

DECYZJA NR DPP-WOPN.717.7.2019.PL PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 3 kwietnia 2020 r.

zmieniająca decyzję Prezesa UTK z 4 kwietnia 2018 r. (znak: DPP-WPAN.717.1.2017.PL) przyznającą PKP Intercity otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Przemyśl Główny – Kołobrzeg – Przemyśl Główny.

Na podstawie art. 155 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r., poz. 256), zwanej dalej „k.p.a.”, oraz art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 710, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, po rozpatrzeniu wniosku „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „PKP Intercity” lub „Stroną”, z 9 października 2019 r., uzupełnionego pismem z 20 listopada 2019 r. oraz pismem z 16 stycznia 2020 r., o zmianę decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z 4 kwietnia 2018 r. (znak: DPP-WPAN.717.1.2017.PL) przyznającą PKP Intercity otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Przemyśl Główny – Kołobrzeg – Przemyśl Główny na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r. na warunkach w niej określonych, zmienionej decyzją Prezesa UTK z 5 czerwca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2019.PL),

ZMIENIAM

decyzję Prezesa UTK z 4 kwietnia 2018 r. (znak: DPP-WPAN.717.1.2017.PL) przyznającą PKP Intercity otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Przemyśl Główny – Kołobrzeg – Przemyśl Główny na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023, zmienioną decyzją Prezesa UTK z 5 czerwca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2019.PL), w części dotyczącej niezrealizowanych jeszcze połączeń w ramach rocznych rozkładów jazdy: 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023, w ten sposób, że zmianie ulega treść załączników do ww. decyzji, tj. projektowany rozkład jazdy w zakresie odnoszącym się do:

- 1. dni kursowania pociągu nr 3120 z „7” (niedziela) na „6” (sobota);**
- 2. dni kursowania pociągu nr 1320 z „6” (sobota) na „7” (niedziela);**
- 3. dni kursowania pociągu nr 5104 z „1-5” (od poniedziałku do piątku) na „1-5” (od poniedziałku do piątku) oraz „7 wakacje” (niedziele w okresie wakacyjnym”);**
- 4. godziny odjazdu pociągu nr 5104 z 09:20 na 20:20.**

Załącznikom nr 1 i 2 do decyzji Prezesa UTK z 4 kwietnia 2018 r. (znak: DPP-WPAN.717.1.2017.PL), zmienionym decyzją Prezesa UTK z 5 czerwca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2019.PL), zostaje nadane ujednoczone brzmienie, określone w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.

Pozostałe warunki określające zasady wykonywania przez PKP Intercity przewozów pasażerskich na trasie Przemyśl Główny – Kołobrzeg – Przemyśl Główny na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023, pozostają bez zmian.

UZASADNIENIE**Stan faktyczny:**

Prezes UTK 4 kwietnia 2018 r. wydał na rzecz PKP Intercity decyzję (znak: DPP-WPAN.717.1.2017.PL) przyznającą prawo do wykonywania przewozów pasażerskich w ramach otwartego dostępu na trasie Przemyśl Główny – Kołobrzeg – Przemyśl Główny na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., zwaną dalej „decyzją z 4 kwietnia 2018 r.”.

W decyzji z 4 kwietnia 2018 r. określono, że ww. przewóz realizowany będzie liniami kolejowymi nr 1, 2, 4, 8, 9, 64, 91, 202, 402 i 570 w okresie od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2018/2019,

2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023, z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. *Na wnioskowanej trasie spółka PKP Intercity może uruchomić do 25 par pociągów w dobie, zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.*
2. *W przypadku prac modernizacyjnych i remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia społeczno-gospodarczego kraju.*
3. *Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów PKP Intercity na następujących stacjach: Kołobrzeg, Koszalin, Słupsk, Lębork, Gdynia Główna, Sopot, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Główny, Tczew, Malbork, Iława Główna, Ciechanów, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Kraków Główny, Kraków Płaszów, Bochnia, Tarnów, Dębica, Rzeszów Główny, Jarosław, Przemyśl Zasanie oraz Przemyśl Główny.*
4. *Nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:*
 - a) *po otrzymaniu pisemnego wniosku od organizatora publicznego transportu zbiorowego o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji/przystanku;*
 - b) *ustalonych w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej w celu zachowania cykliczności rozkładu jazdy pociągów przewoźników kolejowych.*
5. *Na trasie Przemyśl Główny – Kołobrzeg – Przemyśl Główny przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy pojazdami kolejowymi typu: EMU250PKP (ED250), 112A-2 (SPOT), 112A, 112 Ag, 112Ah, 112Aj, 112Ak, 112ALux, 112Am, 112Ap, 112Ar, 112Az, 139A, 140A, 140A-z, 145Ab, 145A, 145Ac, 152A, 154Ab, 156A, 158A, Z1A, Z2A, 111A, 111A-2 (SPOT), 111Ag, 111Ah, 111Ainw (SPOT), 111ALux, 111Ap, 111Ar, 111Arow, 111As, 111Au, 111Aw, 111Ax, 111Ay, 136A, 141A, 144A, 144Aa, 152Az, 154A, 154Aa, 154Arow, 156A, 159A, 167A, 168A, 170A, 171A, YB, XB, XBN Mg2, Z1B, Z2B, 609A, 612A, 406A, RESTAU, 155A, 113A, 113Aa, WR Bautzen oraz 305Ad.*

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Przewoźnik zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów. Przewoźnik jest zobowiązany do wykorzystywania wyłącznie taboru spełniającego warunki techniczne, środowiskowe i eksploatacyjne określone przez zarządcę infrastruktury dla poszczególnych linii kolejowych.
6. *Przewoźnik kolejowy zapewni co najmniej 2 miejsca dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się w pojazdach kolejowych typu: EMU250PKP (ED250), 111Ainw (SPOT), 111Arow (w wersji z 60 miejscami siedzącymi w II klasie), 144Aa, 156A, 167A, 168A (w wersji z 58 miejscami siedzącymi w II klasie), YB, XB (w wersji z 56 miejscami siedzącymi w II klasie), XBN Mg2 oraz Z1B (w wersji z 56 miejscami siedzącymi w II klasie).*
7. *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.*
8. *Dopuszcza się uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy stanowiącym załączniki nr 1 i 2 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.*

Jednocześnie w załącznikach nr 1 i 2 do decyzji z 4 kwietnia 2018 r. zawarto planowany rozkład jazdy pociągów PKP Intercity, określający numery pociągów realizujących dany kurs, ich kategorię handlową, częstotliwość wykonywania przewozów oraz godziny odjazdów i przyjazdów do konkretnej stacji pasażerskiej.

Decyzja z 4 kwietnia 2018 r. została skutecznie doręczona PKP Intercity 6 kwietnia 2018 r.

Strona nie skorzystała z prawa do złożenia odwołania od wydanej przez Prezesa UTK decyzji z 4 kwietnia 2018 r., przez co ww. rozstrzygnięcie stało się ostateczne 21 kwietnia 2018 r.

Pismem z 22 stycznia 2019 r. (znak: BBZ8-073-12/2019) Strona zwróciła się do Prezesa UTK z wnioskiem o zmianę decyzji z 4 kwietnia 2018 r. w trybie art. 155 k.p.a. Po przeprowadzeniu postępowania w sprawie, Prezes UTK decyzją z 5 czerwca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2019.PL), zwaną dalej „decyzją z 5 czerwca 2019 r.”, zmienił decyzję z 4 kwietnia 2018 r. w zakresie:

1. trasy przejazdu pociągu nr 3120 w ten sposób, że pociąg ten nie będzie wykonywał przejazdów od stacji początkowej Przemyśl Główny do stacji końcowej Warszawa Wschodnia, lecz od stacji początkowej Przemyśl Główny do stacji końcowej Gdynia Główna;

2. trasy przejazdu pociągu nr 1320 w ten sposób, że pociąg ten nie będzie wykonywał przejazdów od stacji początkowej Warszawa Wschodnia do stacji końcowej Przemysł Główny, lecz od stacji początkowej Gdynia Główna do stacji końcowej Przemysł Główny;
3. dni kursowania pociągu nr 1504 z „codziennie oprócz wakacji” na „1-5”;
4. dni kursowania pociągu nr 5104 z „codziennie” na „1- 5”;
5. godziny odjazdu pociągu nr 3504 z 11:15 na 05:15;
6. godziny odjazdu pociągu nr 1504 z 07:21 na 15:21;
7. godziny odjazdu pociągu nr 5104 z 17:20 na 09:20;
8. godziny odjazdu pociągu nr 3120 z 13:57 na 10:27;
9. godziny odjazdu pociągu nr 1320 z 08:54 na 09:20;
10. godziny odjazdu pociągu nr 5302 z 09:20 na 17:20;
11. kategorii pociągu nr 1504 z „EIP” na „EIC”;
12. kategorii pociągu nr 5104 z „EIP” na „EIC”.

Jednocześnie, Prezes UTK postanowił, że: *Załącznikom nr 1 i 2 do decyzji z 4 kwietnia 2018 r. zostaje nadane ujednolicone brzmienie, określone w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.*

Pozostałe warunki określające zasady wykonywania przez PKP Intercity przewozów pasażerskich na trasie Przemysł Główny – Kołobrzeg – Przemysł Główny na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023, pozostają bez zmian.

