

**DECYZJA NR DPP-WOPN.717.6.2021.PL  
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 4 lipca 2022 r.

**w sprawie przyznania RegioJet otwartego dostępu na trasie krajowej Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia  
i w relacji powrotnej.**

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 2, 6 pkt 2 oraz art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1984, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, oraz 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 przewoźnika kolejowego RegioJet a. s. z siedzibą w Brnie, zwanego dalej „RegioJet”, „Przewoźnikiem” lub „Stroną”, z 10 czerwca 2021 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem”, za pośrednictwem platformy ePUAP: 10 czerwca 2021 r.), uzupełnionego pismem z 30 lipca 2021 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 30 lipca 2021 r.), pismem z 8 lutego 2022 r. (data wpływu do Urzędu: 8 lutego 2022 r.), pismem z 9 marca 2022 r. (data wpływu do Urzędu: 9 marca 2022 r.) oraz pismem z 11 marca 2022 r. (data wpływu do Urzędu: 11 marca 2022 r.), w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 i 2026/2027,

**ODMAWIAM PRZYZNANIA**

**RegioJet otwartego dostępu na trasie krajowej Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 i 2026/2027, na podstawie którego Przewoźnik byłby uprawniony do wykonywania, we wskazanym okresie, przewozów codziennie w wymiarze 9 (słownie: dziewięciu) par połączeń na dobę, realizując postoje handlowe w następujących lokalizacjach: Wrocław Główny, Brzeg, Opole Główne, Strzelce Opolskie, Gliwice, Zabrze, Chorzów Batory, Katowice, Sosnowiec Główny, Dąbrowa Górnicza, Zawiercie, Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, przy wykorzystaniu linii kolejowych oznaczonych numerami: 1, 2, 4, 132, 135 oraz 137, zarządzanych przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanego dalej „PKP PLK”.**

**UZASADNIENIE**

**Stan faktyczny:**

Należy stwierdzić, że 10 czerwca 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek RegioJet z 10 czerwca 2021 r. o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 i 2026/2027 (przewozy realizowane codziennie w częstotliwości równej 9 parom połączeń na dobę), zwany dalej również „Wnioskiem”.

Pismem z 20 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.2.JK) Prezes UTK wezwał Przewoźnika do złożenia Wniosku w formie elektronicznej, przewidzianej dla tej czynności, zgodnie z treścią art. 4 ust. 5 rozporządzenia 2018/1795 oraz podpisanego zgodnie z zasadami reprezentacji wynikającymi z odpowiedniego rejestru lub przez pełnomocnika należycie umocowanego.

Następnie do Prezesa UTK 30 lipca 2021 r. wpłynęło, za pośrednictwem platformy ePUAP, uzupełnienie Wniosku RegioJet, zgodnie z treścią wezwania Prezesa UTK z 20 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.2.JK).

Pismem z 4 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.4.JK) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wszczęciu 10 czerwca 2021 r., na jego wniosek, postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie krajowej Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027.

W tym samym piśmie Prezes UTK poinformował Przewoźnika o włączeniu w poczet materiału dowodowego:

1. Regulaminu Sieci 2021/2022 PKP PLK wraz z załącznikami:
  - nr 1, zatytułowany: *Wykaz linii kolejowych udostępnianych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*;
  - nr 2.6, zatytułowany: *Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych*;
  - nr 2.7, zatytułowany: *Wykaz linii kolejowych, na których wprowadzone zostały ograniczenia ich użytkowania*;
  - nr 2.19, zatytułowany: *Mapa linii kolejowych w Polsce zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*, pobrany ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminu/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20212022/>;
2. opracowania Urzędu, zatytułowanego: *Wymiana pasażerska na stacjach w Polsce w 2019 r.* wraz z trzema załącznikami w formacie .xlsx, przedstawiającymi szczegółowe dane analityczne, pobranego ze strony internetowej: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/16623,Wymiana-pasazerska-w-2019-r.html>;
3. opracowania Urzędu, zatytułowanego: *Podsumowanie 2020. Przewozy pasażerskie i towarowe*, pobranego ze strony internetowej: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/16653,Podsumowanie-2020-przewozy-pasazerskie-i-towarowe.html>;
4. opracowania Urzędu, zatytułowanego: *Kolej w województwach – wykorzystanie i polityka transportowa*, pobranego ze strony internetowej: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/15443,Kolej-w-wojewodztwach-wykorzystanie-i-polityka-transportowa.html>;
5. opracowania Urzędu, zatytułowanego: *Największe dworce kolejowe w Polsce*, pobranego ze strony internetowej: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/15681,Najwieksze-dworce-kolejowe-w-Polsce.html>.

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

Pismem z 5 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.5.JK) Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione o otrzymaniu powiadomienia RegioJet w sprawie uruchamiania nowych kolejowych przewozów pasażerskich na trasie krajowej Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny oraz poinformował o przysługującym prawie zgłoszenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w terminie i na zasadach określonych w przepisach rozporządzenia 2018/1795.

W piśmie z 30 sierpnia 2021 r. (znak: DIG-II.8061.33.2021.OB, wpływ do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 31 sierpnia 2021 r.) zarząd województwa opolskiego poinformował, że jest stroną umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym, a Wniosek RegioJet może mieć wpływ na jej wykonywanie. Jednocześnie wskazano, że z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej wystąpi operator właściwej umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.

Natomiast 8 września 2021 r. do Urzędu wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek przewoźnika kolejowego „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanego dalej „PKP Intercity”, z 7 września 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w związku z Wnioskiem RegioJet. Załącznikami do wniosku PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej były:

1. kopia umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, zawarta dnia 31 grudnia 2020 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP Intercity na lata 2021 – 2030, zwana dalej również „umową ramową”;
2. analiza wpływu wprowadzenia nowych połączeń komercyjnych na usługi świadczone przez PKP Intercity na podstawie umowy ramowej (część A i B) w latach 2022-2027;
3. metodologia obliczeń zastosowana przez PKP Intercity wykorzystana przy opracowywaniu analizy wpływu, o której mowa w punkcie 2 powyżej;
4. zestawienie prezentujące marżę rozsądnego zysku z umowy ramowej w latach 2022 – 2027.

Część informacji zawartych we wniosku oraz załącznikach PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej została oznaczona jako niepodlegająca udostępnieniu podmiotom trzecim, w tym RegioJet.

Ponadto PKP Intercity 8 września 2021 r. przedstawiła dowód wniesienia opłaty skarbowej z tytułu przedłożenia Prezesowi UTK dokumentu pełnomocnictwa, w związku z wniesionym wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Następnie 9 września 2021 r. wpłynął, za pośrednictwem poczty elektronicznej, wniosek przewoźnika kolejowego POLREGIO sp. z o.o. (obecnie: POLREGIO S.A.) z siedzibą w Warszawie, zwanego dalej „POLREGIO”, z 7 września 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w związku z Wnioskiem RegioJet. Załącznikiem do wniosku POLREGIO o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej było oświadczenie dotyczące występowania w dokumentacji szczególnie chronionych informacji handlowych. Jednocześnie POLREGIO przedstawiła jawną wersję wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Również 9 września 2021 r. wpłynął, za pośrednictwem poczty elektronicznej, wniosek przewoźnika kolejowego Koleje Śląskie sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach, zwanego dalej „Kolejami Śląskimi”, z 8 września 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w związku z Wnioskiem RegioJet. Załącznikami do wniosku Kolei Śląskich o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej były:

1. pismo Kolei Śląskich z 8 września 2021 r. (znak: KS.TP.743 /09/2021) informujące o występowaniu w dokumentacji szczególnie chronionych informacji handlowych;
2. wyciąg z projektu rozkładu jazdy pociągów Kolei Śląskich na okres rocznego rozkładu jazdy pociągów 2021/2022;
3. kopia umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie województwa śląskiego w okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2030 r., zawarta 15 grudnia 2015 r. pomiędzy województwem śląskim a Kolejami Śląskimi, zwana dalej „umową PSC Kolei Śląskich”.

Część informacji zawartych we wniosku (oraz załącznikach) Kolei Śląskich o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej została oznaczona jako niepodlegająca udostępnieniu podmiotom trzecim, w tym RegioJet. Jednocześnie Koleje Śląskie przedstawiły jawną wersję wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej wraz z załącznikami.

Natomiast 28 września 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął również, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek Ministra Infrastruktury z 3 września 2021 r., o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowaną usługą przewozu osób RegioJet.

Ponadto 28 października 2021 r. wpłynął do Prezesa UTK, za pośrednictwem platformy ePUAP, dokument potwierdzający upoważnienie dla osoby, która podpisała pismo zarządu województwa opolskiego z 30 sierpnia 2021 r. (znak: DIG-II.8061.33.2021.OB).

Pismem z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.13.PP) Prezes UTK wezwał Koleje Śląskie do przedstawienia dodatkowych informacji w zakresie dotyczącym:

1. prognoz ekonomicznych i finansowych wskazujących spodziewany wpływ uruchomienia nowej usługi RegioJet na połączenia realizowane przez Koleje Śląskie, wraz z metodyką obliczeń;
2. przedstawienia dowodów na okoliczność planowanego ograniczenia przepustowości na linii kolejowej nr 1 na odcinku Sosnowiec Główny – Katowice Zawodzie, potwierdzających informacje ujęte we wniosku Kolei Śląskich o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej;
3. sprecyzowania stanowiska na temat występowania w zgłoszonym wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej szczególnie chronionych informacji handlowych wraz z uzasadnieniem zaproponowanego wyłączenia szczególnie chronionych informacji handlowych;
4. spodziewanych dla Kolei Śląskich efektów uruchomienia przez RegioJet nowej usługi, w tym:
  - a) zmiany kosztów ponoszonych i przychodów uzyskiwanych przez Koleje Śląskie (w tym również, w stosownych przypadkach, informacji na temat potencjalnych oszczędności kosztów, takich jak tych wynikających z braku wymiany taboru osiągnąjącego koniec okresu użytkowania lub niezastępowania pracowników, których umowa się kończy);
  - b) możliwości wygenerowania nowych potoków podróży przez proponowane kolejowe przewozy pasażerskie RegioJet w sieci objętej umową o świadczenie usług publicznych (np. poprzez doprowadzanie pasażerów, którzy mogą być zainteresowani połączeniem z usługą regionalną objętą umową PSC Kolei Śląskich);
  - c) konkurencyjnych reakcji Kolei Śląskich w związku z planowanym uruchomieniem nowych kolejowych przewozów pasażerskich RegioJet;

- d) spodziewanego wpływu uruchomienia przez RegioJet planowanej nowej usługi kolejowego przewozu pasażerskiego na odpowiednie inwestycje Kolei Śląskich, w tym w odniesieniu do taboru kolejowego;
- e) szacowanego skutku uruchomienia przez RegioJet planowanej nowej usługi kolejowego przewozu pasażerskiego na wyniki i jakość kolejowych przewozów osób.

Pismem z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.15.PP) Prezes UTK zwrócił się do PKP PLK o przedstawienie informacji w zakresie:

1. możliwości trasowania pociągów RegioJet, zgodnie z projektami rozkładów jazdy zawartych we Wniosku Przewoźnika, bez zmian w trasowaniu na wnioskowanej trasie pociągów przewoźnika kolejowego PKP Intercity, POLREGIO i Kolei Śląskich;
2. stopnia wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, przy zastosowaniu, której RegioJet planują wykonywać nowe połączenie opisane we Wniosku;
3. spodziewanego wpływu wytrasowania pociągów RegioJet na możliwość trasowania pociągów PKP Intercity, POLREGIO i Kolei Śląskich w całym okresie planowanego wykonywania przewozów przez Przewoźnika;
4. planów rozwoju infrastruktury, pod kątem tras objętych proponowanymi nowymi kolejowymi przewozami pasażerskimi RegioJet, w tym wskazania czasu realizacji takich planów.

Następnie 3 listopada 2021 r. wpłynął do Prezesa UTK dokument potwierdzający upoważnienie dla osoby, która podpisała pismo zarządu województwa opolskiego z 30 sierpnia 2021 r. (znak: DIG-II.8061.33.2021.OB). Ten sam dokument został przekazany Prezesowi UTK 28 października 2021 r. za pośrednictwem platformy ePUAP.

Pismem z 4 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.14.PP) Prezes UTK wezwał POLREGIO do przedstawienia dodatkowych informacji w zakresie dotyczącym:

1. prognoz ekonomicznych i finansowych wskazujących spodziewany wpływ uruchomienia nowej usługi RegioJet na połączenia realizowane przez POLREGIO, wraz z metodyką obliczeń;
2. występowania w umowie nr DIG.042.43.2020 z 12 listopada 2020 r. o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na terenie województwa opolskiego w okresie od dnia 13 grudnia 2020 r. do 14 grudnia 2030 r., zawartej pomiędzy POLREGIO a województwem opolskim, zwanej dalej „umową PSC POLREGIO”, której stroną jest POLREGIO, a której równowaga ekonomiczna może zostać zagrożona w następstwie uruchomienia nowych kolejowych przewozów pasażerskich przez RegioJet, szczególnie chronionych informacji handlowych;
3. sprecyzowania stanowiska na temat występowania w zgłoszonym wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej szczególnie chronionych informacji handlowych wraz z uzasadnieniem zaproponowanego wyłączenia szczególnie chronionych informacji handlowych;
4. spójności i kompletności oświadczenia POLREGIO w zakresie dotyczącym występowania w dokumentacji szczególnie chronionych informacji handlowych;
5. spodziewanych dla POLREGIO efektów uruchomienia przez RegioJet nowej usługi, w tym:
  - a) zmiany kosztów ponoszonych i przychodów uzyskiwanych przez POLREGIO (w tym również, w stosownych przypadkach, informacji na temat potencjalnych oszczędności kosztów, takich jak tych wynikających z braku wymiany taboru osiagającego koniec okresu użytkowania lub niezastępowania pracowników, których umowa się kończy);
  - b) możliwości wygenerowania nowych potoków podróży przez proponowane kolejowe przewozy pasażerskie RegioJet w sieci objętej umową o świadczenie usług publicznych (np. poprzez doprowadzanie pasażerów, którzy mogą być zainteresowani połączeniem z usługą regionalną objętą umową PSC POLREGIO);
  - c) konkurencyjnych reakcji POLREGIO w związku z planowanym uruchomieniem nowych kolejowych przewozów pasażerskich RegioJet;
  - d) spodziewanego wpływu uruchomienia przez RegioJet planowanej nowej usługi kolejowego przewozu pasażerskiego na odpowiednie inwestycje POLREGIO, w tym w odniesieniu do taboru kolejowego;
  - e) szacowanego skutku uruchomienia przez RegioJet planowanej nowej usługi kolejowego przewozu pasażerskiego na wyniki i jakość kolejowych przewozów osób.

Koleje Śląskie przekazały 17 listopada 2021 r., za pośrednictwem poczty elektronicznej, dodatkowe informacje w sprawie, w zakresie wskazanym w piśmie Prezesa UTK z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.13.PP), w postaci:

1. uzupełnionego wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, datowanego na 16 listopada 2021 r.;
2. pisma Kolei Śląskich z 16 listopada 2021 r. (znak: KS.TP.897/11/2021) informującego o występowaniu w dokumentacji szczególnie chronionych informacji handlowych;
3. kopii jawnej wersji umowy PSC Kolei Śląskich;
4. projektu pierwszej korekty harmonogramu zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023, przygotowanego przez PKP PLK.

Część informacji zawartych w ww. piśmie (oraz załącznikach) Kolei Śląskich o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej została oznaczona jako niepodlegająca udostępnieniu podmiotom trzecim, w tym RegioJet.

POLREGIO w piśmie z 23 listopada 2021 r. (znak: PBH1w.713.29.2021, doręczonym do Urzędu 23 listopada 2021 r. za pośrednictwem poczty elektronicznej) przedstawiła dodatkowe informacje w sprawie, w zakresie wskazanym w piśmie Prezesa UTK z 4 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.14.PP). Jednocześnie ww. przewoźnik kolejowy przedstawił kopię jawnej wersji umowy PSC POLREGIO.

W piśmie z 23 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.216.2021) PKP PLK przedstawiła, za pośrednictwem poczty elektronicznej, odpowiedź na wezwanie Prezesa UTK z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.15.PP).

Pismem z 17 grudnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.16.PL) Prezes UTK wezwał PKP PLK do przedstawienia dokumentów potwierdzających udzielenie pełnomocnictwa osobie, która podpisała pismo PKP PLK z 23 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.216.2021).

W wiadomości z 14 stycznia 2022 r., przekazanej za pośrednictwem poczty elektronicznej, PKP PLK przedstawiła odpowiedź na wezwanie Prezesa UTK z 17 grudnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.16.PL) przedkładając dokumenty potwierdzające udzielenie pełnomocnictwa osobie, która podpisała pismo PKP PLK z 23 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.216.2021).

Pismem z 21 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.18.PL) Prezes UTK wezwał RegioJet do przedstawienia analizy założeń wskazanych we Wniosku, w zakresie:

- planowanej trasy, na której mają być wykonywane nowe przewozy kolejowe RegioJet;
- planowanego harmonogramu (rozkładu jazdy) wykonywania nowych przewozów kolejowych RegioJet; oraz
- częstotliwości kursowania pociągów RegioJet,

w związku z informacjami dostarczonymi do niniejszego postępowania administracyjnego przez podmioty uprawnione.

Ponadto Prezes UTK postanowił włączyć w poczet materiału dowodowego niniejszej sprawy:

1. informację odpowiadającą odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP Intercity zarejestrowaną pod numerem KRS: 0000296032 (stan na dzień: 14 stycznia 2022 r., godz. 14:24:51), pobraną w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 112, z późn. zm.), zwaną dalej „ustawą o krajowym rejestrze sądowym”;
2. informację odpowiadającą odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla POLREGIO sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zarejestrowaną pod numerem KRS: 0000031521 (stan na dzień: 14 stycznia 2022 r., godz. 14:24:51), pobraną w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy o krajowym rejestrze sądowym;
3. informację odpowiadającą odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla POLREGIO, zarejestrowaną pod numerem KRS: 0000929422 (stan na dzień: 14 stycznia 2022 r., godz. 14:27:32), pobraną w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy o krajowym rejestrze sądowym;
4. informację odpowiadającą odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla Kolei Śląskich zarejestrowanych pod numerem KRS: 0000357114 (stan na dzień: 14 stycznia 2022 r., godz. 14:33:20), pobraną w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy o krajowym rejestrze sądowym;
5. informację odpowiadającą odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP PLK zarejestrowanej pod numerem KRS: 0000037568 (stan na dzień: 14 stycznia 2022 r., godz. 14:35:53), pobraną w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy o krajowym rejestrze sądowym;
6. opracowanie Urzędu pt. *Dobowa wymiana pasażerska na stacjach kolejowych w Polsce w 2020 r.*, pobrane ze strony internetowej Urzędu: <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/wymiana-pasazerska-na-s/17633,Przewozy-pasazerskie.html#PLIKI>;

7. Krajowy Program Kolejowy do 2023 r., stanowiący załącznik do uchwały Rady Ministrów nr 162/2015 z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r.<sup>1</sup> wraz z aktualizacjami w związku z podjęciem:
  - uchwały Rady Ministrów nr 144/2016 z dnia 23 listopada 2016 r.;
  - uchwały Rady Ministrów nr 186/2017 z dnia 4 grudnia 2017 r.;
  - uchwały Rady Ministrów nr 181/2018 z dnia 6 grudnia 2018 r.;
  - uchwały Rady Ministrów nr 17/2019 z dnia 19 lutego 2019 r.;
  - uchwały Rady Ministrów nr 110/2019 z dnia 17 września 2019 r.;
  - uchwały Rady Ministrów nr 156/2021 z dnia 26 listopada 2021 r.,stanowiący załącznik do uchwały Rady Ministrów nr 162/2015 z dnia 15 września 2015 r., pobrany ze strony internetowej Ministerstwa Infrastruktury: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/krajowy-program-kolejowy>;
8. dokument pn. *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.*, stanowiący załącznik do uchwały Rady Ministrów nr 105 z dnia 24 września 2019 r., pobranej ze strony internetowej Ministerstwa Infrastruktury: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/projekt-strategii-zrownowazonego-rozwoju-transportu-do-2030-roku2>;
9. opracowanie PKP PLK pn. *Pierwsza korekta sieciowego harmonogramu zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy 2022/2023 Sieciowy harmonogram zamknięć torowych 2022/2023*, pobrane ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/harmonogram-zamkniec-torowych>;
10. opracowanie PKP PLK pn. *Sieciowy harmonogram zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy 2023/2024*, pobrane ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/harmonogram-zamkniec-torowych>.

W tym samym piśmie Prezes UTK zawiadomił Stronę, że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi, oprócz dokumentów wskazanych w piśmie Prezesa UTK z 4 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.4.JK) oraz w niniejszym piśmie, następujące dokumenty:

1. pismo Prezesa UTK z 5 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.5.JK) do podmiotów uprawnionych, informujące o wpływie Wniosku RegioJet;
2. pismo zarządu województwa opolskiego z 30 sierpnia 2021 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 31 sierpnia 2021 r.; znak: DIG- II.8061.33.2021.OB) dotyczące Wniosku RegioJet, niestanowiące wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej;
3. wniosek PKP Intercity z 7 września 2021 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 8 września 2021 r.) o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wraz z załącznikami, w wersji jawnej i w wersji zawierającej szczególnie chronione informacje handlowe, wraz z załączonym dokumentem pełnomocnictwa;
4. pismo PKP Intercity z 8 września 2021 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 8 września 2021 r.), przekazane za pośrednictwem platformy ePUAP, do którego ww. przewoźnik załączył informację o hasle, którym zabezpieczono dokument elektroniczny zawierający wersję niejawną wniosku PKP Intercity;
5. pismo PKP Intercity z 8 września 2021 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 8 września 2021 r.), przekazane za pośrednictwem platformy ePUAP, do którego ww. przewoźnik załączył dowód uiszczenia opłaty z tytułu złożenia dokumentu pełnomocnictwa w sprawie;
6. wniosek POLREGIO z 7 września 2021 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 9 września 2021 r.) o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wraz z załącznikami, w wersji jawnej i w wersji zawierającej szczególnie chronione informacje handlowe;
7. wniosek Kolei Śląskich z 8 września 2021 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 9 września 2021 r.) o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wraz z załącznikami, w wersji jawnej i w wersji zawierającej szczególnie chronione informacje handlowe;

---

<sup>1</sup> Uchwały Rady Ministrów zostały ponadto opublikowane w Monitorze Polski.

8. wniosek Ministra Infrastruktury z 3 września 2021 r. (data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem platformy ePUAP: 28 września 2021 r.) o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wraz z załącznikami, w wersji jawnej i w wersji zawierającej szczególnie chronione informacje handlowe;
9. pismo marszałka województwa opolskiego (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 28 października 2021 r.) stanowiące kopię upoważnienia do wykonywania określonych czynności przez osobę, która złożyła podpis pod pismem z 30 sierpnia 2021 r. (znak: DIG-II.8061.33.2021.OB);
10. pismo Prezesa UTK z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.13.PP), stanowiące wezwanie do uzupełnienia wniosku Kolei Śląskich z 8 września 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej;
11. pismo Prezesa UTK z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.15.PP) stanowiące wezwanie PKP PLK do przedstawienia informacji dotyczących uruchomienia usług RegioJet, o których mowa w powiadomieniu;
12. pismo marszałka województwa opolskiego (data wpływu do Urzędu: 3 listopada 2021 r.) stanowiące kopię upoważnienia do wykonywania określonych czynności przez osobę, która złożyła podpis pod pismem z 30 sierpnia 2021 r. (znak: DIG-II.8061.33.2021.OB);
13. pismo Prezesa UTK z 4 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.14.PP), stanowiące wezwanie do uzupełnienia wniosku POLREGIO z 7 września 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej;
14. pismo Kolei Śląskich z 16 listopada 2021 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 17 listopada 2021 r.) będące uzupełnieniem wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wraz z załącznikami, w wersji jawnej i w wersji zawierającej szczególnie chronione informacje handlowe, stanowiące odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.13.PP);
15. pismo POLREGIO z 23 listopada 2021 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem korespondencji elektronicznej: 23 listopada 2021 r. znak: PBH1w.713.29.2021) będące uzupełnieniem wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wraz z załącznikami, w wersji jawnej i w wersji zawierającej szczególnie chronione informacje handlowe, stanowiące odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 4 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.14.PP);
16. pismo PKP PLK z 23 listopada 2021 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 23 listopada 2021 r.; znak: IDRR.611.216.2021), stanowiące odpowiedź pismo Prezesa UTK z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.15.PP);
17. pismo Prezesa UTK z 17 grudnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.16.PL), stanowiące wezwanie do PKP PLK, dotyczące przedłożenia dokumentu pełnomocnictwa oraz opłaty skarbowej z tego tytułu w związku z pismem PKP PLK z 23 listopada 2021 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 23 listopada 2021 r.; znak: IDRR.611.216.2021);
18. wiadomość elektroniczna PKP PLK z 14 stycznia 2021 r. wraz z dokumentami potwierdzającymi umocowanie osoby, która złożyła podpis pod pismem PKP PLK z 23 listopada 2021 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 23 listopada 2021 r.; znak: IDRR.611.216.2021).

Dodatkowo Prezes UTK do powyżej wskazanego pisma, przekazał Przewoźnikowi załączniki w postaci jawnych wersji wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej PKP Intercity, POLREGIO i Kolei Śląskich oraz Ministra Infrastruktury.

