

**DECYZJA NR DPP-WOPN.718.1.2021.AJ PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 8 października 2021 r.

**w sprawie przyznania RegioJet otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dla trasy międzynarodowej w relacji Warszawa Wschodnia – Oostende 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 294 z 21 listopada 2018 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 2021 r. poz. 735, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku spółki RegioJet a. s. z siedzibą w Brnie, zwanej dalej „RegioJet”, „Przewoźnikiem” lub „Stroną”, z 16 kwietnia 2021 r. (data doręczenia do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem”, za pośrednictwem poczty elektronicznej: 16 kwietnia 2021 r.) w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Oostende i w relacji powrotnej w terminie od 12 grudnia 2021 r. do 12 grudnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 (przewozy wykonywane codziennie przez cały roczny rozkład jazdy jedną parą pociągów), uzupełnionego wiadomościami elektronicznymi z 28 kwietnia 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 28 kwietnia 2021 r.) oraz pismem z 10 maja 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 19 maja 2021 r.),

**PRZYZNAJE**

**RegioJet otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dla trasy międzynarodowej w relacji Warszawa Wschodnia – Oostende i w relacji powrotnej,**

realizowany liniami kolejowymi nr 2, 3, 281, 807, 808 na okres od 12 grudnia 2021 r. do 12 grudnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 (przewozy wykonywane codziennie przez cały roczny rozkład jazdy jedną parą pociągów) z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie RegioJet uruchomi codziennie 1 parę pociągów 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 zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

3. W przypadku prac modernizacyjnych lub 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.
4. Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji, w pełnej relacji, tj. na trasie Warszawa Wschodnia – Oostende i w relacji powrotnej.

Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszej relacji, na podstawie niniejszej decyzji, jest dopuszczalne wyłącznie w wyniku zaistnienia zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

5. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach:

- w relacji Warszawa Wschodnia – Oostende: Warszawa Wschodnia (przystanek tylko do wejścia), Warszawa Centralna (przystanek tylko do wejścia), Warszawa Zachodnia (przystanek tylko do wejścia), Łowicz Główny (przystanek tylko do wejścia), Kutno (przystanek tylko do wejścia), Konin (przystanek tylko do wejścia), Września (przystanek tylko do wejścia), Poznań Główny (przystanek tylko do wejścia), Świebodzin (przystanek tylko do wejścia), Rzepin (przystanek tylko do wejścia), Frankfurt (Oder); oraz
- w relacji powrotnej, tj. Oostende – Warszawa: Rzepin (przystanek tylko do wyjścia), Świebodzin (przystanek tylko do wyjścia), Poznań Główny (przystanek tylko do wyjścia), Września (przystanek tylko do wyjścia), Konin (przystanek tylko do wyjścia), Kutno (przystanek tylko do wyjścia), Łowicz Główny (przystanek tylko do wyjścia), Warszawa Zachodnia (przystanek tylko do wyjścia), Warszawa Centralna (przystanek tylko do wyjścia) i Warszawa Wschodnia (przystanek tylko do wyjścia).

Nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku, zawierającego uzasadnienie, od organizatora publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1371), zwanej dalej „p.t.z.”, realizującego zadania w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, 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;
  - c) w przypadku wystąpienia zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.
6. Uruchamianie przez Przewoźnika nowych przewozów kolejowych nie powinno skutkować likwidacją skomunikowań pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.
7. Na trasie Warszawa Wschodnia – Oostende i w relacji powrotnej, w zakresie odcinka na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy przy pomocy lokomotywy Siemens Vectron lub Bombardier Traxx oraz 6-8 wagonów pasażerskich z miejscami do siedzenia i miejscami do leżenia.
- Dopuszcza się możliwość wykorzystywania również innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli RegioJet zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów. Przewoźnik jest zobowiązany do wykorzystywania wyłącznie taboru spełniającego warunki techniczne, środowiskowe i eksploatacyjne określone przez zarządcę infrastruktury dla poszczególnych linii kolejowych.
8. Dopuszcza się korzystanie z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
9. Dopuszcza się uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji, w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy zawartym w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
10. Przewoźnik obowiązany jest poinformować Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Warszawa Wschodnia – Oostende i w relacji powrotnej:
- a) w niepełnej relacji;
  - b) w częstotliwości i terminie innymi niż wprost wynikającym z niniejszej decyzji; oraz o wystąpieniu okoliczności skutkujących:
  - c) zaprzestaniem wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy;
  - d) wprowadzeniem dodatkowych postojów.