Decyzja z 5 czerwca 2019 r. została skutecznie doręczona PKP Intercity 7 czerwca 2019 r.

Strona nie skorzystała z prawa do złożenia odwołania od wydanej przez Prezesa UTK decyzji z 5 czerwca 2019 r., przez co ww. rozstrzygnięcie stało się ostateczne 22 czerwca 2019 r.

Pismem z 9 października 2019 r. (znak: BBZ8-073-289/2019) PKP Intercity przekazała: *Wniosek o zmianę Decyzji nr DPP-WPAN.717.1.2017.PL wydanej przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w dniu 4 kwietnia 2018 r., przyznającej PKP IC otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Przemysł Główny – Kołobrzeg – Przemysł Główny.*

PKP Intercity w przedstawionym wniosku poinformowała, że: *„PKP Intercity” S.A. (...) wnosi o zmianę decyzji nr DPP-WPAN.717.1.2017.PL wydanej przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w dniu 4 kwietnia 2018 r., przyznającej PKP IC otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Przemysł Główny – Kołobrzeg – Przemysł Główny, zmienionej Decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DPP-WOPN. 717.4.2019.PL z dnia 5 czerwca 2019 r. (dalej: „Decyzja”), zgodnie z załączonym rozkładem jazdy (Załącznik nr 1).*

Dodatkowo Strona zaznaczyła, że postulowana zmiana dotyczy godziny kursowania pociągu, terminów kursowania pociągu, a także zmiany kategorii pociągu z kategorii „EIC” na kategorię „EIP” o porównywalnym/wyższym standardzie.

W uzasadnieniu wniosku PKP Intercity zwróciła uwagę, że zmiana kategorii handlowej pociągu z „EIC” na „EIP” spowodowana jest przedłużającą się procedurą administracyjną w zakresie homologacji pojazdów typu ED 250 w Niemczech, Austrii i Czechach i wolą lepszego wykorzystania taboru. Strona podniosła, że powyższe implikuje konieczność dokonania zmiany godziny kursowania pociągu nr 5104 z godz. 09:20 na godz. 20:20.

Ponadto, w ocenie Strony: *Dokonanie zmiany w zakresie godzin kursowania pociągu jest z punktu widzenia Spółki niezbędne. Dzięki niej, PKP IC będzie miało możliwość pełnego optymalnego dysponowania taborem, który poprzez odjazd o godz. 20.20 z Gdyni będzie mógł jeszcze tej samej doby dotrzeć do Warszawy i tym samym, po dokonaniu koniecznych czynności techniczno-eksploatacyjnych, będzie gotowy do wyruszenia następnego dnia w kolejną zaplanowaną do kursowania trasę.*

Zdaniem PKP Intercity: *Ponadto, należy zaznaczyć, że zmiana godziny kursowania tego pociągu będzie miała pozytywny wpływ z punktu widzenia pasażera. Pozwoli ona mianowicie na wydłużenie przez pasażera dziennego pobytu w Trójmieście i tym samym na pełne wykorzystanie czasu w celach zarówno biznesowych, jak i turystycznych, umożliwiając mu powrót jeszcze tej samej doby do Warszawy.*

W celu zwiększenia zadowolenia potencjalnych pasażerów, PKP Intercity zwróciła się również z wnioskiem o umożliwienie wykonywania połączeń pociągu nr 5104 z dni powszednich „1-5” na w dni powszednie „1-5” oraz niedzielę w okresie wakacji „7 wakacje”.

Powyższe rozwiązanie powinno zapewnić podróżnym lepsze warunki komfortu podróżowania w okresie wakacyjnym, a także umożliwić powrót z nad morza w niedzielę, zamiast w piątek (jak dotychczas na podstawie warunków decyzji z 5 czerwca 2019 r.).

Kolejną zmianą zgłoszoną przez PKP Intercity była zmiana kategorii pociągu nr 5104 oraz nr 1504 z kategorii „EIC” na kategorię „EIP” w terminach kursowania od poniedziałku do piątku „1-5”. Strona zwróciła uwagę, że kategorie handlowe pociągów „EIC” i „EIP” są do siebie zbliżone pod względem komfortu czy czasu przejazdu.

Ostatnią zmianą, o jaką wniosło PKP Intercity, jest zmiana terminu kursowania pociągów:

1. 1320 (ze stacji Gdynia Główna do stacji Przemysł Główny z kursowania w sobotę na kursowanie w niedzielę); oraz
2. 3120 (ze stacji Przemysł Główny do stacji Gdynia Główna z kursowania w niedzielę na kursowanie w sobotę).

W istocie jest to zamiana dokonana w ramach ww. pociągów. Pociąg nr 1320 ma kursować w terminie dotychczas właściwym dla pociągu nr 3120 i odwrotnie.

Wniosek o zmianę w zakresie kursowania pociągów 1320 i 3120 Strona argumentowała problemami taborowymi, uniemożliwiającymi właściwą organizację przewozów w ramach pozostałych usług oferowanych przez PKP Intercity. Strona zaznaczyła, że stale prowadzi działania zmierzające do wyeliminowania tej niekorzystnej sytuacji np. poprzez nowe inwestycje taborowe. PKP Intercity podkreśliła, że powyższe rozwiązanie będzie korzystne również z punktu widzenia potencjalnego pasażera, które zapewni możliwość realizacji podróży weekendowych z Trójmiasta na południe kraju.

W piśmie z 7 listopada 2019 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2019.2.PL) Prezes UTK zawiadomił PKP Intercity: *o wszczęciu 9 października 2019 r., na wniosek PKP Intercity, postępowania administracyjnego w sprawie zmiany decyzji Prezesa UTK z 5 czerwca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2019.PL), zmieniającej decyzję Prezesa UTK z 4 kwietnia 2018 r. (znak: DPP-WPAN.717.1.2017.PL) w sprawie przyznania Przewoźnikowi otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Przemysł Główny – Kołobrzeg – Przemysł Główny w okresie od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023 na warunkach określonych w ww. decyzji.*

Ponadto Prezes UTK poinformował PKP Intercity o uzupełnieniu materiału dowodowego sprawy o:

1. decyzję Prezesa UTK z 4 kwietnia 2018 r. (znak: DPP-WPAN.717.1.2017.PL);
2. decyzję Prezesa UTK z 5 czerwca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2019.PL);
3. licencję nr L/034/2017 PKP Intercity, potwierdzającą zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
4. certyfikat bezpieczeństwa cz. A PKP Intercity nr PL1120150041, potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej;
5. certyfikat bezpieczeństwa cz. B PKP Intercity nr PL1220150041, potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci;
6. informację odpowiadającą odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego (stan na dzień 28 października 2019 r., godz. 17:48:46) dotyczącą PKP Intercity (nr 0000296032).

Jednocześnie Prezes UTK wezwał Stronę do złożenia wyjaśnień, w związku z prowadzonym postępowaniem w sprawie, w zakresie:

1. występowania przesłanki:
 - a) interesu społecznego; lub
 - b) słusznego interesu Strony; oraz
2. wnioskowanych przez PKP Intercity zmian, w związku z brakiem spójności pomiędzy treścią wniosku a danymi zawartymi w projekcie rozkładu jazdy, stanowiącym załącznik do ww. wniosku.

Prezes UTK zauważył, że PKP Intercity we wniosku z 9 października 2019 r. (znak: BBZ8-073-289/2019), inicjującym prowadzone postępowanie administracyjne, wskazała, że zgłaszane przez Stronę zmiany mają dotyczyć:

1. godziny kursowania pociągu nr 5104 z godz. 09.20 na godz. 20.20;
2. terminów kursowania pociągu z dni powszednich na kursowanie w dni powszednie oraz niedzielę w okresie wakacji;

3. kategorii pociągu nr 5104 oraz nr 1504 z kategorii „EIC” na kategorię „EIP” w terminach kursowania od poniedziałku do piątku (1-5); oraz
4. terminu kursowania pociągów:
 - a) 3120 *Banach* – ze stacji Przemyśl Główny do stacji Gdynia Główna z kursowania w niedzielę na kursowanie w sobotę; oraz
 - b) 1320 *Banach* – ze stacji Gdynia Główna do stacji Przemyśl Główny z kursowania w sobotę na kursowanie w niedzielę.

Jednocześnie Prezes UTK stwierdził, że z projektu rozkładu jazdy, dołączonego do wniosku o zmianę decyzji z 4 kwietnia 2018 r., zmienionej decyzją z 5 czerwca 2019 r. wynika natomiast, że zmiany (zaznaczone przez PKP Intercity kolorem żółtym), będą dotyczyć:

1. godziny kursowania lub stacji dla pociągu nr 3504 („EIP”);
2. kategorii handlowej, terminu kursowania oraz godziny kursowania lub stacji zatrzymania pociągu nr 1504 („EIP”);
3. terminu kursowania, godziny kursowania lub stacji zatrzymania oraz stacji końcowej pociągu nr 3120 („EIC”);
4. terminu kursowania, stacji początkowej, godziny kursowania lub stacji zatrzymania pociągu nr 1320 („EIC”);
5. godziny kursowania lub stacji zatrzymania pociągu nr 5302 („EIP”);
6. kategorii handlowej, terminu kursowania, godziny kursowania lub stacji zatrzymania pociągu nr 5104 („EIP”); oraz
7. kategorii handlowej, terminu kursowania, godziny kursowania lub stacji zatrzymania pociągu nr 5104 („EIC”).