Równocześnie w tym samym piśmie Prezes UTK zawiadomił, że faktem znanym z urzędu jest:

1. posiadanie przez RegioJet statusu przewoźnika kolejowego, w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, na rzecz której zostały wydane m.in. następujące dokumenty uprawniające do wykonywania przewozów kolejowych osób w transporcie kolejowym:
  - a) licencja przewoźnika kolejowego nr L/2009/1521 z 30 kwietnia 2009 r. wydana przez *Drážní úřad*, ważna bezterminowo, wraz ze zmianami (informacja przedstawiona przez RegioJet we wniosku w sprawie prowadzonej przed Prezesem UTK pod znakiem: DMB-WMIC.401.18.2020);
  - b) certyfikat bezpieczeństwa część A nr CZ1120190021, ważny od 8 października 2019 r. do 7 października 2024 r., potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, wydany przez *Drážní úřad*, będący czeskim organem regulacyjnym, właściwym w zakresie transportu kolejowego (informacja przedstawiona przez RegioJet we wniosku w sprawie prowadzonej przed Prezesem UTK pod znakiem: DMB-WMIC.401.18.2020);
  - c) certyfikat bezpieczeństwa cz. B nr PL1220200033 ważny od 14 sierpnia 2020 r. do 30 listopada 2022 r., potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie

- z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, stanowiący załącznik do decyzji Prezesa UTK z 14 sierpnia 2020 r. (znak: DMB-WMIC.401.18.2020.AKa);
2. posiadanie przez PKP Intercity statusu przewoźnika kolejowego, w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, na rzecz której zostały wydane m.in. następujące dokumenty, uprawniające do wykonywania przewozów kolejowych osób w transporcie kolejowym:
    - a) jednolita licencja nr L/034/2017, potwierdzająca zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, wraz z informacją dotyczącą ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, stanowiąca załącznik do decyzji Prezesa UTK z 16 lutego 2017 r. (znak: DRRK-WKL.700.3.2017.PW), zmieniająca m.in. licencję nr WPO/036/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych osób, udzieloną 27 lutego 2004 r. przez Prezesa UTK;
    - b) certyfikat bezpieczeństwa część A nr PL1120200051, ważny od 28 października 2020 r. do 28 października 2025 r., potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, stanowiący załącznik do decyzji Prezesa UTK z 27 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.400.47.2020.KS);
    - c) certyfikat bezpieczeństwa część B nr PL1220200063, ważny od 28 października 2020 r. do 28 października 2025 r., potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, stanowiący załącznik do decyzji Prezesa UTK z 27 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.401.60.2020.KS);
  3. zawarcie przez PKP Intercity umowy:
    - a) ramowej, podpisanej 31 grudnia 2020 r. z Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich na lata 2021 – 2030;
    - b) rocznej, podpisanej 29 kwietnia 2021 r. z Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2021 r. do 31 grudnia 2021 r.;
  4. posiadanie przez POLREGIO statusu przewoźnika kolejowego, w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, na rzecz której zostały wydane m.in. następujące dokumenty, uprawniające do wykonywania przewozów kolejowych osób w transporcie kolejowym:
    - a) jednolita licencja nr L/085/2020, potwierdzająca zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, wraz z informacją dotyczącą ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, stanowiąca załącznik do decyzji Prezesa UTK z 11 maja 2020 r. (znak: DRR-WLKD.700.11.2020.AŁ), zmieniająca m.in. licencję nr WPO/054/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych osób, udzieloną 27 lutego 2004 r. przez Prezesa UTK;
    - b) certyfikat bezpieczeństwa część A nr PL1120200052, ważny od 22 października 2020 r. do 22 października 2025 r., potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, stanowiący załącznik do decyzji Prezesa UTK z 20 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.400.72.2020.MP);
    - c) certyfikat bezpieczeństwa część B nr PL1220200065, ważny od 22 października 2020 r. do 22 października 2025 r., potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, stanowiący załącznik do decyzji Prezesa UTK z 20 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.401.85.2020.MP);
  5. zawarcie 12 listopada 2020 r. przez POLREGIO z województwem opolskim umowy nr DIG.042.43.2020 o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, obowiązującej w okresie od 13 grudnia 2020 r. do 14 grudnia 2030 r.;
  6. posiadanie przez Koleje Śląskie statusu przewoźnika kolejowego, w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, na rzecz których zostały wydane m.in. następujące dokumenty, uprawniające do wykonywania przewozów kolejowych osób w transporcie kolejowym:
    - a) jednolita licencja nr L/041/2017, potwierdzająca zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, zgodnie z właściwymi przepisami



unijnymi oraz krajowymi, wraz z informacją dotyczącą ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, stanowiąca załącznik do decyzji Prezesa UTK z 15 maja 2017 r. (znak: DRRK-WKL.700.6.2017.AO), zmieniająca m.in. licencję nr WPO/191/2010 na wykonywanie przewozów kolejowych osób, udzieloną 6 lipca 2010 r. przez Prezesa UTK;

b) jednolity certyfikat bezpieczeństwa nr PL1020210029, ważny od 1 kwietnia 2021 r. do 1 kwietnia 2026 r., potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, stanowiący załącznik do decyzji Prezesa UTK z 25 marca 2021 r. (znak: DMB-WMIC.402.2.2020.SW);

7. zawarcie 15 grudnia 2015 r. przez Koleje Śląskie z województwem śląskim umowy nr 2892/KT/2015 o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie Województwa Śląskiego, obowiązującej w okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2030 r.;
8. posiadanie przez PKP PLK statusu zarządcy infrastruktury, w rozumieniu art. 4 pkt 7 ustawy o transporcie kolejowym, na rzecz, którego została wydana autoryzacja bezpieczeństwa nr PL2120210000, stanowiąca załącznik do decyzji Prezesa UTK z 26 lutego 2021 r. (znak: DMB-WMIC.410.6.2020.RP).

W tym samym piśmie Prezes UTK wyznaczył 18 lutego 2022 r. jako nowy termin załatwienia sprawy oraz poinformował Stronę o przysługujących jej uprawnieniach do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

RegioJet, w piśmie z 8 lutego 2022 r., doręczonym do Urzędu 8 lutego 2022 r., przedstawiła odpowiedź na wezwanie Prezesa UTK z 21 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.18.PL) oraz złożyła wniosek o zapoznanie się materiałem dowodowym niniejszego postępowania.

Pismem z 21 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.20.PL) Prezes UTK postanowił ograniczyć RegioJet prawo wglądu do materiału dowodowego niniejszego postępowania w odniesieniu do wskazanych w ww. piśmie dokumentów dostarczonych przez PKP Intercity, POLREGIO, Koleje Śląskie oraz Ministra Infrastruktury, ze względu na występowanie w nich szczególnie chronionych informacji handlowych, o których mowa w art. 8 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795.

Postanowieniem z 21 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.21.PL) Prezes UTK przychylił się do wniosku RegioJet w zakresie udostępnienia akt sprawy, z wyłączeniem szczególnie chronionych informacji handlowych dostarczonych przez podmioty uprawnione w toku niniejszego postępowania.

Jednocześnie Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika, że faktem znanym z urzędu jest:

- 1) wydanie na rzecz przewoźnika kolejowego POLREGIO:
  - jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa nr PL1020210197, mocą decyzji Prezesa UTK z 1 grudnia 2021 r. (znak: DMB-WMIC.400.32.2021.SW), ważnego od 1 grudnia 2021 r. do 1 grudnia 2026 r., potwierdzającego akceptację przyjętego przez przedsiębiorstwo kolejowe systemu zarządzania bezpieczeństwem w tym regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo w celu spełniania konkretnych wymagań w zakresie bezpiecznego wykonywania przewozów na danej sieci, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi (dokument zastępujący uprzednio obowiązujące certyfikaty bezpieczeństwa cz. A i B);
  - jednolitej licencji nr L/085/2020 na wykonywanie usług transportu kolejowego w obrębie Unii i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, zgodnie z obowiązującymi regulacjami unijnymi oraz krajowymi, zmienionej decyzją Prezesa UTK z 7 lutego 2022 r. (znak: DRR-WLKD.700.1.2022.RT; dokument zmieniający dotychczasową licencję POLREGIO);
  - zawarcie 24 stycznia 2022 r. pomiędzy Kolejami Śląskimi sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach a województwem śląskim aneksu nr 19 do umowy nr 2892/KT/2015 o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie województwa śląskiego, obowiązującej w okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2030 r. oraz porozumienia wykonawczego nr 7 na rok 2022 r, w związku z ww. umową.

W tym samym piśmie Prezes UTK postanowił włączyć w poczet materiału dowodowego sprawy Regulamin Sieci 2022/2023 PKP PLK, wraz z załącznikami:

- nr 1, zatytułowany: *Wykaz linii kolejowych udostępnianych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*;
- nr 2.6, zatytułowany: *Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych*;
- nr 2.7, zatytułowany: *Wykaz linii kolejowych, na których wprowadzone zostały ograniczenia ich użytkowania*;
- nr 2.19, zatytułowany: *Mapa linii kolejowych w Polsce zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*

Jednocześnie Prezes UTK wyznaczył 18 marca 2022 r. jako nowy termin załatwienia sprawy oraz poinformował Stronę o przysługujących jej uprawnieniach do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 7 dni od dnia otrzymania postanowienia.

W piśmie z 25 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.22.PL) Prezes UTK wezwał PKP PLK do uzupełnienia informacji przedstawionych w piśmie ww. zarządcy infrastruktury z 23 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.216.2021) poprzez przekazanie przez PKP PLK kopii dokumentacji lub podanie źródła, z których można pobrać dokumentację, która posłużyła ww. zarządcy infrastruktury do ustalenia:

- stopnia wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, pod kątem tras objętych proponowanymi nowymi kolejowymi przewozami pasażerskimi RegioJet;
- możliwości trasowania pociągów RegioJet w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027, także w zakresie planów rozwoju infrastruktury, pod kątem tras objętych proponowanymi nowymi kolejowymi przewozami pasażerskimi RegioJet;
- prawdopodobieństwa konieczności zmiany tras pociągów innych przewoźników realizujących przewozy wojewódzkie w ramach służby publicznej na odcinkach Wrocław Główny – Opole Główne, Zabrze – Katowice, Katowice – Zawiercie oraz Grodzisk Mazowiecki – Warszawa Wschodnia;
- braku możliwości obsługi pociągów RegioJet podczas całonocnego postoju na stacji Warszawa Wschodnia.

Za pośrednictwem poczty elektronicznej 4 marca 2022 r. do Urzędu wpłynęło pismo PKP PLK z 4 marca 2022 r. (znak: IDRR.611.64.2022), w którym zarządca infrastruktury udzielił odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 25 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.22.PL) oraz przedstawił wymagane dokumenty.

W piśmie z 9 marca 2022 r. doręczonym do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP 9 marca 2022 r. oraz w piśmie z 11 marca 2022 r. doręczonym do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP 11 marca 2022 r., RegioJet przedstawiła stanowisko w sprawie.

Prezes UTK poinformował RegioJet, w piśmie z 10 marca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.24.PL), że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi, oprócz dokumentów wskazanych we wcześniejszych pismach Prezesa UTK, następujące dokumenty:

- pismo Prezesa UTK z 25 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.22.PL), będące wezwaniem PKP PLK do wskazania dokumentów i informacji, które stanowiły podstawę do udzielenia przez PKP PLK odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.15.PP);
- pismo PKP PLK z 4 marca 2022 r. (znak: IDRR.611.64.2022, data wpływu do Urzędu, za pośrednictwem poczty elektronicznej: 4 marca 2022 r.), wraz z załącznikami, stanowiące odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 25 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.22.PL).

Jednocześnie Prezes UTK wyznaczył 9 kwietnia 2022 r. jako nowy termin załatwienia sprawy oraz poinformował Stronę o przysługujących jej uprawnieniach do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 5 dni od dnia otrzymania zawiadomienia.

W piśmie z 4 kwietnia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.26.PL) Prezes UTK poinformował RegioJet, że faktem znanym z urzędu było zawarcie przez Koleje Śląskie 28 stycznia 2021 r. porozumienia wykonawczego nr 6 na rok 2021 do umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie województwa śląskiego od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2030 r.

Dodatkowo Prezes UTK postanowił włączyć w poczet materiału dowodowego niniejszej sprawy:

1. opracowanie PKP PLK pn. *PKP POLSKIE LINIE KOLEJOWE S.A. - zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040 roku*, pobrane ze strony internetowej PKP PLK;
2. opracowanie PKP PLK pn. *Druga korekta sieciowego harmonogramu zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy 2021/2022 Sieciowy harmonogram zamknięć torowych 2021/2022*, pobrane ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/harmonogram-zamkniec-torowych>.

Jednocześnie Prezes UTK poinformował Stronę o przysługujących jej uprawnieniach do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 3 dni od dnia otrzymania zawiadomienia.

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

W piśmie z 11 kwietnia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.27.PL) Prezes UTK poinformował RegioJet, że faktem znanym z urzędu było zawarcie przez Koleje Śląskie 22 stycznia 2020 r. porozumienia wykonawczego nr 5 na rok

2020 do umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie województwa śląskiego od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2030 r.

Jednocześnie Prezes UTK wyznaczył 29 kwietnia 2022 r. jako nowy termin załatwienia sprawy.

W piśmie z 27 kwietnia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.28.GP) Prezes UTK wyznaczył 20 maja 2022 r. jako nowy termin załatwienia sprawy.

W piśmie z 19 maja 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.29.PL) Prezes UTK wyznaczył 20 czerwca 2022 r. jako nowy termin załatwienia sprawy.

W piśmie z 20 czerwca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.31.AJ) Prezes UTK wyznaczył 4 lipca 2022 r. jako nowy termin załatwienia sprawy.

### **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.

Natomiast zgodnie 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 dotyczących otwartego dostępu.

Jak już wcześniej wspomniano, 10 czerwca 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął wniosek RegioJet z 10 czerwca 2021 r. o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 i 2026/2027. Wniosek został uzupełniony przez Przewoźnika pismami z 30 lipca 2021 r., z 8 lutego 2022 r., z 9 marca 2022 r. oraz z 11 marca 2022 r.

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

Prezes UTK ustalił, że Strona 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 certyfikat bezpieczeństwa cz. B nr PL1220170019, wydany decyzją Prezesa UTK z 30 listopada 2017 r. (znak: DBK-WSZM.401.32.2016.17.MP), zmieniony decyzją Prezesa UTK z 14 sierpnia 2020 r. (znak: DMB-WMIC.401.18.2020.AKa), którą to nadano mu nr PL1220200033 (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. Przewoźnikowi przysługuje zatem uprawnienie do złożenia wniosku dotyczącego przyznania otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Wniosek Przewoźnika został podpisany ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osobę umocowaną do reprezentacji Przewoźnika na podstawie dołączonego pełnomocnictwa.

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

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

Artykuł 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym określa, że: w terminie miesiąca od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2 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 5 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.5.JK), zawiadomił podmioty uprawnione, tj. te, którym przysługuje możliwość złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o planowanym uruchomieniu nowej usługi przez Przewoźnika.

Ponadto 5 sierpnia 2021 r. Prezes UTK opublikował informację o wpływie Wniosku RegioJet na stronie internetowej Urzędu: <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/17686,Powiadomienie-RegioJet-a-s-o-planowanych-nowych-krajowych-uslugach-pasazerskich.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;
- a) zarządca infrastruktury;
- b) 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 5 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.5.JK).

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 osiągniętego koniec okresu użytkowania lub niezastępowania pracowników, których umowa się kończy);
- b) skutki finansowe wygenerowane przez proponowane nowe kolejowe przewozy pasażerskie w sieci objętej umową o świadczenie usług publicznych (takie jak doprowadzanie pasażerów, którzy mogą być zainteresowani połączeniem z usługą regionalną objętą umową o świadczenie usług publicznych);
- c) ewentualne konkurencyjne reakcje przedsiębiorstwa kolejowego realizującego umowę o świadczenie usług publicznych;
- d) wpływ na odpowiednie inwestycje przedsiębiorstw kolejowych lub właściwych organów, na przykład w odniesieniu do taboru;
- e) wartość wszelkich istniejących praw wyłącznych.

Ocena organu regulacyjnego (tu: Prezesa UTK) dotyczy również znaczenia wpływu, mając na względzie obowiązujące ustalenia umowne między właściwym organem (tu: organizatorem publicznego transportu zbiorowego) a przedsiębiorstwem kolejowym wykonującym usługi publiczne, w tym, w stosownych przypadkach, poziom rekompensaty ustalony zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady

z dnia 23 października 2007 r., dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3 grudnia 2007 r., str. 1, z późn. zm.), lub wynikający z konkurencyjnego zawarcia umowy oraz wszelkich mechanizmów podziału ryzyka takiego jak ryzyko związane z ruchem i przychodami (art. 10 ust. 4 rozporządzenia 2018/1795).

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

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

W ramach niniejszego postępowania wpłynęło pismo zarządu województwa opolskiego oraz wnioski o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, złożone przez PKP Intercity, POLREGIO, Koleje Śląskie oraz Ministra Infrastruktury.

#### **Pismo zarządu województwa opolskiego z 30 sierpnia 2021 r. (znak: DIG-II.8061.33.2021.OB):**

Województwo opolskie posiada status organizatora publicznego transportu zbiorowego, w tym w zakresie transportu kolejowego, na obszarze województwa opolskiego. Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym funkcję organizatora publicznego transportu zbiorowego realizuje marszałek województwa. Jednocześnie należy wskazać, że województwo opolskie jest stroną umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym, której operatorem jest POLREGIO.

W powyższym piśmie zwrócono uwagę na zagrożenie, jakie może powodować uruchomienie nowego połączenia przez RegioJet na trasie Wrocław Główny – Opole – Gliwice – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej. Ponadto wskazano, że odcinki linii kolejowych, które mają być wykorzystywane przez Przewoźnika charakteryzują się dużym zagęszczeniem ruchu, co może znajdować przełożenie na realizację zadań, w związku z obowiązywaniem umowy PSC POLREGIO, przez POLREGIO. Dodatkowo organizator publicznego transportu zbiorowego na terytorium województwa opolskiego poinformował o ograniczeniu zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w związku z licznymi pracami remontowo-modernizacyjnymi, realizowanym przez PKP PLK, jak również z uwagi na wykonywanie połączeń przez pociągi dalekobieżne. Następnie wskazano, że: *Zaproponowany przez RegioJet a.s. rozkład jazdy, na który składa się aż 9 par pociągów może przyczynić się do znacznego obniżenia frekwencji w dostępnych obecnie połączeniach regionalnych. Zgodnie z przedstawioną statką składy miałyby na opolskim odcinku kursować m. in. w godzinach porannego i popołudniowego szczytu komunikacyjnego, co z pewnością przyczyniłoby się do chętnego korzystania z nich części pasażerów dojeżdżających do/z pracy czy szkół.*

Jednocześnie poinformowano, że z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w związku z Wnioskiem RegioJet, wystąpi odrębnym pismem operator właściwej umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym, tj. POLREGIO.

Powyższe pismo nie stanowiło wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

#### **Wniosek PKP Intercity z 7 września 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej:**

Do Prezesa UTK wpłynął 8 września 2021 r., za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek PKP Intercity z 7 września 2021 r., o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowaną usługą przewozu osób RegioJet. Informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez RegioJet, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 5 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.5.JK), została doręczona PKP Intercity 10 sierpnia 2021 r. Tym samym Prezes UTK stwierdził, że wniosek PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej został złożony z zachowaniem terminu jednego miesiąca na dokonanie czynności, przewidzianego przepisami prawa. W dalszej kolejności Prezes UTK przeanalizował status PKP Intercity uprawniający ten podmiot do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

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

ustalił, że PKP Intercity jest przewoźnikiem kolejowym posiadającym podstawowe dokumenty z zakresu transportu kolejowego, umożliwiające wykonywanie kolejowych przewozów osób.

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

- umowy ramowej z dnia 31 grudnia 2020 r. zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP Intercity na lata 2021 – 2030, oraz
- umowy rocznej z dnia 29 kwietnia 2021 r., zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP Intercity, o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2021 r. do 31 grudnia 2021 r.

Zawarty w załączniku nr 1 umowy ramowej plan przedmiotowo finansowy na lata 2021 – 2030 wskazujący stacje początkowe oraz końcowe wykonywania przewozów przez PKP Intercity pozwala stwierdzić, że ww. przewoźnik kolejowy jest podmiotem uprawnionym, w myśl art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym i art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795. PKP Intercity jest przewoźnikiem kolejowym, będącym jednocześnie operatorem umowy o świadczenie usług publicznych, która przewiduje wykonywanie połączeń pasażerskich w tym samym terminie co Przewoźnik oraz na odcinku pokrywającym się z planowanym uruchamianiem usługi przez RegioJet. Z tego względu należało uznać, że zgłoszony przez PKP Intercity wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej powinien podlegać dalszej analizie formalnej oraz merytorycznej.

W zgłoszonym wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej PKP Intercity oświadczyła, że zamiar wprowadzenia nowych połączeń przez RegioJet wzbudził obawy związane z zaburzeniem równowagi ekonomicznej na liniach kolejowych, na których planowane jest uruchomienie dodatkowych pociągów.

Zgodnie ze stanowiskiem przedstawionym przez PKP Intercity: *W związku z powyższym PKP IC zdecydowało się na wykonanie analizy zaproponowanej oferty połączeń kolejowych oraz ich wpływu na Umowę PSC, której stroną jest PKP IC. Obecnie PKP IC jest stroną Umowy Ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, zawartej dnia 31.12.2020 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a „PKP Intercity” S.A., na lata 2021 – 2030. W załączniku nr 1 znajduje się kopia powyższej Umowy Ramowej wraz ze wskazaniem informacji objętych klauzulą Tajemnica Przedsiębiorstwa „PKP Intercity” S.A. oraz uzasadnieniem, dlaczego zostały utajnione. Uszczegółowieniem zapisów Umowy Ramowej są Umowy Roczne, które zawierają szczegółowy wykaz uruchamianych pociągów wraz z planowanymi przychodami i rekompensatą. Na podstawie powyższej Umowy Ramowej osobno na każdy rok będzie podpisywana Umowa Roczna o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich (dalej: „Umowa Roczna”). Zagrożona jest równowaga ekonomiczna Umowy Ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, która została zawarta w dniu 31.12.2020 roku, pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a „PKP Intercity” S.A., na lata 2021 – 2030 (dalej: „Umowa Ramowa”).*

W dalszej części złożonego wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej PKP Intercity podniosła, że: *Zgodnie z metodologią znajdującą się w załączniku nr 3 do niniejszego wniosku jedynie bieżący rozkład jazdy pociągów daje możliwość obliczenia wpływu konkurencyjnych pociągów na pociągi PSC. Wynik obliczeń wyrażony jest procentowo w odniesieniu do rekompensaty na pokrycie kosztów zapisanej w Umowie Ramowej. Przy założeniu podobnego rozkładu jazdy w przyszłych latach, procentowy wpływ na rekompensatę w latach kursowania pociągów RegioJet jest taki sam, a na podstawie istniejącej Umowy Ramowej obliczany jest kwotowy wpływ na tę Umowę w każdym roku. Tym wpływem jest wzrost rekompensaty powodowany zmniejszeniem przychodu z pociągów PSC w wyniku kursowania pociągów komercyjnych. Analiza wykonana według części II metodologii obejmująca bieżący rozkład jazdy została wykonana na podstawie danych z załącznika nr 2 do Umowy Rocznej. Obliczenia te, znajdują się w załączniku nr 2 część A do niniejszego wniosku. W kolejnym kroku został oszacowany wpływ nowych usług RegioJet na przewozy realizowane przez PKP IC w latach 2022 – 2027. Symulacja wpływu wprowadzenia nowych połączeń komercyjnych na Umowę Ramową wykonana według części III metodologii znajduje się w załączniku nr 2 część B do niniejszego wniosku. Źródłem danych jest Umowa Ramowa, w której została zapisana rekompensata na pokrycie kosztów i założenia PKP IC dotyczące kosztów i przychodów obecnie uruchamianych pociągów, które są zawarte w Umowie Rocznej na rok 2021. Z powyższej analizy wynika zmniejszenie przychodu z Umowy PSC o:*

- <sup>2</sup> zł w roku 2021.

<sup>2</sup> Oznaczenie  pokazuje usuniętą treść stanowiącą szczególnie chronione informacje handlowe z punktu widzenia przedsiębiorcy

Stanowi to 11,37% planowanej rekompensaty, co oznacza zmniejszenie przychodu w kolejnych latach o:

- ~~200~~ zł w roku 2022,
- ~~200~~ zł w roku 2023,
- ~~200~~ zł w roku 2024,
- ~~200~~ zł w roku 2025,
- ~~200~~ zł w roku 2026,
- ~~200~~ zł w roku 2027,
- razem ~~1200~~ zł w całym okresie w wyniku uruchomienia pociągów konkurencyjnych.

W odniesieniu do ewentualnego wpływu realizowania nowych usług przez RegioJet na zmianę cen biletów PKP Intercity poinformowała, że: *Przewidujemy poziom elastyczności cenowej popytu w zakresie od 0,5 do 1,5, w zależności od szeregu czynników oraz od indywidualnego charakteru pasażera bądź części pasażerów, jako grupy docelowej oferty. Ponadto PKP IC zamierza na bieżąco analizować frekwencję zarówno w zagrożonych pociągach własnych jak i pociągach konkurencji. Wyniki tych badań będą podstawą do dalszych działań polegających między innymi na ewentualnym obniżeniu cen biletów za przejazd i wprowadzania promocji na bilety, co jednak może spowodować dalsze obniżenie przychodów dla pociągów objętych zadaniem i będzie się wiązało z koniecznością pokrycia zaistniałego deficytu.*

Załącznikami do wniosku PKP Intercity o przeprowadzenie zadania równowagi ekonomicznej były:

1. kopia umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, zawarta dnia 31 grudnia 2020 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP Intercity na lata 2021 – 2030;
2. analiza wpływu wprowadzenia nowych połączeń komercyjnych na usługi świadczone przez PKP Intercity na podstawie umowy ramowej (część A i B);
3. metodologia obliczeń zastosowana przez PKP Intercity wykorzystana przy opracowywaniu analizy wpływu, o której mowa w punkcie 2 powyżej;
4. zestawienie prezentujące marżę rozsądnego zysku z umowy ramowej w latach 2022 – 2027.

