany za pośrednictwem platformy ePUAP, odniósł się do informacji przedstawionych przez Ministra Infrastruktury w piśmie z 9 lipca 2020 r. (znak: DTK-8.4602.200.2020).

Następnie 31 lipca 2020 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, przy piśmie z 30 lipca 2020 r. (znak: BBZ8-070-206/2020), wniosek przewoźnika kolejowego „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanego dalej „PKP Intercity”, o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowanymi usługami przewozu osób Kolei Dolnośląskich.

W piśmie z 17 sierpnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2020.7.PK), przekazany za pośrednictwem platformy ePUAP, Prezes UTK zawiadomił Koleje Dolnośląskie o otrzymanym piśmie od Ministra Infrastruktury z 9 lipca 2020 r. oraz wniosku PKP Intercity z 30 lipca 2020 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Załącznikiem do pisma Prezesa UTK, o którym mowa wyżej, był wniosek PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w wersji jawnej. Jednocześnie Prezes UTK ponownie wezwał Przewoźnika do przedstawienia wyjaśnień w zakresie sposobu dostarczania korespondencji, w ramach niniejszego postępowania, adresowanej do Kolei Dolnośląskich. Ponadto Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Należy stwierdzić, że 26 sierpnia 2020 r., za pośrednictwem platformy ePUAP, do Prezesa UTK wpłynął skorygowany wniosek PKP Intercity z 30 lipca 2020 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej (wersja tajna).

Następnie 27 sierpnia 2020 r., za pośrednictwem poczty elektronicznej, do Prezesa UTK wpłynął skorygowany wniosek PKP Intercity z 30 lipca 2020 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej (wersja jawna).

Ponadto 28 sierpnia 2020 r., za pośrednictwem platformy ePUAP, do Prezesa UTK wpłynęło pismo Kolei Dolnośląskich z 26 sierpnia 2020 r. (znak: KD/HT/HT15/25/2020) dotyczące udostępnienia dokumentów wchodzących w skład dotychczas zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego.

Przewoźnik w wiadomości przekazanej 1 września 2020 r., za pośrednictwem poczty elektronicznej, przedstawił zapytanie dotyczące udostępnienia dokumentów wchodzących w skład dotychczas zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego.

Koleje Dolnośląskie, za pośrednictwem platformy ePUAP, przekazały do Prezesa UTK pismo z 2 września 2020 r. (znak: KD/HT/136/2020), w którym przedstawiły informacje dotyczące zmiany dotychczas obowiązującego sposobu doręczenia korespondencji w ramach niniejszego postępowania z platformy ePUAP na adres poczty elektronicznej.

W piśmie z 8 września 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2020.8.PK), przekazanym za pośrednictwem poczty elektronicznej, Prezes UTK udostępnił Kolejom Dolnośląskim dotychczas zgromadzony, w ramach niniejszego postępowania, materiał dowodowy.

Pismem z 30 września 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2020.9.PK) Prezes UTK wezwał PKP Intercity do przedstawienia dodatkowych informacji w związku ze złożonym wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

W piśmie z 19 października 2020 r. (znak: BBPR1k-070-023/2020), przekazanym za pośrednictwem platformy ePUAP, PKP Intercity przedstawiła dodatkowe informacje w sprawie, w związku z wezwaniem Prezesa UTK z 30 września 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2020.9.PK), w tym m.in. w zakresie dotyczącym występowania szczególnie chronionych informacji handlowych.

Przewoźnik w wiadomości z 15 października 2020 r., przekazanej za pośrednictwem poczty elektronicznej, zwrócił się do Prezesa UTK z zapytaniem dotyczącym aktualnego etapu postępowania.

W piśmie z 2 listopada 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2020.12.PL), przekazanym za pośrednictwem poczty elektronicznej, Prezes UTK poinformował Przewoźnika o włączeniu w poczet materiału dowodowego niniejszego postępowania następujących dokumentów:

1. decyzji Prezesa UTK, z 7 grudnia 2018 r. (znak: DPP-WOPN.718.3.2018.GP) przyznającej Kolejom Dolnośląskim otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Wrocław Główny – Tuplice – granica państwa i w relacji powrotnej, realizowany w okresie od 9 grudnia 2018 r. do 12 grudnia 2020 r. na warunkach w niej określonych, wraz z dowodem doręczenia Stronie ww. rozstrzygnięcia;
2. decyzji Prezesa UTK z dnia 29 marca 2016 r. (znak: DRRK-WKL.700.7.2015.AO), wraz z załącznikiem w postaci jednolitej licencji o numerze L/009/2016, zmieniającej licencję wydaną przez Prezesa UTK 29 lipca 2008 r. nr WPO/164/2008 na wykonywanie przewozów kolejowych osób oraz licencję wydaną przez Prezesa UTK 5 lipca 2013 r. nr UPT/229/2013 na świadczenie usług trakcyjnych, wydaną na rzecz Strony;
3. licencji nr WPO/164/2008 wydanej przez Prezesa UTK 29 lipca 2008 r. na rzecz Strony;
4. licencji nr UPT/229/2013 r. wydanej przez Prezesa UTK 5 lipca 2013 r. na rzecz Strony;
5. załącznika nr 1 do Regulaminu Sieci 2020/2021 zarządcy infrastruktury PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., zwanego dalej „PKP PLK”, zatytułowanego „Wykaz linii kolejowych udostępnianych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, pobranego ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahtentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminu/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20202021/>;
6. załącznika nr 2.6. do Regulaminu Sieci 2020/2021 PKP PLK zatytułowanego „Wykaz posterunków ruchu i punktów eksploatacyjnych”, pobranego ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahtentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminu/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20202021/>;
7. opracowania Urzędu zatytułowanego „Wymiana pasażerska na stacjach w Polsce 2018 r.”, wraz z danymi analitycznymi, pobranego ze strony internetowej Urzędu: <https://www.utk.gov.pl/pl/raporty-i-analazy/analazy-i-monitoring/analazy-i-opracowania/15580,Wymiana-pasazerska-na-stacjach-w-Polsce-w-2018-r.html>;
8. opracowania Urzędu zatytułowanego „Kolej w województwach – wykorzystanie i polityka transportowa”, pobranego ze strony internetowej Urzędu: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/15443,Kolej-w-wojewodztwach-wykorzystanie-i-polityka-transportowa.html>;
9. umowy ramowej z 25 lutego 2011 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich, na lata 2011 – 2021, zawartej pomiędzy PKP Intercity a Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, wraz z aneksami nr 1 - 9, zwanej dalej również „umową ramową”;

10. umowy rocznej z 1 kwietnia 2020 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r., zawartej na podstawie umowy ramowej pomiędzy PKP Intercity a Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, zwanej dalej również „umową roczną”;
11. informacji odpowiadającej odpisowi pełnemu z rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla Kolei Dolnośląskich, zarejestrowanych pod numerem KRS: 0000298575 (stan na dzień: 27 października 2020 r.), pobranej w trybie art. 4 ust. 4a ustawy o KRS, posiadającej moc dokumentu wydawanego przez Centralną Informację Krajowego Rejestru Sądowego, nie wymagającej podpisu i pieczęci.

Ponadto Prezes UTK poinformował Stronę, że w materiałach sprawy znajdują się również następujące dokumenty:

1. pismo Prezesa UTK z 30 września 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2020.9.PK) do PKP Intercity w przedmiocie przedstawienia dodatkowych informacji w związku ze złożonym wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej;
2. pismo PKP Intercity z 19 października 2020 r. (znak: BBPR1k-070-023/2020), wraz z załącznikami, stanowiące odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 30 września 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2020.9.PK);
3. wiadomość elektroniczna Kolei Dolnośląskich z 15 października 2020 r.

Jednocześnie Prezes UTK poinformował Stronę o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Postanowieniem z 5 listopada 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2020.13.PL) Prezes UTK ograniczył Kolejom Dolnośląskim prawo wglądu do akt sprawy w zakresie występowania szczególnie chronionych informacji handlowych PKP Intercity.

Następnie 9 listopada 2020 r. Koleje Dolnośląskie przekazały, za pośrednictwem poczty, oryginał pisma z 2 września 2020 r. (znak: KD/HT/136/2020).

Pismem z 19 listopada 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2020.15.PL) Prezes UTK poinformował Koleje Dolnośląskie o zmianie terminu załatwienia sprawy oraz o tym, że faktem znanym z urzędu jest posiadanie przez PKP Intercity statusu przewoźnika kolejowego, w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym.

Ponadto Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

W związku z zawiadomieniem z 19 listopada 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2020.15.PL) Przewoźnik nie skorzystał z przysługujących mu praw, wskazanych w tym piśmie.

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

Stosownie do art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13b ust. 2 i 3, przepisy k.p.a.

Zgodnie natomiast z art. 104 § 1 k.p.a.: *Organ administracji publicznej załatwia sprawę przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej.*

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

Należy stwierdzić, że 1 czerwca 2020 r. do Prezesa UTK wpłynął wniosek Kolei Dolnośląskich z 21 maja 2020 r. o wydanie decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie krajowej Wrocław Główny – Tuplice – granica państwa i w relacji powrotnej na okres od 13 grudnia 2020 r. do 10 grudnia 2022 r.

W związku z otrzymaniem przez Prezesa UTK wniosku Kolei Dolnośląskich, niezbędne było ustalenie statusu Strony na podstawie obowiązujących przepisów prawa.