Dodatkowo, Prezes UTK wezwał PKP Intercity do uregulowania należności fiskalnych z tytułu złożenia przez Stronę przedłożenia dokumentu pełnomocnictwa.

PKP Intercity, w piśmie z 20 listopada 2019 r. (znak: BBZ8-073-350/2019) przedstawiła dodatkowe informacje w sprawie.

Strona wskazała m.in. że: *W zakresie wypełnienia przesłanki słusznego interesu Strony, należy zauważyć, że brak dokonania wnioskowanej zmiany nie tylko uniemożliwi weekendowe wyjazdy z południowej Polski do Trójmiasta, ale też będzie wymagało zaangażowania dodatkowych zasobów po stronie Przewoźnika, w zakresie pojazdu trakcyjnego o prędkości maksymalnej 160 km/h oraz składu wagonowego w zestawieniu 2 wagony klasy pierwszej, wagon restauracyjny, 5 wagonów klasy drugiej, co może przelożyć się na ujemny wynik finansowy uruchamianego pociągu.*

PKP Intercity stwierdziło także, że: *Ponadto, mając na uwadze ograniczoną dostępność taboru, szczególnie w zakresie wagonów restauracyjnych, pomimo wciąż dokonywanych przez Spółkę inwestycji oraz wypełniania strategii taborowej, zasadnym jest wykorzystanie składu stacjonującego na stacji Przemyśl, nieuruchamianego w dni weekendowe.*

Strona skorygowała przedstawione uprzednio informacje i przedstawiła zaktualizowany projekt rozkładu jazdy. W efekcie powyższego, odznaczono z projektu rozkładu jazdy pociągi nr 3504 oraz nr 5302, jako jednostki których nie dotyczą zmiany, o które wnioskuje PKP Intercity, w ramach niniejszego postępowania.

Dodatkowo PKP Intercity przedstawiła potwierdzenie uiszczenia opłaty skarbowej z tytułu złożenia dokumentu pełnomocnictwa.

W piśmie z 20 grudnia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2019.6.PL) Prezes UTK poinformował PKP Intercity o uzupełnieniu materiału dowodowego sprawy o opracowanie Urzędu Transportu Kolejowego pt. *Wymiana pasażerska na stacjach w Polsce w 2018 r.* wraz z załącznikiem w formacie xls, przedstawiającym szczegółowe dane analityczne.

Jednocześnie Prezes UTK zawiadomił Stronę o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, a także o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy na 31 stycznia 2020 r.

PKP Intercity w piśmie z 9 stycznia 2020 r. (znak: BBZ8-073-29/2019) uznała za słuszne uzupełnienie przez Prezesa UTK materiału dowodowego o ww. opracowanie.

W piśmie z 10 stycznia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2019.8.PL) Prezes UTK wezwał PKP Intercity do przedstawienia stanowiska w przedmiocie zasadności wnioskowania zmiany kategorii handlowej pociągu nr 1504 z „EIC” na „EIP”, w związku z obowiązującymi postanowieniami decyzji z 4 kwietnia 2018 r. dotyczącymi typu taboru, jaki Strona może wykorzystywać do uruchamiania tego połączenia.

PKP Intercity, w piśmie z 16 stycznia 2020 r. (znak: BBZ8-070-46/2020) przedstawiła stanowisko w sprawie.

Strona zmodyfikowała wniosek w przedmiocie zakresu i rodzaju zmiany, w ten sposób, że PKP Intercity zrezygnowała z postulatów zmiany kategorii handlowej pociągów nr 5104 oraz 1504 z kategorii „EIC” na kategorię „EIP”. Jednocześnie Strona podtrzymała aktualność zgłoszonego uprzednio żądania w pozostałym zakresie.

Pismem z 3 lutego 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2019.10.PL) Prezes UTK zawiadomił PKP Intercity o zebraniu całości materiału dowodowego w sprawie oraz przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy, a także o prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Ponadto Prezes UTK poinformował Stronę o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy na 28 lutego 2020 r.

Pismem z 12 marca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.7.2019.12.PL) Prezes UTK zawiadomił PKP Intercity o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy, a także prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Tym samym pismem Prezes UTK poinformował Stronę o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy na 31 marca 2020 r.

Strona nie skorzystała z przysługujących uprawnień, o których mowa powyżej.

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

Zgodnie z 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.

Stosownie do art. 155 k.p.a., decyzja ostateczna, na mocy której strona nabyła prawo może być w każdym czasie za zgodą strony uchylona lub zmieniona przez organ administracji publicznej, który ją wydał, jeżeli przepisy szczególne nie sprzeciwiają się uchyleniu lub zmianie takiej decyzji i przemawia za tym interes społeczny lub słuszny interes strony.

Przepis art. 154 § 2 k.p.a. stosuje się odpowiednio, a zatem właściwy organ wydaje decyzję w sprawie uchylenia lub zmiany dotychczasowej decyzji.

Decyzja wydana w trybie art. 155 k.p.a. jest decyzją uznaniową, co oznacza, że do organu rozstrzygającego należy ocena w konkretnej sprawie, czy istnieją podstawy do uchylenia lub zmiany decyzji, jak też wybór jednego z możliwych rozwiązań (zob. np. wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego, w Warszawie z 1 czerwca 2005 r., sygn. akt V SA/Wa 701/05, LexPolonica nr 380882).

Naczelnny Sąd Administracyjny, zwany dalej „NSA”, w wyroku z 26 września 2017 r. sygn. akt: I OSK 3036/15 (Legalis nr 1698628), stwierdził, że: *Artykuł 155 k.p.a. zawiera dwa rodzaje przesłanek – formalne i materialne. Formalne to istnienie decyzji ostatecznej i zgoda strony postępowania, zaś materialne to brak sprzeciwu przepisów szczególnych, wystąpienie interesu społecznego lub słusznego interesu strony. Przesłanki te muszą być spełnione łącznie, aby mogło dojść do zmiany lub uchylenia decyzji, niewystępowanie więc którejkolwiek przesłanki nie może do takiego skutku prowadzić. Przed przystąpieniem do rozważania przesłanek materialnych organ musi najpierw ocenić czy wystąpiły wymogi formalne.*

Mając na uwadze powyższe, uznać należy, że zmiana decyzji administracyjnej w trybie art. 155 k.p.a. zależy od łącznego spełnienia następujących przesłanek:

1. postępowanie w sprawie indywidualnej zostało zakończone decyzją ostateczną, na mocy której strona nabyła prawo;
2. strona wyraziła zgodę na uchylenie lub zmianę decyzji;
3. uchyleniu lub zmianie decyzji nie sprzeciwiają się przepisy szczególne;
4. za uchyleniem lub zmianą decyzji przemawia interes społeczny lub słuszny interes strony.

W pierwszej kolejności należy zatem ustalić, czy decyzja, która ma być w niniejszej sprawie zmieniana, w trybie art. 155 k.p.a., jest decyzją ostateczną.

Zgodnie z treścią art. 16 § 1 zdanie 1 k.p.a., decyzje, od których nie służy odwołanie w administracyjnym toku instancji lub wnioski o ponowne rozpatrzenie sprawy, są ostateczne.

Należy wyjaśnić, że decyzja z 4 kwietnia 2018 r. została skutecznie doręczona Stronie 6 kwietnia 2018 r. Mając na względzie treść art. 16 § 1 k.p.a. oraz fakt, iż od analizowanej decyzji nie został w terminie złożony wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy, stwierdzić należy, że decyzja z 4 kwietnia 2018 r. stała się decyzją ostateczną.

Następnie decyzja z 4 kwietnia 2018 r. została zmieniona decyzją z 5 czerwca 2019 r., która została skutecznie doręczona Stronie 7 czerwca 2019 r. Ponownie zatem mając na względzie treść art. 16 § 1 k.p.a. oraz fakt, iż od analizowanej decyzji nie został w terminie złożony wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy, stwierdzić należy, że decyzja z 5 czerwca 2019 r. stała się decyzją ostateczną.

Z tego względu należało uznać, że w obrocie prawnym funkcjonuje decyzja z 4 kwietnia 2018 r. określająca, za pomocą klauzul oraz projektu rozkładu jazdy pociągów, zasady wykonywania nowych usług przewozu, zmieniona decyzją z 5 czerwca 2019 r. w zakresie projektu rozkładu jazdy pociągów.

W świetle postanowień art. 155 k.p.a. niezbędne jest również ustalenie, czy decyzja, która ma być zmieniona, jest decyzją na mocy której strona nabyła prawo.

W komentarzu do art. 155 k.p.a. pod red. R. Hausera oraz M. Wierzbowskiego (*Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz*, wydanie 5, stan na 5 listopada 2018 r.), przytoczono poglądy doktryny, zgodnie z którymi nabycie prawa powinno być rozumiane jako [...] korzyść, jaką strona nabywa pod względem prawnym przez załatwienie jej sprawy decyzją administracyjną. Korzyści te mogą powstać w sferze prawa materialnego, pozwalając stronie na określone działania, zaniechanie, względnie tworząc podstawę do domagania się pewnych zachowań lub świadczeń od innych podmiotów [...] (A. Ziółkowska, *Zmiana i uchylenie decyzji ostatecznej na podstawie art. 154 i 155 k.p.a.*, s. 961). Podobne stanowisko prezentuje J. Borkowski, którego zdaniem: „Ustalenie tego, że decyzja nie tworzy praw nabytych dla żadnej ze stron postępowania, wymaga po prostu zbadania treści rozstrzygnięcia oraz stwierdzenia, że z jego treści strony nie mogą wyciągnąć dla siebie żadnych korzyści prawnych, nie mogą ani wywieść uprawnień, ani też sprecyzowania swoich obowiązków lub takich obowiązków innych podmiotów, które byłyby korelatem ich uprawnień” (J. Borkowski, w: B. Adamiak, J. Borkowski, *Komentarz*, 2010, s. 563).