PKP Intercity poinformowała, że część informacji zawartych we wniosku o przeprowadzenie równowagi ekonomicznej oraz w załącznikach nr 1, 2 i 4 zawiera informacje, które nie powinny podlegać udostępnieniu podmiotom trzecim ze względu na ich szczególnie rodzaj oraz wartość gospodarczą.

PKP Intercity w złożonym wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej wskazała, że: *Informacje dotyczące przychodów znajdują się w załączniku nr 2 część A. W załączniku nr 1 (Plan Przedmiotowo-Finansowy) część A do Umowy Ramowej podana jest wysokość marży rozsądnego zysku na poszczególne lata obowiązywania ww. Umowy. W załączniku nr 4 do niniejszego wniosku została przedstawiona marża rozsądnego zysku wyrażona, jako procentowe zmniejszenie Rekompensaty na pokrycie kosztów. Dane znajdujące się we wskazanym załączniku tj.: „Rekompensata na pokrycie kosztów zaplanowana w zagrożonej Umowie PSC” oraz „Marża rozsądnego zysku” zostały zaczerpnięte z Umowy Ramowej i są szczególnie chronionymi informacjami handlowymi. W związku z powyższym zostały objęte klauzulą Tajemnica Przedsiębiorstwa „PKP Intercity” S.A. TP 578/2020 z uwagi na wysoką wartość gospodarczą powyższych informacji. Dane te nie są powszechnie znane osobom zwykle zajmującym się tym rodzajem informacji i nie są łatwo dostępne dla takich osób. Spółka podjęła działania mające na celu wyeliminowanie możliwości dotarcia do powyższych danych przez osoby trzecie w normalnym toku zdarzeń, bez konieczności podejmowania szczególnych starań. Podsumowując PKP IC podjęła niezbędne działania w celu zachowania ich w poufności. W ww. załączniku nr 4 została również zamieszczona wersja jawna pliku.*

W następstwie analizy informacji przekazanych przez PKP Intercity Prezes UTK przyjął stanowisko PKP Intercity dotyczące konieczności zapewnienia poufności określonych informacji zebranych w toku prowadzonego postępowania administracyjnego. W konsekwencji Prezes UTK postanowieniem z 21 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.20.PL), ograniczył RegioJet prawo wglądu do materiału sprawy z uwagi na ochronę szczególnie chronionych informacji handlowych PKP Intercity.

Prezes UTK, po zgromadzeniu wszystkich niezbędnych informacji w sprawie, przeanalizował spodziewany wpływ usługi Przewoźnika na umowę ramową, której stroną jest PKP Intercity. Z tego względu zasadne było zweryfikowanie w szczególności postanowień dotyczących zasad finansowania przewozów ujętych w § 6 umowy ramowej zatytułowanym *Finansowanie realizacji Zadań*.

Umowa ramowa w § 6 ust. 1 stanowi, że: ~~200~~. W § 6 ust. 2 określono, że: ~~200~~.



Zgodnie z założeniami dotyczącymi pracy eksploatacyjnej oraz szacowanej wielkości rekompensaty (§ 6 ust. 3 umowy ramowej):  $\times\text{---}\times$ .

Rekompensata, w związku z realizacją przewozów, jest obliczana według założeń opisanych w załączniku nr 3 do umowy ramowej zatytułowanym *Zasady ustalania wysokości Rekompensaty*. Zgodnie z punktem 1 tego załącznika:  $\times\text{---}\times$ .

Zgodnie z założeniami załącznika nr 3 do umowy ramowej rekompensata z tytułu realizacji umowy obliczana jest odrębnie według następującego algorytmu:

$$\times\text{---}\times,$$

gdzie:

$$\times\text{---}\times.$$

Każdemu ze wspomnianych wyżej składników całkowitej wysokości rekompensaty wypłacanej z tytułu realizacji umowy poświęcono samodzielne sekcje załącznika nr 3 do umowy ramowej.

Mając na względzie planowane w umowie ramowej zadania oraz regulacje odnoszące się do sposobu ustalania wysokości rekompensaty, w załączniku nr 1 część A umowy ramowej określono szacunkowe wielkości finansowe.

Zgodnie z szacunkami określonymi w umowie ramowej na pokrycie kosztów w latach 2022 – 2027 (okres planowanego wykonywania usług przez RegioJet) przewidywana jest następująca rekompensata:

- w roku 2022 –  $\times\text{---}\times$  zł;
- w roku 2023 –  $\times\text{---}\times$  zł;
- w roku 2024 –  $\times\text{---}\times$  zł;
- w roku 2025 –  $\times\text{---}\times$  zł;
- w roku 2026 –  $\times\text{---}\times$  zł;
- w roku 2027 –  $\times\text{---}\times$  zł;

co łącznie daje wynik równy kwocie  $\times\text{---}\times$  zł.

Szacuje się, że sumaryczna wartość środków finansowych niezbędnych dla pokrycia kosztów realizacji umowy ramowej w pełnym okresie jej obowiązywania, tj. w latach 2021 – 2030 ma wynieść  $\times\text{---}\times$  zł.

W odniesieniu do spodziewanej marży rozsądnego zysku w latach 2022 – 2027 (okres planowanego wykonywania przewozów przez RegioJet) wielkości prezentują się następująco:

- w roku 2022 – na  $\times\text{---}\times$  zł;
- w roku 2023 – na  $\times\text{---}\times$  zł;
- w roku 2024 – na  $\times\text{---}\times$  zł;
- w roku 2025 – na  $\times\text{---}\times$  zł;
- w roku 2026 – na  $\times\text{---}\times$  zł;
- w roku 2027 – na  $\times\text{---}\times$  zł;

co łącznie daje wynik równy kwocie  $\times\text{---}\times$  zł.

Sumaryczna łączna wartość marży rozsądnego zysku w całkowitym okresie wykonywania umowy ramowej (lata 2021 – 2030) ma wynieść  $\times\text{---}\times$  zł.

Wysokość całkowitej rekompensaty, przewidzianej w umowie ramowej, w latach 2022 – 2027 (okres planowanego wykonywania przewozów przez RegioJet) szacowana jest:

- w roku 2022 – na  $\times\text{---}\times$  zł;
- w roku 2023 – na  $\times\text{---}\times$  zł;
- w roku 2024 – na  $\times\text{---}\times$  zł;
- w roku 2025 – na  $\times\text{---}\times$  zł;

- w roku 2026 – na ~~XXX~~ zł;
- w roku 2027 – na ~~XXX~~ zł;

co łącznie daje wynik w kwocie odpowiadającej ~~XXX~~ zł.

Natomiast całkowita rekompensata z tytułu realizacji umowy w latach 2021 – 2030 jest szacowana na ~~XXX~~ zł.

Przedstawione powyżej kwoty obrazują całkowite koszty netto właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego niezbędne do pokrycia w związku z realizacją umowy ramowej (i tym samym konkretnych umów rocznych).

Zgromadzone przez Prezesa UTK w ramach niniejszego postępowania dane pozwalają oszacować, że uruchamianie połączeń w ramach usługi RegioJet może oddziaływać, w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., na następujące pociągi PKP Intercity:

1. w relacji Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny:
  - 54070/1 z godziną odjazdu 06:10 oraz godziną przyjazdu 06:50, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą RegioJet jest Zawiercie – Katowice;
  - 3802/3 z godziną odjazdu 06:11 oraz godziną przyjazdu 08:35, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Katowice – Wrocław Główny;
  - 3806/7 z godziną odjazdu 07:11 oraz godziną przyjazdu 09:27, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Katowice – Wrocław Główny;
  - 14002/3 z godziną odjazdu 06:33 (od 14 marca 06:36) oraz godziną przyjazdu 09:10 (od 14 marca 09:07), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Katowice;
  - 14000/1 z godziną odjazdu 05:40 (od 14 marca 05:41) oraz godziną przyjazdu 08:22 (od 14 marca 08:19), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Katowice;
  - 1620/1 z godziną odjazdu 05:15 oraz godziną przyjazdu 09:45, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny;
  - 16150/1 z godziną odjazdu 05:55 oraz godziną przyjazdu 09:43, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny;
  - 4553/2 z godziną odjazdu 08:09 oraz godziną przyjazdu 10:47, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Katowice – Wrocław Główny;
  - 36000/1 z godziną odjazdu 08:45 oraz godziną przyjazdu 10:47, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Katowice – Wrocław Główny;
  - 28102/3 z godziną odjazdu 10:15 oraz godziną przyjazdu 11:05, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Opole Główne – Wrocław Główny;
  - 48102/3 z godziną odjazdu 10:26 oraz godziną przyjazdu 11:18, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Opole Główne – Wrocław Główny;
  - 1450/1 z godziną odjazdu 07:20 (od 14 marca 07:15) oraz godziną przyjazdu 10:43 (od 14 marca 10:41), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Katowice;
  - 14004/5 z godziną odjazdu 08:53 (od 14 marca 08:49) oraz godziną przyjazdu 11:35, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Katowice;
  - 1420/1 z godziną odjazdu 07:15 oraz godziną przyjazdu 10:03, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Zawiercie;
  - 14100/1 z godziną odjazdu 09:52 oraz godziną przyjazdu 10:29, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Zawiercie – Katowice;
  - 35106/7 z godziną odjazdu 09:48 oraz godziną przyjazdu 11:50, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Katowice – Wrocław Główny;
  - 3700/1 z godziną odjazdu 11:12 oraz godziną przyjazdu 13:00, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Katowice – Wrocław Główny;
  - 1624/5 z godziną odjazdu 08:20 oraz godziną przyjazdu 12:25, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny;

- 56100/1 z godziną odjazdu 10:20 oraz godziną przyjazdu 13:59, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Katowice;
- 24100/1 z godziną odjazdu 11:09 oraz godziną przyjazdu 11:46, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Zawiercie – Katowice;
- 3512/3 z godziną odjazdu 12:05 oraz godziną przyjazdu 14:10 gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Katowice – Wrocław Główny;
- 26101/0 z godziną odjazdu 13:08 oraz godziną przyjazdu 15:03, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Katowice – Wrocław Główny;
- 1626/7 z godziną odjazdu 10:15 oraz godziną przyjazdu 14:54, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny;
- 16152/3 z godziną odjazdu 11:09 oraz godziną przyjazdu 15:40, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny;
- 1628/9 z godziną odjazdu 12:11 oraz godziną przyjazdu 16:24, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny;
- 3804/5 z godziną odjazdu 13:58 oraz godziną przyjazdu 16:00, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Katowice – Wrocław Główny;
- 14006/7 z godziną odjazdu 13:43 oraz godziną przyjazdu 16:20, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Katowice;
- 1422/3 z godziną odjazdu 14:13 oraz godziną przyjazdu 17:43, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Katowice;
- 54000/1 z godziną odjazdu 14:40 oraz godziną przyjazdu 17:10, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Katowice;
- 26102/3 z godziną odjazdu 15:21 oraz godziną przyjazdu 18:11, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Zawiercie – Wrocław Główny;
- 35150/1 z godziną odjazdu 18:28 oraz godziną przyjazdu 19:21, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Opole Główne – Wrocław Główny;
- 38104/5 z godziną odjazdu 17:41 oraz godziną przyjazdu 18:28, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Opole Główne – Wrocław Główny;
- 17106/7 z godziną odjazdu 14:17 oraz godziną przyjazdu 19:00, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny;
- 1660/1 z godziną odjazdu 15:59 oraz godziną przyjazdu 20:20, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny;
- 3700/1 z godziną odjazdu 18:15 oraz godziną przyjazdu 20:14, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Katowice – Wrocław Główny;
- 3600/1 z godziną odjazdu 19:08 oraz godziną przyjazdu 21:01, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Katowice – Wrocław Główny;
- 14008/9 z godziną odjazdu 17:45 oraz godziną przyjazdu 20:26, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Katowice;
- 5422/3 z godziną odjazdu 18:00 oraz godziną przyjazdu 21:31, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Katowice;
- 1632/3 z godziną odjazdu 18:20 oraz godziną przyjazdu 22:59, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny;
- 45170/1 z godziną odjazdu 20:13 oraz godziną przyjazdu 22:34, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Katowice – Wrocław Główny;
- 36104/5 z godziną odjazdu 20:45 oraz godziną przyjazdu 23:06, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Katowice – Wrocław Główny;
- 26104/5 z godziną odjazdu 21:28 oraz godziną przyjazdu 22:20, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Opole Główne – Wrocław Główny;

- 14102/3 z godziną odjazdu 20:41 oraz godziną przyjazdu 23:32, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Katowice;
  - 48070/1 z godziną odjazdu 21:56 oraz godziną przyjazdu 00:02, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Katowice – Wrocław Główny;
  - 2600/1 z godziną odjazdu 20:28 oraz godziną przyjazdu 00:24 (od 14 marca 00:33), gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny;
  - 16152/3 z godziną odjazdu 19:18 oraz godziną przyjazdu 23:48, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny;
2. w relacji Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia:
- 6200/1 z godziną odjazdu 04:23 oraz godziną przyjazdu 08:24, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia;
  - 6133/2 z godziną odjazdu 04:31 oraz godziną przyjazdu 09:36, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia;
  - 6150/1 z godziną odjazdu 04:23 oraz godziną przyjazdu 08:24, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia;
  - 4522/3 z godziną odjazdu 06:34 oraz godziną przyjazdu 09:55, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Katowice – Warszawa Wschodnia;
  - 63104/5 z godziną odjazdu 05:07 oraz godziną przyjazdu 05:57, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Opole Główne;
  - 54190/1 z godziną odjazdu 05:35 oraz godziną przyjazdu 08:03, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Katowice;
  - 62104/5 z godziną odjazdu 06:11 oraz godziną przyjazdu 07:02, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Opole Główne;
  - 6300/1 z godziną odjazdu 06:37 oraz godziną przyjazdu 08:38, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Katowice;
  - 41008/9 z godziną odjazdu 07:35 oraz godziną przyjazdu 10:11, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Katowice – Warszawa Wschodnia;
  - 42104 z godziną odjazdu 07:21 oraz godziną przyjazdu 07:57, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Katowice – Zawiercie;
  - 6131/0 z godziną odjazdu 07:24 oraz godziną przyjazdu 11:39, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia;
  - 71106/7/1 z godziną odjazdu 08:52 oraz godziną przyjazdu 13:42, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia;
  - 7300/1 z godziną odjazdu 07:38 oraz godziną przyjazdu 09:41, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Katowice;
  - 53150/1 z godziną odjazdu 08:45 oraz godziną przyjazdu 09:36, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Opole Główne;
  - 4122/3 z godziną odjazdu 10:30 oraz godziną przyjazdu 13:50, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Katowice – Warszawa Wschodnia;
  - 4500/1 z godziną odjazdu 10:52 oraz godziną przyjazdu 13:20, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Katowice – Warszawa Wschodnia;
  - 62102/3 z godziną odjazdu 09:55 oraz godziną przyjazdu 12:44, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Zawiercie;
  - 83104/5 z godziną odjazdu 09:35 oraz godziną przyjazdu 10:21, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Opole Główne;
  - 41006/7 z godziną odjazdu 11:37 oraz godziną przyjazdu 14:14, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Katowice – Warszawa Wschodnia;

- 8305/4 z godziną odjazdu 11:40 oraz godziną przyjazdu 13:43, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Katowice;
- 62100/1 z godziną odjazdu 12:46 oraz godziną przyjazdu 14:39, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Katowice;
- 6228/9 z godziną odjazdu 12:05 oraz godziną przyjazdu 16:10, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia;
- 65100/1 z godziną odjazdu 14:14 oraz godziną przyjazdu 17:41, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Katowice – Warszawa Wschodnia;
- 5312/3 z godziną odjazdu 13:40 oraz godziną przyjazdu 15:46, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Katowice;
- 73000/1 z godziną odjazdu 14:52 oraz godziną przyjazdu 16:44, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Katowice;
- 61152/3 z godziną odjazdu 14:06 oraz godziną przyjazdu 18:40, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia;
- 6127/6 z godziną odjazdu 13:17 oraz godziną przyjazdu 17:52, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia;
- 41004/5 z godziną odjazdu 16:12 oraz godziną przyjazdu 18:52, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Katowice – Warszawa Wschodnia;
- 6154/5 z godziną odjazdu 15:28 oraz godziną przyjazdu 19:42, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia;
- 6123/2 z godziną odjazdu 16:59 oraz godziną przyjazdu 21:44, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia;
- 53106/7 z godziną odjazdu 15:50 oraz godziną przyjazdu 17:53, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Katowice;
- 63000/1 z godziną odjazdu 16:49 oraz godziną przyjazdu 18:58, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Katowice;
- 84103/2 z godziną odjazdu 16:34 oraz godziną przyjazdu 17:25, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Opole Główne;
- 82102/3 z godziną odjazdu 16:42 oraz godziną przyjazdu 17:32, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Opole Główne;
- 4120/1 z godziną odjazdu 17:21 oraz godziną przyjazdu 20:45, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Katowice – Warszawa Wschodnia;
- 41002/3 z godziną odjazdu 18:51 oraz godziną przyjazdu 21:18, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Katowice – Warszawa Wschodnia;
- 41100/1 z godziną odjazdu 17:28 oraz godziną przyjazdu 18:04, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Katowice – Zawiercie;
- 6121/0 z godziną odjazdu 18:45 oraz godziną przyjazdu 23:28, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia;
- 61150/1 z godziną odjazdu 18:10 oraz godziną przyjazdu 22:12, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia;
- 5452/3 z godziną odjazdu 17:34 oraz godziną przyjazdu 19:49, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Katowice;
- 8306/7 z godziną odjazdu 18:50 oraz godziną przyjazdu 20:46, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Katowice;
- 41000/1 z godziną odjazdu 19:44 oraz godziną przyjazdu 22:22, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Katowice – Warszawa Wschodnia;

- 8302/3 z godziną odjazdu 19:50 oraz godziną przyjazdu 21:51, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Katowice;
- 84101/0 z godziną odjazdu 20:50 oraz godziną przyjazdu 23:07, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą RegioJet jest Wrocław Główny – Katowice.

Analiza przeprowadzona w odniesieniu do pociągów uruchamianych w 2021 r. pozwala przyjąć, że dla odcinków pokrywających się, miał zostać wygenerowany przychód w wysokości  $\text{X} \text{--} \text{X}$  zł. Jednocześnie uruchomienie przez RegioJet nowej usługi może spowodować zmniejszenie zakładanego przychodu o kwotę  $\text{X} \text{--} \text{X}$  zł. Należy w tym miejscu dodać, że nie funkcjonują w obrocie prawnym umowy roczne PKP Intercity na wszystkie lata, w których mają być realizowane połączenia RegioJet, określające konkretne połączenia przewidziane do uruchomienia w danym roku kalendarzowym.

Ze względu na to, że wniosek PKP Intercity dotyczył przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej uruchomienia wpływu nowej usługi RegioJet na umowę ramową, prezentowany powyżej spadek przychodów należy odnieść do wielkości rekompensaty przewidzianych w ww. umowie. Przy założeniu, że w kolejnych latach oferta PKP Intercity zostanie utrzymana na co najmniej takim samym poziomie (w odniesieniu do przywołanych w zestawieniu pociągów), otrzymany powyżej spodziewany spadek przychodów generowanych przez pociągi PKP Intercity należy pomnożyć przez liczbę lat (rozkładów jazdy pociągów), kiedy ma być uruchamiana usługa RegioJet. Tym samym kwotę  $\text{X} \text{--} \text{X}$  zł należy pomnożyć przez 5. Usługa Strony miała być planowo świadczona w latach 2022 (od 11 grudnia), 2023, 2024, 2025, 2026 oraz 2027 (do 11 grudnia). W następstwie wykonania powyższego działania uzyskany zostanie wynik w wysokości  $\text{X} \text{--} \text{X}$  zł, który będzie obrazował szacowany sumaryczny spadek przychodów, jakich może nie uzyskać PKP Intercity w następstwie uruchamiania usługi przez RegioJet. Dopiero zestawienie powyższej kwoty, tj.  $\text{X} \text{--} \text{X}$  zł z wielkością rekompensaty przewidzianą w umowie ramowej pozwoli ocenić skalę wpływu uruchomienia nowej usługi RegioJet na ww. umowę.

W związku z tym kwotę  $\text{X} \text{--} \text{X}$  zł należy odnieść do kwoty:

1.  $\text{X} \text{--} \text{X}$  zł, co odpowiada szacowanej wielkości rekompensaty na pokrycie kosztów; oraz
2.  $\text{X} \text{--} \text{X}$  zł, co odpowiada zsumowaniu wielkości rekompensaty na pokrycie kosztów z marżą rozsądnego zysku.

Zestawienie ze sobą powyższych kwot, pozwala stwierdzić, że:

1. spodziewany spadek przychodów w następstwie uruchomienia nowej usługi RegioJet może stanowić 2,8% rekompensaty przewidzianej w umowie ramowej na pokrycie kosztów;
2. spodziewany spadek przychodów w następstwie uruchomienia nowej usługi RegioJet może stanowić 1,9% całkowitej rekompensaty (uwzględniającej marżę rozsądnego zysku).

Spodziewany spadek przychodów operatora umowy ramowej może generować następstwa w postaci modyfikacji sposobu i zakresu wykonywania przewozów wskazanych w umowie ramowej w kolejnych latach jej obowiązywania lub zwiększeniem całkowitych kosztów netto przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego. Obniżenie spodziewanych przychodów z tytułu realizacji danej umowy o świadczenie usług publicznych może być bowiem wyrównywane poprzez zwiększenie wysokości rekompensaty należnej operatorowi tejże umowy.

Prezes UTK zwrócił uwagę również na stanowisko przyjęte przez PKP Intercity, zgodnie z którym skoro w roku 2021 (jako roku bazowym do wyliczeń PKP Intercity) spodziewane jest zmniejszenie, w przypadku gdyby RegioJet uruchamiał usługę już w tym rocznym rozkładzie jazdy pociągów, przychodów generowanych przez pociągi tego przewoźnika o 11,37% (stosunek spadku przychodów PKP Intercity wobec wysokości rekompensaty w roku 2021, tj. odpowiednio kwoty  $\text{X} \text{--} \text{X}$  zł wobec kwoty  $\text{X} \text{--} \text{X}$  zł) i w związku z tym w kolejnych latach należy zestawiać ze sobą wspomnianą wielkość procentową z przewidzianą na dany rok wielkością rekompensaty. Tym samym zgodnie z danymi dotyczącymi spodziewanego wpływu usług RegioJet na połączenia służby publicznej realizowane przez PKP Intercity zmniejszenie przychodu w kolejnych latach szacuje się na kwotę:

- $\text{X} \text{--} \text{X}$  zł w roku 2022,
- $\text{X} \text{--} \text{X}$  zł w roku 2023,
- $\text{X} \text{--} \text{X}$  zł w roku 2024,
- $\text{X} \text{--} \text{X}$  zł w roku 2025,
- $\text{X} \text{--} \text{X}$  zł w roku 2026,
- $\text{X} \text{--} \text{X}$  zł w roku 2027,

- razem ~~z~~ zł w całym okresie w wyniku uruchomienia pociągów konkurencyjnych.

Powyższe rozumowanie PKP Intercity uzasadniła tym, że siatka połączeń realizowanych na podstawie umowy ramowej jest względnie stała, jednakże dopuszczalne są w przyszłości zmiany polegające na zwiększeniu liczby par połączeń w określonych destynacjach. Ponadto PKP Intercity zauważyła, że dla lat 2022 – 2027 przewidziano inne (wyższe) wartości rekompensat dla PKP Intercity niż w roku 2021 r., z tego względu szacowane wpływy w każdym roku nie są identyczne.

Prezes UTK zwrócił w tym względzie uwagę na regulacje przewidziane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 4 grudnia 2020 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich oraz w wojewódzkich przewozach w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 2328) oraz załącznikach do tego rozporządzenia, w tym załączniku nr 1, zwanym dalej „Planem transportowym”.