W przypadku wystąpienia okoliczności, o których mowa w pkt 10 lit. a – d, Przewoźnik w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia ich wystąpienia, obowiązany jest przedstawić Prezesowi UTK stanowisko w sprawie wraz z uzasadnieniem.

### UZASADNIENIE

Należy stwierdzić, że 16 kwietnia 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem poczty elektronicznej, wniosek RegioJet z 16 kwietnia 2021 r. o przyznanie otwartego dostępu na trasie Warszawa Wschodnia – Oostende i w relacji powrotnej na okres od 12 grudnia 2021 r. do 12 grudnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 (przewozy wykonywane codziennie przez cały roczny rozkład jazdy), zwany dalej również „Wnioskiem”.

Pismem z 27 kwietnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.1.2021.2.AJ) Prezes UTK wezwał RegioJet do uzupełnienia następujących braków formalnych Wniosku:

1. złożenia załącznika nr 3 do Wniosku w formie elektronicznej, przewidzianej dla tej czynności zgodnie z treścią art. 4 ust. 5 rozporządzenia 2018/1795 oraz podpisanego zgodnie z zasadami reprezentacji Strony;
2. przedstawienia dokumentu potwierdzającego umocowanie do reprezentowania RegioJet przez Pana Radima Jančurę, zgodnie z obowiązującymi zasadami reprezentacji Strony;
3. wskazania adresu poczty elektronicznej, na który Prezes UTK powinien kierować Stronie korespondencję w przedmiotowym postępowaniu administracyjnym.

RegioJet w wiadomości elektronicznej z 28 kwietnia 2021 r. przesłanej do Urzędu 28 kwietnia 2021 r. potwierdziła odbiór pisma Prezesa UTK z 27 kwietnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.1.2021.2.AJ). Przewoźnik złożył także wyjaśnienia w zakresie wskazanym w ww. piśmie Prezesa UTK.

Następnie Strona za pośrednictwem wiadomości elektronicznej z 28 kwietnia 2021 r. przesłanej do Urzędu 28 kwietnia 2021 r. uzupełniła braki formalne, do których została wezwana pismem z 27 kwietnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.1.2021.2.AJ).

29 kwietnia 2021 r. do Urzędu wpłynęła wiadomość elektroniczna od holenderskiego organu regulacyjnego tj. *Autoriteit Consument en Markt*, w której Prezes UTK został poinformowany o wpływie do ww. organu wniosku RegioJet o przyznanie otwartego dostępu na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Oostende i w relacji powrotnej.

Pismem z 5 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.1.2021.5.AJ) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wszczęciu 16 kwietnia 2021 r., na jego wniosek, postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Oostende i w relacji powrotnej na okres od 12 grudnia 2021 r. do 12 grudnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026.

W tym samym piśmie Prezes UTK poinformował Przewoźnika o włączeniu do materiału dowodowego następujących dokumentów:

1. decyzji *Drážní úřad*, czeskiego organu regulacyjnego, z 30 kwietnia 2009 r. (znak: DUCR-19417/09/Le), w sprawie przyznania licencji nr L/2009/1521 na prowadzenie przez RegioJet transportu kolejowego (wydaną bezterminowo);
2. certyfikatu bezpieczeństwa RegioJet cz. A nr CZ1120190021 (ważnego od 8 października 2019 r. do 7 października 2024 r.), potwierdzającego akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci zgodnie z właściwymi przepisami;
3. decyzji Prezesa UTK z 30 listopada 2017 r. (znak: DBK-WSZM.401.32.2016.17.MP), w sprawie wydania na wniosek RegioJet certyfikatu bezpieczeństwa cz. B nr PL1220170019 na okres pięciu lat, ważny od 30 listopada 2017 r. do 30 listopada 2022 r., wraz z załącznikiem w postaci certyfikatu bezpieczeństwa RegioJet cz. B nr PL1220170019, potwierdzającego akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci zgodnie z właściwymi przepisami;
4. Regulaminu Sieci 2021/2022 PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., zwanej dalej „PKP PLK S.A.”, pobranego ze strony internetowej PKP PLK S.A.: <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulamin-y/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20212022/>;
5. załącznika nr 1 do Regulaminu Sieci 2021/2022 PKP PLK S.A., - „Wykaz linii kolejowych udostępnianych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.”, pobranego ze strony internetowej PKP PLK S.A.: <https://www.plk-sa.pl/dla->

[klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20212022/](#): oraz

6. załącznika nr 2.6. do Regulaminu Sieci 2021/2022 PKP PLK S.A., - „Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych”, pobrany ze strony internetowej PKP PLK S.A.: <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20212022/>.


Jednocześnie Prezes UTK poinformował 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 terminie 14 dni od dnia otrzymania zawiadomienia.

Pismem z 7 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.1.2021.6.AJ) Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione o otrzymaniu powiadomienia RegioJet w sprawie uruchamiania nowych kolejowych przewozów pasażerskich na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Oostende i w relacji powrotnej oraz poinformował o przysługującym prawie zgłoszenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w terminie i na zasadach określonych w przepisach rozporządzenia 2018/1795.

Pismem z 7 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.1.2021.7.AJ) Prezes UTK zawiadomił organy regulacyjne Niemiec, Belgii i Holandii o otrzymaniu powiadomienia RegioJet w sprawie uruchamiania nowych kolejowych przewozów pasażerskich na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Oostende i w relacji powrotnej.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 7 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.1.2021.6.AJ), 13 maja 2021 r. wpłynęło za pośrednictwem platformy ePUAP pismo Ministra Infrastruktury z 13 maja 2021 r. (znak: DTK-8.4602.126.2021), w którym ww. podmiot uprawniony przedstawił swoje stanowisko oraz dodatkowe pytania w przedmiocie Wniosku RegioJet.

Następnie 18 maja 2021 r., za pośrednictwem platformy ePUAP przewoźnik kolejowy „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwany dalej „PKP Intercity”, przekazał pismo z 17 maja 2021 r. (znak: BBPR1k-070-014/2021), w którym przedstawił swoje stanowisko oraz dodatkowe zapytanie w przedmiocie Wniosku RegioJet.

RegioJet pismem z 10 maja 2021 r., przesłanym za pośrednictwem platformy ePUAP 19 maja 2021 r. zawiadomiła o ustanowieniu w sprawie nowego pełnomocnika, przedstawiając dokument pełnomocnictwa dla <sup>1</sup> wraz z dowodem uiszczenia opłaty skarbowej za pełnomocnictwo.

Pismem z 2 czerwca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.1.2021.9.AJ) Prezes UTK przekazał PKP Intercity odpowiedź na zapytanie zawarte w piśmie ww. przewoźnika kolejowego z 17 maja 2021 r. (znak: BBPR1k-070-014/2021).


Pismem z 29 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.1.2021.10.AJ) Prezes UTK poinformował Przewoźnika, że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi, oprócz dokumentów wskazanych w uprzednich pismach Prezesa UTK skierowanych do Strony, również następujące dokumenty:

1. pismo Prezesa UTK z 7 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.1.2021.6.AJ) do podmiotów uprawnionych, informujące o wpływie Wniosku do Prezesa UTK;
2. pismo Prezesa UTK z 7 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.1.2021.7.AJ) do organów regulacyjnych Niemiec, Belgii i Holandii, informujące o wpływie Wniosku do Prezesa UTK;
3. pismo Ministerstwa Infrastruktury z 13 maja 2021 r. (znak: DTK-8.4602.126.2021), w którym ww. podmiot uprawniony przedstawił swoje stanowisko oraz dodatkowe pytania w przedmiocie Wniosku RegioJet;
4. pismo PKP Intercity z 17 maja 2021 r. (znak: BBPR1k-070-014/2021), w którym ww. przewoźnik przedstawił swoje stanowisko oraz dodatkowe zapytanie w przedmiocie Wniosku;
5. pismo Prezesa UTK z 2 czerwca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.1.2021.9.AJ) stanowiące odpowiedź na pismo PKP Intercity z 17 maja 2021 r. (znak: BBPR1k-070-014/2021).