Przedmiotem decyzji z 4 kwietnia 2018 r. było prawo do wykonywania komercyjnych przewozów pasażerskich na trasie Przemyśl Główny – Kołobrzeg – Przemyśl Główny na okres od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., na warunkach określonych w tym rozstrzygnięciu Prezesa UTK. Decyzja z 5 czerwca 2019 r. przyznawała PKP Intercity możliwość wystąpienia do zarządcy infrastruktury z wnioskiem o przydzielenie zdolności przepustowej, zgodnie z warunkami wskazanymi w tej decyzji, a następnie o wykorzystanie ww. zdolności. Decyzja z 4 kwietnia 2018 r., zmieniona decyzją z 5 czerwca 2019 r., stanowiła zatem punkt wyjścia dla PKP Intercity do uruchomienia nowych przewozów pasażerskich na warunkach w niej określonych. Decyzja z 5 czerwca 2019 r. zawierała ujednoczone brzmienie projektu rozkładu jazdy, przewidującego takie parametry wykonywania usług przewozu osób, jak:

1. trasa pociągu tj. stacja początkowa i końcowa, ze wskazaniem stacji pośrednich;
2. kategoria handlowa pociągu;
3. częstotliwość kursowania pociągu.

W decyzji z 5 czerwca 2019 r. zmieniono, w porównaniu do decyzji z 4 kwietnia 2018 r., parametry wykonywania przewozów. Pierwotne warunki wykonywania przez PKP Intercity przewozów w ramach decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu, określone w decyzji z 4 kwietnia 2018 r., zapewniały Stronie możliwość wystąpienia do właściwego zarządcy infrastruktury z wnioskiem o uruchomienie pojazdów zgodnie z warunkami określonymi w tej decyzji. Decyzja z 5 czerwca 2019 r. zapewniła Stronie możliwość wnioskowania u właściwego zarządcy infrastruktury o przydzielenie zdolności przepustowej na nowych, odmiennych wobec tych określonych w decyzji z 4 kwietnia 2018 r. warunkach, określonych w załączniku do tej decyzji.

Mając na uwadze powyższe, należało stwierdzić, że decyzja z 4 kwietnia 2018 r., zmieniona decyzją z 5 czerwca 2019 r., jest rozstrzygnięciem, na mocy którego Strona nabyła prawo. W rezultacie uznać należy, że w niniejszej sprawie ta przesłanka również została spełniona.

Kolejną przesłanką zmiany decyzji administracyjnej w trybie art. 155 k.p.a. jest uzyskanie zgody strony tej decyzji na jej zmianę.

Strona w piśmie z 9 października 2019 r. (znak: BBZ8-073-289/2019) wyraźnie oświadczyła, że „PKP Intercity” S.A. (...) na podstawie art. 155 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (tj. Dz.U. z 2018 r., poz. 2096 ze zm.), wnosi o zmianę decyzji nr DPP-WPAN.717.1.2017.PL wydanej przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w dniu 4 kwietnia 2018 r., przyznającej PKP IC otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Przemyśl Główny – Kołobrzeg – Przemyśl Główny, zmienionej Decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr DPP-WOPN. 717.4.2019.PL z dnia 5 czerwca 2019 r. (...), zgodnie z załączonym rozkładem jazdy (Załącznik nr 1).

Strona pismem z 16 stycznia 2020 r. poinformowała, że podtrzymuje swój wniosek w sprawie.

W piśmie z 20 listopada 2019 r. (znak: BBZ8-073-350/2019) PKP Intercity przedstawiła dodatkowe uzasadnienie dla złożonego wniosku w sprawie zmiany decyzji z 4 kwietnia 2018 r., zmienionej decyzją z 5 czerwca 2019 r.

Żądanie Strony zostało ostatecznie określone w stanowisku z 16 stycznia 2020 r., w którym PKP Intercity zrezygnowała z modyfikacji kategorii handlowej pociągów nr 1504 oraz nr 5104, podtrzymując aktualność zgłoszonego wniosku w pozostałym zakresie.

Z tego względu należało przyjąć, że przesłanka dotycząca zgody Strony na dokonanie zmiany decyzji w trybie art. 155 k.p.a. również została spełniona.

W dalszej kolejności należy zbadać, czy zmianie decyzji z 4 kwietnia 2018 r., zmienionej decyzją z 5 czerwca 2019 r., nie sprzeciwiają się przepisy szczególne. Przy czym, jako „sprzeciwianie się” należy rozumieć nie tylko przepisy wprost zakazujące uchyleń lub zmiany ww. rozstrzygnięcia, ale też takie, których cel zostałby naruszony poprzez dokonanie zmiany w trybie art. 155 k.p.a. Przepisami szczególnymi w niniejszej sprawie są przepisy ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. Urz. UE L 239 z dnia 12 sierpnia 2014 r., s. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 869/2014”, które zgodnie z treścią art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, znajdują zastosowanie w zakresie otwartego dostępu na trasie krajowej.

Przepisy art. 29c ustawy o transporcie kolejowym, odnoszące się do zagadnienia otwartego dostępu, nie zawierają zakazu dokonywania zmiany decyzji o przyznaniu otwartego dostępu. W ww. przepisie przewidziano regulacje określające:

1. przypadki, w których wydawana jest decyzja o przyznaniu otwartego dostępu;
2. zasady postępowania Prezesa UTK w przypadku otrzymania wniosku o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej oraz międzynarodowej;
3. elementy jakie powinna określać decyzja o przyznaniu otwartego dostępu;
4. maksymalny okres na jaki może zostać wydana decyzja w sprawie otwartego dostępu;
5. uprawnienie Prezesa UTK do wykonywania kontroli działalności przewoźników wykonujących przewozy kolejowe na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu;
6. przypadki, w których decyzja o przyznaniu otwartego dostępu wygasa;
7. przypadki, w których organ regulacyjny uchyla wydaną decyzję o przyznaniu otwartego dostępu.

Z tego względu należy stwierdzić, że ustawa o transporcie kolejowym nie zawiera przepisów sprzeciwiających się dokonaniu zmiany decyzji, w trybie art. 155 k.p.a.

Odnosząc się do zagadnienia spełnienia przesłanki interesu społecznego lub słusznego interesu strony, należy poczynić następujący wywód o charakterze ogólnym. Zgodnie z treścią art. 155 k.p.a., decyzja ostateczna, na mocy której strona nabyła prawo, może zostać zmieniona przez organ administracji publicznej, jeżeli przemawia za tym interes społeczny lub słuszny interes strony. Użyty w treści art. 155 k.p.a. spójnik „lub” wskazuje, że dla dokonania zmiany decyzji w trybie art. 155 k.p.a. wystarczy, aby za jej zmianą przemawiał choćby jeden ze wskazanych wyżej interesów.

Pojęcia *interesu społecznego* oraz *słusznego interesu strony* mają charakter pojęć niedookreślonych, co powoduje, że o ich zakresie decyduje organ orzekający w danej sprawie, który musi się przy tym wykazać dużą ostrożnością. Oceniając przesłankę interesu społecznego, w kontekście prowadzonego postępowania administracyjnego, Prezes UTK uwzględnił w szczególności interes potencjalnych podróżnych, jak również interes pozostałych uczestników rynku kolejowego. Z tego względu zasadnicze znaczenie dla możliwości dokonania zmiany decyzji w trybie art. 155 k.p.a. przy ocenie przesłanki przemawiania za tą zmianą interesu społecznego będą miały korzyści, jakie mogą uzyskać potencjalni podróżni oraz w jaki sposób przedmiotowe zmiany decyzji wpłyną na strony umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.

Odnosząc się natomiast do interesu strony, należy mieć na względzie, iż w art. 155 k.p.a. ustawodawca wskazuje, że chodzi o „słuszny interes”. Nie każdy więc interes, ale taki, który może być uznany za „słuszny”, ma być brany, przez organ prowadzący postępowanie, pod uwagę. W ten sposób ustawodawca wprowadził dodatkowy element oceniający. Wskazywać ma on na to, że chodzi o interes godny ochrony, niestojący w sprzeczności ani z prawem, ani z zasadami współzycia społecznego.

Uwzględnienie interesu strony w rozumieniu art. 155 k.p.a. należy rozumieć w ten sposób, iż mając do wyboru możliwość korzystniejszego dla strony rozstrzygnięcia, niepozostającego jednakże w kolizji z obowiązującym porządkiem prawnym, organ działając w granicach uznania administracyjnego przyjmuje ten sposób orzekania, zmieniając decyzję mniej korzystną dla strony. Nie mieści się jednak w pojęciu interesu strony orzekanie w sposób sprzeczny z przepisami prawa, choćby zostało ono potwierdzone orzeczeniami sądu wydanymi w innych sprawach (zob. wyr. NSA z 9 maja 2005 r., sygn. akt OSK 1746/04, Legalis nr 73311).