W punkcie 3.8. Planu transportowego, zatytułowanego: *Planowana sieć kolejowych pasażerskich przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych objętych Planem* wskazano, że: *Połączenia międzywojewódzkie i międzynarodowe w ramach planowanej sieci połączeń kolejowych dofinansowanych przez Ministra podzielono na dwie kategorie:*

- *połączenia międzywojewódzkie i międzynarodowe codzienne, stanowiące rdzeń oferty przewozowej,*
- *połączenia międzywojewódzkie i międzynarodowe sezonowe, stanowiące uzupełnienie oferty przewozowej, w zakresie dowozu do ośrodków turystycznych, gdzie jako sezon rozumie się okresy wakacji i ferii szkolnych, okresy świąteczne oraz weekendy.*

*Przyjmuje się, że połączenia międzynarodowe (codzienne lub sezonowe) są połączeniami międzywojewódzkimi wydłużonymi o odcinki wybiegające poza granice kraju, zatem nie wyodrębnia się ich jako oddzielnej kategorii.*

W odniesieniu do założeń dla opracowania siatki połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych codziennych, planowano ją w oparciu o następujące przesłanki:

- *zapewnienie połączeń na poziomie nie mniejszym niż przewidziano to w rjp 2017/18,*
- *kształtowanie sieci połączeń w taki sposób, aby linie komunikacyjne w miarę możliwości obsługiwały przynajmniej jedną z siedmiu największych aglomeracji (Warszawa, Kraków, Łódź, Katowice, Gdańsk, Wrocław, Poznań),*
- *kształtowanie siatki połączeń zapewniające dużą bezpośredniość połączeń pomiędzy stolicą a pozostałymi miastami wojewódzkimi oraz pomiędzy poszczególnymi miastami wojewódzkimi a pozostałymi dużymi miastami,*
- *wprowadzenie dla poszczególnych linii komunikacyjnych częstotliwości kursowania umożliwiającą utworzenie równoodstępowego rozkładu jazdy; podstawowym modulem liczby połączeń w ciągu doby są 4 pary pociągów (kursowanie pociągów co 4 godziny w ciągu dnia); w szczególnych przypadkach uwzględniano wydłużone pory kursowania pociągów zwiększając liczbę połączeń z 4 do 5 par pociągów,*
- *zwiększanie na poszczególnych odcinkach sieci kolejowej częstotliwości przez nakładanie się tras kilku linii komunikacyjnych; na głównych ciągach komunikacyjnych dąży się do realizacji co najmniej 16 par połączeń w ciągu doby (co godzinę, czyli 4 linie komunikacyjne z częstotliwością co 4 godziny każda),*
- *kursowanie pociągów według cyklicznego rozkładu jazdy (patrz: punkt 3.8.3),*
- *wprowadzenie połączeń kolejowych w relacjach konkurencyjnych dla transportu autobusowego i samochodowego, a w których istnieje możliwość obsługi przez transport kolejowy, przy zapewnieniu konkurencyjnych parametrów tej oferty (w tym czas przejazdu wynikający ze stanu infrastruktury),*
- *minimalizację wykluczenia transportowego przez zaplanowanie połączeń do jak największej liczby powiatów w kraju, przy zachowaniu zasady zapewnienia co najmniej 4 par połączeń codziennych w ciągu doby z każdego obsługiwanego punktu handlowego (w wyjątkowych przypadkach: 2 par połączeń),*
- *planowanie miejsc postojów handlowych w oparciu o potencjał demograficzny oraz ich dostępność przestrzenną,*
- *minimalizacji dodatkowej pracy eksploatacyjnej potrzebnej do osiągnięcia odpowiedniego poziomu oferty.*

Jednocześnie należy wskazać, że w Planie transportowym znajduje się informacja potwierdzająca konieczność maksymalnego ograniczenia oferty przewozowej w latach 2021 – 2027 w związku z planowaną modernizacją Warszawskiego Węzła Kolejowego.

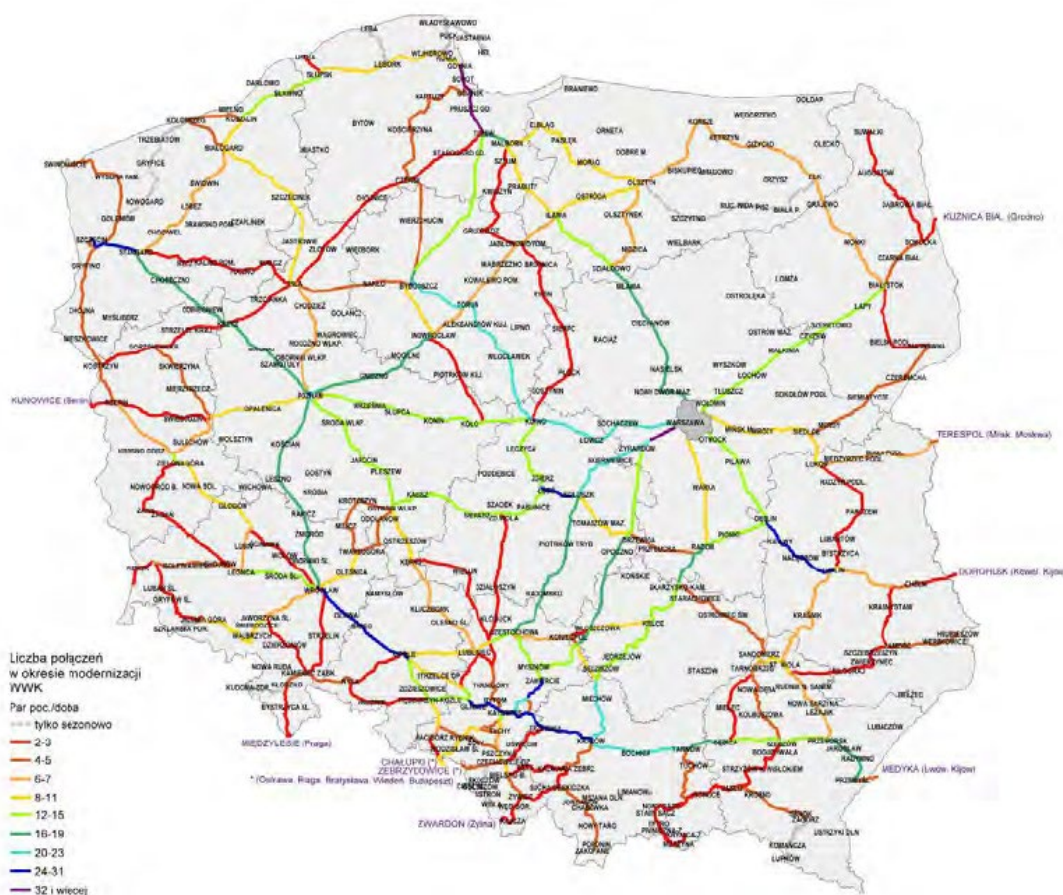
Odnosnie do liczby planowanych połączeń kolejowych na konkretnych odcinkach, to zgodnie z punktem 3.8 Planu transportowego: *Oferta przewozowa powinna zapewniać realizację informacji i danych ujętych w dalszych częściach Planu, w zakresie:*

- liczby połączeń (zgodnie z punktem 3.8.1),
- obsługi punktów postoju (zgodnie z punktem 3.8.2).

W punkcie 3.8.1. Planu transportowego przedstawiono informację dotyczącą liczby połączeń codziennych oraz planowanych połączeń sezonowych na poszczególnych odcinkach sieci kolejowych, w przyjętych horyzontach krajowych. Informacja, o której mowa powyżej, została wyrażona za pomocą map, określających siatkę połączeń, gdzie każdy kolor ma oznaczać inną wartość liczby realizowanych połączeń.

Jednocześnie w punkcie 3.8.1 Planu transportowego znajduje się następująca informacja: *Jak wskazano wyżej, wyznaczenie perspektyw czasowych wiąże się m.in. z planowanymi zmianami przepustowości sieci kolejowej, w tym w okresie zaplanowanej na lata 2021 – 2027 modernizacji WWK. Szczegółowe informacje odnośnie przebiegu i planowanych rezultatów modernizacji linii średnicowej nie należą do zakresu rzeczowego Planu. Można jednak zaznaczyć, że projekt modernizacji WWK obejmuje w pierwszym etapie przebudowę całego układu torowego stacji Warszawa Zachodnia. W drugim etapie przebudowie ma ulec linia średnicowa dalekobieżna (linie kolejowe nr 1 i nr 2) wraz modernizacją układu torowego stacji Warszawa Centralna oraz rozpocząć mają się prace na stacji Warszawa Wschodnia. W ostatnim etapie projektu modernizacja ma objąć linię średnicową podmiejską (linia kolejowa nr 447), w tym przebudowę przystanku osobowego Warszawa Śródmieście, budowę nowego przystanku w okolicy ronda de Gaulle'a oraz przeniesienie przystanku Warszawa Powiśle w rejon ulicy Solec. Etap ten zakończyłyby również prace modernizacyjne na stacji Warszawa Wschodnia. W ramach inwestycji zaplanowano także przebudowę wszystkich obiektów inżynierskich w tym mostów średnicowych i wiaduktów. W okresie modernizacji WWK przewiduje się przejściowe ograniczenie oferty przewozów pasażerskich, w tym ruchu pociągów dalekobieżnych.*

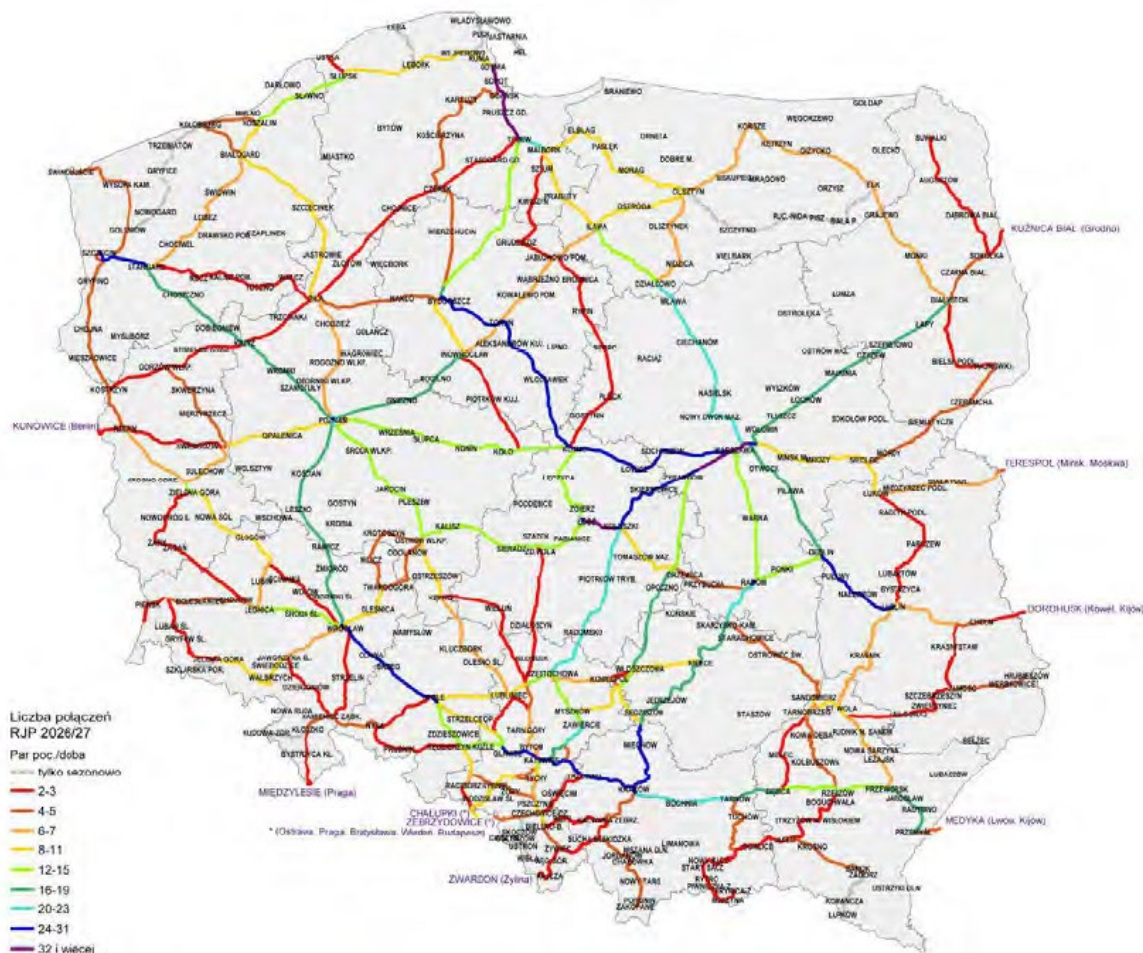
Planowaną sieć połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych, w okresie modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego prezentuje poniższa grafika, zaczerpnięta z Planu transportowego (rys. 24).





Przedstawiona powyżej oferta przewozowa – rocznego rozkładu jazdy pociągów 2023/2024, uwzględnia najbardziej ograniczoną zdolność przepustową Warszawskiego Węzła Kolejowego. Spodziewane jest utrzymanie podobnej oferty podczas dwóch kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów, tj. 2024/2025 oraz 2025/2026.

Planowaną siatkę połączeń dalekobieżnych w okresie modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego należy również zestawzić z informacjami obrazującymi liczbę połączeń w okresie po zakończeniu prac, o których mowa poniżej (rys. 25 Planu Transportowego).



Zestawienie ze sobą danych ujętych na powyższych mapach potwierdza, że w związku z planowanymi pracami modernizacyjnymi, w szczególności na Warszawskim Węzle Kolejowym, planowane jest czasowe maksymalne ograniczenie rozwoju pożądanej siatki połączeń, których organizatorem jest Minister Infrastruktury. Spodziewane działania tego organizatora publicznego transportu zbiorowego mają być bezpośrednią konsekwencją ograniczenia możliwości trasowania pociągów przez PKP PLK na odcinku miasta Warszawy, w tym w szczególności na odcinkach Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia. Zmniejszenie dostępnej zdolności przepustowej będzie miało wpływ nie tylko na Ministra Infrastruktury i PKP Intercity, lecz również na każdego potencjalnego przewoźnika kolejowego planującego uruchamianie połączeń kolejowych z uwzględnieniem postojów handlowych zlokalizowanych w Warszawie. Jednocześnie zakończenie prac modernizacyjnych na Warszawskim Węzle Kolejowym ma zapewnić przewoźnikom kolejowym zwiększenie dostępnej przepustowości infrastruktury kolejowej, co będzie miało bezpośrednio przełożenie na możliwość uruchamiania połączeń kolejowych. Planowe zwiększenie dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej na odcinku Warszawskiego Węzła Kolejowego będzie stwarzało dogodne warunki dla uruchamiania połączeń kolejowych zarówno tych realizowanych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, jak również na podstawie decyzji dotyczącej otwartego dostępu.

Odniesienie spodziewanego wpływu uruchomienia nowej usługi Przewoźnika do całkowitego okresu obowiązywania umowy ramowej znajduje swoje oparcie zarówno we wniosku PKP Intercity z 7 września 2021 r., w którym wskazano że zagrożona jest równowaga ekonomiczna umowy ramowej, jak również w treści wspomnianego już art. 10 ust. 2 zdanie 1 rozporządzenia 2018/1795.

Przywołany powyżej przepis stanowi, że przeprowadzana przez organ regulacyjny analiza odnosi się do całości umowy, której równowaga ekonomiczna może zostać zagrożona w następstwie uruchomienia usługi komercyjnej, a nie wobec konkretnych usług realizowanych na podstawie kontraktu służby publicznej.

Ze względu na to, że umowa ramowa została zawarta na lata 2021 – 2030, to pomimo planowanego uruchamiania przewozów przez RegioJet w latach 2022 (od 11 grudnia) – 2027 (do 11 grudnia) wymagane było zestawienie wpływu nowej usługi Strony do całości umowy ramowej. Bez względu jednak na przyjęty wariant analizy badania równowagi ekonomicznej (stałej wielkości spodziewanego zmniejszenia przychodów w kolejnych latach albo stałej wielkości procentowej spodziewanego spadku przychodów w odniesieniu do wielkości rekompensaty) należy stwierdzić, że każdy z nich uzasadniał twierdzenie, zgodnie z którym uruchomienie nowej usługi RegioJet mogłoby spowodować zagrożenie równowagi ekonomicznej obowiązującej umowy ramowej oraz umów rocznych zawieranych na jej podstawie w okresie wykonywania przewozów przez Przewoźnika.

Prezes UTK zwrócił również uwagę na wzajemne relacje pomiędzy umową ramową, a każdorazową umową roczną oraz doprecyzowujący charakter tej drugiej w zakresie dotyczącym projektu rozkładu jazdy pociągów.

W § 4 ust. 6 lit. a-c umowy ramowej zatytułowanym *Zasady wykonywania Zadań* stwierdzono, że: *W przedmiocie Rozkładu Jazdy Pociągów:*

- a) *Rozkład Jazdy Pociągów dla Zadania A i Zadania B obowiązujący w danym Okresie Obowiązywania Rozkładu Jazdy Pociągów oraz planowane rozkłady jazdy pociągów na kolejny Okres Obowiązywania Rozkładu Jazdy Pociągów w danym Roku Budżetowym stanowią załączniki do Umowy Rocznej. Planowany rozkład jazdy pociągów, o którym mowa w zdaniu poprzedzającym, jest uwzględniany przy sporządzaniu przez Przewoźnika Projektu Rozkładu jazdy Pociągów na kolejny Okres Obowiązywania Rozkładu Jazdy;*
- b) *Zamawiający i Przewoźnik zobowiązują się rozpocząć z odpowiednim wyprzedzeniem i prowadzić corocznie w dobrej wierze negocjacje w sprawie przygotowania Projektu Rozkładu Jazdy Pociągów na kolejny Okres Obowiązywania Rozkładu Jazdy Pociągów;*
- c) *Projekt Rozkładu Jazdy Pociągów w odniesieniu do Zadania A i Zadania B jest przygotowywany przez Przewoźnika na podstawie wytycznych stanowiących Załącznik nr 7 do Umowy z uwzględnieniem polityki postojów określonej w Załączniku nr 8, jak również z uwzględnieniem prac prowadzonych i zaplanowanych na infrastrukturze kolejowej Zarządcy lub zarządców [...].*

W związku z powyższym w umowach rocznych na dany rok określone są roczne rozkłady jazdy pociągów, uwzględniające założenia umowy ramowej w odniesieniu do planowanych stacji początkowych i końcowych wykonywanych przewozów (załącznik nr 1 do umowy ramowej) oraz polityki postojów (załącznik nr 8 do umowy ramowej).

Przeprowadzona analiza potencjalnego wpływu uruchomienia nowej usługi przez RegioJet odnosiła się do pociągów, których uruchomienie zostało przewidziane w umowie rocznej na rok 2021. Należy wskazać, że rok 2021 był rokiem bazowym dla przeprowadzenia analiz wpływu nowej usługi RegioJet na połączenia realizowane w oparciu o umowę ramową. W analizie przyjęto również założenie utrzymania oferty służby publicznej na co najmniej dotychczasowym poziomie. Jednocześnie nie jest możliwe jednoznaczne stwierdzenie, czy w przyszłości strony umowy ramowej (a tym samym konkretnych umów rocznych) nie podejmą decyzji o modyfikacji (poszerzeniu albo ograniczeniu) oferty pasażerskiej. Podnieść bowiem należy, że w umowie ramowej zawarto regulacje umożliwiające dokonanie modyfikacji pierwotnie założonej pracy eksploatacyjnej/przewozowej. Dodatkowo należy stwierdzić, że Plan transportowy przewiduje konieczność zatrzymania rozwoju oferty pasażerskiej przygotowywanej przez Ministra Infrastruktury w latach, w których będzie realizowana modernizacja Warszawskiego Węzła Kolejowego. Tym samym skoro spodziewana sytuacja w zakresie dostępności zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w szczególności na odcinkach Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna i Warszawa Centralna będzie wymuszała ograniczenie rozwoju oferty pasażerskiej połączeń dalekobieżnych, realizowanych m.in. na podstawie umowy ramowej, to tym bardziej należy przyjąć, że nie wystąpią warunki umożliwiające uruchomienie nowych usług połączeń dalekobieżnych, w szczególności w wymiarze i częstotliwości takiej, o jakiej przyznanie wnioskuje RegioJet.

Podsumowując, należy wskazać, że dostarczone przez PKP Intercity informacje, a następnie ich analiza oraz ocena przeprowadzona przez Prezesa UTK pozwoliły przyjąć, że w następstwie uruchomienia nowej usługi przez RegioJet zagrożona zostanie równowaga ekonomiczna umowy ramowej. Prezes UTK ocenił, że w wyniku uruchomienia nowego połączenia przez Stronę wystąpi istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które PKP Intercity świadczy w ramach umowy ramowej oraz na koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę ramową.

#### **Wniosek POLREGIO z 7 września 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej:**

Należy wskazać, że 9 września 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem poczty elektronicznej, wniosek POLREGIO z 7 września 2021 r., o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowaną usługą przewozu osób RegioJet. Informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez Stronę, przekazana w piśmie

Prezesa UTK z 5 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.5.JK), została doręczona POLREGIO 10 sierpnia 2021 r.

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

Zgodnie z informacjami, którymi Prezes UTK dysponuje z urzędu, POLREGIO jest podmiotem sektora transportu kolejowego posiadającym licencję nr L/085/2020, potwierdzającą zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, wraz z ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej, niezbędnej dla wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego. Ponadto na rzecz POLREGIO został wydany jednolity certyfikat bezpieczeństwa nr PL1020210197 ważny od 1 grudnia 2021 r. do 1 grudnia 2026 r., potwierdzający akceptację przyjętego przez przedsiębiorstwo kolejowe systemu zarządzania bezpieczeństwem w tym regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo w celu spełniania konkretnych wymagań w zakresie bezpiecznego wykonywania przewozów na danej sieci, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi. Wszystkie wskazane powyżej dokumenty POLREGIO zostały wydane przez Prezesa UTK. Z tego względu Prezes UTK ustalił, że POLREGIO jest przewoźnikiem kolejowym posiadającym podstawowe dokumenty z zakresu transportu kolejowego, umożliwiające wykonywanie kolejowych przewozów osób.

W dalszej kolejności Prezes UTK zwrócił uwagę na spełnianie przez POLREGIO wymagania w zakresie bycia stroną umowy o świadczenie usług publicznych, której równowaga ekonomiczna mogłaby zostać zagrożona w następstwie uruchomienia usługi przez RegioJet. W tym celu Prezes UTK ustalił, że POLREGIO jest stroną m.in. umowy PSC POLREGIO.

Zawarty w załączniku nr 1 umowy PSC POLREGIO schemat linii komunikacyjnych, a także rozkład jazdy pociągów, ujęty w załączniku nr 2 do umowy PSC POLREGIO, określające stacje początkowe oraz końcowe wykonywania przewozów przez POLREGIO pozwalają stwierdzić, że ww. przewoźnik kolejowy jest podmiotem uprawnionym, w myśl art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym i art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795. POLREGIO jest przewoźnikiem kolejowym, będącym jednocześnie operatorem umowy o świadczenie usług publicznych, która przewiduje wykonywanie połączeń pasażerskich w tym samym terminie co Przewoźnik oraz na odcinku pokrywającym się z planowanym uruchamianiem usługi przez RegioJet. Z tego względu należało uznać, że zgłoszony przez POLREGIO wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej powinien podlegać dalszej analizie formalnej oraz merytorycznej.

W zgłoszonym wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej POLREGIO wskazała na to, że: *POLREGIO sp. z o.o. realizuje przewozy pasażerskie na podstawie umów o świadczenie usług publicznych zawartych z właściwymi organizatorami (tj. Urzędami Marszałkowskimi województw: śląskiego, opolskiego i dolnośląskiego) na odcinkach linii kolejowej nr 132 zbieżnych z trasą planowanego nowego połączenia kolejowego:*

- *na odcinku Gliwice – granica województwa (Błotnica Strzelecka) – organizatorem przewozów jest Urząd Marszałkowski Województwa Śląskiego,*
- *na odcinku granica województwa (Błotnica Strzelecka) – granica województwa (Lipki) – organizatorem przewozów jest Urząd Marszałkowski Województwa Opolskiego,*
- *na odcinku granica województwa (Lipki) – Wrocław Główny – organizatorem przewozów jest Urząd Marszałkowski Województwa Dolnośląskiego.*

*Przewozy realizowane są w kilku relacjach na ciągu komunikacyjnym E30, tj.:*

- *Opole Główne – Gliwice (w obu kierunkach),*
- *Racibórz/Kędzierzyn-Koźle/Opole Główne – Brzeg/Wrocław Główny (w obu kierunkach).*

Jednocześnie POLREGIO oświadczyła, że uruchomienie planowanej nowej usługi przez RegioJet może stanowić zagrożenie dla równowagi ekonomicznej umowy PSC POLREGIO.

POLREGIO zwróciła szczególną uwagę na charakterystykę linii kolejowej, przy wykorzystaniu, której świadczy usługi w ramach umowy PSC POLREGIO, jak również zamierza realizować przewozy Przewoźnik: *Linia nr 132 charakteryzuje się znacznym natężeniem ruchu kolejowego zarówno dla pociągów pasażerskich obsługiwanych przez POLREGIO sp. z o.o. i PKP Intercity S.A. oraz częściowo Koleje Dolnośląskie na odcinku Wrocław Główny – Wrocław Brochów, a także przez przewoźników towarowych. Przedłużające się prace remontowe i modernizacyjne linii prowadzone przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.) w wielu lokalizacjach powodują duże trudności w uzyskaniu właściwej przepustowości linii kolejowej, co w konsekwencji powoduje utrudnienia w trasowaniu pociągów POLREGIO. Z informacji uzyskanych od zarządcy infrastruktury kolejowej wynika, że przynajmniej do roku 2023 będzie wyłączony z ruchu jeden tor na odcinku Opole Główne – Opole Zachodnie,*

*a prędkość jazdy po drugim torze zostanie ograniczona do 20 km/h. Spowoduje to znaczne utrudnienia w ruchu pociągów, tym bardziej, że odcinek ten jest wspólny również dla pociągów relacji Nysa – Opole Główne linią nr 287. W ocenie Spółki zakres prac modernizacyjnych i naprawczych realizowanych na szeroką skalę przez zarządcę infrastruktury kolejowej na liniach kolejowych uniemożliwia przyjęcie do realizacji nowych przewozów i może wiązać się z ograniczoną możliwością uruchomienia wszystkich planowanych pociągów o charakterze służby publicznej. Dodatkowym aspektem jest wspomniane wcześniej obciążenie linii. Ograniczona przepustowość linii powoduje utrudnienia w trasowaniu pociągów POLREGIO przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, z uwagi na pierwszeństwo trasowania pociągów wyższej kategorii. Uruchamianie pociągów Spółki „PKP Intercity” w krótkich odstępach czasowych powoduje, że w godzinach szczytu przewozowego oferta przedstawiana naszym podróżnym nie jest optymalna. Z dużą dozą prawdopodobieństwa można przyjąć, że uruchomienie dodatkowych 9 par pociągów przez RegioJet a.s. na tak obciążonej linii (zwłaszcza odcinek Wrocław – Opole) może spowodować jeszcze większe trudności w trasowaniu pociągów.*

W uzupełnieniu swojego stanowiska POLREGIO przedstawiła wykres ruchu pociągów na odcinku Opole Główne – Wrocław Główny w terminie od 12 grudnia 2021 r. do 10 grudnia 2022 r. odbywającego się codziennie.