Prezes UTK ustalił, że Strona jest przewoźnikiem kolejowym posiadającym licencję nr L/009/2016, wydaną na czas nieokreślony i potwierdzającą zdolność Kolei Dolnośląskich do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Ponadto, na rzecz Przewoźnika został wydany certyfikat bezpieczeństwa część A nr PL1120190008, ważny od 21 maja 2019 r. do 21 maja 2024 r., potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z właściwymi przepisami oraz certyfikat bezpieczeństwa część B nr PL1220190015, ważny od 21 listopada 2019 r. do 21 listopada 2024 r., potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci zgodnie z właściwymi przepisami.

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

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

W świetle wyżej cytowanych przepisów ustawy o transporcie kolejowym, podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie jest więc aplikant. Zgodnie z treścią art. 4 pkt 9b ustawy o transporcie kolejowym, aplikantem jest przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego.

Natomiast przez przewoźnika kolejowego, zgodnie z art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, należy rozumieć przedsiębiorcę uprawnionego na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej lub podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej.

Koleje Dolnośląskie, w związku z posiadaniem licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób spełniają wymagania ustawy o transporcie kolejowym, pozwalające uznać Stronę za przewoźnika kolejowego. Kolejom Dolnośląskim przysługuje zatem uprawnienie do złożenia wniosku dotyczącego przyznania otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Wniosek Kolei Dolnośląskich został podpisany ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Przewoźnika, zgodnie z informacjami wskazanymi w rejestrze przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego.

Zgodnie z treścią art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, aplikant, który zamierza wystąpić o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonywania przewozu na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, na trasie, na której są wykonywane przewozy na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, informuje o tym właściwego zarządcę infrastruktury oraz Prezesa UTK. Informacja o planowanym uruchomieniu komercyjnych przewozów osób na danej trasie, powinna zostać przedstawiona za pomocą standardowego formularza powiadomienia, o którym mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795, nie później niż w terminie 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów, którego będzie dotyczył wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej.

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

Artykuł 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym określa, że: *w terminie miesiąca od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2, organizator publicznego transportu kolejowego i przewoźnik kolejowy, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, oraz zarządca właściwej infrastruktury kolejowej mogą złożyć do Prezesa UTK wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE.*

Prezes UTK pismem z 1 lipca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2020.2.GP) zawiadomił podmioty uprawnione, tj. te, którym przysługuje możliwość złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o planowanym uruchomieniu nowej usługi przez Przewoźnika. Pismo, o którym mowa wyżej, zostało, z uwagi na obowiązujące regulacje prawne, przesłane do Ministra Infrastruktury, Marszałka Województwa Dolnośląskiego oraz Marszałka Województwa Lubuskiego za pośrednictwem platformy ePUAP. Natomiast w przypadku przewoźników kolejowych oraz zarządcy infrastruktury, pismo Prezesa UTK z 1 lipca 2020 r. zostało przesłane za pośrednictwem poczty.

Ponadto, 2 lipca 2020 r. Prezes UTK opublikował informację o wpływie wniosku Kolei Dolnośląskich na stronie internetowej Urzędu: <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/16112,Wniosek-Kolei-Dolnoslaskich-SA-z-21-maja-2020-r-o-pryzyznanie-otwartego-dostepu-n.html>.

Przepisy art. 29c ust. 3 i 4 ustawy o transporcie kolejowym nawiązują do regulacji art. 5 ust 1 rozporządzenia 2018/1795, który stanowi, że: *każdy wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej składany jest do organu regulacyjnego przez podmioty, o których mowa w art. 11 ust. 2 akapit pierwszy dyrektywy 2012/34/UE, w terminie*

wyznaczonym w tym przepisie). Przepis art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 zawiera odesłanie do przepisu ustanowionego na poziomie dyrektywy. Natomiast zgodnie z art. 11 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012 r., str. 32, z późn. zm.) w brzmieniu nadanym dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającą dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz. Urz. UE L 352 z 23 listopada 2016 r., str. 1): *aby określić, czy zostałaby zagrożona równowaga ekonomiczna w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, właściwy organ regulacyjny lub właściwe organy regulacyjne, o których mowa w art. 55, przeprowadzają obiektywną analizę ekonomiczną i opierają swoją decyzję na z góry ustalonych kryteriach. Dokonują tego na wniosek złożony w terminie miesiąca od otrzymania informacji o zamiarze świadczenia przewozów pasażerskich, o którym mowa w art. 38 ust. 4, przez dowolny z poniższych podmiotów:*

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

Ze względu na to, że obowiązujące przepisy nie wiążą ze sobą początku biegu terminu dla złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z momentem publikacji jawnej wersji powiadomienia aplikanta (tu: Kolei Dolnośląskich) o planowanej nowej usłudze, Prezes UTK przyjął, że początek biegu terminu dla każdego z podmiotów liczony jest indywidualnie. Początek biegu terminu dla złożenia przez podmiot uprawniony wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej związany jest z momentem doręczenia pisma organu regulacyjnego, informującego o otrzymaniu wniosku o przyznanie otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu należało przyjąć, że termin na dokonanie czynności, o której mowa powyżej, rozpoczynał się, zgodnie z obowiązującymi zasadami obliczania terminów, od momentu doręczenia pisma Prezesa UTK z 1 lipca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2020.2.GP).

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

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

Zakres badania równowagi ekonomicznej oraz kryteria oceny zostały uregulowane w art. 10 rozporządzenia 2018/1795. Zgodnie z art. 10 ust. 1 zdanie 2 rozporządzenia 2018/1795: *uważa się, że równowaga ekonomiczna jest zagrożona, jeżeli nowe kolejowe przewozy pasażerskie miałyby istotny negatywny wpływ na co najmniej jeden z następujących elementów:*

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

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

- a) *zmiennosc kosztów ponoszonych i przychodów uzyskiwanych przez przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych (w tym, w stosownych przypadkach, wszelkie oszczędności kosztów, takie jak te wynikające z braku wymiany taboru osiągniętego koniec okresu użytkowania lub niezastępowania pracowników, których umowa się kończy);*
- b) *skutki finansowe wygenerowane przez proponowane nowe kolejowe przewozy pasażerskie w sieci objętej umową o świadczenie usług publicznych (takie jak doprowadzanie pasażerów, którzy mogą być zainteresowani połączeniem z usługą regionalną objętą umową o świadczenie usług publicznych);*

- c) ewentualne konkurencyjne reakcje przedsiębiorstwa kolejowego realizującego umowę o świadczenie usług publicznych;
- d) wpływ na odpowiednie inwestycje przedsiębiorstw kolejowych lub właściwych organów, na przykład w odniesieniu do taboru;
- e) wartość wszelkich istniejących praw wyłącznych.

Ocena organu regulacyjnego (tu: Prezesa UTK) dotyczy również znaczenia wpływu, mając na względzie obowiązujące ustalenia umowne między właściwym organem (tu: organizatorem publicznego transportu zbiorowego) a przedsiębiorstwem kolejowym wykonującym usługi publiczne, w tym, w stosownych przypadkach, poziom rekompensaty ustalony zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3 grudnia 2007 r., str. 1, z późn.zm.) lub wynikający z konkurencyjnego zawarcia umowy oraz wszelkich mechanizmów podziału ryzyka takiego jak ryzyko związane z ruchem i przychodami (art. 10 ust. 4 rozporządzenia 2018/1795).

Ocena organu regulacyjnego (tu: Prezesa UTK), zgodnie z treścią art. 10 ust. 5 rozporządzenia 2018/1795, powinna uwzględniać również:

- a) korzyści netto dla klientów wynikające z nowych kolejowych przewozów pasażerskich w krótkim i średnim okresie;
- b) wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na wyniki i jakość przewozów kolejowych;
- c) wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych.

W ramach niniejszego postępowania wpłynęło pismo Ministra Infrastruktury z 9 lipca 2020 r. (znak: DTK-8.4602.200.2020), niebędące wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, oraz wniosek PKP Intercity z 30 lipca 2020 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismo Ministra Infrastruktury z 9 lipca 2020 r. (znak: DTK-8.4602.200.2020):

W piśmie złożonym do niniejszego postępowania Minister Infrastruktury przedstawił stanowisko, niebędące wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, dotyczące planowanego uruchomienia usług przez Koleje Dolnośląskie oraz informacji przedstawionych przez Przewoźnika.

Minister Infrastruktury, w piśmie o którym mowa wyżej, zwrócił uwagę na kwestię utajnienia informacji dotyczących charakteru planowanego połączenia Kolei Dolnośląskich.

Zgodnie z ww. pismem: *brak publikacji treści Załącznika nr 3 skutkuje utrudnieniem oceny wpływu proponowanej usługi komercyjnej na rynek kolejowych przewozów pasażerskich. Komplikuje to zainteresowanym podmiotom, w tym Ministerstwu Infrastruktury pełną ocenę wpływu wniosku na funkcjonujące bądź planowane umowy PSC oraz przewozy realizowane na ich podstawie, jak również podejmowanie decyzji o ew. wystąpieniu z wnioskiem o badanie wpływu na równowagę ekonomiczną.*

Minister Infrastruktury wskazał, że zachowanie poufności informacji dotyczących uzasadnienia celu proponowanych usług może faktycznie utrudniać dokonanie oceny przez podmioty uprawnione do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Dodatkowo w piśmie zostały zawarte zapytania dotyczące zasad współpracy pomiędzy Kolejami Dolnośląskimi, wykonującymi przewozy na odcinku od Wrocławia Głównego do granicy państwa, a przewoźnikiem niemieckim, odpowiedzialnym za przejazdy realizowane na odcinku Berlin Lichtenberg – granica państwa.

