

**DECYZJA NR DPP-WOPN.717.3.2020.AJ
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 28 lipca 2022 r.

w sprawie przyznania RegioJet otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych dla trasy krajowej w relacji Kraków Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej.

- I. Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 2, 5, 6 oraz art. 13a ust. 1 (w brzmieniu obowiązującym przed 12 maja 2020 r.) ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 710, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, w związku z art. 4 ustawy z dnia 13 lutego 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 400), art. 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 RegioJet a. s. z siedzibą w Brnie, zwanej dalej „RegioJet”, „Przewoźnikiem” lub „Stroną”, z 26 marca 2020 r. (data doręczenia do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem”, za pośrednictwem poczty elektronicznej: 15 kwietnia 2020 r.), w przedmiocie wydania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie krajowej Kraków Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej na okres od 13 grudnia 2020 r. do 12 grudnia 2025 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 i 2024/2025, uzupełnionego pismem z 16 lipca 2020 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 7 sierpnia 2020 r.), pismem z 8 lipca 2020 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 11 sierpnia 2020 r.), pismem z 26 kwietnia 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 28 kwietnia 2021 r.), pismem z 28 kwietnia 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 29 kwietnia 2021 r.), pismem z 19 maja 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 19 maja 2021 r.), pismem z 15 listopada 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 15 listopada 2021 r.), pismem z 22 grudnia 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 22 grudnia 2021 r.) oraz pismami z 11 marca 2022 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 11 marca 2022 r.),

PRYZNAJĘ**RegioJet otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych dla trasy krajowej w relacji Kraków Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej,**

realizowany liniami kolejowymi nr 1, 2, 4, 8, 64 i 570, znajdującymi się w zarządzie zarządcy infrastruktury PKP Polskich Linii Kolejowych S.A z siedzibą w Warszawie, zwanego dalej „PKP PLK”, w okresie od dnia doręczenia niniejszej decyzji do 12 grudnia 2025 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 i 2024/2025, z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie RegioJet uruchomi 2 pary pociągów na dobę od poniedziałku do niedzieli, zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i nr 2 do niniejszej decyzji.
2. Przewoźnik obowiązany jest uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji.

Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów w mniejszym wymiarze (tj. częstotliwości lub terminach) niż to wynika z punktu 1 niniejszej decyzji, wyłącznie w wyniku zaistnienia zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

3. Połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji stanowią uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województw małopolskiego i mazowieckiego organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

4. W przypadku prac modernizacyjnych lub remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju.
5. Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji, w pełnej relacji, tj. na trasie Kraków Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej.

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

6. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Kraków Główny, Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna i Warszawa Wschodnia.

Nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku, zawierającego uzasadnienie, od organizatora publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 1343), zwanej dalej „ustawą o publicznym transporcie zbiorowym”, realizującego zadania w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji/przystanku;
 - b) ustalonych w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej w celu zachowania cykliczności rozkładu jazdy pociągów przewoźników kolejowych;
 - c) w przypadku wystąpienia zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.
7. Uruchamianie przez Przewoźnika nowych przewozów kolejowych nie powinno skutkować likwidacją skomunikowań pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.
 8. Na trasie Kraków Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy pojazdami kolejowymi ciągniętymi przez lokomotywy TRAXX lub Vectron, wyposażonymi w wagony typu Ampz, ASmz, ABmz, Bmz, Bwmz, Bmpz, Bpwmz i Bpmz (7-10 wagonów). Pojemność pociągu wyniesie 490 – 700 miejsc, a na jego pokładzie znajdzie się jeden wagon z możliwością transportu rowerów oraz jeden z kącikiem dla dzieci.
Dopuszcza się możliwość wykorzystywania również innych, niż wskazane powyżej, typów pojazdów kolejowych, jeżeli RegioJet zagwarantują takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów. Przewoźnik jest zobowiązany do wykorzystywania wyłącznie taboru spełniającego warunki techniczne, środowiskowe i eksploatacyjne określone przez zarządcę infrastruktury dla poszczególnych linii kolejowych.
 9. Dopuszcza się korzystanie z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
 10. Dopuszcza się uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji, w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy zawartym w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
 11. Przewoźnik obowiązany jest poinformować Prezesa UTK o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Kraków Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej:
 - a) w niepełnej relacji;
 - b) w częstotliwości i terminie innymi niż wprost wynikającym z niniejszej decyzji, oraz wystąpieniu okoliczności skutkujących:
 - c) zaprzestaniem wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy;
 - d) wprowadzeniem dodatkowych postojów.