Jednocześnie POLREGIO wskazała, że obowiązująca umowa PSC POLREGIO przyznaje możliwość rozszerzenia oferty pasażerskiej do  $\infty$ -- $\infty$ . POLREGIO zakłada  $\infty$ -- $\infty$ . Uruchomienie nowych kolejowych przewozów pasażerskich przez RegioJet może zaburzyć realizację ww. planów POLREGIO.

Oprócz zagadnienia dotyczącego zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, POLREGIO zwróciła również uwagę na kwestię spodziewanego wpływu nowej usługi RegioJet na rentowność usług realizowanych w ramach umowy PSC POLREGIO. POLREGIO przedstawiła zestawienie wskazujące szczegółowe dane dotyczące wartości przychodów uzyskiwanych przez tego przewoźnika w pociągach, których rozkład jazdy jest zbliżony do wskazanych we Wniosku RegioJet. Według danych zaprezentowanych przez POLREGIO uruchamianie pociągów na odcinkach:

- Brzeg – Gliwice;
- Wrocław Główny – Opole Główne;
- Wrocław – Kędzierzyn Koźle;
- Wrocław Główny – Racibórz;
- Opole Główne – Gliwice;
- Racibórz – Wrocław Główny;
- Kędzierzyn Koźle – Wrocław Główny;
- Opole Główne – Wrocław Główny;
- Nysa – Wrocław Główny;
- Gliwice – Opole Główne;
- Gliwice – Opole Zachodnie;

pozwała rocznie uzyskać przychody, w ramach obowiązującej umowy PSC POLREGIO, w wysokości odpowiadającej kwocie  $\infty$ -- $\infty$  zł.

Podstawę wyliczeń POLREGIO miały stanowić badania frekwencji podróżnych, przeprowadzone we wskazanych pociągach w latach 2019 – 2020. Jednocześnie ww. przewoźnik poinformował, że na linii nr 132, na odcinku Gliwice – Wrocław, w roku 2019 POLREGIO odnotowała przychody w wysokości  $\infty$ -- $\infty$  zł.

Ponadto POLREGIO do wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej dołączyło rozkład jazdy pociągów oraz informację o obowiązującej taryfie biletowej.

Natomiast jako załącznik do wniosku POLREGIO o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, stanowiło oświadczenie dotyczące występowania informacji stanowiących szczególnie chronione informacje handlowe.

Pismem z 4 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.14.PP) Prezes UTK wezwał POLREGIO do przedstawienia dodatkowych informacji w zakresie dotyczącym:

1. prognoz ekonomicznych i finansowych wskazujących spodziewany wpływ uruchomienia nowej usługi RegioJet na połączenia realizowane przez POLREGIO, wraz z metodyką obliczeń;
2. występowania w umowie PSC POLREGIO, której stroną jest POLREGIO, a której równowaga ekonomiczna może zostać zagrożona w następstwie uruchomienia nowych kolejowych przewozów pasażerskich przez RegioJet, szczególnie chronionych informacji handlowych;

3. sprecyzowania stanowiska na temat występowania w zgłoszonym wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej szczególnie chronionych informacji handlowych wraz z uzasadnieniem zaproponowanego wyłączenia szczególnie chronionych informacji handlowych;
4. spójności i kompletności oświadczenia POLREGIO w zakresie dotyczącym występowania w dokumentacji szczególnie chronionych informacji handlowych;
5. spodziewanych dla POLREGIO efektów uruchomienia przez RegioJet nowej usługi, w tym:
  - a) zmiany kosztów ponoszonych i przychodów uzyskiwanych przez POLREGIO (w tym również, w stosownych przypadkach, informacji na temat potencjalnych oszczędności kosztów, takich jak tych wynikających z braku wymiany taboru osiągającego koniec okresu użytkowania lub niezastępowania pracowników, których umowa się kończy);
  - b) możliwości wygenerowania nowych potoków podróży przez proponowane kolejowe przewozy pasażerskie RegioJet w sieci objętej umową o świadczenie usług publicznych (np. poprzez doprowadzanie pasażerów, którzy mogą być zainteresowani połączeniem z usługą regionalną objętą umową PSC POLREGIO);
  - c) konkurencyjnych reakcji POLREGIO w związku z planowanym uruchomieniem nowych kolejowych przewozów pasażerskich RegioJet;
  - d) spodziewanego wpływu uruchomienia przez RegioJet planowanej nowej usługi kolejowego przewozu pasażerskiego na odpowiednie inwestycje POLREGIO, w tym w odniesieniu do taboru kolejowego;
  - e) szacowanego skutku uruchomienia przez RegioJet planowanej nowej usługi kolejowego przewozu pasażerskiego na wyniki i jakość kolejowych przewozów osób.

W piśmie z 23 listopada 2021 r. (znak: (znak: PBH1 w.713.29.2021) POLREGIO przedstawiła dodatkowe dane dotyczące wyliczeń zawartych we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

POLREGIO w uzupełnieniu złożonego wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej stwierdziła m.in., że z uwagi na brak informacji dotyczącej taryfy biletowej RegioJet nie jest w stanie oszacować dokładnego, spodziewanego wpływu na obowiązującą umowę PSC POLREGIO. Ponadto POLREGIO poinformowała, że: *w relacji Wrocław – Opole przewozy pasażerskie realizowane są wspólnie ze Spółką PKP Intercity, dlatego też nie posiadamy wiedzy historycznej, która mogłaby posłużyć w celu opracowania tego rodzaju analiz. Informacja mówiąca o tym, że spadek przewozów o 50% może oznaczać zmniejszenie liczby podróży o ~~200~~ osób i utratę wpływów w wysokości około ~~10~~ zł stanowi dla Spółki prognozowaną wielkość – wskazującą przewidywany wpływ uruchomienia nowych połączeń komercyjnych na połączenia uruchamiane w ramach służby publicznej (zakładana wielkość tego wpływu realnie może być inna).* POLREGIO ponownie wskazała, że w jej ocenie możliwy jest spadek przychodów, w ramach wskazanych powyżej połączeń, w wysokości połowy ww. kwoty, tj. 50% z ~~200~~ zł (rocznie) w następstwie uruchomienia nowych połączeń przez RegioJet.

Jednocześnie POLREGIO nie uzasadniła na jakiej podstawie przyjęła założenie o możliwej utracie połowy, a nie innej, wysokości potencjalnych przychodów, generowanych przez wskazane powyżej pociągi, uruchamiane na podstawie umowy PSC POLREGIO.

Ponadto POLREGIO przedstawiła informacje dotyczące:

- uzupełnienia dotychczasowego stanowiska w zakresie występowania szczególnie chronionych informacji handlowych we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej;
- konieczności zachowania poufności całości umowy PSC POLREGIO wraz ze wskazanymi załącznikami.

W następstwie analizy informacji przekazanych przez POLREGIO Prezes UTK przyjął stanowisko dotyczące konieczności zapewnienia poufności określonych informacji zebranych w toku prowadzonego postępowania administracyjnego. W konsekwencji Prezes UTK, postanowieniem z 21 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.20.PL) ograniczył RegioJet prawo wglądu do materiału sprawy z uwagi na ochronę szczególnie chronionych informacji handlowych POLREGIO.

Prezes UTK, po zgromadzeniu wszystkich niezbędnych informacji w sprawie, przeanalizował spodziewany wpływ usługi RegioJet na umowę PSC POLREGIO, której stroną jest POLREGIO. Z tego względu zasadne było zweryfikowanie w szczególności postanowień dotyczących zasad finansowania przewozów ujętych w punkcie 6 umowy PSC POLREGIO zatytułowanym *Finansowanie Przewozów*. Podpunkt 6.1.1 umowy PSC POLREGIO przewiduje, że: ~~„~~

Załącznik nr 6 do umowy PSC POLREGIO zatytułowany: *Szacowane łączne nakłady finansowe na realizację przewozów oraz całkowita praca eksploatacyjna wraz z wykazem wartości rocznej pracy eksploatacyjnej przypadającej na okresy*

*rozliczeniowe*, zawiera wzór zestawienia tabelarycznego w zakresie wskazanym w tytule, dla każdego okresu rozliczeniowego.

Ponadto opracowano również wzór zestawienia dla każdego okresu rozliczeniowego w zakresie:

- planowanej pracy eksploatacyjnej,
- przychodów (w ujęciu globalnym oraz szczegółowym),
- kosztów (w ujęciu globalnym oraz szczegółowym),
- wyników,
- rozsądnego zysku,
- kwoty należnej operatorowi umowy PSC POLREGIO.

Przywołana powyżej przez POLREGIO wielkość ~~...~~ zł, odpowiada całkowitym kosztom netto, jakie powinien pokryć właściwy organizator publicznego transportu zbiorowego w związku z realizacją umowy PSC POLREGIO przez jej operatora.

Łączna wielkość nakładów finansowych, jakie powinien pokryć organizator publicznego transportu zbiorowego stanowi sumę kwot przewidzianych w konkretnych rocznych rozkładach jazdy pociągów, tj.:

- 2020/2021 – ~~...~~ zł,
- 2021/2022 – ~~...~~ zł,
- 2022/2023 – ~~...~~ zł,
- 2023/2024 – ~~...~~ zł,
- 2024/2025 – ~~...~~ zł,
- 2025/2026 – ~~...~~ zł,
- 2026/2027 – ~~...~~ zł,
- 2027/2028 – ~~...~~ zł,
- 2028/2029 – ~~...~~ zł,
- 2029/2030 – ~~...~~ zł.

Jednocześnie w umowie PSC POLREGIO przewidziano mechanizm postępowania w sytuacji, gdyby koszty, przewidziane na pokrycie rekompensaty, wzrosły ponad wartość pierwotnie założoną przez strony ww. umowy. Zgodnie z punktem 6.1.3 umowy PSC POLREGIO: ~~...~~.

Wysokość planowanej rekompensaty, w związku z realizacją przewozów, jest obliczana według założeń opisanych w załączniku nr 7 do umowy PSC POLREGIO zatytułowanym *Zasady i sposób ustalania Rekompensaty*. Zgodnie z punktem 1 tego załącznika: ~~...~~.

Koszty ponoszone przez POLREGIO w związku z realizacją umowy PSC POLREGIO zostały wyszczególnione w punkcie 2.1. załącznika nr 7 do ww. umowy. Natomiast źródła przychodów POLREGIO w związku ze świadczeniem usług na podstawie ww. umowy zostały szczegółowo opisane w punkcie 2.2. załącznika nr 7 do umowy PSC POLREGIO. Zagadnienia dotyczące pojęć rozsądnego zysku oraz premii za efektywność zostały opisane w punktach 2.3 i 2.4 załącznika nr 7 do umowy PSC POLREGIO.

Zgromadzone przez Prezesa UTK w ramach niniejszego postępowania dane pozwalają oszacować, że uruchamianie połączeń w ramach usługi RegioJet może oddziaływać, w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., na następujące pociągi POLREGIO:

1. w relacji Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny:
  - nr 46202 z godziną odjazdu 06:15 oraz godziną przyjazdu 08:45;
  - nr 46407 z godziną odjazdu 07:49 oraz godziną przyjazdu 09:54;
  - nr 46605 z godziną odjazdu 08:52 oraz godziną przyjazdu 12:36;
  - nr 66447 z godziną odjazdu 13:53 oraz godziną przyjazdu 14:56;

- nr 46413 z godziną odjazdu 14:58 oraz godziną przyjazdu 17:09;
- nr 60605 z godziną odjazdu 17:46 oraz godziną przyjazdu 19:31;
- nr 46208 z godziną odjazdu 18:32 oraz godziną przyjazdu 21:09;
- nr 46215 z godziną odjazdu 20:49 oraz godziną przyjazdu 22:58;
- nr 46325 z godziną odjazdu 07:04 oraz godziną przyjazdu 08:11;
- nr 46327 z godziną odjazdu 08:52 oraz godziną przyjazdu 09:58;
- nr 46329 z godziną odjazdu 11:23 oraz godziną przyjazdu 12:43;
- nr 46331 z godziną odjazdu 12:47 oraz godziną przyjazdu 14:01;
- nr 46335 z godziną odjazdu 15:30 oraz godziną przyjazdu 16:37;
- nr 46337 z godziną odjazdu 16:30 oraz godziną przyjazdu 17:37;
- nr 46339 z godziną odjazdu 18:30 oraz godziną przyjazdu 19:47;

2. w relacji Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia:

- nr 64322 z godziną odjazdu 05:00 oraz godziną przyjazdu 06:45;
- nr 66302 z godziną odjazdu 06:18 oraz godziną przyjazdu 07:44;
- nr 66304 z godziną odjazdu 07:43 oraz godziną przyjazdu 08:49;
- nr 64402 z godziną odjazdu 10:00 oraz godziną przyjazdu 11:56;
- nr 64204 z godziną odjazdu 11:54 oraz godziną przyjazdu 14:29;
- nr 64206 z godziną odjazdu 14:27 oraz godziną przyjazdu 17:28;
- nr 66306 z godziną odjazdu 15:55 oraz godziną przyjazdu 17:01;
- nr 64410 z godziną odjazdu 17:47 oraz godziną przyjazdu 19:54;
- nr 66310 z godziną odjazdu 20:55 oraz godziną przyjazdu 21:58;
- nr 64326 z godziną odjazdu 09:00 oraz godziną przyjazdu 10:07;
- nr 64328 z godziną odjazdu 11:15 oraz godziną przyjazdu 12:22;
- nr 64330 z godziną odjazdu 12:45 oraz godziną przyjazdu 13:52;
- nr 64336 z godziną odjazdu 16:45 oraz godziną przyjazdu 17:52;
- nr 64338 z godziną odjazdu 19:09 oraz godziną przyjazdu 19:51;
- nr 64340 z godziną odjazdu 20:21 oraz godziną przyjazdu 21:45;

gdzie przewozy POLREGIO są realizowane na odcinkach Opole Główny – Gliwice – Opole Główny oraz Opole Główny – Wrocław – Opole Główny, będące zbieżne z planowaną nową usługą RegioJet.

Wskazane powyżej pociągi miały być uruchamiane w latach 2021 – 2022, a także planowane jest ich dalsze wykorzystywanie przez POLREGIO w latach kolejnych, pokrywających się m.in. z okresem wykonywania przewozów przez RegioJet. Jednocześnie należy zauważyć, że nie można określić, z racji obowiązujących przepisów dotyczących opracowywania projektu rozkładu jazdy pociągów oraz wnioskowania o przydzielenie i wykorzystanie zdolności przepustowej, że w kolejnych latach pociągi POLREGIO będą kursowały dokładnie o wskazanych powyżej godzinach. W istocie nie można wykluczyć sytuacji, gdzie w przyszłych rozkładach jazdy pociągów pojazdy POLREGIO będą uruchamiane o innych porach niż wskazane powyżej. Jednakże w sytuacji założenia, że POLREGIO będzie uruchamiała pociągi w kolejnych latach dokładnie w ww. godzinach należy zwrócić uwagę na następujące parametry usług POLREGIO.

W pierwszej kolejności różnica dotycząca usług POLREGIO z planowaną nową usługą RegioJet odnosi się do charakteru realizowanych przewozów. W pierwszym przypadku (POLREGIO) uruchamiane są przewozy wojewódzkie i międzywojewódzkie (pomiędzy województwami śląskim, opolskim a dolnośląskim), gdzie średni czas podróży zamyka się w przedziale od około 1 godziny (np. pociąg nr 66304 – 1 godzina 6 minut, nr 66306 – 1 godzina 6 minut, nr 66310 – 1 godzina 3 minuty czy nr 64326 – 1 godzina 7 minut) przez przejazdy trwające blisko 2 godziny (np. pociąg nr 64402 – 1 godzina 56 minut; nr 64410 – 2 godziny 7 minut; 64322 – 1 godzina 45 minut; czy 46407 – 2 godziny 5 minut) do przejazdów trwających 3 godziny i dłużej (np. pociąg nr 64206 – 3 godziny 1 minuta;

nr 46605 – 3 godziny 54 minuty). W przypadku przewozów POLREGIO dominują przewozy znajdujące się w pierwszej i drugiej grupie, natomiast przewozy trwające 3 godziny i dłużej stanowią znaczącą mniejszość. W odniesieniu do planowanych przewozów RegioJet, Przewoźnik zakłada wykonywanie przewozów o charakterze dalekobieżnym, rozpoczynających się na obszarze województwa mazowieckiego (albo dolnośląskiego – zależnie od kierunku przejazdu pociągu) przez województwa: łódzkie, śląskie, opolskie. Szacowany przez RegioJet czas przejazdu, w ramach nowej usługi, ma wynosić 4 godziny 56 minut. Z tego względu należy zauważyć, że RegioJet planuje wykonywać przewozy należące do segmentu usług o charakterze dalekobieżnym, gdzie podróżni byłoby uprawnieni do przejazdu, za pośrednictwem jednego bezpośredniego połączenia, przez obszar kilku województw, a średni czas podróży w każdym przypadku (planowej realizacji usługi) trwałby blisko 5 godzin. Usługa RegioJet zapewniałaby bezpośrednie połączenia w szczególności pomiędzy większymi ośrodkami miejskimi na dłuższych trasach np. Wrocław Główny - Warszawa Wschodnia, Opole Główne – Warszawa Centralna czy Katowice – Warszawa Zachodnia. Jednocześnie nie można wykluczyć sytuacji, w której część pasażerów skorzystałaby z usług RegioJet również w krótszych relacjach np. Wrocław Główny – Opole Główne czy Gliwice – Katowice. Należy zauważyć również, że pociągi wyprawiane przez POLREGIO zapewniają połączenia gdzie stacjami początkowymi/końcowymi usług są te niewymienione w projekcie rozkładu jazdy pociągów RegioJet np. Racibórz, Kędzierzyn Koźle, Nysa czy Częstochowa. W zakresie ww. stacji zatrzymania, w przypadku woli odbycia przez podróżnych bezpośredniego przejazdu ze stacji początkowej/do stacji końcowej, pociągi RegioJet nie będą mogły stanowić konkurencji, z racji innych postojów handlowych oraz trasy przejazdu. Tym samym należy podnieść, że pomimo występowania zbieżnych odcinków wykonywania przejazdów przez pociągi RegioJet oraz POLREGIO, są to usługi ukierunkowane na zaspokajanie różnych potrzeb podróżnych.

Analiza przeprowadzona w odniesieniu do wskazanych pociągów POLREGIO pozwala przyjąć, że dla odcinków pokrywających się, może zostać wygenerowany przychód w wysokości  $\approx$  zł rocznie, co w perspektywie całego okresu planowanego wykonywania usługi przez RegioJet może oznaczać łączny przychód w wysokości  $\approx$  zł. Powyższy wynik zachowywałby aktualność w przypadku, gdyby RegioJet nie wykonywała wnioskowanych przez siebie przewozów w okresie wskazanym we Wniosku. W ocenie POLREGIO 50% spodziewanych przychodów z pokrywających się odcinków wspólnych dla POLREGIO i RegioJet, tj. kwota  $\approx$  zł może być zagrożona. Powyższe pozwala zatem przyjąć, że operator umowy PSC POLREGIO dopuszcza sytuację, w której uruchomienie nowych usług RegioJet pozbawi POLREGIO połowy dotychczasowych przychodów uzyskiwanych na odcinkach Opole Główne – Gliwice – Opole Główne oraz Opole Główne – Wrocław Główny – Opole Główne. Mając na względzie różnice parametrów usług oferowanych przez POLREGIO w ramach umowy PSC POLREGIO, jak również wskazanych we Wniosku RegioJet, Prezes UTK z dużą dozą zachowawczości odnosi się do argumentacji POLREGIO, według której połowa dotychczasowych przychodów uzyskiwanych przez tego przewoźnika zostanie przejęta przez RegioJet. Na powyższe stanowisko mają wpływ przede wszystkim: planowane godziny uruchamiania pociągów jak również pełne relacje, w ramach których mają być oferowane usługi obu przewoźników kolejowych oraz pośrednie postoje handlowe. Mimo to, Prezes UTK odniósł się do wielkości całkowitej przychodów, które w ocenie POLREGIO są zagrożone w sytuacji uruchamiania nowych usług przez RegioJet (tj. 50% dotychczas uzyskiwanych rocznych przychodów POLREGIO). Z tego względu w sytuacji wykonywania przewozów przez RegioJet, POLREGIO może odnotowywać pomniejszone przychody o kwotę  $\approx$  zł rocznie, co w ujęciu 5 lat, w których Strona planuje wykonywać przewozy pasażerskie, może stanowić sumaryczną wartość równą  $\approx$  zł.

Dopiero zestawienie powyższej kwoty, tj.  $\approx$  zł, z wielkością rekompensaty przewidzianą w umowie PSC POLREGIO, tj.  $\approx$  zł pozwoli ocenić skalę wpływu uruchomienia nowej usługi RegioJet na ww. umowę.

Zestawienie ze sobą powyższych kwot, pozwala stwierdzić, że spodziewany spadek przychodów w następstwie uruchomienia nowej usługi RegioJet, w wymiarze maksymalnym, tj. takim gdzie Przewoźnik przejąłby 50% dotychczas uzyskiwanych przychodów POLREGIO, może stanowić 0,77% rekompensaty przewidzianej w umowie PSC POLREGIO na pokrycie kosztów.

W związku z wątpliwościami dotyczącymi deklarowanego pozbawienia przez RegioJet 50% dotychczasowych wpływów POLREGIO uzyskiwanych na odcinkach wspólnych dla usług obu ww. przewoźników, Prezes UTK przeprowadził również symulację wpływu, w warunkach gdzie roczne przychody POLREGIO zmalałyby o:

- 40%, wówczas kwotę  $\approx$  zł (roczne zagrożone wpływy POLREGIO) należałoby pomnożyć przez 60%, w rezultacie czego uzyskanoby wynik  $\approx$  zł, co w perspektywie 5 rocznych rozkładów jazdy pociągów oznaczałoby uzyskanie przez POLREGIO przychodów w kwocie  $\approx$  zł (zamiast  $\approx$  zł),
- 20%, wówczas kwotę  $\approx$  zł (roczne zagrożone wpływy POLREGIO) należałoby pomnożyć przez 80%, w rezultacie czego uzyskanoby wynik  $\approx$  zł, co w perspektywie 5 rocznych rozkładów jazdy pociągów oznaczałoby uzyskanie przez POLREGIO przychodów w kwocie  $\approx$  zł (zamiast  $\approx$  zł),



- 10%, wówczas kwotę ~~XXXX~~ zł (roczne zagrożone wpływy POLREGIO) należałoby pomnożyć przez 90%, w rezultacie czego uzyskanoby wynik ~~XXXX~~ zł, co w perspektywie 5 rocznych rozkładów jazdy pociągów oznaczałoby uzyskanie przez POLREGIO przychodów w kwocie ~~XXXX~~ zł (zamiast ~~XXXX~~ zł).

Zestawienie ze sobą powyższych kwot, pozwala stwierdzić, że spodziewany spadek przychodów w następstwie uruchomienia nowej usługi RegioJet, w wymiarze odpowiednio:

- obniżone o 40% przychody POLREGIO, w ujęciu pięcioletnim, tj. kwota ~~XXXX~~ zł odpowiada 0,46% wartości rekompensaty przewidzianej w umowie PSC POLREGIO na pokrycie kosztów tejże umowy,
- obniżone o 20% przychody POLREGIO, w ujęciu pięcioletnim, tj. kwota ~~XXXX~~ zł odpowiada 0,61% wartości rekompensaty przewidzianej w umowie PSC POLREGIO na pokrycie kosztów tejże umowy,
- obniżone o 10% przychody POLREGIO, w ujęciu pięcioletnim, tj. kwota ~~XXXX~~ zł odpowiada 0,69% wartości rekompensaty przewidzianej w umowie PSC POLREGIO na pokrycie kosztów tejże umowy.

Spodziewany spadek przychodów operatora umowy POLREGIO może generować następstwa w postaci modyfikacji sposobu i zakresu wykonywania przewozów wskazanych w tejże umowie w kolejnych latach jej obowiązywania lub zwiększeniem całkowitych kosztów netto przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego. Obniżenie spodziewanych przychodów z tytułu realizacji danej umowy o świadczenie usług publicznych może być bowiem wyrównywane poprzez zwiększenie wysokości rekompensaty należnej operatorowi tejże umowy. Jednocześnie kluczowa w tej sprawie jest szacowana wysokość ewentualnego spadku przychodów/wzrostu rekompensaty. Należy jednak zwrócić uwagę, że bez względu na to ilu potencjalnych podróży zdecyduje się zrezygnować z usług POLREGIO i w miejsce ich skorzystać z połączeń RegioJet, w żadnym przypadku nie wystąpi istotny negatywny wpływ na umowę PSC POLREGIO.

Tym samym należy stwierdzić, że uruchomienie nowej usługi RegioJet nie może skutkować zagrożeniem równowagi ekonomicznej obowiązującej umowy PSC POLREGIO.

W powyższej analizie przyjęto założenie utrzymania oferty służby publicznej na co najmniej dotychczasowym poziomie w latach kolejnych obowiązywania umowy (nie uwzględniono wariantu poszerzenia pracy eksploatacyjnej, o której wspomniała POLREGIO, z racji tego, że nie są na chwilę obecną znane ustalenia w tym zakresie). Powyższe wynika z tego, że samodzielną decyzję w tym zakresie może podjąć organizator publicznego transportu zbiorowego, w zakresie transportu kolejowego, na terenie województwa opolskiego. Należy zauważyć, że w umowie PSC POLREGIO znajdują się postanowienia przewidujące możliwość modyfikacji pierwotnie założonej pracy eksploatacyjnej/przewozowej.

Warto jednakże podkreślić, że dostarczone przez POLREGIO informacje, a następnie ich analiza oraz ocena przeprowadzona przez Prezesa UTK, nie pozwoliły przyjąć, że w następstwie uruchomienia nowej usługi przez RegioJet zagrożona zostanie umowa PSC POLREGIO. Prezes UTK ocenił, że w wyniku uruchomienia nowego połączenia przez Stronę, nie wystąpi istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które realizuje POLREGIO lub na koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę PSC POLREGIO.