Jednocześnie Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia przedmiotowej sprawy na 30 sierpnia 2021 r. oraz o przysługujących RegioJet uprawnieniach do zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań w terminie 7 dni od dnia otrzymania zawiadomienia.

Pismem z 20 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.1.2021.11.AJ) Prezes UTK poinformował PKP PLK S.A., że w terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 nie został złożony żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

---

<sup>1</sup> Oznaczenie  pokazuje treść usuniętą ze względu na ochronę danych osobowych

Pismem z 30 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.1.2021.12.JK) Prezes UTK poinformował RegioJet, że w terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 nie został złożony żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Jednocześnie Prezes UTK zawiadomił Stronę, że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi również, oprócz dokumentów wskazanych w uprzednich pismach Prezesa UTK skierowanych do RegioJet, pismo Prezesa UTK z 20 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.1.2021.11.AJ) do PKP PLK S.A., informujące o braku wpływu wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

W tym samym piśmie Prezes UTK zawiadomił RegioJet o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia przedmiotowej sprawy na 30 września 2021 r., a także zakończeniu etapu zbierania materiału dowodowego w sprawie oraz możliwości zapoznania się z aktami sprawy i wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Strona nie skorzystała z przysługujących jej uprawnień, wynikających z art. 10 § 1 k.p.a.

Pismem z 29 września 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.1.2021.13.AJ) Prezes UTK zawiadomił Stronę o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia przedmiotowej sprawy na 29 października 2021 r.

### **Mając powyższe na uwadze, 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. 13ab i 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.

Jak już wcześniej wspomniano, 16 kwietnia 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął wniosek RegioJet z 16 kwietnia 2021 r. w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Oostende i w relacji powrotnej w terminie od 12 grudnia 2021 r. do 12 grudnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 (przewozy wykonywane codziennie jedną parą pociągów przez cały roczny rozkład jazdy). Wniosek został uzupełniony przez Przewoźnika 28 kwietnia 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 28 kwietnia 2021 r.).

W związku z otrzymaniem przez Prezesa UTK Wniosku, niezbędne było ustalenie statusu Przewoźnika na podstawie obowiązujących przepisów prawa.

Prezes UTK ustalił, że RegioJet jest przewoźnikiem kolejowym, posiadającym licencję nr L/2009/1521, na wykonywanie przewozów kolejowych osób, wydaną 30 kwietnia 2009 r. przez Drážní úřad, certyfikat bezpieczeństwa cz. A nr CZ1120190021, wydany 3 października 2019 r. przez Drážní úřad (ważny od 8 października 2019 r. do 7 października 2024 r.), potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej oraz cz. B nr PL1220170019, wydany 30 listopada 2017 r. przez Prezesa UTK (ważny od 30 listopada 2017 r. do 30 listopada 2022 r.), potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci.

Stosownie do art. 29c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym: *regularny przewóz kolejowy osób niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej jest wykonywany 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 do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorcę świadczącego wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorcę uprawnionego do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa. Nowe brzmienie definicji

przewoźnika kolejowego, określone w art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, zostało nadane w następstwie wejścia w życie ustawy z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 780), zwanej dalej „ustawą zmieniającą”.