W przypadku uznania, że dana zmiana może stanowić przedmiot modyfikacji w trybie art. 155 k.p.a., a nie w innym trybie szczególnym, konieczne jest wystąpienie co najmniej jednej z dwóch opisanych powyżej przesłanek, tj. interesu społecznego lub słusznego interesu strony. Każda wnioskowana przez PKP Intercity zmiana, w przypadku zastosowania trybu art. 155 k.p.a, powinna stanowić przedmiot analizy z punktu widzenia spełnienia wymogu przemawiania za tym interesu społecznego lub słusznego interesu strony.

Prezes UTK, w związku z otrzymanym wnioskiem PKP Intercity o zmianę decyzji z 4 kwietnia 2018 r., zmienionej decyzją z 5 czerwca 2019 r., obowiązany był wziąć pod uwagę charakter oraz zakres proponowanych zmian, stosownie

do regulacji rozporządzenia 869/2014. Wskazać w tym miejscu należy, że kluczowy dla prawidłowego zakwalifikowania wniosku o zmianę decyzji w sprawie otwartego dostępu jest art. 2 pkt 1 rozporządzenia 869/2014, który zawiera definicję nowych przewozów pasażerskich. Zgodnie z ww. definicją „*nowe międzynarodowe przewozy pasażerskie*” oznaczają *międzynarodowe przewozy pasażerskie, które proponuje się wprowadzić na rynek lub które pociągają za sobą znaczącą zmianę pod względem zwiększenia częstotliwości lub zwiększenia liczby stacji istniejących międzynarodowych przewozów pasażerskich.*

Przeprowadzona przez Prezesa UTK analiza ma na celu rozstrzygnięcie, czy złożony wniosek o zmianę decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, jest faktycznie wnioskiem o zmianę, gdzie zmiana nie ma charakteru znaczącego, czy też w istocie zmiany są tak daleko idące, że należy otrzymany wniosek uznać za wniosek o przyznanie nowego otwartego dostępu.

W tym miejscu należy zauważyć, że w świetle definicji art. 2 pkt 1 rozporządzenia 869/2014 nowe przewozy pasażerskie to zarówno takie, które dotychczas nie były realizowane na rynku kolejowym przez aplikanta, jak również takie, które pociągają za sobą znaczącą zmianę w zakresie zwiększenia częstotliwości lub zwiększenia liczby stacji zatrzymania.

Zgodnie z przepisem art. 2 pkt 1 rozporządzenia 869/2014, organ regulacyjny bada wyłącznie charakter zmiany pod względem:

1. częstotliwości; lub
2. zwiększenia liczby stacji zatrzymania.

Tym samym zmiany dotyczące projektowanego rozkładu jazdy (modyfikacji godzin odjazdu ze stacji początkowej i przyjazdu do stacji końcowej), czy zmiany kategorii handlowej pociągu, nie pozwalają uznać, że dany wniosek o zmianę przyznanego już otwartego dostępu na danej trasie jest w istocie wnioskiem o przyznanie nowego otwartego dostępu.

Istotne dla sprawy jest również to, że ani prawodawca unijny ani ustawodawca krajowy w żadnym akcie prawnym, odnoszącym się do zagadnienia otwartego dostępu, nie zdefiniowali tego, co należy rozumieć przez zmianę znaczącą. Z tego względu organ regulacyjny, każdorazowo po otrzymaniu wniosku o zmianę decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, powinien samodzielnie przeanalizować charakter oraz zakres proponowanych zmian, w celu dokonania jego odpowiedniej kwalifikacji.

W odniesieniu do przedmiotowej sprawy, proponowane przez PKP Intercity zmiany w decyzji z 4 kwietnia 2018 r., zmienionej decyzją z 5 czerwca 2019 r., pierwotnie dotyczyły:

1. dni kursowania pociągu nr 3120 z „7” (niedziela) na „6” (sobota);
2. dni kursowania pociągu nr 1320 z „6” (sobota) na „7” (niedziela);
3. dni kursowania pociągu nr 5104 z „1-5” (od poniedziałku do piątku) na „1-5” (od poniedziałku do piątku) oraz „7 wakacje” (niedziele w okresie wakacyjnym”);
4. godziny odjazdu pociągu nr 5104 z 09:20 na 20:20;
5. kategorii pociągu nr 1504 z „EIC” na „EIP”;
6. kategorii pociągu nr 5104 kursującego od poniedziałku do piątku z „EIC” na „EIP”.

W związku z rodzajem oraz intensywnością zgłoszonych przez Stronę zmian, Prezes UTK obowiązany był rozstrzygnąć o trybie właściwym dla rozpatrzenia wniosku PKP Intercity. W tym miejscu należy wskazać, że rodzaj zgłoszonych przez Stronę modyfikacji determinuje to, czy wniosek dotyczący zmiany decyzji o otwartym dostępie powinien być procedowany jako nowy wniosek o przyznanie otwartego dostępu (tj. w trybie art. 29c ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenia 869/2014), czy w trybie art. 155 k.p.a.

W pierwszej kolejności należy odnieść się do postulowanej przez PKP Intercity zmiany kategorii handlowej pociągów nr 1504 oraz nr 5104.

PKP Intercity, w ramach niniejszego postępowania wyraziła stanowisko, że zmiana kategorii handlowej pociągu jest spowodowana przedłużającym się procesem homologacyjnym pojazdu ED250 na terytorium Austrii, Czech oraz Niemiec.

Prezes UTK po analizie otrzymanego wniosku PKP Intercity oraz decyzji Prezesa UTK z 5 czerwca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2019.PL), w której stwierdzono, że: *Dokonując oceny zmiany kategorii EIP na EIC, stwierdzić należy, że w istocie zmiana nie wpłynie negatywnie na komfort pasażera. PKP Intercity, w swoim stanowisku wskazała, że kategorie handlowe EIC i EIP, są do siebie podobne i oferują wykonywanie umów przewozu przy wykorzystaniu podobnych parametrów technicznych i eksploatacyjnych, przyjął pogląd, pozwalający ustalić, że kategorie handlowe*

pociągów „EIC” i „EIP” są do siebie zbliżone, jednakże ta druga zapewnia lepsze warunki pod względem czasu przejazdu oraz komfortu podróżowania pasażerów.

Prezes UTK zwrócił również uwagę, że w decyzji z 4 kwietnia 2018 r., włączonej w poczet niniejszego postępowania, w sprawie przyznania PKP Intercity otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Przemysł Główny – Kołobrzeg – Przemysł Główny w okresie od 9 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023, określono warunki realizacji usługi przewozu osób.

Zgodnie z treścią klauzuli nr 5 sentencji ww. decyzji:

Na trasie Przemysł Główny – Kołobrzeg – Przemysł Główny przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy pojazdami kolejowymi typu: EMU250PKP (ED250), 112A-2 (SPOT), 112A, 112 Ag, 112Ah, 112Aj, 112Ak, 112ALux, 112Am, 112Ap, 112Ar, 112Az, 139A, 140A, 140A-z, 145Ab, 145A, 145Ac, 152A, 154Ab, 156A, 158A, Z1A, Z2A, 111A, 111A-2 (SPOT), 111Ag, 111Ah, 111Aimw (SPOT), 111ALux, 111Ap, 111Ar, 111Arow, 111As, 111Au, 111Aw, 111Ax, 111Ay, 136A, 141A, 144A, 144Aa, 152Az, 154A, 154Aa, 154Arow, 156A, 159A, 167A, 168A, 170A, 171A, YB, XB, XBN Mg2, Z1B, Z2B, 609A, 612A, 406A, RESTAU, 155A, 113A, 113Aa, WR Bautzen oraz 305Ad.

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

W decyzji z 4 kwietnia 2018 r. Prezes UTK określił, że PKP Intercity powinna oferować standard usług, zgodny z rozkładem jazdy, ujętym w załącznikach do tej decyzji.

Stosownie do informacji zawartych w załącznikach do ww. decyzji, pociąg nr 5104 miał kategorię handlową „EIP”.

Następnie, wskutek złożenia przez PKP Intercity wniosku o zmianę decyzji z 4 kwietnia 2018 r., po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego, dokonano zmian w załącznikach do ww. decyzji.

W konsekwencji powyższego, decyzja z 5 czerwca 2019 r., włączona w poczet materiału dowodowego niniejszego postępowania określiła, że pociąg nr 5104 będzie uruchamiany jako pojazd kategorii handlowej „EIC”.

Przedmiotem wniosku PKP Intercity, w ramach niniejszego postępowania, jest m.in. zmiana kategorii handlowej pociągu nr 5104 z „EIC” na „EIP”, a więc z kategorii handlowej oferującej dobre parametry przejazdu, na kategorię handlową oferującą lepsze parametry przejazdu.

Mając na względzie powyższe, Prezes UTK zwrócił uwagę, że wniosek PKP Intercity w tym zakresie, z uwagi na postanowienia decyzji z 4 kwietnia 2018 r. odnoszące się do warunków wykonywania przejazdów przy zapewnieniu określonego poziomu jakości, wydają się być nieuzasadnione, a tym samym bezprzedmiotowe.