Prezes UTK w piśmie z 24 lipca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2020.5.GP) odniósł się do wątpliwości przedstawionych przez Ministra Infrastruktury. Prezes UTK zwrócił uwagę na treść obowiązujących przepisów prawa dotyczących zachowania w poufności szczególnie chronionych informacji handlowych. W tym celu Prezes UTK przywołał treść motywu 20 rozporządzenia 2018/1795, który stanowi, że: *we wszystkich działaniach związanych z badaniem równowagi ekonomicznej organ regulacyjny nie powinien ujawniać informacji poufnych lub szczególnie chronionych informacji handlowych otrzymanych od stron.*

Prezes UTK wskazał, że Koleje Dolnośląskie przedstawiły dwie wersje wniosku dotyczącego uruchomienia połączeń przez Przewoźnika oraz zawarły uzasadnienie. W dalszej kolejności, Prezes UTK przywołał brzmienie przepisów rozporządzenia 2018/1795 odnoszących się do informacji, które aplikant (starający się o przyznanie otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej) jest obowiązany przedstawić i które nie mogą podlegać utajnieniu przez organ regulacyjny.

Zgodnie z art. 8 ust. 2 zdanie 3, informacje, o których mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795, a więc:

- a) nazwa, adres, podmiot prawny i numer rejestracji wnioskodawcy (w odpowiednich przypadkach);

- b) dane kontaktowe osoby odpowiedzialnej za zapytania¹;
- c) dane dotyczące licencji i certyfikatu bezpieczeństwa wnioskodawcy lub wskazanie etapu procedury mającej na celu otrzymanie tych zaświadczeń;
- d) szczegółowa trasa ze wskazaniem lokalizacji stacji początkowej i stacji końcowej oraz wszystkie stacje pośrednie;
- e) planowana data rozpoczęcia wykonywania proponowanych nowych kolejowych przewozów pasażerskich;
- f) orientacyjny harmonogram, częstotliwość i zdolność przepustową proponowanych nowych kolejowych przewozów pasażerskich, w tym proponowane godziny odjazdu, godziny przyjazdu i połączeń, jak również wszelkie odchylenia od standardowego rozkładu jazdy pod względem częstotliwości lub stacji, w każdym kierunku;
- g) orientacyjne informacje na temat taboru, z którego wnioskodawca planuje korzystać,

nie uznaje się za szczególnie chronione informacje handlowe.

W powiadomieniu z 21 maja 2020 r. Koleje Dolnośląskie, jako dane wrażliwe, mające wartość handlową, których ujawnienie może mieć dla Przewoźnika negatywny wpływ, wskazały między innymi wszystkie informacje z załącznika nr 3, tj.: *Uzasadnienie celu proponowanych przewozów pasażerskich*.

Prezes UTK stwierdził, że dane z załącznika nr 3 (o którym mowa wyżej), stanowią innego rodzaju informacje niż te wskazane w katalogu z art. 4 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795 i z tego względu nie zachodzi sytuacja nieuzasadnionego zastrzeżenia przez Koleje Dolnośląskie poufności informacji, które powinny podlegać obowiązkowej publikacji.

Prezes UTK zwrócił również uwagę na fakt, że przepisy rozporządzenia 2018/1795 zniósły możliwość przeprowadzania badania głównego celu, które było dopuszczalne w postępowaniach toczących się na podstawie przepisów 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).

Podstawę prawną dla niniejszego postępowania z wniosku Kolei Dolnośląskich stanowiła regulacja rozporządzenia 2018/1795, która w motywie 23 zdanie 2 stanowi: *biorąc jednak pod uwagę otwarcie rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich, test celu głównego stał się nieaktualny i te same kryteria i procedury powinny mieć zastosowanie do wszystkich nowych kolejowych przewozów pasażerskich, niezależnie od tego, czy są to przewozy krajowe czy międzynarodowe*.

Z powyższego wynika, że w istocie uzasadnienie głównego celu nie jest dokumentem niezbędnym dla dokonania przez podmioty uprawnione wpływem uruchomienia nowej usługi na przewozy realizowane na podstawie obowiązujących umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.

Ponadto Prezes UTK przedstawił informacje Kolei Dolnośląskich, z których wynika, że Przewoźnik planuje wykonywać połączenia wyłącznie na odcinku polskim do granicy państwa z Republiką Federalną Niemiec. Za przewozy wykonywane na terytorium Republiki Federalnej Niemiec ma być odpowiedzialny inny przewoźnik kolejowy (niemiecki), który w przypadku komercyjnego świadczenia usług, powinien wystąpić do właściwego organu regulacyjnego o uzyskanie decyzji umożliwiającej tego typu działania.

Odpowiedź z 24 lipca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2020.5.GP) była ostatnim pismem, w ramach korespondencji wymienionej pomiędzy Prezesem UTK a Ministrem Infrastruktury w tej sprawie. Z tego względu należało stwierdzić, że wyjaśnienia Prezesa UTK były wystarczające dla usunięcia wątpliwości w zakresie zachowania w poufności informacji wskazanych przez Koleje Dolnośląskie.

Wniosek PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej:

Należy stwierdzić, że 31 lipca 2020 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, przy piśmie z 30 lipca 2020 r. (znak: BBZ8-070-206/2020), wniosek PKP Intercity, o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowaną usługą przewozu osób Kolei Dolnośląskich. Informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez Koleje Dolnośląskie, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 1 lipca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2020.2.GP) została doręczona PKP Intercity 6 lipca 2020 r.

Tym samym Prezes UTK stwierdził, że wniosek PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej został złożony z zachowaniem terminu jednego miesiąca na dokonanie czynności, przewidzianego przepisami prawa. W dalszej kolejności Prezes UTK przanalizował status PKP Intercity, uprawniający ten podmiot do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

¹ Informacje te nie są upubliczniane z uwagi na ochronę danych osobowych.

Zgodnie z informacjami, którymi Prezes UTK dysponuje z urzędu, PKP Intercity jest podmiotem sektora transportu kolejowego, posiadającym licencję nr L/034/2017, potwierdzającą zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, wraz z ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej, niezbędnej dla wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego. Ponadto, na rzecz PKP Intercity został wydany certyfikat bezpieczeństwa część A nr PL1120200051, ważny od 28 października 2020 r. do 28 października 2025 r., potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi oraz certyfikat bezpieczeństwa część B nr PL1220200063, ważny od 28 października 2020 r. do 28 października 2025 r., potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi. Wszystkie wskazane powyżej dokumenty PKP Intercity zostały wydane przez Prezesa UTK. Z tego względu Prezes UTK ustalił, że PKP Intercity jest przewoźnikiem kolejowym, posiadającym podstawowe dokumenty z zakresu transportu kolejowego, umożliwiające wykonywanie kolejowych przewozów osób.

W dalszej kolejności Prezes UTK zwrócił uwagę na spełnianie przez PKP Intercity wymagania w zakresie bycia stroną umowy o świadczenie usług publicznych, których równowaga ekonomiczna mogłaby zostać zagrożona w następstwie uruchomienia usługi przez Koleje Dolnośląskie. W tym celu Prezes UTK ustalił, że PKP Intercity jest stroną następujących umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym:

- umowy ramowej z 25 lutego 2011 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich zawartej z Ministrem Infrastruktury, oraz
- umowy rocznej z 1 kwietnia 2020 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r., zawartej z Ministrem Infrastruktury.

Zawarty w załączniku nr 1a umowy rocznej rozkład jazdy pociągów PKP Intercity na okres od 13 grudnia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. pozwala stwierdzić, że ww. przewoźnik kolejowy jest podmiotem uprawnionym, w myśl art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym i art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795. PKP Intercity jest przewoźnikiem kolejowym, będącym jednocześnie operatorem umowy o świadczenie usług publicznych, która przewiduje wykonywanie połączeń pasażerskich w tym samym terminie co Przewoźnik oraz na odcinku pokrywającym się z planowanym uruchamianiem usługi przez Koleje Dolnośląskie. Z tego względu należało uznać, że zgłoszony przez PKP Intercity wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej powinien podlegać dalszej analizie formalnej oraz merytorycznej.

W zgłoszonym wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej PKP Intercity wskazała, że: *PKP Intercity” S.A. (dalej: „PKP IC”) jako narodowy przewoźnik kolejowy w Polsce oraz strona umów o świadczenie międzynarodowych i międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na terenie całego kraju wykazuje zainteresowanie wszystkimi zmianami w ofercie przewozowej generowanymi przez przewoźników kolejowych.* PKP Intercity wskazała, że zamiar wprowadzenia nowych połączeń przez przewoźnika Koleje Dolnośląskie wzbudził obawy związane z zaburzeniem równowagi ekonomicznej na liniach kolejowych, na których planowane jest uruchomienie dodatkowych pociągów. Jednocześnie PKP Intercity zwróciła uwagę na połączenia realizowane na odcinku Legnica – Żagań – Żary, gdzie ww. przewoźnik kolejowy uruchamia jedną parę połączeń, w podobnych godzinach do tych projektowanych przez Koleje Dolnośląskie. PKP Intercity podniosła, że powyższe może powodować zakłócenia w uruchamianiu połączeń wykonywanych na podstawie umowy rocznej.