W przywołanej powyżej ustawie zmieniającej znalazły się przepisy przejściowe, mające zastosowanie do podmiotów posiadających ważne certyfikaty bezpieczeństwa w części A i B. Wskazać w tym miejscu należy na brzmienie art. 4 ust. 1-3 ustawy zmieniającej, który stanowi, że:

1. *Certyfikaty bezpieczeństwa, autoryzacje bezpieczeństwa i świadectwa bezpieczeństwa wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność zgodnie z warunkami, na jakich zostały wydane.*
2. *Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury posiadający certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację bezpieczeństwa wydaną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy mogą prowadzić działalność na podstawie dotychczasowych systemów zarządzania bezpieczeństwem do czasu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub przedłużenia lub aktualizacji autoryzacji bezpieczeństwa.*
3. *Przewoźników kolejowych posiadających certyfikat bezpieczeństwa uznaje się, do czasu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, za przewoźników kolejowych, o których mowa w art. 4 pkt 9 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.*

Tym samym należy stwierdzić, że RegioJet, w związku z posiadaniem licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób oraz certyfikatów bezpieczeństwa w części A i B, spełnia wymagania ustawy o transporcie kolejowym pozwalające uznać Stronę za przewoźnika kolejowego. RegioJet przysługuje zatem uprawnienie do złożenia wniosku dotyczącego przyznania otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Wniosek RegioJet został podpisany ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osobę upoważnioną do reprezentacji Przewoźnika, zgodnie z informacjami wskazanymi w czeskim rejestrze handlowym (odpowiednik polskiego rejestru 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 stanowią: *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 tego przepisu, 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 2018/1795.

Prezes UTK pismem z 7 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.1.2021.6.AJ) 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, z uwagi na obowiązujące regulacje prawne, zostało przesłane do Ministra Infrastruktury oraz Marszałka Województwa Lubuskiego za pośrednictwem platformy ePUAP. Natomiast ww. pismo w przypadku przewoźników kolejowych w postaci: POLREGIO sp. z o.o., PKP Intercity, a także zarządcy infrastruktury PKP PLK S.A., zostało przesłane za pośrednictwem operatora pocztowego.

Ponadto 7 maja 2021 r. Prezes UTK opublikował informację o wpływie Wniosku RegioJet na stronie internetowej Urzędu pod adresem: [https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/kabotaz/powiadomienia/17310\\_Powiadomienie-RegioJet-a-s-o-planowanych-nowych-miedzynarodowych-uslugach-pasaze.html](https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/kabotaz/powiadomienia/17310_Powiadomienie-RegioJet-a-s-o-planowanych-nowych-miedzynarodowych-uslugach-pasaze.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 grudnia 2016 r. str. 1), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34/UE”: *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) zarządca 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: RegioJet) 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 7 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.1.2021.6.AJ).

W ustawie o transporcie kolejowym znajduje się również regulacja dotycząca sposobu postępowania Prezesa UTK w przypadku braku wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej oraz 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 drugie 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) zmienność 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 osiagającego 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 zostało złożone pismo Ministra Infrastruktury z 13 maja 2021 r. (znak: DTK-8.4602.126.2021) oraz pismo PKP Intercity z 17 maja 2021 r. (znak: BBPR1k-070-014/2021), którymi ww. podmioty uprawnione przedstawiły swoje stanowiska. W toku postępowania administracyjnego w niniejszej sprawie Prezes UTK poddał złożone stanowiska weryfikacji i ustalił, że nie stanowią one wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

W związku z powyższym należy uznać, że w ramach niniejszego postępowania nie wpłynął żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Wobec tego, w świetle art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK obowiązany był wydać decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Oostende i w relacji powrotnej w terminie od 12 grudnia 2021 r. do 12 grudnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026.

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 obliuguje 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 RegioJet, zgodnie z Wnioskiem Przewoźnika, prawo do wykonywania przewozów na wnioskowanej trasie w wymiarze jednej pary pociągów codziennie przez cały roczny rozkład jazdy, zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.

Zgodnie z żądaniem RegioJet Prezes UTK ustalił, że Przewoźnik będzie uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji. Możliwość uruchamiania przez RegioJet 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 zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności 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: RegioJet), 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 rozsądnie 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 na to, 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). 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 RegioJet 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 przede wszystkim stanowić odpowiedź na potrzeby podróży, w szczególności w przedmiocie możliwości odbywania przejazdów wakacyjnych lub służbowych do Niemiec, Holandii i Belgii. Z uwagi na uzupełniający charakter połączeń komercyjnych w stosunku do połączeń służby publicznej, Prezes UTK określił w decyzji, że w przypadku prac modernizacyjnych lub 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 Warszawa Wschodnia – Oostende i w relacji powrotnej.

Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszej relacji, na podstawie niniejszej decyzji, zostało zastrzeżone dla zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury. W ocenie Prezesa UTK, skoro RegioJet złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu, na podstawie którego uruchamiane będą połączenia w relacji Warszawa Wschodnia – Oostende, wobec czego Przewoźnik nie będzie uprawniony do wykonywania połączeń w krótszej relacji, w tym relacji tylko na odcinku krajowym.

Prezes UTK zauważa, że takie potencjalne działanie (realizacja przewozów wyłącznie na odcinku krajowym, pomimo przyznania otwartego dostępu w relacji Warszawa Wschodnia-Oostende) mogłoby godzić nie tylko w prawidłowość przeprowadzonego postępowania przez organ regulacyjny oraz ocenę ewentualnie zgłoszonych wniosków przez podmioty uprawnione, ale również w interes potencjalnych podróżnych.

Prezes UTK, zgodnie z Wnioskiem RegioJet, ustalił, że dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących:

- w relacji Warszawa Wschodnia – Oostende: Warszawa Wschodnia (przystanek tylko do wejścia), Warszawa Centralna (przystanek tylko do wejścia), Warszawa Zachodnia (przystanek tylko do wejścia), Łowicz Główny (przystanek tylko do wejścia), Kutno (przystanek tylko do wejścia), Konin (przystanek tylko do wejścia), Września (przystanek tylko do wejścia), Poznań Główny (przystanek tylko do wejścia), Świebodzin (przystanek tylko do wejścia), Rzepin (przystanek tylko do wejścia); oraz
- w relacji powrotnej, tj. Oostende – Warszawa: Rzepin (przystanek tylko do wyjścia), Świebodzin (przystanek tylko do wyjścia), Poznań Główny (przystanek tylko do wyjścia), Września (przystanek tylko do wyjścia), Konin (przystanek tylko do wyjścia), Kutno (przystanek tylko do wyjścia), Łowicz Główny (przystanek tylko do wyjścia), Warszawa Zachodnia (przystanek tylko do wyjścia), Warszawa Centralna (przystanek tylko do wyjścia) i Warszawa Wschodnia (przystanek tylko do wyjścia).

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

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku, zawierającego uzasadnienie, od organizatora publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu p.t.z., realizującego zadania w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, 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;
- c) wystąpienia zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

Uruchamianie usługi RegioJet nie powinno powodować zakłócenia istniejących skomunikowań pomiędzy pociągami uruchamianymi na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Prezes UTK zwrócił uwagę na to, że nowe

połączenia Przewoźnika powinny mieć charakter uzupełniający wobec istniejącej oferty przewozowej, a więc stanowić dla niej wartość dodaną, a nie skutkować jej pogorszeniem.

Zgodnie ze złożonym przez RegioJet Wnioskiem, przewozy realizowane na trasie Warszawa Wschodnia – Oostende i w relacji powrotnej, w zakresie odcinka na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przy pomocy lokomotywy Siemens Vectron lub Bombardier Traxx oraz 6-8 wagonów pasażerskich z miejscami do siedzenia i miejscami do leżenia.

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

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

Podobną klauzulę Prezes UTK przewidział w zakresie planowanych godzin uruchomienia połączeń przez RegioJet. 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 Warszawa Wschodnia – Oostende i w relacji powrotnej:

- a) w niepełnej relacji;
- b) w częstotliwości i terminie innymi niż wprost wynikającym z niniejszej decyzji oraz o wystąpieniu okoliczności skutkujących:
- c) zaprzestaniem wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy;
- d) wprowadzeniem dodatkowych postojów.