W przypadku wystąpienia okoliczności, o których mowa w pkt 11 lit. a – d, Przewoźnik w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia ich wystąpienia, obowiązany jest przedstawić Prezesowi UTK stanowisko w sprawie wraz z uzasadnieniem.

- II. Na podstawie art. 105 § 1 k.p.a. w związku z art. 29c ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym (w brzmieniu obowiązującym przed 12 maja 2020 r.),

UMARZAM

postępowanie administracyjne w części dotyczącej wniosku RegioJet o przyznanie otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych dla trasy krajowej w relacji Kraków Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej w okresie rocznego rozkładu jazdy pociągów 2020/2021.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Należy wskazać, że 15 kwietnia 2020 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem poczty elektronicznej, wniosek RegioJet z 26 marca 2020 r. w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie Kraków Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej na okres 5 kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów począwszy od 13 grudnia 2020 r. do 12 grudnia 2025 r., zwany dalej „Wnioskiem”.

Pismem z 29 czerwca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.2.AJ) Prezes UTK wezwał Przewoźnika do:

- uzupełnienia braków formalnych poprzez złożenie Wniosku w formie elektronicznej, przewidzianej dla tej czynności, zgodnie z treścią art. 4 ust. 5 rozporządzenia 2018/1795 oraz podpisanego zgodnie z zasadami reprezentacji RegioJet, wskazanymi w Rejestrze Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego (lub jego odpowiednika – w przypadku podmiotów zagranicznych) lub przez pełnomocnika należycie umocowanego;
- przedstawienia aktualnego dokumentu potwierdzającego umocowanie do reprezentowania RegioJet, zgodnie z obowiązującymi zasadami reprezentacji;
- wskazania przez RegioJet, w sposób jednoznaczny i niebudzący wątpliwości, adresu poczty elektronicznej, na który ma być wysyłana korespondencja w przedmiotowym postępowaniu administracyjnym;
- uzupełnienia wykazu linii kolejowych objętych wnioskiem Przewoźnika, za pośrednictwem których RegioJet planuje wykonywanie nowej usługi przewozu osób;
- przekazania edytowalnych wersji projektów rozkładów jazdy pociągów, w związku ze złożonym Wnioskiem;
- uzupełnienia braku fiskalnego w związku ze złożonym do Prezesa UTK Wnioskiem.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 29 czerwca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.2.AJ), 7 sierpnia 2020 r. do Urzędu wpłynęło za pośrednictwem poczty elektronicznej pismo RegioJet z 16 lipca 2020 r. wraz z załącznikami w postaci:

- edytowalnego projektu rozkładu jazdy nowej usługi RegioJet;
- oświadczenia RegioJet w zakresie występowania we Wniosku szczególnie chronionych informacji handlowych;
- wersji jawnej Wniosku;
- tłumaczenia przysięgłego wypisu z rejestru handlowego Republiki Czeskiej dla RegioJet z języka czeskiego na język polski;
- dowodu uiszczenia opłaty skarbowej za wydanie decyzji.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 29 czerwca 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.2.AJ), 11 sierpnia 2020 r. do Urzędu wpłynęło za pośrednictwem poczty elektronicznej pismo RegioJet z 8 lipca 2020 r. wraz z załącznikami w postaci:

- edytowalnego projektu rozkładu jazdy nowej usługi RegioJet;
- oświadczenia RegioJet w zakresie występowania we Wniosku szczególnie chronionych informacji handlowych;
- wersji jawnej Wniosku;
- tłumaczenia przysięgłego wypisu z rejestru handlowego Republiki Czeskiej dla RegioJet z języka czeskiego na język polski;
- dowodu uiszczenia opłaty skarbowej za wydanie decyzji.