#### **Wniosek Kolei Śląskich z 8 września 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej:**

Należy wskazać, że 9 września 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem poczty elektronicznej, wniosek Kolei Śląskich z 8 września 2021 r., o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowaną usługą przewozu osób RegioJet. Informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez Stronę, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 5 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.5.JK), została doręczona Kolejom Śląskimi 10 sierpnia 2021 r.

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

Zgodnie z informacjami, którymi Prezes UTK dysponuje z urzędu, Koleje Śląskie są podmiotem sektora transportu kolejowego posiadającym licencję nr L/041/2017, potwierdzającą zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, wraz z ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej, niezbędnej dla wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego. Ponadto na rzecz Kolei Śląskich został wydany jednolity certyfikat bezpieczeństwa nr PL1020210029 ważny od 1 kwietnia 2021 r. do 1 kwietnia 2026 r., potwierdzający akceptację przyjętego przez przedsiębiorstwo kolejowe systemu zarządzania bezpieczeństwem w tym regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo w celu spełniania konkretnych wymagań w zakresie bezpiecznego wykonywania przewozów na danej sieci, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi. Wszystkie wskazane powyżej dokumenty

Kolei Śląskich zostały wydane przez Prezesa UTK. Z tego względu Prezes UTK ustalił, że Koleje Śląskie są przewoźnikiem kolejowym posiadającym podstawowe dokumenty z zakresu transportu kolejowego, umożliwiające wykonywanie kolejowych przewozów osób.

W dalszej kolejności Prezes UTK zwrócił uwagę na spełnianie przez Koleje Śląskie wymagania w zakresie bycia stroną umowy o świadczenie usług publicznych, której równowaga ekonomiczna mogłaby zostać zagrożona w następstwie uruchomienia usługi przez RegioJet. W tym celu Prezes UTK ustalił, że ww. przewoźnik kolejowy jest stroną m.in. umowy PSC Kolei Śląskich.

Zawarty w załączniku nr 1 porozumienia wykonawczego nr 6 na rok 2021 oraz porozumienia wykonawczego nr 7 na rok 2022 do umowy PSC Kolei Śląskich rozkład jazdy, w tym stacje początkowe oraz końcowe wykonywania przewozów przez Koleje Śląskie pozwalają stwierdzić, że ww. przewoźnik kolejowy jest podmiotem uprawnionym, w myśl art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym i art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795. Koleje Śląskie są przewoźnikiem kolejowym, będącym jednocześnie operatorem umowy o świadczenie usług publicznych, która przewiduje wykonywanie połączeń pasażerskich w tym samym terminie co Przewoźnik oraz na odcinku pokrywającym się z planowanym uruchamianiem usługi przez RegioJet. Z tego względu należało uznać, że zgłoszony przez Koleje Śląskie wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej powinien podlegać dalszej analizie formalnej oraz merytorycznej.

W zgłoszonym wniosku z 8 września 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wskazały na to, że: *Koleje Śląskie Sp. z o.o. realizują przewozy pasażerskie na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, zawartej z organizatorem transportu, tj. Urzędem Marszałkowskim Województwa Śląskiego na odcinkach linii kolejowej nr 1 i nr 137, zbieżnych z trasą planowanego nowego połączenia kolejowego na odcinku Gliwice – Zawiercie. W opinii Spółki uruchomienie dodatkowego połączenia kolejowego na linii kolejowej nr 1 i 137, będzie miało negatywny wpływ na równowagę ekonomiczną, obowiązującej Umowy nr 2892/KT/2015 o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w wojewódzkich przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym na terenie województwa śląskiego w okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2030 r., zawartej z Urzędem Marszałkowskim Województwa Śląskiego.*

Koleje Śląskie zwróciły również uwagę na sytuację na infrastrukturze kolejowej, która jest przez nich wykorzystywana w ramach realizowanej umowy oraz miałyby być wykorzystywana przez RegioJet: *Linia nr 1 charakteryzuje się dużym natężeniem ruchu kolejowego dla pociągów pasażerskich obsługiwanych przez Spółkę Koleje Śląskie, PKP Intercity S.A., POLREGIO sp. z o.o. oraz przewoźników towarowych, natomiast na linii nr 137 w znacznej częstotliwości kursują pociągi Spółki Kolei Śląskich i PKP Intercity S.A. Prowadzone przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., prace remontowe i modernizacyjne na linii nr 1 powodują duże trudności w uzyskaniu optymalnej przepustowości linii kolejowej, czego konsekwencją są utrudnienia w trasowaniu pociągów Kolei Śląskich, gdyż priorytetem jest przydzielanie tras PKP Intercity. Z informacji jakie można pozyskać na stronie internetowej PKP PLK S. A. wynika, że od rozkładu jazdy 2022/2023 rozpocznie się modernizacja linii kolejowej nr 1 na odcinku Sosnowiec Główny – Katowice Zawodzie. Koleje Śląskie wskazały, że na bazie dotychczasowych doświadczeń z zakresu zamknięć torowych pomiędzy Dąbrową Górniczą a Dąbrową Górniczą Ząbkowice można się spodziewać, że również w przywołanym powyżej przypadku planowanej modernizacji, odnotowany zostanie drastyczny spadek liczby przejeżdżających pociągów (odcinek jednotorowy). W ocenie Kolei Śląskich: *Uruchomienie każdej dodatkowej pary pociągów będzie problematyczne i negatywnie wpłynie na ofertę istniejących połączeń. Należy mieć również na względzie, że PKP PLK S. A. planuje wielką modernizację węzła kolejowego Katowice.**

Podsumowując swoje rozważania dotyczące sytuacji na infrastrukturze kolejowej, ww. przewoźnik kolejowy wskazał, że: *W takiej sytuacji nawet istniejące połączenia są realnie zagrożone redukcją. Polityka każdego przewoźnika różni się od siebie i często sprzeczne interesy handlowe, mogą zaważyć bardzo niekorzystnie na połączeniach lokalnych, a priorytetyzacja połączeń dalekobieżnych skazuje pociągi osobowe na spychanie w rejonu mniej korzystnych godzin przejazdów, o ile w ogóle przepustowość pozwoli na ich przetrasowanie. Mając na uwadze prowadzone prace modernizacyjne należy zauważyć, że przyjęcie do kursowania nowych pociągów, może spowodować konieczność dokonania znaczących, niekorzystnych zmian w ofercie przewozowej Kolei Śląskich, w tym odwołania i skrócenia połączeń, realizowanych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych. Biorąc pod uwagę dużą liczbę planowanych przez Spółkę RegioJet kursów na odcinku Gliwice – Zawiercie (9 par pociągów) oraz zbliżony do aglomeracyjnego charakter postojów, które dodatkowo będą pokrywać się ze stacjami zatrzymań pociągów przyspieszonych Spółki Koleje Śląskie pomiędzy Katowicami, a Zawierciem (na stacjach Katowice, Sosnowiec Główny, Dąbrowa Górnicza i Zawiercie) uważamy, że wpłynie to znacząco na zmniejszenie liczby podróżnych korzystających z naszych usług.*

Koleje Śląskie odniosły się również do problematyki wpływów, które są zagrożone w następstwie uruchomienia przewozów przez RegioJet. Szczególne zagrożenie, w ocenie Kolei Śląskich, dotyczyć ma pojawienia się dodatkowych pociągów na odcinku Gliwice – Zawiercie, gdzie realizowane są połączenia o charakterze aglomeracyjnym: *Koleje Śląskie jako przewoźnik obsługujący ruch regionalny stanowi kręgosłup komunikacyjny a wdrożone rozwiązania taryfowo-biletowe integrują komunikację w aglomeracji. Jednym z podjętych działań wieńczących prace w tym zakresie*

jest podpisanie Porozumienia pomiędzy Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolią, Województwem Śląskim, Kolejami Śląskimi oraz POLREGIO w sprawie rozszerzenia obowiązującego na terenie Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, mającego na celu ułatwienie mieszkańcom województwa śląskiego korzystania z komunikacji różnymi środkami transportu publicznego, z wykorzystaniem sieci i infrastruktury oraz możliwości przewoźników. Wdrożone rozwiązania zapewniają możliwość korzystania podróżnym z taryfy pozaszczytowej ze zniżką do 20%. Bilety sieciowe dają prawo na podróżowanie po całym województwie śląskim zarówno pociągami Kolei Śląskich, jak i komunikacją ZTM bez ograniczeń oraz pociągami POLREGIO od grudnia br. Wprowadzone rozwiązania i świadczone usługi przez operatorów stanowią istotne koszty ponoszone z tego tytułu. Mając na uwadze oczekiwania społeczne i kierując się dobrem pasażera związani jesteśmy odnawianą umową z POLREGIO na wzajemne świadczenie usług kolejowych, w zakres których wchodzi między innymi sprzedaż oraz honorowanie biletów. W przypadku przejazdów na liniach, na których uruchamiane są pociągi osobowe jednego z Przewoźników w oparciu o umowę z organizatorem kolejowego publicznego transportu zbiorowego w województwie śląskim lub małopolskim, odprawy osób dokonuje się na przejazd pociągiem danego przewoźnika zgodnie z jego Taryfą, Regulaminem i Cennikiem. W stanie obecnym na obszarze obsługiwanych przez Koleje Śląskie, pomimo, że POLREGIO ~~nie~~, Koleje Śląskie przekazują POLREGIO część przychodu z każdego sprzedanego biletu, liczoną udziałem pracy eksploatacyjnej. Ponadto Koleje Śląskie jako przewoźnik uczestniczy we wdrożonym projekcie Wspólny Bilet. Dzięki tej usłudze podróżni mogą kupić jeden bilet na całą podróż, a jego cena jest wyliczona w oparciu o jedną zupełnie nową taryfę.

Odnosnie do prognoz finansowych, Koleje Śląskie poinformowały, że bazując na danych za rok 2020 w przypadku realizacji wniosku o przyznanie otwartego dostępu złożonego przez RegioJet dla relacji Wrocław – Warszawa Wschodnia w przypadku Kolei Śląskich przewidują:

- spadek liczby podróżnych na odcinku Gliwice – Zawiercie o ~~ok. 10~~%,
- wartość utraconych przychodów na poziomie ~~ok. 10~~ zł rocznie.

Pismem z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.13.PP) Prezes UTK wezwał Koleje Śląskie m.in. do przedstawienia dodatkowych informacji w związku ze złożonym wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w zakresie uzupełnienia prognoz ekonomicznych i finansowych, spodziewanych skutków uruchomienia nowej usługi RegioJet dla umowy PSC Kolei Śląskich, jak również stanowiska dotyczącego występowania w dokumentacji szczególnie chronionych informacji handlowych.

Koleje Śląskie przekazały 17 listopada 2021 r., za pośrednictwem poczty elektronicznej, dodatkowe informacje w sprawie, w zakresie wskazanym w piśmie Prezesa UTK z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.13.PP), w postaci:

1. uzupełnionego wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, datowanego na 16 listopada 2021 r.;
2. pisma Kolei Śląskich z 16 listopada 2021 r. (znak: KS.TP.896/11/2021) informującego o występowaniu w dokumentacji szczególnie chronionych informacji handlowych;
3. kopii jawnej wersji umowy PSC Kolei Śląskich;
4. projektu pierwszej korekty harmonogramu zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023, przygotowanego przez PKP PLK.

Część informacji zawartych w ww. piśmie (oraz załącznikach) Kolei Śląskich o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej została oznaczona jako niepodlegająca udostępnieniu podmiotom trzecim, w tym RegioJet.

W uzupełnionych przez Koleje Śląskie informacjach wskazano, że planowane przez PKP PLK prace modernizacyjne na infrastrukturze kolejowej będą swoim zakresem obejmować również następujące odcinki linii kolejowej nr 1: Katowice – Chorzów Batory, Katowice – Podg. Brynów. Stanowisko Kolei Śląskich dotyczące spodziewanej sytuacji na infrastrukturze kolejowej znajdowało podstawę w dokumentacji opublikowanej przez PKP PLK w zakresie Projektu I korekty sieciowego harmonogramu zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy 2022/2023.

Dodatkowo Koleje Śląskie przedłożyły zaktualizowane dane finansowe, określające spodziewany wpływ uruchomienia nowej usługi RegioJet: *Z uwagi na fakt, iż RegioJet nie posiada zunifikowanej taryfy km oraz nie udostępnił informacji nt. cen biletów, które miałyby obowiązywać w relacji Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny przedmiotowa prognoza została opracowana w oparciu o dostępne dane, czyli o liczbę oraz godziny kursowania pociągów, o których otwarty dostęp wnioskuje RegioJet a.s. Rozpatrzono scenariusz, w którym Koleje Śląskie zmuszone zostają do wycofania ze swojej oferty przewoźowej dziewięciu par pociągów, w których miejsce pojawić miałyby się pociągi czeskiego przewoźnika. Fundamentem wyliczeń utraconych przychodów jest wartość dotycząca przychodów z linii komunikacyjnej S1 (Gliwice- Częstochowa) za rok 2020 to jest kwota ~~ok. 10~~ zł. Na powyższą wartość składają się:*

- Przychody ze sprzedaży biletów w kwocie ~~...~~ zł,
- Rekompensata z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego w kwocie ~~...~~ zł,
- Dotacja do ulg ustawowych na kwotę ~~...~~ zł.

Ponieważ pociągi RegioJet miałyby kursować po fragmencie linii S1 (t.j. na odcinku Gliwice – Zawiercie) należałoby powyższe wartości, które odnoszą się do pełnej relacji (Gliwice – Częstochowa) odpowiednio pomniejszyć, tak aby docelowe wartości stanowiły reprezentatywne porównanie dla zestawienia utraconych przychodów z tytułu uruchomienia usługi przez RegioJet.

Koleje Śląskie przedstawiły również wyliczenia obrazujące:

- wartość dotacji organizatora publicznego transportu zbiorowego na obszarze województwa śląskiego dla odcinka Gliwice – Zawiercie za rok 2020 (rok bazowy dla wyliczeń) – ~~...~~ zł;
- udział przychodów odcinka Gliwice – Zawiercie w roku bazowym – ~~...~~%;
- wysokość przychodów z biletów dla odcinka Gliwice – Zawiercie w roku bazowym – ~~...~~ zł;
- wartość dotacji przedmiotowej z Ministerstwa Infrastruktury w związku ze stosowaniem ulg ustawowych – ~~...~~ zł;
- łączną wartość przychodów dla odcinka Gliwice – Zawiercie – ~~...~~ zł.

Powyższe wyliczenia należało również uzupełnić, w ocenie Prezesa UTK, o łączną wartość przychodów dla odcinka Gliwice – Zawiercie bez dotacji przedmiotowej z Ministerstwa Infrastruktury (roczna), która wyniosłaby: ~~...~~ zł + ~~...~~ zł = ~~...~~ zł.

Następnie Koleje Śląskie poinformowały, że: *Dysponując wiedzą, że 18 pociągów Kolei Śląskich miałyby zostać zastąpione pociągami RegioJet możemy oszacować o ile zmniejszona zostanie rekompensata z Urzędu Marszałkowskiego Województwa Śląskiego wg poniższego wzoru:*

*Szacunek utraconej rekompensaty = sumaryczna dzienna praca eksploatacyjna zastąpionych pociągów KŚ \* 365 dni \* stawka rekompensaty za pockm (~~...~~ zł).*

Praca eksploatacyjna pojazdów Kolei Śląskich, uruchamianych w zakresie godzin i odcinków wspólnych, bazując na danych roku bazowego, wyniosła:

Nr pociągu	Praca eksploat. (pockm)	Relacja
40606	115,352	Gliwice - Częstochowa
40614	115,352	Gliwice - Częstochowa
40812	35,553	Gliwice - Sosnowiec Główny
40708	70,870	Gliwice - Zawiercie
40626	115,352	Gliwice - Częstochowa
40718	70,870	Gliwice - Zawiercie
40722	52,201	Gliwice - Dąbrowa Górnicza Zabkowice
40638	115,352	Gliwice - Częstochowa
40642	115,352	Gliwice - Częstochowa
40753	70,870	Zawiercie - Gliwice
40657	115,352	Częstochowa - Gliwice
40861	26,719	Katowice - Gliwice
40669	115,352	Częstochowa - Gliwice
40869	26,719	Katowice - Gliwice
40769	70,870	Zawiercie - Gliwice
40683	115,352	Częstochowa - Gliwice
40689	115,352	Częstochowa - Gliwice
40691	115,352	Częstochowa - Gliwice

razem 1578,192

Wysokość rocznej utraconej rekompensaty = 1 578,192 [pocmk] x 365 dni x  $\text{---}$  zł =  $\text{---}$  zł.

Zatem w przypadku utrzymania pracy przewozowej i stawki za pociągokilometr w okresie planowanych przewozów wykonywanych przez RegioJet wysokość utraconej rekompensaty wyniosłaby  $\text{---}$  zł x 5 (lat) =  $\text{---}$  zł.

Jednocześnie ograniczenie liczby połączeń przez Koleje Śląskie, w następstwie uruchomienia usług RegioJet, miałyby bezpośredni wpływ na przychody uzyskiwane z tytułu sprzedanych biletów, jak również innych składników finansowych, takich jak wysokość dotacji przedmiotowej w związku ze stosowaniem ulg ustawowych. Obniżenie wpływów Kolei Śląskich ze sprzedaży biletów uzasadniałoby konieczność zwiększenia rekompensaty wypłacanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Koleje Śląskie przedstawiły również wyliczenia wskazujące na udział zagrożonych pociągów w zakresie przychodów ze sprzedanych biletów oraz w liczbie przewiezionych pasażerów, na tle wszystkich pociągów, które kursują w relacji Gliwice – Zawiercie, Gliwice – Katowice, Gliwice – Sosnowiec Główny, Gliwice – Dąbrowa Górnicza Ząbkowice w okresie 2020 r. W rezultacie otrzymano następujące udziały ww. pociągów:

- w przychodzie ze sprzedanych biletów:  $\text{---}$ %,
- w liczbie przewiezionych pasażerów:  $\text{---}$ %.

Tym samym utracone przychody ze sprzedaży biletów oraz dotacji do ulg ustawowych wyniosłyby:  $\text{---}$  zł.

Jednakże ostatnia z ww. wielkości powinna zostać skorygowana o zmianę w taryfie biletowej, która nastąpiła w 2021 r. i skutkowałą podwyżką cen biletów o średnio 12,5%. W związku z tym należało dodatkowo kwotę  $\text{---}$  zł pomnożyć przez 112,5% w efekcie czego uzyskano wynik odpowiadający  $\text{---}$  zł.

Podsumowując wszystkie wyliczenia, należy stwierdzić, że utracone przychody Kolei Śląskich wyniosłyby rocznie:  $\text{---}$  zł.

W ujęciu 5 lat odpowiadałoby to zatem:  $\text{---}$  zł x 5 lat =  $\text{---}$  zł.

Prezes UTK, po zgromadzeniu wszystkich niezbędnych informacji w sprawie, przeanalizował spodziewany wpływ usługi RegioJet na umowę PSC Kolei Śląskich. Z tego względu zasadne było zweryfikowanie w szczególności postanowień dotyczących zasad finansowania przewozów ujętych w § 3 umowy PSC Kolei Śląskich zatytułowanym *Rekompensata usług i sposób rozliczania umowy*. W § 3 ust. 2 ww. umowy przewiduje się, że:  $\text{---}$ .

Zgodnie z obowiązującymi w umowie PSC Kolei Śląskich postanowieniami, co roku zawierane jest porozumienie wykonawcze określające wysokość rekompensaty, jaka może zostać wykorzystana na realizację zadań. Wzór porozumienia wykonawczego stanowi w § 3 pkt 1.1. i pkt 1.2., że:  $\text{---}$ .

Zgromadzone przez Prezesa UTK w ramach niniejszego postępowania dane pozwalają oszacować, że uruchamianie połączeń w ramach usługi RegioJet może oddziaływać na pociągi Kolei Śląskich:

1. uruchamiane na linii komunikacyjnej S1/S41 Częstochowa – Zawiercie – Katowice – Gliwice (odjazd z Zawiercia w kierunku Gliwic, gdzie wspólny fragment we wszystkich pociągach dotyczy odcinka Katowice – Gliwice) o godz.: 00:40, 04:24, 05:19, 05:49, 05:54, 06:19, 06:44, 06:49, 07:04, 07:19, 07:44, 07:49, 08:04, 08:19, 08:44, 08:49, 09:04, 09:19, 09:49, 09:54, 10:19, 10:49, 10:54, 11:19, 11:49, 11:54, 12:24, 12:54, 13:24, 13:44, 13:54, 14:04, 14:24, 14:44, 14:54, 15:04, 15:24, 15:44, 15:54, 16:04, 16:24, 16:44, 16:54, 17:04, 17:54, 18:24, 18:54, 19:24, 19:54, 20:24, 20:54, 21:24, 21:54, 22:44 i 23:24;
2. uruchamiane na linii komunikacyjnej S1/S41 Gliwice – Katowice – Zawiercie – Częstochowa (odjazd z Gliwic w kierunku Zawiercia, gdzie wspólny fragment we wszystkich pociągach dotyczy odcinka Gliwice – Katowice) o godz.: 04:10, 04:40, 05:10, 05:30, 05:50, 06:10, 06:30, 06:50, 07:10, 07:30, 07:50, 08:40, 08:50, 09:10, 09:40, 10:10, 10:40, 11:10, 11:40, 12:10, 12:40, 13:10, 13:30, 13:40, 13:50, 14:10, 14:30, 14:40, 14:50, 15:10, 15:30, 15:40, 15:50, 16:10, 16:30, 16:40, 16:50, 17:10, 17:40, 18:10, 18:40, 19:0, 19:40, 20:10, 20:40, 21:40, 21:10, 22:10 i 23:10.

Część przywołanych powyżej pociągów Kolei Śląskich realizuje przejazdy, gdzie wspólny odcinek wykracza poza Katowice – Gliwice – Katowice i zamiast tego częścią wspólną dla usług Kolei Śląskich i RegioJet jest odcinek Zawiercie – Gliwice – Zawiercie (32 pary połączeń).

Pociągi Kolei Śląskich realizują postoje handlowe na stacjach: Gliwice, Zabrze, Ruda Śląska, Ruda Chebzie, Świętochłowice, Chorzów Batory, Katowice Załęże, Katowice, Katowice Zawodzie, Katowice Szopienice Południowe, Sosnowiec Główny, Będzin, Będzin Miasto, Będzin Ksawera, Dąbrowa Górnicza, Dąbrowa Górnicza Gołonóg, Dąbrowa Górnicza Ząbkowice, Dąbrowa Górnicza Sikorka, Chruszczobród, Wiesiołka, Łazy i Zawiercie. Natomiast przejazd pomiędzy stacjami Gliwice – Katowice szacunkowo zajmuje czas około 28 minut.

Wskazane powyżej pociągi miały być uruchamiane w latach 2021 – 2022, a także planowane jest ich dalsze wykorzystywanie przez Koleje Śląskie w latach kolejnych, pokrywających się m.in. z okresem wykonywania przewozów przez RegioJet. Jednocześnie należy zauważyć, że nie można określić, z racji obowiązujących przepisów dotyczących opracowywania projektu rozkładu jazdy pociągów oraz wnioskowania o przydzielenie i wykorzystanie zdolności przepustowej, że w kolejnych latach pociągi Kolei Śląskich będą kursowały dokładnie o wskazanych powyżej godzinach. W istocie nie można wykluczyć sytuacji, gdzie w przyszłych rozkładach jazdy pociągów pojazdy Kolei Śląskich będą uruchamiane o innych porach niż wskazane powyżej.

Analiza przeprowadzona w odniesieniu do wskazanych pociągów Kolei Śląskich pozwala przyjąć, że dla odcinków pokrywających się może zostać wygenerowany przychód w wysokości  $\times\text{--}\times$  zł ( $\times\text{--}\times$  zł bez dotacji przedmiotowych z Ministerstwa Infrastruktury z tytułu stosowania ulg ustawowych) rocznie, z czego w następstwie uruchomienia usług przez RegioJet odnotowano by spadek na poziomie  $\times\text{--}\times$  zł rocznie. W perspektywie całego okresu planowanego wykonywania usługi przez RegioJet może oznaczać łączny utracony przychód w wysokości  $\times\text{--}\times$  zł.

Zestawienie powyższej kwoty, tj.  $\times\text{--}\times$  zł, z wielkością rekompensaty przewidzianą w umowie PSC Kolei Śląskich, tj.  $\times\text{--}\times$  zł pozwoli ocenić skalę wpływu uruchomienia nowej usługi RegioJet na ww. umowę.

Spodziewany spadek przychodów w następstwie uruchomienia nowej usługi RegioJet może stanowić 4,7% rekompensaty przewidzianej w umowie PSC Kolei Śląskich przewidzianej na pokrycie kosztów realizacji usług.

Spodziewany spadek przychodów operatora umowy PSC Kolei Śląskich może generować następstwa w postaci modyfikacji sposobu i zakresu wykonywania przewozów wskazanych w tejże umowie w kolejnych latach jej obowiązywania lub zwiększeniem całkowitych kosztów netto przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego. Obniżenie spodziewanych przychodów z tytułu realizacji danej umowy o świadczenie usług publicznych może być bowiem wyrównywane poprzez zwiększenie wysokości rekompensaty należnej operatorowi tejże umowy. Jednocześnie kluczowa w tej sprawie jest szacowana wysokość ewentualnego spadku przychodów/wzrostu rekompensaty.

W ocenie Prezesa UTK spodziewany wpływ uruchomienia planowanych usług RegioJet na rentowność usług, które przedsiębiorstwo kolejowe świadczy w ramach umowy o świadczenie usług publicznych oraz koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, należy uznać za istotnie negatywny.