W przypadku wystąpienia okoliczności, o których mowa w lit. a – d, 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 RegioJet 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 RegioJet Wniosek Prezes UTK przyznał Przewoźnikowi prawo otwartego dostępu na trasie Warszawa Wschodnia – Oostende i w relacji powrotnej na okres od 12 grudnia 2021 r. do 12 grudnia 2026 r.

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

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, przedstawiła dowód przelewu bankowego z 15 kwietnia 2021 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 zw. z art. 129 § 2 k.p.a. 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 (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 535).

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 uprawnienia 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 na okres od 12 grudnia 2021 r. do 12 grudnia 2026 r. tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 (przewozy wykonywane codziennie przez cały roczny rozkład jazdy jedną parą pociągów) na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Oostende.
2. Projekt rocznego rozkładu jazdy na okres od 12 grudnia 2021 r. do 12 grudnia 2026 r. tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 (przewozy wykonywane codziennie przez cały roczny rozkład jazdy jedną parą pociągów) na trasie międzynarodowej Oostende – Warszawa Wschodnia.

**Załącznik nr 1**

km $\Sigma$	km	stacja	odjazd	przyjazd
0		<b>Warszawa Wschodnia*</b>		<b>17:05</b>
4	4	Warszawa Centralna*	17:11	17:14
7	3	Warszawa Zachodnia*	17:18	17:21
85	78	Łowicz Główny*	18:11	18:12
130	45	Kutno*	18:42	18:43
209	79	Konin*	19:23	19:24
260	51	Września*	19:49	19:50
309	49	Poznań Główny*	20:20	20:23
412	103	Świebodzin*	21:18	21:19
465	53	Rzepin*	21:41	21:42
485	20	Frankfurt (Oder)	22:00	22:05
566	81	Berlin Ostbahnhof	22:58	23:00
572	6	<b>Berlin Hbf.</b>	23:07	23:10
834	262	Hannover	02:05	02:07
1217	383	<b>Amsterdam Centraal</b>	<b>06:01</b>	<b>06:06</b>
1234	17	Schiphol	06:20	06:22
1277	43	Den Haag HS	06:46	06:48
1300	23	Rotterdam Centraal	07:03	07:07
1357	57	Roosendaal	07:39	07:41
1399	42	Antwerpen-Centraal	08:08	08:10
1446	47	Brussel-Central	08:39	08:40
1448	2	<b>Brussel-Zuid</b>	<b>08:44</b>	<b>08:49</b>
1496	48	Gent-Sint-Pieters	09:17	09:19
1536	40	Brugge	09:41	09:43
1559	23	<b>Oostende</b>	<b>09:56</b>	

\*tylko do wejścia

**Załącznik nr 2**

km Σ	km	stacja	odjazd	przyjazd
0		<b>Oostende</b>		<b>18:04</b>
23	23	Brugge	18:17	18:19
63	40	Gent-Sint-Pieters	18:41	18:43
111	48	<b>Brussel-Zuid</b>	<b>19:11</b>	<b>19:16</b>
113	2	Brussel-Central	19:20	19:21
160	47	Antwerpen-Centraal	19:50	19:52
202	42	Roosendaal	20:18	20:21
259	57	Rotterdam Centraal	20:53	20:57
282	23	Den Haag HS	21:12	21:14
325	43	Schiphol	21:38	21:40
342	17	<b>Amsterdam</b>	<b>21:54</b>	<b>21:59</b>
725	383	Hannover	03:45	03:47
987	262	<b>Berlin Hbf.</b>	06:08	06:10
993	6	Berlin Ostbahnhof	06:18	06:20
1074	81	Frankfurt (Oder)	07:10	07:15
1094	20	Rzepin*	07:33	07:34
1147	53	Świebodzin*	07:56	07:57
1250	103	Poznań Główny*	08:52	08:55
1299	49	Września*	09:25	09:26
1350	51	Konin*	09:51	09:52
1429	79	Kutno*	10:32	10:33
1474	45	Łowicz Główny*	11:03	11:04
1552	78	Warszawa Zachodnia*	11:54	11:57
1555	3	Warszawa Centralna*	12:01	12:04
1559	4	<b>Warszawa Wschodnia*</b>	12:11	

\*tylko do wyjścia