W ocenie Prezesa UTK, przywołana powyżej klauzula zezwala PKP Intercity na uruchamianie obecnie pociągów w kategorii „EIC” oraz „EIP”. PKP Intercity może oferować podróżnym lepsze warunki przewozu, aniżeli wynika to z decyzji z 4 kwietnia 2018 r., zmienionej decyzją z 5 czerwca 2019 r.

Zmiana, o którą zawnioskowała PKP Intercity spowoduje, że PKP Intercity będzie obowiązana uruchamiać pociąg nr 5104 wyłącznie w kategorii handlowej „EIP”.

Powyższy wywód zachowuje swoją aktualność wobec wnioskowanej przez PKP Intercity zmiany kategorii handlowej pociągu w relacji powrotnej tj. pociągu oznaczonego numerem 1504.

Z tego względu, w oparciu o informacje przekazane przez PKP Intercity dotyczące problemów taborowych oraz tymczasowych przeszkód związanych z toczącymi się postępowaniami homologacyjnymi pojazdów ED250, zasadna była ponowna weryfikacja treści żądania przez Stronę.

PKP Intercity, w piśmie z 16 stycznia 2020 r. (znak: BBZ8-070-46/2020) poinformowała o wycofaniu żądania w zakresie zmiany kategorii handlowej pociągu nr 5104 oraz nr 1504. W związku z wycofanym żądaniem Strony, oraz modyfikacją wniosku PKP Intercity w przedmiocie zakresu i rodzaju postulowanych zmian, Prezes UTK nie rozpatrywał wniosku Strony w zakresie odnoszącym się do zmiany kategorii handlowej pociągów nr 5104 oraz 1504 z „EIC” na „EIP”.

Następna zmiana, jaka stanowiła przedmiot analizy Prezesa UTK, dotyczyła modyfikacji realizowania przewozów przez pociągi nr 3120 oraz nr 1320.

Zmiana dni kursowania pociągu nr 3120 z niedzieli na sobotę i nr 1320 z sobotę na niedzielę, to w istocie zamiana, między ww. pociągami, terminu realizacji usługi przewozu osób. W jej wyniku nie zostanie zwiększona liczba dni kursowania pociągu nr 3120 ani nr 1320. W dalszym czasie będzie to wykonywanie kursów przez jeden dzień

w tygodniu. Różnica polega na zamianie terminu wykonywania przewozów pomiędzy stacjami Gdynia Główna i Przemyśl Główny. Nie jest to zatem zmiana, którą można uznać za zmianę zwiększającą częstotliwość wykonywania przejazdów przez pociągi nr 3120 i 1320. Z tego względu należy stwierdzić, że wnioskowana przez PKP Intercity zmiana, w zakresie terminu uruchamiania pociągów nr 3120 i nr 1320, powinna być oceniana z punktu widzenia spełniania przesłanek określonych w przepisie art. 155 k.p.a.

Strona zwróciła uwagę, że powyższa zmiana determinowana jest występującymi po stronie PKP Intercity trudnościami taborowymi. Tabor, którym dysponuje Strona, w związku z jego ciągłym użytkowaniem, podlega modernizacjom, czy naprawom. Jednocześnie PKP Intercity jest obecnie w trakcie realizacji zakupu nowych pojazdów. Niewystarczający ilostan pojazdów kolejowych wymusza na PKP Intercity podejmowanie działań mających na celu jak najlepsze wykorzystanie posiadanego potencjału taborowego. Brak podjęcia stosownych działań przez PKP Intercity mógłby stanowić zagrożenie dla uruchamiania połączeń w ramach kursowania pociągów nr 3120 oraz nr 1320.

PKP Intercity ponadto zauważyła, że wzajemna zamiana terminów kursowania pociągów nr 3120 i nr 1320 może spowodować zwiększenie zainteresowania oferowanymi przez Stronę usługami przewozu osób.

Prezes UTK wziął pod uwagę zgłaszane przez PKP Intercity argumenty, w szczególności ten odnoszący się do trudnej sytuacji Strony w zakresie taboru. W ocenie Prezesa UTK, brak zmiany decyzji z 4 kwietnia 2018 r., zmienionej decyzją z 5 czerwca 2019 r., mógłby spowodować wystąpienie ryzyka nieuruchamiania przez PKP Intercity połączenia kolejowego, realizowanego przez pociągi nr 1320 oraz 3120. Powyższe mogłoby negatywnie wpłynąć zarówno na sytuację PKP Intercity na rynku transportu kolejowego, jak również na interes podróżnych. Wskazać w tym miejscu należy, że PKP Intercity jest przewoźnikiem oferującym usługi dalekobieżnego przewozu osób, a więc transportu pomiędzy ośrodkami znajdującymi się w różnych częściach kraju. PKP Intercity nie jest nastawiona na obsługę połączeń o charakterze lokalnym czy aglomeracyjnym. W związku z tym, faktyczne odbycie podróży na trasie Przemyśl Główny – Gdynia Główna mogłoby się wiązać z koniecznością realizacji przejazdu przy pomocy kilku przewoźników. Brak bezpośredniego połączenia między ww. ośrodkami mógłby również skłaniać potencjalnych podróżnych do odbycia przejazdu innymi środkami lokomocji niż pociąg tj. transportem autobusowym lub osobowym. Następnym powyzszego mógłby być odpływ podróżnych z sektora transportu kolejowego.

Prezes UTK zwrócił również uwagę na potencjał stacji pasażerskich, występujących w ramach połączenia Przemyśl Główny – Gdynia Główna. Według danych zgromadzonych przez Prezesa UTK (opracowanie Urzędu Transportu Kolejowego pt. *Wymiana pasażerska na stacjach w Polsce w 2018 r.* wraz z załącznikiem w formacie xlsx, przedstawiającym szczegółowe dane analityczne), największe stacje na ww. trasie, charakteryzuje następująca dobową wymiana pasażerska:

- Przemyśl Główny – 5 100;
- Rzeszów Główny – 7 400;
- Kraków Główny – 41 100;
- Warszawa Zachodnia – 40 200;
- Warszawa Centralna – 42 600;
- Warszawa Wschodnia – 47 100;
- Łąwa Główna – 3 600;
- Malbork – 4 900;
- Tczew – 8 200;
- Gdańsk Główny – 22 200;
- Gdańsk Wrzeszcz – 21 500;
- Gdańsk Oliwa – 10 000;
- Sopot – 17 100;
- Gdynia Główna – 40 700.

Dane te pozwalają stwierdzić, że na stacjach opisanych powyżej występuje duży ruch pasażerski. Dowodem na to stwierdzenie jest fakt, że kilka z ww. stacji, znajduje się na czołowych pozycjach w zestawieniu stacji pasażerskich charakteryzujących się największą, w skali kraju, wymianą pasażerską.

Zgodnie z przywołanym uprzednio opracowaniem, największe, pod względem wielkości dobowej wymiany pasażerskiej, stacje to:

1. Wrocław Główny	58 000(województwo dolnośląskie);
2. Poznań Główny	57 800(województwo wielkopolskie);
3. Warszawa Śródmieście	47 800(województwo mazowieckie);
4. Warszawa Wschodnia	47 100(województwo mazowieckie);
5. Warszawa Centralna	42 600(województwo mazowieckie);
6. Kraków Główny	41 100(województwo małopolskie);
7. Gdynia Główna	40 700(województwo pomorskie);
8. Warszawa Zachodnia	40 200(województwo mazowieckie);
9. Katowice	36 100(województwo śląskie);
10. Gdańsk Główny	22 200(województwo pomorskie);
11. Gdańsk Wrzeszcz	21 500(województwo pomorskie).

Dane o wymianie pasażerskiej zostały zebrane na podstawie sprawozdań przewoźników kolejowych. W przypadku danych źródłowych pochodzą one z systemów sprzedaży biletów, danych szacunkowych uzyskanych w oparciu o badania ankietowe dotyczące podróży oraz przypisania pasażerów do wybranych stacji na podstawie udziałów biletów relacyjnych.

Z tego względu, w ocenie Prezesa UTK, uzasadniony został zarówno interes PKP Intercity, jak również interes społeczny, umożliwiający dokonanie zmiany decyzji z 4 kwietnia 2018 r., zmienionej decyzją z 5 czerwca 2019 r., w trybie art. 155 k.p.a.

Analizując proponowaną przez PKP Intercity zmianę, polegającą na zwiększeniu częstotliwości kursowania pociągu nr 5104 z „1-5” (od poniedziałku do piątku) na „1-5” oraz „7 wakacje”, Prezes UTK stwierdził, że powyższe rozwiązanie skutkować będzie zapewnieniem podróży możliwości odbycia przejazdu w okresie wakacyjnym, dodatkowo w niedziele.

W istocie Strona wnioskuję o umożliwienie wykonywania przejazdów (1 dziennie) wyłącznie w okresie wakacyjnym, tj. w uproszczeniu w okresie od czerwca do września danego roku. Przyjmując założenie, że faktycznie okres wakacyjny trwa 4 miesiące, należałoby stwierdzić, że będzie to powodować zwiększenie kursowania pociągu nr 5104 o 4 dodatkowe przejazdy w każdym miesiącu. Ostatecznie, w wariancie maksymalnym (tj. zakładającym, że okres wakacyjny trwa od czerwca do września), proponowana zmiana skutkować będzie dodatkowym uruchomieniem 16 pociągów w tym okresie (4 pociągi x 4 miesiące).