Tym samym należy stwierdzić, że uruchomienie nowej usługi RegioJet może skutkować zagrożeniem równowagi ekonomicznej obowiązującej umowy PSC Kolei Śląskich.

W powyższej analizie przyjęto założenie utrzymania oferty służby publicznej na co najmniej dotychczasowym poziomie w latach kolejnych obowiązywania umowy. Mając na względzie również podnoszony przez Koleje Śląskie argument dotyczący dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, można spodziewać się również wariantu polegającego na maksymalnym ograniczeniu oferty przewozowej w czasie trwania prac modernizacyjnych. Naturalną konsekwencją ograniczenia możliwości przejazdu pociągów (np. ruch po jednym torze) może być eliminacja części połączeń (na czas trwania prac) z rozkładu jazdy pociągów. W miejsce niewyprawianych pociągów może zostać natomiast uruchomiona zastępcza komunikacja autobusowa. Prezes UTK zwrócił uwagę również na ten aspekt i uznał, że przyznanie RegioJet otwartego dostępu mogłoby spowodować dodatkowe utrudnienia w prowadzeniu ruchu pociągów m.in. Kolei Śląskich, na obszarze województwa śląskiego.

Prezes UTK zwrócił uwagę zarówno na częstotliwość połączeń uruchamianych przez Koleje Śląskie z tymi, których wyprawianie planuje RegioJet, jak również wskazane postoje handlowe przez obu przewoźników kolejowych. Planowa usługa RegioJet zakłada kursowanie pociągów w wymiarze 9 par dziennie, uruchamianych w odstępach 2 godzinnych, gdzie duże zagęszczenie postojów handlowych występuje na obszarze aglomeracji górnośląskiej. Pomimo planowanego uruchamiania połączeń przez RegioJet w relacji Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny aż 7 z 14 postojów znajduje się na obszarze województwa śląskiego. Zestawiając ze sobą częstotliwość planowanej usługi Przewoźnika z liczbą postojów handlowych na obszarze województwa śląskiego należy odnotować, że na tym odcinku usługa RegioJet nabiera cech przewozów aglomeracyjnych, zapewniając mieszkańcom Górnego Śląska możliwość przemieszczania się pomiędzy postojami handlowymi, zlokalizowanymi na odcinku Zawiercie – Gliwice.

Przeprowadzona przez Prezesa UTK analiza pozwoliła przyjąć, że w wyniku uruchomienia nowego połączenia przez Stronę wystąpi istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które realizują Koleje Śląskie, co również miałyby następstwo w zwiększeniu kosztów netto dla właściwego organu, który zawarł umowę o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.

### **Wniosek Ministra Infrastruktury z 3 września 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej:**

Należy wskazać, że 28 września 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek Ministra Infrastruktury z 3 września 2021 r., o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowaną usługą przewozu osób RegioJet. Informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez Stronę,

przekazana w piśmie Prezesa UTK z 5 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.5.JK), została doręczona Ministrowi Infrastruktury 6 sierpnia 2021 r.

Prezes UTK zwrócił uwagę na regulację art. 5 rozporządzenia 2018/1795 zatytułowaną: *Termin składania wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej*. Zgodnie z tym przepisem:

1. *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.*
2. *Jeżeli w momencie otrzymania powiadomienia wnioskodawcy, o którym mowa w art. 4, umowa o świadczenie usług publicznych obejmująca tę samą trasę lub trasę alternatywną jest przedmiotem konkurencyjnej procedury przetargowej i upłynął już termin składania ofert do właściwego organu, podmioty, o których mowa w art. 11 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE, mogą wystąpić z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w terminie określonym w ust. 1 w odniesieniu do przyszłej umowy o świadczenie usług publicznych.*

*Pozostaje to bez uszczerbku dla stosowania niniejszego rozporządzenia do umowy o świadczenie usług publicznych, która obowiązuje w chwili dokonania powiadomienia przez wnioskodawcę.*

3. *Jeżeli w terminie określonym w ust. 1 nie zostanie złożony żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, organ regulacyjny niezwłocznie informuje wnioskodawcę i zarządcę infrastruktury. Zarządca infrastruktury rozpatruje wniosek o przyznanie dostępu zgodnie z rozdziałem IV sekcja 3 dyrektywy 2012/34/UE.*

Dla ustalenia terminu do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej niezbędne jest przytoczenie regulacji art. 11 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE, która przewiduje, że:

*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.*

*Właściwe organy i przedsiębiorstwa kolejowe świadczące usługi publiczne przekazują właściwemu organowi regulacyjnemu lub właściwym organom regulacyjnym informacje wymagane – w stopniu uzasadnionym – do podjęcia decyzji. Organ regulacyjny analizuje informacje otrzymane od tych stron i w stosownych przypadkach występuje o udzielenie odpowiednich informacji oraz rozpoczyna konsultacje ze wszystkimi właściwymi stronami w ciągu jednego miesiąca od otrzymania wniosku. Organ regulacyjny konsultuje się w stosownych przypadkach ze wszystkimi odpowiednimi stronami, oraz przekazuje odpowiednim stronom swoją decyzję wraz z uzasadnieniem – w rozsądnym, wcześniej ustalonym terminie, a w każdym razie nie później niż w terminie sześciu tygodni od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji.*

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

Z powyższych regulacji wynika zatem, że podmiot uprawniony jest obowiązany do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w terminie jednego miesiąca, licząc od momentu otrzymania informacji o zamiarze świadczenia przewozów pasażerskich, czyli w ramach niniejszego postępowania – informacji o Wniosku RegioJet.

Minister Infrastruktury otrzymał informację o Wniosku Przewoźnika 6 sierpnia 2021 r. Jednocześnie ww. organizator publicznego transportu zbiorowego złożył wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej 28 września 2021 r. Tym samym Prezes UTK stwierdził, że wniosek Ministra Infrastruktury o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej został złożony przy niezachowaniu terminu jednego miesiąca na dokonanie czynności, przewidzianej przepisami prawa.

Prezes UTK zwrócił również uwagę na konsekwencje prawne wynikające z niezachowania przez podmiot uprawniony terminu jednego miesiąca na złożenie wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Zgodnie z przytoczonym na początku art. 5 ust. 3 rozporządzenia 2018/1795, jeżeli w terminie zastrzeżonym do dokonania czynności polegającej na złożeniu wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej nie wpłynę taki wniosek, wówczas organ regulacyjny (tu: Prezes UTK) obligatoryjnie powiadamia o tym fakcie zarówno aplikanta (tu: RegioJet), jak również właściwego zarządcę infrastruktury. Powyższe wynika z tego, że skoro w terminie wynikającym z przepisów prawa nie wpłynął wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej (podmiot uprawniony postanowił nie skorzystać z przysługujących uprawnień), to tym samym wyeliminowana została potencjalna przeszkoda uniemożliwiająca pozytywne rozpatrzenie wniosku aplikanta przed Prezesem UTK, a docelowo również przed właściwym zarządcą infrastruktury. Prawodawca unijny postanowił, że sytuacja prawna aplikanta, starającego się o przyznanie otwartego dostępu, powinna stanowić przedmiot ochrony. Powyższe ma zostać zrealizowane m.in. poprzez wprowadzenie regulacji prawnych mających na celu dyscyplinowanie podmiotów uprawnionych aby te, w przypadku ewentualnych wątpliwości co do nowych planowanych połączeń, składały wnioski o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w ściśle określonym terminie. W sytuacji, gdyby nie obowiązywała żadna ochrona aplikanta, jak ta wynikająca z art. 5 ust. 3 rozporządzenia 2018/1795, wówczas podmiot uprawniony mógłby w każdym czasie, o ile nie została wydana decyzja kończąca postępowanie w sprawie, złożyć wniosek dotyczący zagrożenia równowagi ekonomicznej. Tym samym aplikant nie dysponowałby jakąkolwiek ochroną prawną do momentu zakończenia postępowania przed danym organem regulacyjnym, a w praktyce nie zostałaby zrealizowana zasada pewności strony co do jej sytuacji prawnej (np. w odniesieniu do zakończenia danego etapu postępowania). Intencją unijnego prawodawcy było wyznaczenie, w ramach toczącego się postępowania dotyczącego otwartego dostępu, momentów granicznych, których przekroczenie powoduje wystąpienie określonych skutków prawnych. Jako nieodpuszczalną należy uznać sytuację, w której w związku z trwającym postępowaniem dotyczącym otwartego dostępu, w terminie jednego miesiąca nie wpłynął żaden wniosek od podmiotu uprawnionego, o czym organ regulacyjny powiadomił aplikanta oraz właściwego zarządcę, natomiast po pewnym czasie (np. miesiącu czy nawet dłuższym okresie) wpłynąłby spóźniony wniosek np. od operatora umowy o świadczenie usług publicznych. Wprowadzona regulacja prawna, określająca zarówno termin, jak również konsekwencje wynikające z jego przekroczenia, ma za zadanie wyeliminować możliwość wystąpienia w praktyce podobnych sytuacji, które byłyby szkodliwe dla każdego aplikanta występującego o przyznanie dostępu.

Podsumowując powyższe rozważania należy stwierdzić, że w wyniku niedochowania wymogów formalnych, tj. uchybienia miesięcznemu terminowi na złożenie wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wniosek wskazanego organizatora publicznego transportu zbiorowego nie podlegał merytorycznemu rozpatrzeniu.

**Stanowisko PKP PLK z 23 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.216.2021) oraz z 4 marca 2022 r. (znak: IDRR.611.64.2022) dotyczące możliwości trasowania pociągów RegioJet:**

PKP PLK w piśmie z 23 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.216.2021) przedstawiła informacje dotyczące planowanego uruchomienia przez RegioJet nowej usługi kolejowych przewozów pasażerskich na trasie Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia, zgodnie z parametrami wskazanymi we Wniosku.

PKP PLK zwróciła uwagę, że na podstawie analizy obowiązującego i nowego rozkładu jazdy 2021/2022, nie ma możliwości wytrasowania pociągów RegioJet zgodnie z rozkładem jazdy zawartym we Wniosku Przewoźnika bez zmiany pociągów PKP Intercity, POLREGIO oraz Kolei Śląskich. Dodatkowo ww. zarządca infrastruktury podkreślił, że wysoce prawdopodobna będzie konieczność zmiany tras pociągów innych przewoźników realizujących przewozy wojewódzkie w ramach służby publicznej w szczególności na odcinkach Wrocław Główny – Opole Główne, Zabrze – Katowice, Katowice – Zawiercie oraz Grodzisk Mazowiecki – Warszawa Wschodnia.

W odniesieniu do zagadnienia dostępności zdolności przepustowej, PKP PLK poinformowała, że: *Wykorzystanie zdolności przepustowej dla trasy Wrocław Gł. – Warszawa Wsch. na bazie obowiązującego rozkładu jazdy wynosi odpowiednio dla odcinków:*

1. *Wrocław Gł. – Opole Gł. – 46%;*
3. *Opole Gł. – Gliwice – 57%;*
4. *Gliwice – Katowice – 56%;*
5. *Katowice – Zawiercie – 56%;*
6. *Zawiercie – Grodzisk Maz. – 35%;*
7. *Grodzisk Mazowiecki – Warszawa Wschodnia – 59%.*

*Przy czym na odcinkach objętych pracami modernizacyjnymi takich jak Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna wykorzystanie zdolności przepustowej dochodzi do 100%.*

Ponadto w ocenie PKP PLK, wytrasowanie pociągów RegioJet wiązałoby się z koniecznością przesunięcia tras pociągów PKP Intercity, POLREGIO oraz Kolei Śląskich oraz innych przewoźników kolejowych.



Jednocześnie ww. zarządca infrastruktury kolejowej poinformował, że: *W okresie do 11 grudnia 2027 r. PKP PLK S.A. planuje realizację następujących prac modernizacyjnych mających wpływ na możliwość trasowania pociągów RegioJet:*

1. *Do 2023 r. kontynuowana będzie aktualnie prowadzona w ramach projektu pn. „Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia” modernizacja stacji Warszawa Zachodnia;*
2. *Od roku 2024 w ramach projektu pn. „Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia” dotyczącego modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego planowana jest kompleksowa przebudowa układu torowego z minimalną zmianą geometrii toru, na st. Warszawa Centralna przebudowa głowic rozjazdowych oraz zmiana wysokości peronów (do 0,76 m.). W ramach tego projektu przewidziana jest również kompleksowa przebudowa układu torowego na stacji Warszawa Wschodnia.*
3. *W latach 2022 – 2024 planowane są prace modernizacyjne na odcinku Grodzisk Mazowiecki - Psary linii kolejowej nr 4 CMK w ramach których realizowane mają być następujące zadania:*
  - 1) *modernizacja 21 obiektów inżynierskich na szlaku Opoczno – Pilichowice;*
  - 2) *wdrożenie systemu ERTMS\_ETCS poziom;*
  - 3) *podbicie torów w latach;*
  - 4) *przebudowa stacji Psary;*
  - 5) *przebudowa podg. Knapówka,*
4. *W latach 2022 - 2023 na linii nr 135 nastąpi ograniczenie przepustowości stacji Gliwice Łabędy wraz ze szlakiem Gliwice Łabędy – Pyskowice;*
5. *W 2023 roku na linii nr 137 planowane jest zamknięcie toru szlakowego nr 2 szlaku podg. Szobiszowice – Gliwice Łabędy;*
6. *W latach 2022 – 2024 wystąpią utrudnienia w prowadzeniu ruchu pociągów na szlaku Sosnowiec Główny – Katowice Zawodzie oraz na stacji Sosnowiec Główny;*
7. *W latach 2024 – 2026 wystąpią utrudnienia w prowadzeniu ruchu pociągów na szlaku Będzin - Sosnowiec Główny, na stacji Będzin oraz na szlaku Dąbrowa Górnicza – Będzin;*
8. *W okresie 2022 – 2026 utrudnienia w prowadzeniu ruchu pociągów będą miały jednocześnie miejsca na stacjach: Katowice Zawodzie, Katowice i Katowice Ligota, a także na szlakach przyległych do tych stacji;*
9. *Na etapie planowania są prace na liniach nr 132 i 137 aczkolwiek obecnie brak jest możliwości wskazania terminów ich realizacji.*
10. *Ponadto zgodnie z dokumentem Spółki „Zamierzenia inwestycyjne na lata 2021-2030 z perspektywą do 2040” w fazie planowania do realizacji są następujące inwestycje:*
  - 1) *Dostosowanie wrocławskiego węzła kolejowego do parametrów sieci bazowej TEN-T;*
  - 2) *Poprawa parametrów linii 132 na odcinku Bytom Bobrek – Opole Groszowice wraz z modernizacją węzła Opole oraz budową linii Pyskowice Miasto – Pyskowice;*
  - 3) *Prace na podstawowych cięgach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska etap IIA: linia E 30 stacja Gliwice Łabędy;*
  - 4) *Prace na podstawowych cięgach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska etap III: linia E 30 na odcinku Chorzów Batory – Gliwice;*
  - 5) *Prace na podstawowych cięgach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska etap IIB: linia E 30 na odcinku Katowice – Chorzów Batory;*
  - 6) *Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Zawiercie – Będzin;*
  - 7) *Modernizacja linii kolejowej nr. 4 – Centralna Magistrala Kolejowa – etap II;*
  - 8) *Poprawa przepustowości na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Skierniewice;*
  - 9) *Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia - etap II.*

*Należy uwzględnić że zgodnie z listą zamierzeń inwestycyjnych istnieje możliwość realizacji różnych prac modernizacyjnych jak i rozbudowy infrastruktury kolejowej na obszarze największych węzłów kolejowych.*

W piśmie z 4 marca 2022 r. (znak: IDRR.611.64.2022) PKP PLK uzupełniła swoje dotychczasowe stanowisko i wskazała, że: *Zdolność przepustowa linii kolejowych w Spółce obliczana jest przy pomocy wewnętrznie użytkowanego programu ZPLKol opracowanego w latach 2004-2006 przez Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa, na podstawie danych o ilości tras na danym szlaku/odcinku dla wskazanego okresu czasu. Przepustowość liczona jest metodą kompresji tras zgodnie z kartą UIC 406 na podstawie danych z aplikacji SKRJ (System Konstrukcji Rozkładu Jazdy) i eksportowana do formatu MS Excel. Za podstawę analizy przyjęto dane z dnia 29.09.2021. W załączeniu przekazujemy otrzymane dane dla odcinka Wrocław Gł. – Warszawa Wschodnia w formie pliku Excel (Załącznik 1).*

Załącznik nr 1 do pisma PKP PLK z 4 marca 2022 r. (znak: IDRR.611.64.2022), dotyczący dostępnej zdolności przepustowej na odcinku Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia, zawiera następujące dane:

Nr linii	Odcinki linii kolejowych i części odcinków	Zdolność całkowita [liczba tras]		Zdolność wykorzystana [liczba tras]		% wykorzystania	
		np	p	np	p	np	p
132	Wrocław Gł. WGB - Wrocław Główny	172	238	74	74	43	31
132	Wr. Brochów Podg - Wrocław Gł. WGB	172	172	59	50	34	29
132	Święta Katarzyna - Wr. Brochów Podg	207	172	39	33	19	19
132	Oława - Święta Katarzyna	163	161	67	63	41	39
132	Brzeg - Oława	167	174	66	62	40	36
132	Lewin Brzeski - Brzeg	147	180	64	61	44	34
132	Dąbrowa Niemod. - Lewin Brzeski	149	154	63	60	42	39
132	Opole Zachodnie - Dąbrowa Niemod.	162	157	63	60	39	38
132	Opole Zachodnie - Opole Zachodnie	156	145	71	62	46	43
132	Opole Główne - Opole Zachodnie	75	74	34	32	45	43
132	Opole Groszowice - Opole Główne	133	154	46	46	35	30
132	Opole Grosz OGA - Opole Groszowice	157	183	57	47	36	26
132	Tarnów Opolski - Opole Grosz OGA	89	88	29	26	33	30
132	Otmice - Tarnów Opolski	156	161	42	36	27	22
132	Szymiszów - Otmice	110	112	42	35	38	31
132	Strzelce Opol. - Szymiszów	133	132	43	35	32	27
132	Blotnica Strzel. - Strzelce Opol.	92	106	43	35	47	33
132	Toszek - Blotnica Strzel.	75	85	43	35	57	41
132	Paczyna - Toszek	98	141	44	36	45	26
132	Pyskowice - Paczyna	98	141	44	36	45	26
135	Gliwice Łabędy - Pyskowice	108	103	51	42	47	41
137	Szobiszowice - Gliwice Łabędy	141	153	21	18	15	12
137	Gliwice - Szobiszowice	211	157	48	47	23	30
137	Zabrze - Gliwice	193	172	80	72	41	42
137	Ruda Chebzie - Zabrze	167	176	79	72	47	41
137	Chorzów Batory - Ruda Chebzie	175	187	79	72	45	39
137	Katowice Tow.KTC - Chorzów Batory	172	216	97	91	56	42
137	Katowice - Katowice Tow.KTC	224	169	98	92	44	54
1	Kat.Zawodzie - Katowice	196	218	67	122	34	56
1	Sosnowiec Gł.R52 - Kat.Zawodzie	170	211	68	66	40	31
1	Sosnowiec Główny - Sosnowiec Gł.R52	234	172	59	57	25	33
1	Będzin - Sosnowiec Główny	189	221	47	45	25	20
1	Dąbrowa Górnicza - Będzin	197	183	47	45	24	25
1	Dąbr.G.Ząbkowice - Dąbrowa Górnicza	205	204	47	45	23	22
1	Dąbr.G.Ząb. DZA - Dąbr.G.Ząbkowice	172	201	48	44	28	22
1	Łazy ŁC - Dąbr.G.Ząb. DZA	154	154	48	47	31	31
1	Łazy - Łazy ŁC	205	172	50	45	24	26
1	Łazy ŁA - Łazy	172	212	52	51	30	24
1	Zawiercie - Łazy ŁA	230	172	52	51	23	30
4	Góra Włodowska - Zawiercie	141	193	21	18	15	9
4	Psary - Góra Włodowska	110	129	21	18	19	14
4	Knapówka - Psary	165	171	43	40	26	23
4	Włoszczowa Pln - Knapówka	203	172	34	34	17	20
4	Olszamowice - Włoszczowa Pln	166	193	36	36	22	19
4	Pilichowice - Olszamowice	172	171	36	36	21	21
4	Opoczno Południe - Pilichowice	206	172	36	36	17	21
4	Idzikowice - Opoczno Południe	166	191	37	37	22	19
4	Strzałki - Idzikowice	154	145	33	34	21	23
4	Biała Rawska - Strzałki	160	154	33	35	21	23
4	Szeligi - Biała Rawska	162	150	33	35	20	23
4	Korytów - Szeligi	169	165	33	35	20	21
4	Grodz Maz - Korytów	165	160	33	35	20	22
1	Pruszków - Grodz Maz	156	161	92	92	59	57
1	Józefinów - Pruszków	172	172	68	67	40	39
1	Wwa Włochy - Józefinów	170	172	68	67	40	39
1	Wwa Zachodnia - Wwa Włochy	231	172	80	63	35	37
2	Warszawa Zachodnia - Warszawa Centralna	210	210	97	96	46	46
2	Warszawa Centralna - Warszawa Wschodnia	210	210	97	96	46	46

Odnosnie materiałów źródłowych dla planowanych przez PKP PLK prac modernizacyjnych, ww. zarządca infrastruktury w powyżej wskazanym piśmie wskazał, że: *Dane dotyczące planów rozwoju infrastruktury jak również planowanych na sieci prac modernizacyjnych i utrzymaniowych dla rozkładów jazdy 2021/22, 2022/23 i 2023/24 zawarte są w Harmonogramach zamknięć torowych dostępnych na stronie internetowej Spółki pod adresem: <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/harmonogram-zamkniec-torowych> jak również w dla lat późniejszych w dokumencie „PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – zamierzenia inwestycyjne na lata 2021 – 2030 z perspektywą do 2040 roku” <https://www.plk-sa.pl/informacje/rozwoj/zamierzenia-inwestycyjne>.* Możliwość trasowania pociągów RegioJet została określona na podstawie analizy wykresu ruchu w aplikacji SKRJ przez konstruktora rozkładu jazdy na bazie planowanego rozkładu jazdy załączonego do złożonego przez przewoźnika powiadomienia oraz wykresu Roczego Rozkładu Jazdy 2021/2022 przy założeniu niewielkiej zmienności tras w ramach kolejnych rozkładów jazdy.

W informacjach przedstawionych w ww. piśmie przez PKP PLK znalazło się również zestawienie pociągów kolizyjnych, wraz z wykresami ruchów pociągów. PKP PLK stwierdziła kolizyjność wnioskowanych przez RegioJet tras ze wskazanymi poniżej pojazdami:

1. pociągu relacji Wrocław – Warszawa odjazd 4:00 z 3 pociągami PKP Intercity;
2. pociągu relacji Wrocław – Warszawa odjazd 6:00 z 4 pociągami PKP Intercity, 3 pociągami POLREGIO, 1 pociągiem Kolei Śląskich Kolejami Śląskimi, 1 pociągiem Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej sp. z o.o. z siedzibą w Łodzi, zwanej dalej „ŁKA”;
3. pociągu relacji Wrocław – Warszawa odjazd 8:00 z 4 pociągami PKP Intercity, 4 pociągami POLREGIO, 1 pociągiem Kolei Śląskich;
4. pociągu relacji Wrocław – Warszawa odjazd 10:00 z 6 pociągami PKP Intercity, 2 pociągami POLREGIO, 2 pociągami Kolei Śląskich;
5. pociągu relacji Wrocław – Warszawa odjazd 12:00 z 3 pociągami PKP Intercity, 1 pociągiem Kolei Śląskich, 1 pociągiem „Kolei Mazowieckich – KM” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwanych dalej „Kolejami Mazowieckimi”;
6. pociągu relacji Wrocław – Warszawa odjazd 14:00 z 4 pociągami PKP Intercity, 5 pociągami Polregio, 2 pociągami Kolei Śląskich, 1 pociągiem Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem ŁKA, 1 pociągiem Kolei Dolnośląskich S.A. z siedzibą w Legnicy, zwanych dalej „Kolejami Dolnośląskimi”;
7. pociągu relacji Wrocław – Warszawa odjazd 16:00 z 4 pociągami PKP Intercity, 3 pociągami POLREGIO, 1 pociągiem Kolei Śląskich, 1 pociągiem Kolei Dolnośląskich;
8. pociągu relacji Wrocław – Warszawa odjazd 18:00 z 5 pociągami PKP Intercity, 2 pociągami POLREGIO, 1 pociągiem Kolei Dolnośląskich;
9. pociągu relacji Wrocław – Warszawa odjazd 20:00 z 1 pociągiem PKP Intercity, 2 pociągami POLREGIO, 1 pociągiem Kolei Śląskich;
10. pociągu relacji Warszawa – Wrocław odjazd 4:00 z 2 pociągami PKP Intercity, 1 pociągiem Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem Szybkiej Kolei Miejskiej sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „SKM”, 2 pociągami Kolei Śląskich, 3 pociągami POLREGIO;
11. pociągu relacji Warszawa – Wrocław odjazd 6:00 z 1 pociągiem PKP Intercity, 2 pociągami Kolei Mazowieckich, 3 pociągami Kolei Śląskich, 2 pociągami POLREGIO;
12. pociągu relacji Warszawa – Wrocław odjazd 8:00 z 4 pociągami PKP Intercity, 3 pociągami Kolei Mazowieckich, 3 pociągami Kolei Śląskich, 4 pociągami POLREGIO;
13. pociągu relacji Warszawa – Wrocław odjazd 10:00 z 2 pociągami PKP Intercity, 1 pociągiem Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem ŁKA, 2 pociągami Kolei Śląskich, 1 pociągiem Kolei Dolnośląskich;
14. pociągu relacji Warszawa – Wrocław odjazd 12:00 z 2 pociągami PKP Intercity, 1 pociągiem Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem ŁKA, 4 pociągami Kolei Śląskich, 1 pociągiem POLREGIO;
15. pociągu relacji Warszawa – Wrocław odjazd 14:00 z 2 pociągami PKP Intercity, 1 pociągiem Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem ŁKA, 1 pociągiem Kolei Śląskich, 3 pociągami POLREGIO;
16. pociągu relacji Warszawa – Wrocław odjazd 16:00 z 6 pociągami PKP Intercity, 4 pociągami Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem Kolei Śląskich, 2 pociągami POLREGIO;
17. pociągu relacji Warszawa – Wrocław odjazd 18:00 z 3 pociągami PKP Intercity, 1 pociągiem Kolei Mazowieckich, 2 pociągami ŁKA, 2 pociągami Kolei Śląskich, 1 pociągiem POLREGIO, 1 pociągiem Kolei Dolnośląskich;
18. pociągu relacji Warszawa – Wrocław odjazd 20:00 z 1 pociągiem PKP Intercity, 1 pociągiem Kolei Mazowieckich, 2 pociągami POLREGIO, 1 pociągiem Kolei Śląskich.