W dalszej części wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej PKP Intercity wskazała, że: *w związku z powyższym została przeprowadzona przez PKP IC analiza wpływu wprowadzenia pociągów Kolei Dolnośląskich na przychody z połączeń PSC na bazie Umowy PSC międzywojewódzkiej na 2020 rok. W chwili obecnej obliczenia dotyczące m.in. przyszłego rozkładu jazdy pociągów edycji 2020/2021 nie są możliwe z uwagi na trwające prace przy jego tworzeniu.*

W ocenie PKP Intercity, ze względu na uruchomienie usług przez Koleje Dolnośląskie: *zagrożona jest równowaga ekonomiczna Umowy Rocznej dla pociągów międzywojewódzkich na 2020 rok (okres 13.12 - 31.12.2020) oraz umów na 2021 i 2022 rok, które nie zostały jeszcze podpisane. Wskazana „Umowa Roczna o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w okresie 01.01.2020 r. – 31.12.2020 r.” została podpisana 1 kwietnia 2020 roku. W załączniku nr 3 znajduje się kopia powyższej Umowy.* Jednocześnie PKP Intercity dołączyła do wniosku wyliczenia dotyczące uzyskanego wyniku (załącznik nr 1), metodologię, która została wykorzystana przy dokonywaniu obliczeń (załącznik nr 2) oraz kopię umowy rocznej (załącznik nr 3).

Wskazany przewoźnik kolejowy poinformował, że część informacji zawartych we wniosku PKP Intercity o przeprowadzenie równowagi ekonomicznej oraz w załącznikach nr 1 – 3 zawiera informacje, które nie powinny podlegać udostępnieniu podmiotom trzecim ze względu na ich szczególnie rodzaj oraz wartość gospodarczą. PKP Intercity przedstawiła stanowisko, zgodnie z którym: *z powyższej analizy wynika zmniejszenie przychodu z połączeń*

krajowych na poziomie ~~---~~² zł, co daje procentowe zmniejszenie przychodu z Umowy PSC krajowej na rok 2020 w wyniku uruchomienia pociągów konkurencyjnych od 13.12.2020: 0,0004%. Uruchomienie połączeń konkurencyjnych nie ma bezpośredniego wpływu na połączenia międzynarodowe PSC.

W załączniku nr 1 do wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej zawarto szczegółowe informacje dotyczące pociągów PKP Intercity, których uruchamianie może zostać zagrożone w związku z usługą Kolei Dolnośląskich.

Jednocześnie należy stwierdzić, że 27 sierpnia 2020 r., za pośrednictwem poczty elektronicznej, do Prezesa UTK wpłynął skorygowany wniosek PKP Intercity z 30 lipca 2020 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w którym zawarto dodatkowe dane w zakresie wpływu połączenia Kolei Dolnośląskich na umowę roczną i przychody generowane przez pociągi uruchamiane na jej podstawie.

Prezes UTK w piśmie z 30 września 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2020.9.PK) wezwał PKP Intercity do określenia:

1. odpowiednich prognoz dotyczących ruchu, popytu i przychodów w zakresie zagrożonych usług, na lata 2020/2021, 2021/2022;
2. informacji dotyczących przychodów i marży zysku, które mogłyby być osiągnięte przez przedsiębiorstwo na trasie objętej umową o świadczenie usług publicznych lub na trasie alternatywnej;
3. informacji dotyczących kosztu kapitału i kosztów operacyjnych przewozów realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, a także zmian w kosztach i popycie spowodowanych nowymi kolejowymi przewozami pasażerskimi;
4. informacji, czy w związku z uruchomieniem nowej usługi przewozu przez Koleje Dolnośląskie, po stronie PKP Intercity wystąpią ewentualne oszczędności (np. wynikające z braku wymiany taboru osiagającego koniec okresu użytkowania lub niezastępowania pracowników, których umowa się kończy);
5. informacji, czy po stronie PKP Intercity, w związku z uruchomieniem nowej usługi przez Koleje Dolnośląskie, wystąpią ewentualne korzyści, takie jak: pozyskanie nowych pasażerów, którzy mogliby być zainteresowani połączeniami realizowanymi przez PKP Intercity w ramach umowy o świadczenie usług publicznych;
6. spodziewanego wpływu na jakość usług kolejowych realizowanych przez PKP Intercity w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, w związku z uruchomieniem nowej usługi Kolei Dolnośląskich;
7. planowanej reakcji PKP Intercity, w kontekście realizowania określonych przejazdów na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, przy uwzględnieniu informacji przedstawionych w punktach 1-6, na uruchomienie przez Koleje Dolnośląskie nowej usługi przewozu osób.

Ponadto Prezes UTK wezwał PKP Intercity w ww. piśmie do przedstawienia stanowiska dotyczącego występowania, w przekazanej w ramach niniejszego postępowania dokumentacji, szczególnie chronionych informacji handlowych, które nie powinny być udostępniane podmiotom trzecim.

W piśmie z 19 października 2020 r. (znak: BBPR1k-070-023/2020) PKP Intercity, w związku z wezwaniem Prezesa UTK z 30 września 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2020.9.PK), przedstawiła dodatkowe informacje w sprawie. Odnośnie do prognoz dotyczących ruchu, popytu i przychodów w zakresie usług realizowanych w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2020/2021 i 2021/2022, PKP Intercity poinformowała, że ze względu na trwające aktualnie prace nad umową roczną na rok 2021 oraz brak umowy rocznej na rok 2022, nie jest możliwe określenie prognoz ruchu, popytu i przychodów na analizowanym ciągu linii kolejowych w perspektywie dwóch kolejnych edycji rocznego rozkładu jazdy pociągów. Ponadto PKP Intercity zauważyła, że trwająca sytuacja pandemiczna, bezpośrednio wpływająca na ostateczny kształt oferty pasażerskiej i uruchamianych przewozów, dodatkowo utrudnia przedstawienie szacunków w tej sprawie.

PKP Intercity oświadczyła, że przedstawione we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej dane, odnoszące się do przychodów i marży zysku, zostały określone na dużym poziomie ogólności (bazując na przyjętej przez ww. przewoźnika kolejowego metodologii obliczeń). PKP Intercity przedstawiła informacje, według których przez planowane uruchomienie przewozów przez Koleje Dolnośląskie nie jest spodziewane wystąpienie oszczędności (np. w związku z brakiem konieczności wymiany taboru kolejowego). Ponadto PKP Intercity podkreśliła, że pomimo uruchomienia usługi przez Przewoźnika, nie zamierza rezygnować z wykonywania połączeń na odcinkach wspólnych dla niej i Kolei Dolnośląskich. Jednocześnie PKP Intercity poinformowała, że w jej ocenie istnieje ryzyko odejścia części dotychczasowych klientów, korzystających ze stabilnej oferty przewozowej, na rzecz Kolei Dolnośląskich. Zdaniem PKP Intercity, w sytuacji braku opłacalności uruchamiania połączeń, o które wnioskuje Koleje Dolnośląskie, Przewoźnik może ostatecznie podjąć decyzję o ograniczeniu lub rezygnacji uruchamiania połączeń na wskazanej przez siebie trasie.

² Oznaczenie ~~---~~ pokazuje usuniętą treść stanowiącą szczególnie chronioną informację handlową przedsiębiorcy.

PKP Intercity zwróciła uwagę, że powyższe może świadczyć o niepewności usługi Kolei Dolnośląskich, realizowanej na zasadach komercyjnych, co może być niekorzystne dla pasażerów.

Ponadto, zgodnie ze stanowiskiem prezentowanym przez PKP Intercity, uruchomienie przez Koleje Dolnośląskie połączeń w rocznych edycjach rozkładów jazdy pociągów 2020/2021 i 20221/2022 nie powinno mieć znaczącego wpływu na jakość usług kolejowych realizowanych przez operatora umowy rocznej. Powyższe stwierdzenie PKP Intercity wynika z tego, że Koleje Dolnośląskie również w obecnym rozkładzie jazdy pociągów uruchamiają połączenia komercyjne na tej samej trasie.

Efektom uruchomienia usługi przez Koleje Dolnośląskie może być, w ocenie PKP Intercity, reakcja polegająca na obniżeniu cen biletów, co może wpłynąć na wysokość osiąganych przychodów uzyskiwanych w związku z realizacją połączeń na odcinkach wspólnych z usługą Przewoźnika.

W tym samym piśmie PKP Intercity przedstawiła stanowisko dotyczące występowania, w dostarczonej dokumentacji, szczególnie chronionych informacji handlowych, o których mowa w art. 8 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2018/1795, które nie powinny podlegać udostępnieniu.

W następstwie analizy informacji przekazanych przez PKP Intercity, Prezes UTK przyjął stanowisko ww. przewoźnika kolejowego dotyczące konieczności zapewnienia poufności określonych informacji zebranych w toku prowadzonego postępowania administracyjnego. W konsekwencji Prezes UTK ograniczył Kolejom Dolnośląskim prawo wglądu do materiału sprawy z uwagi na ochronę szczególnie chronionych informacji handlowych PKP Intercity.