Pociąg nr 5104, na podstawie decyzji z 4 kwietnia 2018 r., zmienionej decyzją z 5 czerwca 2019 r., wykonuje przejazdy przez większość dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów. W przybliżeniu pociąg nr 5104 wykonuje kursy przez 261 dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów (365 dni w roku, podzielone przez 7, co odpowiada siedmiu dniom w tygodniu, a następnie pomnożone przez 5, co odpowiada liczbie dni od poniedziałku do piątku). Zwiększenie częstotliwości kursowania pociągu nr 5104 o niedziele w okresie wakacyjnym, skutkować będzie wykonywaniem połączeń przez pociąg nr 5104 przez 287 dni w roku. Zestawiając ze sobą dotychczasową liczbę dni kursowania pociągu nr 5104, tj. 261 dni, z planowanym zwiększeniem liczby dni kursowania o dodatkowych 16 dni, stwierdzić należy, że będzie to stanowić wzrost częstotliwości uruchamiania pociągu nr 5104 o blisko 6%.

Powyższe stanowi odniesienie wyłącznie wobec pociągu nr 5104. Wskazać w tym miejscu jednakże należy, że decyzja z 4 kwietnia 2018 r., zmieniona decyzją z 5 czerwca 2019 r., określała częstotliwość wykonywania przejazdów 25 par pociągów. Znaczna większość z 25 par pociągów, uruchamianych na podstawie decyzji z 5 czerwca 2019 r., to pociągi, których kursowanie jest dopuszczalne jako pociągów codziennych.

Z tego względu należy przyjąć, że faktyczny wpływ zwiększenia częstotliwości pociągu nr 5104 z okresu od poniedziałku do piątku na okres od poniedziałku do piątku oraz niedziele w wakacje, będzie miał jeszcze mniejszy wpływ niż to określono powyżej wyłącznie w relacji do dotychczasowej częstotliwości kursowania pociągu nr 5104.

Co za tym idzie, należy stwierdzić, że wnioskowana przez PKP Intercity zmiana, dotycząca częstotliwości uruchamiania połączeń realizowanych przez pociąg nr 5104, będzie miała charakter modyfikacji nieznaczącej. Tym samym ww. zmiana powinna być rozpatrywana z punktu widzenia kryteriów określonych w przepisie art. 155 k.p.a.

Zwiększenie liczby połączeń przez PKP Intercity, w okresie w którym zazwyczaj występuje wzmożony ruch pasażerów koleją, szczególnie w kierunku do/ z Trójmiasta, powinno skutkować zapewnieniem podróży dogodniejszych warunków przewozu. Uruchamianie większej liczby połączeń sprzyja możliwości właściwszego rozlokowania podróży, w ramach oferowanych przez PKP Intercity połączeń.

Rozwiązanie to należy zatem traktować jako korzystne z punktu widzenia potencjalnych pasażerów.

Przy ocenie wprowadzenia powyższej zmiany pod kątem spełnienia przesłanki interesu społecznego, Prezes UTK przeanalizował również jej wpływ na strony umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym. Powyższe wynika z faktu, że do postępowania administracyjnego, zakończonego wydaniem decyzji z 4 kwietnia 2018 r., zgłoszono wnioski o badanie równowagi ekonomicznej oraz stanowiska organizatorów publicznego transportu zbiorowego. „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie¹, zwana dalej „POLREGIO”, złożyła łącznie 5 wniosków dotyczących badania równowagi ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych realizowanych przez oddziały: Lubelski, Małopolski, Podkarpacki, Warmińsko-Mazurski i Wielkopolski na trasach obejmujących linie kolejowe: nr 2 na odcinku Terespol – Brest Centr., nr 8 na odcinku Kozłów – Kraków Główny, nr 9 na odcinku Działdowo – Iława Główna – Malbork, nr 91 na odcinku Kraków Główny – Rzeszów/Przemyśl – Medyka i nr 353 na odcinku Poznań – Gniezno – Inowrocław, z czego te złożone przez oddziały Warmińsko – Mazurski, Małopolski oraz Podkarpacki do postępowania zakończonego wydaniem decyzji z 4 kwietnia 2018 r.

Po ich analizie Prezes UTK w decyzji z 4 kwietnia 2018 r. stwierdził, że w wyniku przeprowadzonego badania nie można określić, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie zagraża równowadze ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych zawartych przez POLREGIO, gdyż niniejsza spółka nie wykazała, że faktycznie wystąpi spadek przychodów z pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, przyporządkowanych uruchomieniu połączenia komercyjnego rozstrzyganego w decyzji z 4 kwietnia 2018 r.

Wskazać w tym miejscu należy, że do postępowania zakończonego wydaniem decyzji z 4 kwietnia 2018 r. wpłynęło również stanowisko Marszałka Województwa Dolnośląskiego, który pozytywnie ocenił działanie PKP Intercity, polegające na uruchamianiu pociągów dalekobieżnych objętych umowami o świadczenie usług publicznych jak i pociągów komercyjnych na końcowych odcinkach linii kolejowych. W ocenie Marszałka podejmowanie takich działań przez PKP Intercity stanowi element rozwoju gospodarczego i społecznego regionów przez które ma być wykonywane połączenie kolejowe.

Podobne stanowisko przedstawił Minister Infrastruktury, który podkreślił że większość pociągów, których dotyczą połączenia uwzględnione we wszystkich zgłoszonych wnioskach PKP Intercity o przyznanie otwartego dostępu stanowi kontynuację już realizowanych połączeń. Jednocześnie, w ocenie Ministra Infrastruktury pociągi, które zostały wskazane we wnioskach PKP Intercity jako nowe, miałyby stanowić uzupełnienie oferty połączeń realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych zawartej z ministrem właściwym ds. transportu.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK stwierdził, że zgłoszony przez PKP Intercity wniosek o zmianę decyzji z 4 kwietnia 2018 r. nie spowoduje zagrożenia naruszenia równowagi ekonomicznej umów, których stroną jest POLREGIO. Zamiana terminów wykonywania przejazdów pomiędzy pociągami nr 1320 oraz nr 3120 oraz zwiększenie częstotliwości kursowania pociągu nr 5104 o niedziele w okresie wakacyjnym nie spowoduje zagrożenia równowagi ekonomicznej operatora umów o świadczenie usług publicznych. Jednocześnie Prezes UTK ocenił, że stanowiska przedstawione przez Marszałka Województwa Dolnośląskiego oraz Ministra Infrastruktury zachowują swoją aktualność w niniejszej sprawie.

Wskazane zmiany mieszczą się w ramach ustaleń decyzji z 4 kwietnia 2018 r., następnie zmienionej decyzją z 5 czerwca 2019 r., bowiem nie wykraczają poza uprawnienie przyznane na całym odcinku Przemyśl Główny – Kołobrzeg – Przemyśl Główny. Na uwagę zasługuje fakt, że przedmiotowa relacja łączy ze sobą przeciwległe obszary kraju, których postoje handlowe, na których zatrzymuje się pociąg przedmiotowej usługi znajdują się na obszarze województwa: podkarpackiego, małopolskiego, mazowieckiego, warmińsko – mazurskiego oraz pomorskiego, przy jednoczesnym zapewnieniu pasażerom możliwości przemierzenia całej trasy w warunkach komfortowych, w dogodnym czasie.

Odnosnie do zmian częstotliwości kursowania pociągów nr 5104, Prezes UTK wziął pod uwagę faktyczne możliwości taborowe Strony oraz oczekiwany wzrost popularności pociągów wykonujących połączenia w korytarzu Gdynia – Warszawa – Kraków i stwierdził, że zmiana zaproponowana przez PKP Intercity będzie korzystna dla pasażerów.

Z tego też względu Prezes UTK ocenił, że przesłanka interesu społecznego w niniejszej sprawie została spełniona zarówno poprzez analizę korzyści dla potencjalnych pasażerów kolei, jak również dla profesjonalnych uczestników rynku kolejowego.

Odnosząc się do oceny zmiany godziny odjazdów pociągu nr 5104 należy wskazać, że Strona zgłosiła potrzebę modyfikacji rozkładu jazdy w zakresie 0,5 pary pociągów z 25 dotychczas funkcjonujących na podstawie decyzji z 5 czerwca 2019 r. Zmiany godzin odjazdów dotyczyły zatem 2% pociągów uruchamianych na podstawie decyzji z 5 czerwca 2019 r. Na uwagę zasługuje okoliczność, że organ regulacyjny nie może analizować zmiany godzin odjazdów/przyjazdów pociągów i oceniać stopnia znaczenia tejże zmiany pod kątem przepisu art. 2 pkt 1 rozporządzenia 869/2014, przywołanego uprzednio, z tego względu, że przepis ten dopuszcza dokonanie przez organ regulacyjny oceny

¹ Od 23 stycznia 2020 r. POLREGIO sp. z o.o.

wyłącznie w kwestiach odnoszących się do częstotliwości kursowania pociągów lub zwiększenia liczby stacji zatrzymania. Zmiana godziny odjazdów pociągów z konkretnej stacji jest irrelevantna dla częstotliwości kursowania pociągów oraz zwiększenia liczby stacji zatrzymania. Wskazać w tym miejscu należy, że zmiana wyłącznie godziny odjazdów, określonych w rozkładzie jazdy, nie stanowi podstawy do uznania, że ww. rodzaj modyfikacji należy traktować w istocie jako nowy wniosek o przyznanie otwartego dostępu. Innymi słowy, zmiana wyłącznie rozkładu jazdy, polegająca na przesunięciu godziny odjazdów pociągów dotychczas wykonujących przewozy na podstawie decyzji o otwartym dostępie może podlegać ocenie wyłącznie pod kątem spełnienia przesłanki interesu społecznego, określonej w art. 155 k.p.a.