Zgodnie z oświadczeniem PKP PLK, ze względu na kolizyjność wnioskowanych przez Stronę tras ze wskazanymi powyżej pociągami, nie będzie możliwości uniknięcia konieczności zmiany co najmniej części powyżej wskazanych tras dla wytrasowania pociągów RegioJet.

Zarządca infrastruktury wskazał również na brak urządzeń umożliwiających wodowanie i odfekalnianie składów pociągów na stacji Warszawa Wschodnia Osobowa, w związku z czym Regulamin Techniczny Stacji PKP PLK nie przewiduje prowadzenia takich czynności. Ponadto, z uwagi na obciążenie stacji w przedziale 700 – 900 pociągów dziennie (w zależności od dnia tygodnia), na podstawie oceny eksperckiej konstruktora rozkładów jazdy, PKP PLK stwierdziła brak możliwości wyrażenia zgody na 45 minutowy postój pociągów na tej stacji.

Prezes UTK przeanalizował informacje przekazane przez PKP PLK i na ich podstawie stwierdził, że w związku z planowanymi przez ww. zarządcę infrastruktury kolejowej pracami modernizacyjnymi, występują obecnie oraz będą występować w najbliższej perspektywie czasowej (co najmniej do rocznego rozkładu jazdy pociągów 2027/2028) utrudnienia o charakterze infrastrukturalnym oraz użytkowym w odniesieniu do linii kolejowych, na których ma być wykonywana nowa usługa RegioJet. Zgodnie ze stanowiskiem PKP PLK, uruchomienie przewozów, o których mowa we Wniosku Przewoźnika może mieć negatywny wpływ na uruchamianie przewozów przez PKP Intercity, POLREGIO, Koleje Śląskie oraz innych przewoźników kolejowych, którzy nie złożyli wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w ramach niniejszego postępowania. Powyższe może mieć konsekwencje w postaci np. konieczności trasowania pociągów innych przewoźników niż RegioJet o innych porach niż obecnie. PKP PLK zwróciła również uwagę na aspekt spodziewanego znaczącego ograniczenia zdolności przepustowej w związku z pracami modernizacyjnymi w ramach Warszawskiego Węzła Kolejowego. Przypomnieć w tym miejscu należy, że przez stacje Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia przejeżdżają nie tylko pociągi dalekobieżne, ale również o charakterze regionalnym, aglomeracyjnym. Ograniczenie zdolności przepustowej na ww. odcinku będzie oddziaływać w pierwszej kolejności na dopuszczalność uruchomienia pociągów, które już są wyprawiane w trasę. Wprowadzenie nowej usługi, która swoim zakresem obejmuje również odcinki infrastruktury kolejowej, gdzie planowane jest znaczne ograniczenie dostępnej zdolności przepustowej mogłoby powodować dodatkowe negatywne następstwa dla pociągów już uruchamianych, głównie na podstawie właściwych umów o świadczenie usług publicznych. Pojawienie się nowych pociągów, w takiej częstotliwości jak wnioskuje RegioJet, byłoby zatem rozwiązaniem sprzecznym ze spodziewanym trendem, w szczególności na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia, polegającym na ograniczaniu oferty przewozowej przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Włączenie nowych usług Przewoźnika do sieci kolejowej mogłoby dodatkowo negatywnie wpłynąć na możliwość uruchomienia ww. pociągów wyprawianych głównie w oparciu o umowy o świadczenie usług publicznych. Powyższe należy ocenić zatem jako okoliczność dodatkowo przemawiającą za nieuruchomieniem przewozów przez RegioJet.

Prezes UTK zwrócił również uwagę, że w związku z obowiązującym obecnie systemem opracowywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, w tym procedurą składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, nie jest możliwe dokonanie kategorycznej oceny dotyczącej obciążenia linii kolejowych tworzących odcinki danej trasy w kolejnych latach. Jednocześnie zebrane w toku niniejszego postępowania dowody w postaci sieciowego harmonogramu zamknięć torowych na lata 2021 – 2024 wraz z zamierzeniami inwestycyjnymi PKP PLK, inwestycjami, których realizacja została przewidziana w Krajowym Programie Kolejowym, a także informacjami wynikającymi z Planu transportowego, pozwalają stwierdzić że w najbliższych latach spodziewane jest znaczące ograniczenie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej. W szczególności w związku z działaniami na Warszawskim Węzle Kolejowym, jak również na obszarze Śląska.

#### **Stanowisko RegioJet przedstawione w pismach z 8 lutego 2022 r. oraz 9 marca 2022 r. i 11 marca 2022 r.:**

W piśmie z 8 lutego 2022 r. RegioJet poinformowała, że przedstawione we Wniosku parametry planowanej nowej usługi pozostają aktualne. Ewentualna zmiana wykonywania usługi może dotyczyć przetrasowania pociągów pomiędzy stacjami Opole Główne a Gliwice na linię kolejową nr 136 z ewentualną zmianą postoju handlowego ze stacji Strzelce Opolskie na stację Kędzierzyn-Koźle, o ile będzie to następstwem decyzji zarządcy infrastruktury kolejowej w związku z konstrukcją rozkładu jazdy.

RegioJet poinformowała, że: *do wykonywania założonego rozkładu jazdy w zgłoszonej trasie i częstotliwości planuje wykorzystać 6 składów wagonowych, przy czym nocne postoje 3 składów planowane są we Wrocławiu, 3 natomiast w Warszawie. Zgłoszony orientacyjny rozkład jazdy wskazuje orientacyjne czasowe rozłożenie połączeń zapewniające kursowanie w stałym interwale czasowym.*

Ponadto RegioJet zwróciła uwagę, że stanowisko PKP PLK jest nieadekwatne do procedowanego Wniosku z racji tego, że zawiera informacje dotyczące dostępności zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w rozkładzie jazdy pociągów 2021/2022.

Przewoźnik przytoczył brzmienie przepisów rozporządzenia 2018/1795 pod względem przeprowadzanej przez organ oceny zagrożenia równowagi ekonomicznej. RegioJet wskazała również, że w jej ocenie nie jest dopuszczalne, aby ocena organu regulacyjnego dotycząca kierunku decyzji w sprawie, była wyłącznie uzależniona od istniejących warunków infrastruktury kolejowej. Jednocześnie Przewoźnik przedstawił zastrzeżenia dotyczące kompletności materiału dowodowego sprawy.

RegioJet w piśmie z 9 marca 2022 r. przedstawiła krytyczne stanowisko wobec informacji dostarczonych przez PKP PLK. W ocenie Przewoźnika ww. zarządca infrastruktury nie dostarczył m.in. informacji dotyczącej dostępnej zdolności przepustowej na odcinkach, które miały być wykorzystywane przez RegioJet w ramach realizacji przewozów na trasie Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia. RegioJet wskazała również, że PKP PLK nie przedstawiła projektów rozkładów jazdy na wszystkie lata, w których ma być realizowana usługa Przewoźnika, tj. na okres od 11 grudnia 2021 r. do 11 grudnia 2027 r. RegioJet zakwestionowała również deficyt informacji, w tym dostępność źródeł dowodowych, pozwalających przypuszczać, że PKP PLK zamierza faktycznie realizować prace

inwestycyjne na infrastrukturze kolejowej, która miałyby być wykorzystywana przez RegioJet w ramach nowych usług przewozu osób.

W piśmie z 11 marca 2022 r. RegioJet podtrzymała dotychczas wyrażone stanowisko w szczególności w zakresie orientacyjnych danych PKP PLK. Przewoźnik podniósł, że roczne rozkłady jazdy pociągów nie są względem siebie tożsame z racji tego, że PKP PLK publikuje korekty rocznych rozkładów jazdy pociągów.

W ocenie Prezesa UTK materiały źródłowe, które były zakwestionowane przez RegioJet zostały zawarte w materiale sprawy w postaci zarówno stanowisk PKP PLK, jak również dostarczonych przez nią opracowań i zestawień oraz przytoczonych źródeł, opublikowanych m.in. na jej stronach internetowych (znajdujących się w domenie publicznej). Potwierdzeniem planowanych przez PKP PLK zamierzeń inwestycyjnych są również informacje zawarte w takich regulacjach jak Plan transportowy czy Krajowy Program Kolejowy. Należy ponadto zauważyć, że sieciowe harmonogramy zamknięć torowych (na moment wydania niniejszej decyzji dostępne do rozkładu jazdy pociągów 2023/2024) stanowią odzwierciedlenie planowanych zamierzeń inwestycyjnych PKP PLK. Harmonogram zamknięć, o którym mowa powyżej, jest dokumentem posiadającym charakter informacyjny dla przewoźników kolejowych, zarówno tych którzy obecnie uruchamiają przewozy, jak również tych którzy zamierzają je uruchomić, w zakresie dostępności infrastruktury kolejowej. Dokument ten może stanowić podstawę dla decyzji właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego o dostosowaniu oferty przewozowej do realnych warunków infrastruktury kolejowej. Jednocześnie należy zauważyć, że niecelowe byłoby publikowanie przez PKP PLK, czy jakiegokolwiek innego zarządcę infrastruktury kolejowej, informacji nierzetelnych, nieprawdziwych i wprowadzających w błąd.

Prezes UTK wskazuje, że informacja na temat dostępnej zdolności przepustowej w zakresie realizacji przez Przewoźnika planowanych nowych usług została zawarta w obu pismach PKP PLK, szczegółowo omówionych w sekcji dotyczącej stanowiska zarządcy infrastruktury, co do możliwości trasowania pociągów RegioJet i spodziewanego wpływu na usługi innych przewoźników.

W odniesieniu do aspektu projektów rozkładów jazdy pociągów Prezes UTK zwraca uwagę, że obowiązujące przepisy ustawy o transporcie kolejowym, jak również postanowienia Regulaminu Sieci PKP PLK przewidują coroczny proces konstrukcji rozkładów jazdy. Rozkład jazdy pociągów nie jest opracowany na kilka lat do przodu. Jednocześnie należy zauważyć, że umowy wieloletnie pomiędzy organizatorami publicznego transportu zbiorowego a operatorami tych umów, zawierają założenia co do obecnie realizowanych działań oraz w perspektywie obowiązywania całej umowy. Znaleźć w nich można zarówno dane dotyczące planowanych linii komunikacyjnych, ale również szacowanej pracy eksploatacyjnej na danych odcinkach przewozów. W ocenie Prezesa UTK można w tym zakresie zauważyć pewną stałość w uruchamianiu połączeń oferty publicznej, jak również działania mające na celu rozwój oferty przewozowej (a więc dodawanie nowych połączeń lub zwiększanie częstotliwości tych już uruchamianych). Pokreślić jednakże należy, że ostateczny kształt danego rozkładu jazdy będzie zależał od otrzymanych od PKP PLK wniosków o przydzielenie, a docelowo wykorzystanie zdolności przepustowej.

Odnosnie kryteriów ocenianych przez Prezesa UTK w toku procesu badania równowagi ekonomicznej należy wskazać, że przepis art. 10 wymienia w ust. 1, 3 i 5 rozporządzenia 2018/1795 elementy podlegające weryfikacji. Przepis art. 10 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 odnosi się do kryteriów, które pozwalają ocenić czy w następstwie uruchomienia nowej usługi spodziewany jest istotny negatywny wpływ na rentowność usług operatora umowy o świadczenie usług publicznych lub na koszty netto dla właściwego organizatora tejże umowy.

Prezes UTK wskazuje, że publikacja korekt rozkładu jazdy pociągów może być następstwem m.in. prac modernizacyjnych prowadzonych na infrastrukturze kolejowej. W następstwie prowadzonych czynności wprowadza się np. ruch jednotorowy, przerwy w ruchu pociągów, funkcjonowanie komunikacji zastępczej. Wprowadzanie przez PKP PLK korekt rozkładu jazdy ma na celu dostarczenie wszystkim zainteresowanym aktualnych, rzeczowych i zgodnych ze stanem faktycznym informacji na temat rzeczywistego funkcjonowania transportu kolejowego na danym odcinku. Wprowadzane korekty rozkładów jazdy są często ściśle powiązane właśnie z zaplanowanymi pracami na infrastrukturze kolejowej (budowa nowej infrastruktury lub przebudowa czy rozbudowa już istniejącej). Ponadto Prezes UTK zauważa, że mając na względzie założenia organizatorów publicznego transportu zbiorowego, których celem jest utrzymanie obecnej siatki połączeń, a nawet niekiedy rozbudowa tej obecnie obowiązującej, powyższe będzie miało przełożenie również na kształt rocznego rozkładu jazdy pociągów w kolejnych latach. Dowodem dla tej tezy są choćby wzrosty wysokości rekompensaty czy pracy eksploatacyjnej w kolejnych latach realizacji umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.

W przypadku oceny przeprowadzanej przez Prezesa UTK w ramach postępowań dotyczących otwartego dostępu, należy wskazać, że w art. 10 ust. 3 rozporządzenia 2018/1795 prawodawca unijny wymienił jakie elementy podlegają ocenie w związku ze spodziewanym wpływem uruchomienia nowej usługi na daną umowę o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym. W tym zakresie ocena 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 osiągnącego 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.

Natomiast w art. 10 ust. 5 rozporządzenia 2018/1795 zawarto regulację, zgodnie z którą: *Organ regulacyjny ocenia 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.*

Z powyższego należy wysnuć wniosek, że organ regulacyjny (tu: Prezes UTK) jest zobowiązany do wzięcia pod uwagę wszystkich elementów wskazanych w przepisach art. 10 ust. 1, 3 i 5 rozporządzenia 2018/1795. Nie można zatem podzielić stanowiska zgodnie, z którym Prezes UTK mógłby pomijać w swoich decyzjach odniesienia się do któregokolwiek z przytoczonych powyżej regulacji.

Mając na względzie zebrany w toku niniejszego postępowania materiał dowodowy Prezes UTK ocenił, że uruchomienie przez RegioJet planowanej nowej usługi będzie skutkowało istotnym negatywnym wpływem na rentowność usług, które przewoźnicy kolejowi w postaci PKP Intercity oraz Kolei Śląskich realizują na podstawie właściwych umów o świadczenie usług publicznych. Prezes UTK przeprowadził analizę ekonomiczną wpływu planowanych nowych usług RegioJet na działalność PKP Intercity, POLREGIO oraz Kolei Śląskich w oparciu o właściwe umowy o świadczenie usług publicznych. W przypadku wpływu planowanych połączeń RegioJet na usługi POLREGIO, Prezes UTK ocenił, po zapoznaniu się z całością materiału dowodowego, że nie wystąpi zagrożenie równowagi ekonomicznej umowy PSC POLREGIO. Jednocześnie Prezes UTK ocenił, że planowane przez RegioJet uruchomienie usług, o których mowa we Wniosku, będzie miało istotny negatywny wpływ na usługi PKP Intercity oraz Kolei Śląskich. W każdym z tych przypadków Prezes UTK dokonał odrębnej oceny spodziewanego wpływu połączeń RegioJet na każdą z umów o świadczenie usług publicznych, których równowaga ekonomiczna mogła zostać zagrożona. Analiza odnosiła się do umów, jako całości, jednocześnie uwzględniała usługi realizowane przez operatorów tychże umów. Otrzymane od podmiotów uprawnionych dane wejściowe niezbędne do przeprowadzenia analizy ekonomicznej podlegały weryfikacji przez Prezesa UTK oraz jego ocenie. Następnie ww. dane wejściowe zostały wykorzystane dla oszacowania spodziewanego wpływu planowanych nowych usług RegioJet na każdą z zagrożonych umów o świadczenie usług publicznych. Informacje zgromadzone w toku niniejszego postępowania uzasadniały prawdopodobieństwo konieczności znacznego ograniczenia usług PKP Intercity oraz Kolei Śląskich w związku z ewentualnym przyznaniem dostępu do infrastruktury kolejowej. Na powyższe wpływały:

- parametry usług realizowanych przez PKP Intercity i Koleje Śląskie (w tym w szczególności rodzaj przewozów i częstotliwość uruchamiania połączeń);
- zasady przyznawania rekompensat, określonych w umowie ramowej i umowie PSC Kolei Śląskiej;
- wielkości środków finansowych, przewidzianych w umowie ramowej i umowie PSC Kolei Śląskiej;
- parametry planowanych usług RegioJet (w tym w szczególności rodzaj przewozów i częstotliwość uruchamiania połączeń).

Aspektem, który również został wzięty przez Prezesa UTK pod uwagę, była obecna oraz spodziewana sytuacja na infrastrukturze kolejowej. Zarówno z informacji zawartych w Planie transportowym, Krajowym Programie Kolejowym, sieciowych harmonogramach zamknięć torowych, jak również w stanowisku przedstawionym przez PKP PLK, pełniącą funkcję zarządcy infrastruktury, w rozumieniu m.in. przepisów ustawy o transporcie kolejowym.

Każdy z podmiotów uprawnionych, oprócz wskazania danych finansowych dotyczących spodziewanych skutków uruchomienia nowych przewozów przez RegioJet, zwrócił uwagę również na kwestię dostępności infrastruktury kolejowej w najbliższej perspektywie czasowej, pokrywającej się z terminem wykonywania usług przez Przewoźnika. Zaplanowane przez PKP PLK prace modernizacyjne mają bezpośredni wpływ na sytuację na infrastrukturze kolejowej,

w tym w szczególności na dostępną zdolność przepustową. Warto w tym miejscu zaznaczyć, że ograniczenia zdolności przepustowej zostały zasygnalizowane przez PKP PLK, co znalazło potwierdzenie w przywołanych powyżej dokumentach. Oznacza to, że bez względu na to czy RegioJet złożyłoby Wniosek, czy też nie, sytuacja na infrastrukturze kolejowej będzie w przyszłości wymuszać na organizatorach publicznego transportu zbiorowego i przewoźnikach kolejowych konieczność ograniczenia oferty przewozowej. Uruchomienie przez RegioJet połączeń na trasie Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny i w relacji powrotnej, zgodnie z warunkami określonymi we Wniosku, dodatkowo negatywnie wpłynęłoby na sytuację podmiotów uprawnionych, jak również innych przewoźników kolejowych.

Należy podzielić stanowisko RegioJet, zgodnie z którym kryterium dotyczące sytuacji na infrastrukturze kolejowej i spodziewanego wpływu na rozkład jazdy pociągów, nie może stanowić samodzielnej podstawy dla wydania przez organ regulacyjny decyzji odmawiającej przyznania otwartego dostępu. Jednakże w niniejszej sprawie Prezes UTK zwrócił w szczególności uwagę na zagadnienia spodziewanego wpływu uruchomienia nowych usług przez RegioJet na równowagę ekonomiczną właściwych umów o świadczenie usług publicznych, a dodatkowo odniósł się również do aspektu dostępności infrastruktury kolejowej.

Dodatkowo Prezes UTK zwrócił uwagę, że wprowadzenie nowych usług na rynek pasażerskich przewozów kolejowych, w sytuacji gdy planowane jest ograniczenie oferty przewozowej m.in. w związku z pracami na Warszawskim Węźle Kolejowym mogłoby spowodować usunięcie z przyszłych rozkładów jazdy pociągów dodatkowych połączeń PKP Intercity oraz Kolei Śląskich. Należy w tym miejscu wskazać, że usługi komercyjnego przewozu osób powinny mieć charakter uzupełniający w odniesieniu do oferty służby publicznej, a ich uruchomienie powinno korespondować m.in. z aktualną sytuacją na infrastrukturze kolejowej. Spodziewanym skutkiem uruchomienia połączeń przez RegioJet, które planują m.in. postoje handlowe na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Zachodnia, czy też na Śląsku, mogłoby być wyeliminowanie z rozkładu jazdy pociągów części połączeń służby publicznej dowożącej obecnie pasażerów do miejsc pracy czy kształcenia. Tym samym wprowadzenie połączeń RegioJet, na warunkach określonych we Wniosku, skutkowałoby stopniową eliminacją części usług operatorów usług publicznych. W ocenie Prezesa UTK skala spodziewanego wpływu, jak również sytuacja na infrastrukturze kolejowej, spodziewane reakcje przedsiębiorstwa i potencjalne skutki dla pasażerów, uzasadniały wydanie przez Prezesa UTK decyzji odmawiającej przyznania otwartego dostępu RegioJet na warunkach określonych we Wniosku.

#### **Wskazanie zakresu zmian we Wniosku RegioJet, które zapewniłyby spełnienie warunków przyznania otwartego dostępu:**

W związku z charakterem decyzji w niniejszej sprawie, Prezes UTK wziął pod uwagę regulacje wynikające zarówno z przepisów rozporządzenia 2018/1795, określonych w art. 11 ust. 2, które stanowią, że: *W przypadku gdy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych byłaby zagrożona przez nowe kolejowe przewozy pasażerskie, organ regulacyjny:*

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

jak również tych wynikających z art. 29c ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym: *Jeżeli w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w ust. 4, Prezes UTK oceni, że proponowane połączenie pasażerskie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, uwzględniając stopień naruszenia równowagi ekonomicznej tej umowy, wydaje decyzję:*

- 1) *o przyznaniu ograniczonego dostępu,*
- 2) *odmawiającą przyznania otwartego dostępu*

*- wskazując zakres zmian w planowanym przewozie osób, w szczególności dotyczący zmiany częstotliwości, tras, stacji pośrednich lub harmonogramu, które zapewniłyby spełnienie warunków przyznania otwartego dostępu.*

W konsekwencji powyższego, Prezes UTK stwierdził, że przyznanie RegioJet otwartego dostępu, w związku z parametrami wskazanymi we Wniosku, mogłoby nastąpić, jeśli Strona:

1. *zmniejszyłaby częstotliwość planowanych nowych usług zarówno w wymiarze tygodniowym oraz dobowym (we Wniosku Przewoźnik zadeklarował wykonywanie codziennie przewozów 9 razy w ciągu doby, w odstępach 2 godzinnych);*

2. dokonałyby zmian w zakresie stacji początkowej/końcowej Warszawa Wschodnia (w związku z szacowanym przez PKP PLK w najbliższej perspektywie wyczerpaniem zdolności przepustowej na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia, z uwagi na modernizację na Warszawskim Węźle Kolejowym);
3. ograniczyłyby liczbę postojów handlowych zlokalizowanych na obszarze województwa śląskiego, tj. na odcinku Zawiercie – Gliwice, tak aby zminimalizować wpływ na połączenia o charakterze aglomeracyjnym i wojewódzkim Kolei Śląskich).

Prezes UTK ocenił zebrany w toku postępowania materiał dowodowy pochodzący zarówno od RegioJet, podmiotów uprawnionych, które złożyły wnioski o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, jak również od PKP PLK odpowiedzialnej m.in. za trasowanie pociągów oraz realizację prac remontowych na infrastrukturze kolejowej. Wnioski wynikające z zebranej w toku niniejszej sprawy dokumentacji, pozwoliły Prezesowi UTK przyjąć, że spodziewany wpływ planowanej nowej usługi Przewoźnika na połączenia realizowane przez Koleje Śląskie i PKP Intercity byłby istotny, natomiast dostępność infrastruktury kolejowej, w szczególności na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia, będzie znacząco ograniczona w okresie pokrywającym się z planowym terminem realizacji przewozów przez RegioJet. Z tego względu, Prezes UTK zwraca uwagę na parametry planowanej nowej usługi RegioJet, które powinny podlegać modyfikacji, tak aby możliwe było wydanie na rzecz Przewoźnika decyzji przyznającej otwarty dostęp lub przyznającej ograniczony dostęp.

Jednocześnie należy przypomnieć, że Prezes UTK pismem z 21 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2021.18.PL), zwrócił się do Przewoźnika z informacją o konieczności modyfikacji parametrów usługi wskazanej we Wniosku ze względu na informacje dostarczone przez podmioty uprawnione i PKP PLK. Pomimo otrzymanego pisma, RegioJet nie zdecydowała się wprowadzić zmian we Wniosku. Prezes UTK zauważa, że nie można bowiem wykluczyć sytuacji, gdzie w następstwie modyfikacji Wniosku przez Przewoźnika w niniejszej sprawie zaistniałyby warunki do wydania decyzji przyznającej Stronie otwarty dostęp do infrastruktury kolejowej.

Biorąc pod uwagę dyspozycje art. 29c ust. 5 i ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym w niniejszej sprawie Prezes UTK nie mógł wydać decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, z uwagi na to, że proponowane połączenie pasażerskie zagraża równowadze ekonomicznej umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, których stronami są odpowiednio PKP Intercity oraz Koleje Śląskie.

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

#### **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 2021 r. poz. 1923, z późn. zm.).

Strona, przy piśmie doręczonym 10 czerwca 2021 r. za pośrednictwem platformy ePUAP, przedstawiła dowód uiszczenia opłaty skarbowej z 14 maja 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 uiszczony jest gotówką do kasy sądu administracyjnego lub na rachunek bankowy tego sądu, zgodnie z art. 15 w związku z art. 127 § 3 w związku z art. 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 2022 r. poz. 329, 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*