Prezes UTK, po zgromadzeniu wszystkich niezbędnych informacji w sprawie, przeanalizował spodziewany wpływ usługi Kolei Dolnośląskich na umowę roczną, której stroną jest PKP Intercity. Z tego względu zasadne było zweryfikowanie w szczególności postanowień dotyczących zasad finansowania przewozów, ujętych w punkcie 2 umowy rocznej.

Zgodnie z punktem 2.1 umowy rocznej: ✂--✂.

Odnosząc się do ustalonych w umowie rocznej wielkości finansowych, to w umowie rocznej wskazano, że: ✂--✂.

W umowie rocznej w punkcie 2.2.1. zawarte zostało postanowienie dotyczące wysokości rekompensaty wypłacanej PKP Intercity. Zgodnie z przywołanym wyżej postanowieniem: ✂--✂.

Uzupełniająco należy stwierdzić, że wartość otrzymywanego przez PKP Intercity rozsądnego zysku, w związku z realizowaniem przewozów na podstawie umowy rocznej może zostać wypłacona zgodnie z zasadami określonymi w punkcie 2.2.5 umowy rocznej: ✂--✂. Natomiast zgodnie z treścią załącznika nr 2 do umowy rocznej zatytułowanego „Plan Finansowy”, planowane przychody z tytułu realizacji przewozów przez PKP Intercity wynosić mają:

- ✂--✂ zł w całkowitym okresie obowiązywania umowy, tj. od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r.;
- ✂--✂ zł w okresie od 13 grudnia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. (nowy rozkład jazdy pociągów) .

Przewidywane jest również osiągnięcie przez PKP Intercity rozsądnego zysku w wysokości ✂--✂ zł.

Zgromadzone przez Prezesa UTK w ramach niniejszego postępowania dane pozwalają oszacować, że uruchamianie połączeń w ramach usługi Kolei Dolnośląskich może oddziaływać, w okresie od 13 grudnia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r., na następujące pociągi PKP Intercity:

- nr 67103 z godziną odjazdu 19:08 oraz godziną przyjazdu 21:28, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Dolnośląskich jest Wrocław Główny – Żary;
- nr 38101 z godziną odjazdu 17:01 oraz godziną przyjazdu: 17:46, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Dolnośląskich jest Wrocław Główny – Legnica.

Sumaryczny przychód z odcinka, w okresie od 13 grudnia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r., po którym jest wykonywany przejazd pociągu PKP Intercity na podstawie umowy rocznej wynosi odpowiednio:

- ✂--✂ zł w przypadku pociągu nr 67103;
- ✂--✂ zł w przypadku pociągu nr 38101.

Szacowane zmniejszenie przychodu na jeden pociąg PKP Intercity, w okresie od 13 grudnia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r., w związku z uruchomieniem połączeń przez Koleje Dolnośląskie może wynieść:

- ✂--✂ zł w przypadku pociągu nr 67103;
- ✂--✂ zł w przypadku pociągu nr 38101,

co łącznie daje kwotę ✂--✂ zł.

Planowane przychody z pociągu uruchamianego na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w okresie od 13 grudnia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r., mają kształtować się na poziomie:

- zł w przypadku pociągu nr 67103;
- zł w przypadku pociągu nr 38101,

co sumarycznie pozwoli uzyskać wynik zł.

Jednocześnie ze zgromadzonych przez Prezesa UTK danych wynika, że sumaryczny przychód z pociągów PKP Intercity, uruchamianych na podstawie umowy rocznej wyniesie:

- zł w przypadku pociągu nr 67103;
- zł w przypadku pociągu nr 38101.

Przychody osiągnięte przez PKP Intercity, w związku z uruchamianiem ww. pociągów na podstawie umowy rocznej, należy zestawiać nie tylko z łącznymi przychodami osiąganymi w całym okresie obowiązywania umowy rocznej przez te pociągi, ale również z całkowitą wysokością przychodów generowanych na podstawie umowy rocznej.

Powyższe stanowi działanie zgodne z treścią art. 10 ust. 2 zdanie 1 rozporządzenia 2018/1795, w myśl którego: *analiza odnosi się do umowy o świadczenie usług publicznych jako całości, a nie do poszczególnych usług wykonywanych na jej podstawie, w całym okresie jej obowiązywania.*

Dokumentacja zebrana przez Prezesa UTK w ramach niniejszego postępowania pozwala stwierdzić, że sumaryczny przychód osiągnięty przez PKP Intercity z tytułu uruchamiania pociągów, na podstawie umowy rocznej, wynosi zł.

Suma szacowanych utraconych przez PKP Intercity przychodów, w związku z uruchomieniem usługi przez Koleje Dolnośląskie, stanowi 1/281439 w odniesieniu do spodziewanych przychodów, jakie ww. operator umowy rocznej uzyska z tytułu realizacji umowy rocznej w pełnym okresie jej obowiązywania.

Po odjęciu od planowanych w umowie rocznej przychodów PKP Intercity z tytułu realizacji zaplanowanych w niej przewozów przychodów utraconych w następstwie uruchomienia usługi przez Koleje Dolnośląskie, przewidywane jest uzyskanie przez operatora umowy rocznej przychodu w wysokości zł.

Zestawienie ze sobą danych dotyczących całkowitych przychodów osiągniętych przez PKP Intercity z wielkością obrazującą zmianę wysokości przychodów osiągniętych przez ww. przewoźnika kolejowego w sytuacji uruchamiania połączeń przez Koleje Dolnośląskie pozwoliło oszacować potencjalny spadek przychodów generowanych przez pociągi służby publicznej.

Szacowane procentowe zmniejszenie przychodów PKP Intercity powodowane przez jeden pociąg konkurencyjny Kolei Dolnośląskich może wystąpić na poziomie:

- 0,24 % w przypadku pociągu nr 67103;
- 0,05 % w przypadku pociągu nr 38101,

co łącznie może generować zmniejszenie przychodu osiąganego na podstawie umowy rocznej w wielkości 0,0004 %.

Prezes UTK zwrócił uwagę, że umowa roczna, której stroną jest PKP Intercity została zawarta na okres od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. Jest to zatem kontrakt terminowy, którego obowiązywanie zostało ograniczone w czasie przez jego strony. Na mocy postanowień umownych umowa roczna wygaśnie zatem 31 grudnia 2020 r. Mając na uwadze wspólny termin wykonywania przewozów przez PKP Intercity i Koleje Dolnośląskie oraz ograniczenie w czasie obowiązywania umowy rocznej stwierdzić należy, że nowe usługi Przewoźnika będą miały inny niż istotny wpływ na całość ww. kontraktu. Pod pojęciem wpływu na umowę roczną należy rozumieć w szczególności przewidzianą w nim pracę eksploatacyjną PKP Intercity, relacje i częstotliwość uruchamianych pociągów, a przede wszystkim wielkość zaplanowanych środków finansowych (w tym rekompensaty).

Prezes UTK zwrócił również uwagę, że w przewozach krajowych świadczenie usług na podstawie umowy rocznej odbywa się w związku z obowiązywaniem umowy ramowej. Wspomniana umowa ramowa (na przewozy międzywojewódzkie) została zawarta 25 lutego 2011 r. na okres 10 lat. W związku z okresem obowiązywania umowy ramowej, stanowiącej podstawę dla zawierania umów rocznych, obecna umowa roczna jest ostatnim kontraktem zawartym na pełny rok kalendarzowy. Ostatnia umowa (jeszcze niepodpisana), która zostanie zawarta na podstawie jeszcze obowiązującej umowy ramowej, będzie dotyczyła wykonywania przewozów krajowych w okresie maksymalnym od 1 stycznia 2021 r. do 25 lutego 2021 r. Obecnie trwają prace nad umowami ramowymi, w zakresie przewozów krajowych oraz międzynarodowych, dla perspektywy czasowej 2021-2030. Jednocześnie, z uwagi na fazę projektową ww. dokumentów, nie jest możliwe dokonanie oceny wpływu uruchamiania przewozów przez Koleje Dolnośląskie na usługi świadczone przez PKP Intercity w ramach kontraktów służby publicznej w okresie od 1 stycznia 2021 r.

(pierwszy dzień po zakończeniu obowiązywania umowy rocznej) do 10 grudnia 2022 r. (ostatni dzień planowanego wykonywania przewozów przez Koleje Dolnośląskie w związku z niniejszą decyzją).

Mając na względzie przedstawione powyżej wyliczenia, regulacje zawarte w umowie rocznej (w tym nawiązujące do postanowień umowy ramowej) stwierdzić należy, że w następstwie uruchomienia przewozów przez Koleje Dolnośląskie nie wystąpi istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które PKP Intercity świadczy w ramach umowy rocznej lub na koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę roczną.

Przeprowadzając analizę Prezes UTK zwrócił również uwagę na szczególny charakter połączenia proponowanego przez Koleje Dolnośląskie, które planują wykonywanie połączeń na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na trasie Wrocław Główny – Tuplice – granica państwa i w relacji powrotnej przy współpracy z zagranicznym przewoźnikiem, odpowiedzialnym za realizację przewozów po stronie niemieckiej, na trasie Berlin Lichtenberg – Forst (Lausitz) – granica państwa. Prezes UTK pozytywnie odnosi się do przykładów zacieśniania współpracy w ramach transportu kolejowego pomiędzy poszczególnymi podmiotami. Właściwa kooperacja pomiędzy przewoźnikami kolejowymi może być jednym z czynników rozwoju sektora transportu kolejowego, gdzie podróżni z każdego z państw będą mieli zapewnioną obsługę przez wielu przewoźników kolejowych, w tym przypadku przez Koleje Dolnośląskie i partnera na rynku niemieckim.

Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Koleje Dolnośląskie, dotyczącymi docelowej grupy podróżnych, Przewoźnik wskazał, że: ✂--✂

Przewoźnik wskazuje, że według jego szacunków wielkość liczby pasażerów, w okresie wykonywania przewozów, będzie wynosiła:

- ✂--✂ w relacjach międzynarodowych w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2020/2021;
- ✂--✂ w relacjach międzynarodowych w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2021/2022;
- ✂--✂ w relacjach krajowych w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2020/2021;
- ✂--✂ w relacjach krajowych w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2021/2022.

Prezes UTK zauważa również, że Wrocław Główny jest jednym z większych generatorów ruchu w transporcie kolejowym, w zestawieniu stacji pasażerskich z największą dobową wymianą pasażerską. Zgodnie z danymi Prezesa UTK, opublikowanymi m.in. w opracowaniu pt. „Wymiana pasażerska na stacjach w Polsce 2018 r.” stacja pasażerska Wrocław Główny z liczbą 58 000 znajdowała się na pierwszym miejscu pod względem liczby osób, jaka codziennie wsiadała do/wysiadła z pociągu. Dla porównania, kolejne miejsca w zestawieniu stacji o największej dobowej wymianie pasażerskiej, na których zatrzymywał się więcej niż jeden przewoźnik kolejowy, zajmowały:

- Poznań Główny - 57 800;
- Warszawa Śródmieście - 47 800;
- Warszawa Wschodnia - 47 100;
- Warszawa Centralna - 42 600;
- Kraków Główny - 41 100;
- Gdynia Główna - 40 700;
- Warszawa Zachodnia - 40 200;
- Katowice - 36 100.

Spodziewane jest, że usługi oferowane przez Koleje Dolnośląskie będą stanowiły uzupełnienie oferty przewozowej realizowanej przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego. W następstwie wykonywania przez Przewoźnika połączeń na trasie Wrocław Główny – Tuplice – granica państwa i w relacji powrotnej, przy współpracy z niemieckim przewoźnikiem kolejowym, realizującym przejazdy na trasie Berlin Lichtenberg – Forst (Lausitz) – granica państwa i w relacji powrotnej, podróżnym zapewnione będzie wygodne połączenie łączące stolicę Dolnego Śląska ze stolicą Republiki Federalnej Niemiec. Istnienie korzystnego połączenia kolejowego, realizowanego nowoczesnymi składami, może przyczynić się do zwiększenia atrakcyjności całego sektora kolejowego. Przypomnieć należy, że na obszarze samego województwa dolnośląskiego oprócz Kolei Dolnośląskich, usługi przewozu koleją realizują również inne podmioty. W następstwie uruchamiania połączeń przez Koleje Dolnośląskie spodziewane jest, że część podróżnych, którzy dotychczas korzystali z prywatnych środków lokomocji lub z innych gałęzi transportu (komunikacja autobusowa lub lotnicza), zdecyduje się na podróż koleją.

Efektom uruchomienia usługi przez Przewoźnika może być również wprowadzenie pozytywnych zmian w ofercie pasażerskiej, w ramach przewozów wykonywanych zarówno na podstawie obowiązujących kontraktów służby publicznej

oraz decyzji dotyczących otwartego dostępu. Zmiany mogą dotyczyć m.in. taryf biletowych, ale również zapewnienia skomunikowań pomiędzy pociągami Kolei Dolnośląskich, realizujących przewozy np. na podstawie obowiązującej umowy o świadczenie usług publicznych lub usługami świadczonymi na terytorium województwa dolnośląskiego przez innych przewoźników kolejowych.

Prezes UTK wziął pod uwagę dane dotyczące organizacji przewozów kolejowych, które zostały opublikowane m.in. w opracowaniu Urzędu pt. „Kolej w województwach – i polityka transportowa” (publikacja dostępna pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/15443,Kolej-w-wojewodztwach-wykorzystanie-i-polityka-transportowa.html>).

W 2018 r. województwo dolnośląskie charakteryzowało się stosunkowo wysokim poziomem wykorzystania kolei przez statystycznego mieszkańca – na poziomie 9,4 przejazdów na rok. Łącznie w regionie w 2018 r. przewieziono 27,2 mln pasażerów. Przewozy w aglomeracji wrocławskiej mają znaczny udział w liczbie pasażerów przewiezionych w całym województwie. 88% ze wszystkich realizowanych przewozów koleją w województwie dolnośląskim stanowią te wykonywane w obrębie regionu i aglomeracji. Zaledwie 12% przewozów pasażerskich stanowią przewozy o charakterze dalekobieżnym.

W 2018 r. przewozy w województwie dolnośląskim były prowadzone przez dwóch przewoźników – POLREGIO sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwanego dalej „Polregio” oraz Koleje Dolnośląskie. Największa liczba pociągów, jaką w 2018 r. uruchomiły Koleje Dolnośląskie, obsługiwała trasę Wrocław Główny – Trzebnica (ponad 10 tys. pociągów) czy Legnica – Wrocław (blisko 5,8 tys. pociągów). Pojazdami, które najczęściej obsługiwały połączenia Kolei Dolnośląskich były składy 45WE (pięcicozłonowy Impuls – 21 tys. pociągów), SA 135 (17,8 tys. pociągów) i SA 134 (17,6 tys. pociągów). Spalinowe pojazdy wykorzystywane były na krótszych dystansach na niezelektryfikowanych odcinkach linii kolejowych.

Polregio zapewniała połączenia do sąsiednich województw – opolskiego i lubuskiego. Ww. przewoźnik zrealizował najwięcej połączeń na trasie z Wrocławia do Kędzierzyna-Koźła oraz do Zielonej Góry. Do istotnych relacji należały również połączenia do Wołowa, Lublińca, Opola, czy Głogowa.

W przywołanym powyżej opracowaniu zwrócono również uwagę na postawę organizatora publicznego transportu zbiorowego w kontekście rozwoju kolei na obszarze województwa dolnośląskiego. Dla przykładu warto wskazać, że samorząd województwa dolnośląskiego podejmował działania w celu promocji i wzmocnienia roli kolei w województwie w postaci:

- 1) informowania m.in. o nowych połączeniach, zmianie oferty czy prowadzonych inwestycjach infrastrukturalnych z wykorzystaniem środków masowego przekazu;
- 2) wprowadzania, na liniach udostępnianych po wykonaniu prac rewitalizacyjnych lub modernizacyjnych, na których dotychczas ruch pociągów pasażerskich był zawieszony, nowej, atrakcyjnej oferty przewozowej;
- 3) przejmowania przez samorząd nieczynnej infrastruktury kolejowej oraz dokonywania jej rewitalizacji i przywracania połączeń kolejowych.

W przywołanym wyżej opracowaniu Urzędu wskazano, że: *średni wskaźnik liczby podróży w Polsce w znaczącym stopniu różni się od średniej europejskiej. Podczas gdy długość linii kolejowych jest jedną z najwyższych w Europie, przeciętny mieszkaniec Polski korzystał w 2018 r. z kolei 8 razy przy średniej europejskiej, która wyniosła 20 podróży. Krajem europejskim o najwyższym wskaźniku wykorzystania jest Szwajcaria, gdzie na jednego mieszkańca przypada 69 podróży w ciągu roku. Dane wskazują, że kolej jest szczególnie wykorzystywana w krajach, w których uruchamianych jest duża liczba pociągów pasażerskich. Tak jest m.in. w przypadku Szwajcarii, Danii czy Wielkiej Brytanii. Średnia liczba uruchomionych pociągów na 1 km linii kolejowej wyniosła 44 pociągi (wg danych dostępnych za 2017 r.). Dane dotyczące Polski pozwalały stwierdzić, że kraj znajduje się poniżej średniej opisanej wyżej, z liczbą 23 pociągów na 1 km linii kolejowej. Działania polegające na uruchamianiu dodatkowych połączeń kolejowych mogą w praktyce spowodować wzrost w zakresie liczby podróży odbywanych średniorocznie przez Polaków (np. z powodu uatrakcyjnienia oferty przewozowej czy zwiększenia dostępności transportowej kolei). Z tego względu pozytywnie należy ocenić inicjatywę zmierzającą do uruchamiania połączeń stanowiących rozwinięcie podstawowej oferty realizowanej przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Warto również podkreślić, że w przywołanym wyżej opracowaniu znalazło się zestawienie rekomendacji Prezesa UTK w zakresie rozwoju transportu kolejowego. Dobrymi praktykami, wskazanymi przez Prezesa UTK, były m.in.:*

- planowanie i organizowanie transportu zbiorowego nie tylko w obrębie jednego województwa, ale także we współpracy z innymi samorządami; (w niniejszym przypadku: również partnerami zagranicznymi); oraz
- propagowanie kolei w turystyce np. poprzez ofertę programów tematycznych, ukazywanie kolei jako części turystyki regionalnej poprzez promowanie atrakcyjnych miejsc, do których można dotrzeć koleją, wprowadzanie specjalnej oferty dla rodzin, grup w święta, weekendy itp.