Prezes UTK pismem z 13 sierpnia 2020 r., znak: DPP-WOPN.717.3.2020.4.AJ, zawiadomił podmioty uprawnione o wpływie powiadomienia RegioJet w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie Kraków Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej oraz poinformował o przysługującym prawie

zgłoszenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w terminie i na zasadach określonych w przepisach rozporządzenia 2018/1795.

Pismem z 17 sierpnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.5.AJ), Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wszczęciu 15 kwietnia 2020 r. na wniosek RegioJet postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Kraków Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej w okresie od 13 grudnia 2020 r. do 12 grudnia 2025 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 i 2024/2025.

Ponadto Prezes UTK postanowił włączyć w poczet materiału dowodowego niniejszego postępowania:

1. decyzję *Drážní úřad*, czeskiego organu regulacyjnego, z 30 kwietnia 2009 r. (znak: DUCR-19417/09/Le), w sprawie przyznania licencji nr L/2009/1521 na prowadzenie przez RegioJet transportu kolejowego (wydaną bezterminowo);
2. certyfikat bezpieczeństwa RegioJet cz. A nr CZ1120190021 (ważny od 8 października 2019 r. do 7 października 2024 r.), potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci zgodnie z właściwymi przepisami;
3. decyzję Prezesa UTK z 30 listopada 2017 r. (znak: DBK-WSZM.401.32.2016.17.MP), w sprawie wydania na wniosek RegioJet certyfikatu bezpieczeństwa cz. B nr PL1220170019 na okres pięciu lat, ważny od 30 listopada 2017 r. do 30 listopada 2022 r., wraz z załącznikiem w postaci certyfikatu bezpieczeństwa RegioJet cz. B nr PL1220170019, potwierdzającego akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci zgodnie z właściwymi przepisami.

Ponadto Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o zwróceniu się do podmiotów uprawnionych z informacją o możliwości złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, a także poinformował o przysługujących RegioJet uprawnieniach do zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 14 dni od dnia otrzymania zawiadomienia.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 13 sierpnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.4.AJ), informacje w sprawie przedstawiły:

- 1) „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „Kolejami Mazowieckimi”, w stanowisku z 25 sierpnia 2020 r. (znak: MHP.F-073-64-2020, data doręczenia do Urzędu: 28 sierpnia 2020 r.);
- 2) „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „PKP Intercity”, we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 11 września 2020 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 11 września 2020 r.).

Pismo Kolei Mazowieckich nie stanowiło wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w rozumieniu przepisów rozporządzenia 2018/1795 i nie zawierało informacji, które nie powinny zostać ujawnione innym podmiotom, takim jak m.in. RegioJet.

Postanowieniem z 22 października 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.6.AJ), Prezes UTK postanowił włączyć w poczet materiału dowodowego niniejszej sprawy:

1. umowę ramową z 25 lutego 2011 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na lata 2011–2021, zawartą pomiędzy PKP Intercity, a Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, wraz z załącznikami i aneksami nr 1-9, zwaną dalej „umową ramową na lata 2011–2021” (w wersji jawnej oraz w wersji zawierającej szczególnie chronione informacje handlowe);
2. umowę roczną z 1 kwietnia 2020 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r., zawartą na podstawie umowy ramowej na lata 2011–2021 pomiędzy PKP Intercity a Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, wraz z załącznikami (w wersji jawnej oraz w wersji zawierającej szczególnie chronione informacje handlowe), zwaną dalej „umową na przewozy międzywojewódzkie za rok 2020”;
3. załącznik nr 1 do Regulaminu Sieci 2020/2021 PKP PLK, zatytułowany: *Wykaz linii kolejowych udostępnianych 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-20202021/>;