PKP Intercity, również przy uzasadnieniu tej zmiany podniosła argument odnoszący się do problemów taborowych, z jakimi obecnie się zmagają. Strona przedstawiła stanowisko, że brak dokonania zmiany w tym zakresie uniemożliwi bardziej optymalne gospodarowanie posiadanymi zasobami taborowymi.

Jednocześnie Strona wskazała, że zmiana godzin kursowania pociągu nr 5104 pozytywnie wpłynie na podróżnych, którzy będą mieli możliwość późniejszego niż dotychczas wyjazdu z Trójmiasta w kierunku Warszawy.

Prezes UTK, oceniając wniosek PKP Intercity w zakresie zmiany godziny odjazdów pociągu nr 5104 ze stacji Gdynia Główna do stacji Warszawa Zachodnia z godziny 09:20 na godzinę 20:20 stwierdził, że w wyniku jej wprowadzenia Strona zagwarantuje podróżnym wieczorne połączenie pomiędzy tymi dużymi aglomeracjami. Należy zwrócić uwagę, że pasażerom zostanie zapewnione dogodne połączenie pomiędzy Gdynią a Warszawą w godzinach wieczornych, w których obserwowana jest zmniejszona intensywność połączeń kolejowych, w porównaniu chociażby do porannego czy popołudniowego szczytu komunikacyjnego. Rozwiązanie wnioskowane przez PKP Intercity należy zatem ocenić jako pozytywne z punktu widzenia potencjalnych podróżnych. Nie bez znaczenia dla oceny zasadności wnioskowanej zmiany była również kwestia sytuacji taborowej, z jaką obecnie zmagają się PKP Intercity. Zdaniem Prezesa UTK brak wprowadzenia zmiany w godzinach uruchamiania pociągu nr 5104 mógłby negatywnie wpłynąć na faktyczne dysponowanie taborami. Wskazać należy, że optymalne wykorzystanie taboru może oznaczać zarówno wykorzystanie danego składu, po zrealizowanym przejeździe do odbycia kursu w ramach innej trasy bądź dokonanie niezbędnych czynności o charakterze technicznym (przeładowym) pojazdu.

Z tego względu Prezes UTK uznał, że została spełniona przesłanka występowania interesu społecznego, przemawiająca za dokonaniem zmiany zgodnie z wnioskiem PKP Intercity.

Jednocześnie podkreślenia w tym miejscu wymaga fakt, że rozkład jazdy, stanowiący załącznik do decyzji z 5 czerwca 2019 r., jak również do niniejszego rozstrzygnięcia, stanowi jedynie propozycję godzin odjazdów z konkretnych stacji pasażerskich. Ostateczna decyzja w przedmiocie przyznania faktycznego rozkładu jazdy zależy od wielu czynników, takich jak np. treść złożonego przez przewoźnika kolejowego wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej lub zdolność przepustowa infrastruktury kolejowej. Wymienione okoliczności stanowią przedmiot analizy zarządcy infrastruktury, który jest podmiotem odpowiedzialnym za rozpatrywanie wniosków o przydzielanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej. W sytuacji wystąpienia ograniczeń infrastruktury kolejowej zarządca infrastruktury może podjąć decyzję o konieczności dokonania zmian w złożonym wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej, a w przypadkach określonych w ustawie o transporcie kolejowym, nawet odrzucić otrzymany wniosek.

Podsumowując, należy stwierdzić, że w ocenie Prezesa UTK zaproponowane przez PKP Intercity zmiany sprawią, że ich beneficjentami będą zarówno potencjalni pasażerowie jak i PKP Intercity. W efekcie dokonanych modyfikacji decyzji z 4 kwietnia 2018 r., zmienionej decyzją z 5 czerwca 2019 r., pasażerom zapewniona zostanie większa liczba połączeń na trasie Przemysł Główny – Kołobrzeg (lub jej odcinkom) i w relacji powrotnej, realizowana w okresie wakacyjnym, charakteryzującym się większą liczbą podróżnych, korzystających z kolei. Jednocześnie PKP Intercity, wskutek lepszej organizacji pracy, będzie mogła w sposób bardziej odpowiedni dysponować posiadanym taborami. Wprowadzone niniejszą decyzją zmiany nie doprowadzą również do sytuacji, w której zagrożona zostanie równowaga ekonomiczna umów o świadczenie usług publicznych, których stronami są zarówno organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, jak i przewoźnicy kolejowi. Z tego też względu należy stwierdzić, że w wyniku dokonania przedmiotowej zmiany decyzji z 4 kwietnia 2018 r., zmienionej decyzją z 5 czerwca 2019 r., spełniona zostanie ostatnia przesłanka, tj. przemawianie za tym interesu społecznego lub słusznego interesu strony. W analizowanej sprawie zarówno interes społeczny, jak i słuszny interes strony, przesądził o zasadności dokonania zmiany decyzji z 4 kwietnia 2018 r., zmienionej decyzją z 5 czerwca 2019 r., mimo że z punktu widzenia prawa wystarczające byłoby spełnienie przynajmniej jednej z tych przesłanek.

Biorąc pod uwagę powyższe Prezes UTK orzekł jak w sentencji niniejszej decyzji.

POUCZENIE

Strona niezadowolona z niniejszej decyzji może wnieść odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu ochrony konkurencji i konsumentów. Odwołanie od decyzji wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK w terminie 14 dni od dnia

doręczenia niniejszej decyzji, zgodnie z art. 29c ust. 3 w związku z art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz art. 479⁶⁹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 1460 z późn. zm.), zwanej dalej: „k.p.c.”. Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji toczy się według przepisów k.p.c. o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 13b ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym).

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

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

<i>Nr pociągu</i>		3156	
<i>Kategoria; nazwa</i>		EIP	
<i>Terminy kursowania; zestawienie pociągu</i>		(5), (7) opr. wakacji	b/c Q r
<i>Wagony bezpośrednie ze stacji</i>			
<i>Stacja początkowa</i>		Kraków	Główny
<i>Stacja</i>	<i>km</i>		
Przemyśl Główny	0,000		
Przemyśl Zasanie	1,606		
Jarosław	33,407		
Rzeszów Główny	51,740		
Dębica	46,925		
Tarnów	33,222		
Bochnia	39,436		
Kraków Płaszów	33,905		
Kraków Główny	4,111	21:15	
Warszawa Zachodnia	290,219	23:20	23:21
Warszawa Centralna	4,254	23:25	23:30
Warszawa Wschodnia	3,062	23:36	
Ciechanów	101,122		
Działdowo	50,166		
Ława Główna	60,750		
Malbork	68,912		
Tczew	18,361		
Gdańsk Główny	31,874		
Gdańsk Wrzeszcz	4,180		
Gdańsk Oliwa	3,828		
Sopot	3,653		
Gdynia Główna	9,331		
Lębork	58,753		
Słupsk	51,428		
Koszalin	67,128		
Kołobrzeg	47,432		
<i>Stacja końcowa</i>		Warszawa	Wschodnia
<i>Wagony bezpośrednie do stacji</i>			

<i>Nr pociągu</i>		5104		5104	
<i>Kategoria; nazwa</i>		EIC		EIC	Kaszub
<i>Terminy kursowania; zestawienie pociągu</i>		(1)-(5)	b/c r M	(7) wakacje	b/c r M
<i>Wagony bezpośrednie ze stacji</i>					
<i>Stacja początkowa</i>		Gdynia	Główna	Gdynia	Główna
<i>Stacja</i>	<i>km</i>				
Kołobrzeg	0,000				
Koszalin	47,432				
Słupsk	67,128				
Lębork	51,428				
Gdynia Główna	58,753		20:20		20:20
Sopot	9,331	20:28	20:29	20:28	20:29
Gdańsk Oliwa	3,653	20:33	20:34	20:33	20:34
Gdańsk Wrzeszcz	3,828	20:38	20:39	20:38	20:39
Gdańsk Główny	4,180	20:44	20:47	20:44	20:47
Tczew	31,874	21:04	20:05	21:04	20:05
Malbork	18,361	21:17	21:18	21:17	21:18
Ława Główna	68,912	21:50	21:51	21:50	21:51
Działdowo	60,750				
Ciechanów	50,166				
Warszawa Wschodnia	101,122	23:22	23:24	23:22	23:24
Warszawa Centralna	3,062	23:30	23:45	23:30	23:45
Warszawa Zachodnia	4,254	23:49		23:49	
Kraków Główny	290,219				
Kraków Płaszów	4,111				
Bochnia	33,905				
Tarnów	39,436				
Dębica	33,222				
Rzeszów Główny	46,925				
Jarosław	51,740				
Przemyśl Zasanie	33,407				
Przemyśl Główny	1,606				
<i>Stacja końcowa</i>		Warszawa	Zachodnia	Warszawa	Zachodnia
<i>Wagony bezpośrednie do stacji</i>					