Usługa Kolei Dolnośląskich, pomimo oferowania przejazdów na zasadach komercyjnych, może faktycznie przyczynić się do realizacji wspomnianych dobrych praktyk lub nawet umożliwić w przyszłości zidentyfikowanie nowych praktyk przez Prezesa UTK. Nie można również wykluczyć scenariusza, że w przyszłości połączenia oferowane przez Koleje Dolnośląskie, na podstawie niniejszej decyzji, zostaną włączone np. do oferty organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Informacja o planowanej usłudze Kolei Dolnośląskich, analizowanej w ramach niniejszego postępowania, została również przekazana Marszałkowi Województwa Dolnośląskiego wraz z informacją o przysługującym prawie do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Pomimo otrzymania 2 lipca 2020 r. przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego pisma Prezesa UTK z 1 lipca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2020.2.GP) do sprawy nie wpłynęło stanowisko ani wnioski o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej tego organizatora publicznego transportu zbiorowego. Z tego względu należało przyjąć, że Marszałek Województwa Dolnośląskiego nie zgłosił umotywowanych zastrzeżeń dotyczących planowanego wykonywania połączeń przez Koleje Dolnośląskie na trasie Wrocław Główny – Tuplice – granica państwa i w realizacji powrotnej w rocznych edycjach rozkładu jazdy pociągów 2020/2021 i 2021/2022. Wspomniany wyżej organizator publicznego transportu zbiorowego nie zidentyfikował ryzyka zagrożenia równowagi ekonomicznej umów z zakresu publicznego transportu zbiorowego, których jest stroną.

Ze względu na to, że Koleje Dolnośląskie realizują połączenia na podstawie decyzji Prezesa UTK z 7 grudnia 2018 r. (znak: DPP-WOPN.718.3.2018.GP) przyznającej Przewoźnikowi otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Wrocław Główny – Tuplice – granica państwa i w relacji powrotnej, realizowany w okresie od 9 grudnia 2018 r. do 12 grudnia 2020 r., należało również stwierdzić, że uruchomienie usług przez Przewoźnika w perspektywie dwóch kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów nie będzie stanowiło przeszkody w projektowaniu rozkładu jazdy przez zarządcę infrastruktury kolejowej. Przypomnieć należy, że jednym z podmiotów, do których adresowane było pismo Prezesa UTK z 1 lipca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2020.2.GP), informujące o planowanym wykonywaniu połączeń przez Koleje Dolnośląskie, był zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK. Pismo adresowane do PKP PLK zostało doręczone 6 lipca 2020 r. Pomimo przysługującego PKP PLK prawa do przedstawienia stanowiska w sprawie uruchamiania przez Koleje Dolnośląskie połączenia na trasie Wrocław Główny – Tuplice – granica państwa i w relacji powrotnej, do postępowania nie wpłynęło pismo ww. zarządcy infrastruktury, sygnalizujące np. ryzyko wystąpienia trudności w projektowaniu rocznego rozkładu jazdy pociągów lub przydzielaniu zdolności przepustowej. Z tego względu należało przyjąć, że wykonywanie przewozów przez Koleje Dolnośląskie w kolejnych rocznych rozkładach jazdy pociągów nie powinno spowodować negatywnych następstw w zakresie dotyczących trasowania pociągów.

Odnosnie do rodzaju i kierunku decyzji dotyczącej otwartego dostępu, jaka może zostać wydana w sytuacji przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej, przepis art. 11 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2018/1795 stanowi, że: *w następstwie badania równowagi ekonomicznej przeprowadzonego zgodnie z art. 9 i 10 organ regulacyjny podejmuje decyzję, o której mowa w art. 11 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE i na podstawie której następuje przyznanie, zmiana, przyznanie warunkowe lub odmowa przyznania prawa dostępu do infrastruktury kolejowej.*

W przypadku gdy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych byłaby zagrożona przez nowe kolejowe przewozy pasażerskie, organ regulacyjny:

- a) *w stosownych przypadkach wskazuje ewentualne zmiany w nowych kolejowych przewozach pasażerskich, takie jak zmiana częstotliwości, tras, stacji pośrednich lub harmonogramu, które zapewniłyby spełnienie warunków przyznania prawa dostępu przewidzianego w art. 10 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE; lub*
- b) *może wydać zalecenia dla właściwych organów – w stosownych przypadkach w świetle korzyści netto dla klientów, o których to korzyściach mowa w art. 10 ust. 5 lit. a) niniejszego rozporządzenia – dotyczące innych zmian niezwiązanych z nową usługą przewozów pasażerskich, które zapewniłyby spełnienie warunków przyznania prawa dostępu (art. 11 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795).*

Zgodnie z art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, *Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie, w przypadku gdy w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w ust. 4, oceni, że proponowane połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, albo gdy żaden podmiot nie wystąpił o przeprowadzenie takiego badania.*

Mając na względzie wynik analizy wniosku PKP Intercity, ale także i aspektów odnoszących się do wpływu usługi Przewoźnika na rynek (w tym korzyści dla podróżnych oraz wpływu na zagadnienia dotyczące przydzielania zdolności przepustowej), Prezes UTK stwierdził, że uruchomienie usługi przez Koleje Dolnośląskie nie spowoduje zagrożenia równowagi ekonomicznej obowiązującej umowy o świadczenie usług publicznych (tu: umowy rocznej). Tym samym Prezes UTK ustalił, że spełnione zostały przesłanki umożliwiające wydanie na rzecz Kolei Dolnośląskich decyzji przyznającej otwarty dostęp do infrastruktury kolejowej zgodnie z wnioskiem Przewoźnika.

Zgodnie z treścią art. 29c ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym: *w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo o przyznaniu ograniczonego dostępu określa się w szczególności:*

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

Przepis art. 29c ust. 7 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym obliguje Prezesa UTK do określenia w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, warunków oraz zakresu korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu Prezes UTK wprowadził w sentencji klauzule regulujące, na jakich warunkach i w jaki sposób Przewoźnik będzie mógł korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie niniejszej decyzji.

Prezes UTK przyznał Kolejom Dolnośląskim, zgodnie z wnioskiem Przewoźnika, prawo do wykonywania przewozów na wnioskowanej trasie w wymiarze:

- 1 parę pociągów na dobę w piątki;
- 0,5 pary pociągów na dobę w soboty;
- 0,5 pary pociągów na dobę w niedziele,

(połączenia realizowane w piątki, soboty, niedziele i wybrane dni świąteczne), zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.

Zgodnie z żądaniem Kolei Dolnośląskich Prezes UTK ustalił, że Przewoźnik będzie uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji. Możliwość uruchamiania przez Koleje Dolnośląskie 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: Kolei Dolnośląskich), jak i ewentualne wnioski o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. 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 nie zasługuje na aprobatę nieprawdziwe (w stosunku do zamierzonego) zakładanie przez przewoźników kolejowych częstotliwości wykonywania usług przewozu osób (np. przewoźnik kolejowy deklaruje wykonywanie połączeń siedem razy w tygodniu, a faktycznie realizuje usługę dwa razy w tygodniu). Należy zwrócić uwagę, że złożenie takiego wniosku może skutkować reakcją ze strony podmiotów uprawnionych np. w postaci złożenia wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, które niekoniecznie zostałyby złożone gdyby aplikant już na początku przedstawił swoje rzeczywiste intencje oraz realne możliwości prowadzenia działalności na danej trasie. Z tego względu, mając na uwadze realizowanie przez Koleje Dolnośląskie przewozów zgodnie z wnioskiem, Prezes UTK zastrzegł do wyjątkowych sytuacji, niezależnych od Przewoźnika, możliwość wykonywania usługi w sposób odmienny.

Analiza przeprowadzona przez Prezesa UTK pozwoliła ustalić, że połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji powinny stanowić uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województwa dolnośląskiego, organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego. W ocenie Prezesa UTK usługa Kolei Dolnośląskich powinna przede wszystkim stanowić odpowiedź na potrzeby podróżnych, w szczególności w przedmiocie możliwości odbywania przejazdów na terytorium innego państwa. Z tego też względu Prezes UTK określił w decyzji, że w przypadku prac modernizacyjnych i remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju.

W zgodzie z powyższym Prezes UTK zastrzegł również, że Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji, w pełnej relacji, tj. na trasie Wrocław Główny – Tuplice – granica państwa i w relacji

powrotnej. Zgodnie z wnioskiem Kolei Dolnośląskich współpraca z niemieckim przewoźnikiem kolejowym powinna polegać na tym, że Przewoźnik świadczy usługi przewozu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a niemiecki partner na obszarze Republiki Federalnej Niemiec.

Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszej relacji, na podstawie niniejszej decyzji, zostało zastrzeżone dla sytuacji będących następstwem zaistnienia niemożliwych do przewidzenia zdarzeń zewnętrznych, niezależnych od Przewoźnika, będących następstwem siły wyższej lub działalności podmiotów trzecich (jak np. zarządcy infrastruktury). W ocenie Prezesa UTK, skoro Koleje Dolnośląskie złożyły wniosek o przyznanie otwartego dostępu, na podstawie którego uruchamiane będą połączenia do granicy Rzeczypospolitej Polskiej i Republiki Federalnej Niemiec to niecelowe byłoby działanie Przewoźnika polegające na wykonywaniu połączeń w krótszej relacji. Wskazać ponadto należy, że wykonywanie połączeń w niepełnej relacji w praktyce unicestwiałoby ideę uruchamiania wspólnych połączeń przez Koleje Dolnośląskie i ich niemieckiego partnera kolejowego. Prezes UTK zauważa, że takie działanie mogłoby godzić nie tylko w prawidłowość przeprowadzonego postępowania przez organ regulacyjny, ocenę ewentualnie zgłoszonych wniosków przez podmioty uprawnione, ale również w interes potencjalnych podróżnych.

Prezes UTK, zgodnie z wnioskiem Kolei Dolnośląskich ustalił, że dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Wrocław Główny, Legnica, Żagań, Żary oraz Tuplice.

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

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku od organizatora publicznego transportu zbiorowego o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji/przystanku,
- b) ustalonych w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej w celu zachowania cykliczności rozkładu jazdy pociągów przewoźników kolejowych.

Uruchamianie usługi Kolei Dolnośląskich nie powinno powodować zakłócenia istniejących skomunikowań pomiędzy pociągami uruchamianymi na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. 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 usługi Przewoźnika.

Zgodnie ze złożonym przez Koleje Dolnośląskie wnioskiem przewozy realizowane na trasie Wrocław Główny – Tuplice – granica państwa i w relacji powrotnej, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy pojazdami kolejowymi typu VT 642 (seria podstawowa). W przypadku braku możliwości zapewnienia pojazdów serii podstawowej, Przewoźnik uprawniony jest do wykorzystywania, w celu realizacji usług na podstawie niniejszej decyzji, pojazdów serii alternatywnej, tj.: VT628, VT646, VT623.

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania również innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Koleje Dolnośląskie zagwarantują takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów.

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

Prezes UTK zastrzegł w decyzji, że dopuszczalne jest korzystanie przez Przewoźnika z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od Przewoźnika (np. w związku z ograniczoną zdolnością przepustową konkretnego odcinka infrastruktury kolejowej lub obowiązywaniem trasy okrężnej dla określonego fragmentu trasy).

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

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

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

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

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

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

Zgodnie z art. 29c ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat. Ze względu na złożony przez Koleje Dolnośląskie wniosek, Prezes UTK przyznał Przewoźnikowi prawo otwartego dostępu na trasie Wrocław Główny – Tuplice – granica państwa i w relacji powrotnej w okresie od 13 grudnia 2020 r. do 10 grudnia 2022.

Prezes UTK dokonuje okresowej kontroli działalności przewoźników kolejowych wykonujących przewozy w ramach otwartego albo ograniczonego dostępu w zakresie spełniania warunków korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej określonych w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo w decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu (art. 29c ust. 10 ustawy o transporcie kolejowym).

Jednocześnie należy podkreślić, że decyzja o przyznaniu otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej wygasa w przypadku likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana (art. 29c ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym).

W art. 29c ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym określono sytuacje, w jakich Prezes UTK uchyla decyzję o przyznaniu otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej w przypadku:

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

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, wraz z wnioskiem w przedmiocie wydania przez Prezesa UTK decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, przedstawiła dowód przelewu bankowego z 25 maja 2020 r. kwoty 10 złotych na rachunek Centrum Obsługi Podatnika Urzędu m.st. Warszawy.

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

POUCZENIE

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

Jeżeli Strona nie chce skorzystać z prawa do zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, może wnieść do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie skargę na decyzję w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji stronie. Skargę wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK. Wpis od skargi wynosi 200 zł i uiszczany jest gotówką do kasy sądu administracyjnego lub na rachunek bankowy tego sądu, zgodnie z art. 15 w związku z art. 127 § 3 w związku z art. 3 § 2 pkt 1 oraz art. 13 § 2, art. 52 § 1 i § 3, art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 2325, z późn. zm.), zwanej dalej: „p.p.s.a.”, w związku z § 2 ust. 1 pkt 2 i § 5 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. Nr 221, poz. 2193, z późn. zm.).

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

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

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

Załączniki:

1. Projekt rocznego rozkładu jazdy pociągów 2020/2021, tj. w okresie od 13.12.2020 r. do 11.12.2021 r. na trasie krajowej Wrocław Główny – Tuplice – granica państwa i w relacji powrotnej.
2. Projekt rocznego rozkładu jazdy pociągów 2021/2022, tj. w okresie od 12.12.2021 r. do 10.12.2022 r. na trasie krajowej Wrocław Główny – Tuplice – granica państwa i w relacji powrotnej.

Załącznik 1: Projekt rocznego rozkładu jazdy pociągów 2020/2021, tj. w okresie od 13.12.2020 r. do 11.12.2021 r. na trasie krajowej Wrocław Główny – Tuplice – granica państwa i w relacji powrotnej.

Rodzaj pociągu				AMM	AMM
Numer pociągu				76000 / 5839	76002 / 5835
Terminy kursowania				(5) oraz 23.12.2020, 01.04.2021 oprócz 25.12.2020, 02.04., 14.05.2021	(6) oraz 31.12.2020, 13.05.2021, oprócz 26.12.2020, 02.01.2021
		km	km narst.		
Berlin-Lichtenberg	o.	0	0	14:29	08:29
Berlin Ostkreuz	p.	2	2	14:33	08:33
	o.			14:38	08:38
Cottbus	p.	117	119	15:51	09:51
	o.			15:53	09:53
Forst (Lausitz)	p.	24	143	16:08	10:08
	o.			16:09	10:09
granica państwa	o.	2	145		
Tuplice	p.	14	159	16:22,5	10:22,5
	o.			16:23	10:23
Żary	p.	22	181		
	o.			16:42	10:42
Żagań	p.	12	193		
	o.			16:55	10:55
Legnica	p.	75	268	17:52	11:52
	o.			17:54	11:54
Wrocław Główny	p.	65	333	18:36	12:36

Rodzaj pociągu				AMM	AMM
Numer pociągu				67001 / 5834	67003 / 5832
Terminy kursowania				(5) oraz 23.12.2020, 01.04.2021, oprócz 25.12.2020, 01.01., 02.04., 14.05.2021	(7) oraz 31.12.2020, 05.04., 14.05., 24.05.2021, oprócz 04.04., 23.05.2021
		km	km narst.		
Wrocław Główny	o.	0	0	18:46	17:16
Legnica	p.	65	65	19:30	18:00
	o.			19:32	18:02
Żagań	p.	75	140		
	o.			20:30	19:00
Żary	p.	12	152		
	o.			20:43	19:13
Tuplice	p.	22	174	21:00,5	19:30,5
	o.			21:01	19:31
granica państwa	o.	14	188		
Forst (Lausitz)	p.	2	190	21:14	19:44
	o.			21:15	19:45
Cottbus	p.	24	214	21:31	20:01
	o.			21:33	20:03
Berlin Ostkreuz	p.	117	331	21:57	20:27
	o.			21:59	20:29
Berlin-Lichtenberg	p.	2	333	22:05	20:35

Załącznik 2: Projekt rocznego rozkładu jazdy pociągów 2021/2022, tj. w okresie od 12.12.2021 r. do 10.12.2022 r. na trasie krajowej Wrocław Główny – Tuplice – granica państwa i w relacji powrotnej.

Rodzaj pociągu				AMM	AMM
Numer pociągu				76000 / 5839	76002 / 5835
Terminy kursowania				(5) oraz 14.04.2022, oprócz 24.12., 31.12.2021, 15.04., 27.05.2022	(6) oraz 24.04., 31.12.2021, 02.01., 26.05.2022, oprócz 25.12.2021, 01.01.2022
		km	km		
	narst.				
Berlin-Lichtenberg	o.	0	0	14:29	08:29
Berlin Ostkreuz	p.	2	2	14:33	08:33
	o.			14:38	08:38
Cottbus	p.	117	119	15:51	09:51
	o.			15:53	09:53
Forst (Lausitz)	p.	24	143	16:08	10:08
	o.			16:09	10:09
granica państwa	o.	2	145		
Tuplice	p.	14	159	16:22,5	10:22,5
	o.			16:23	10:23
Żary	p.	22	181		
	o.			16:42	10:42
Żagań	p.	12	193		
	o.			16:55	10:55
Legnica	p.	75	268	17:52	11:52
	o.			17:54	11:54
Wrocław Główny	p.	65	333	18:36	12:36

Rodzaj pociągu				AMM	AMM
Numer pociągu				67001 / 5834	67003 / 5832
Terminy kursowania				(5) oraz 14.04.2022, oprócz 24.12., 31.12.2021, 15.04., 27.05.2022	(7) oraz 27.12., 31.12.2021, 18.04., 27.05., 06.06., 03.10.2022, oprócz 25.12.2021, 17.04., 05.06., 02.10.2022
		km	km		
	narst.				
Wrocław Główny	o.	0	0	18:46	17:16
Legnica	p.	65	65	19:30	18:00
	o.			19:32	18:02
Żagań	p.	75	140		
	o.			20:30	19:00
Żary	p.	12	152		
	o.			20:43	19:13
Tuplice	p.	22	174	21:00,5	19:30,5
	o.			21:01	19:31
granica państwa	o.	14	188		
Forst (Lausitz)	p.	2	190	21:14	19:44
	o.			21:15	19:45
Cottbus	p.	24	214	21:31	20:01
	o.			21:33	20:03
Berlin Ostkreuz	p.	117	331	21:57	20:27
	o.			21:59	20:29
Berlin-Lichtenberg	p.	2	333	22:05	20:35