4. załącznik nr 2.6. do Regulaminu Sieci 2020/2021 PKP PLK, zatytułowany: *Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych*, pobrany ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahtentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminu/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20202021/>;
5. opracowanie Urzędu zatytułowane: *Wymiana pasażerska na stacjach w Polsce w 2018 r.* wraz z załącznikiem w formacie .xlsx, przedstawiającym szczegółowe dane analityczne, pobrane ze strony internetowej: <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analazy/analazy-i-monitoring/analazy-i-opracowania/15580,Wymiana-pasazerska-na-stacjach-w-Polsce-w-2018-r.html>;
6. opracowanie Urzędu zatytułowane: *Największe dworce kolejowe w Polsce*, pobrane ze strony internetowej <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analazy/analazy-i-monitoring/analazy-i-opracowania/15780,Najwieksze-dworce-kolejowe-w-Polsce.html>;
7. opracowanie Urzędu zatytułowane: *Kolej w województwach – wykorzystanie i polityka transportowa*, pobrane ze strony internetowej: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/15443,Kolej-w-wojewodztwach-wykorzystanie-i-polityka-transportowa.html>.

Ponadto Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wpływie do Urzędu:

1. wniosku PKP Intercity z 11 września 2020 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wraz z załącznikami, w wersji jawnej i w wersji zawierającej szczególnie chronione informacje handlowe, stanowiącego odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 13 sierpnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.4.AJ);
2. pisma Kolei Mazowieckich z 25 sierpnia 2020 r. (znak: MHP.F-073-64-2020), stanowiącego odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 13 sierpnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.4.AJ), nie zawierającego wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Jednocześnie Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy na 30 listopada 2020 r. oraz o przysługujących RegioJet uprawnieniach do zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 14 dni od dnia otrzymania pisma.

W piśmie z 20 listopada 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.7.AJ), Prezes UTK wezwał PKP Intercity do:

- przedstawienia dodatkowych informacji w związku ze złożonym wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej;
- określenia, które informacje przekazane w przywołanym wyżej wniosku PKP Intercity, stanowią szczególnie chronione informacje handlowe i nie powinny być udostępniane podmiotom trzecim, oraz przedstawienie uzasadnienia zaproponowanego wyłączenia szczególnie chronionych informacji handlowych;
- przedstawienia stanowiska dotyczącego zakresu występowania tajemnicy przedsiębiorstwa, wraz z uzasadnieniem, w którym opisane będzie spełnienie przesłanek określonych w art. 11 ust. 2 ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji w jednym z załączników do wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej;
- przedstawienia stanowiska PKP Intercity dotyczącego zakresu występowania tajemnicy przedsiębiorstwa, wraz z uzasadnieniem, w którym opisane będzie spełnienie przesłanek określonych w art. 11 ust. 2 ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji w kontraktach służby publicznej, których stroną jest PKP Intercity.

Postanowieniem z 20 listopada 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.8.AJ) Prezes UTK postanowił włączyć w poczet materiału dowodowego niniejszego postępowania umowę roczną o świadczenie usług publicznych w zakresie międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. (wraz z aneksem nr 1), zawartą 1 kwietnia 2020 r. na podstawie umowy ramowej pomiędzy PKP Intercity a Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, zwaną dalej „umową na przewozy międzynarodowe za rok 2020”.

Ponadto Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika, że faktem znanym temu organowi z urzędu jest posiadanie przez PKP Intercity statusu przewoźnika kolejowego, w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym. Jednocześnie Prezes UTK poinformował, że na rzecz PKP Intercity zostały wydane m.in. następujące dokumenty, uprawniające do wykonywania przewozów kolejowych osób w transporcie kolejowym:

1. 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), zmieniającej m.in. licencję nr WPO/036/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych osób, udzieloną 27 lutego 2004 r. przez Prezesa UTK;

2. 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);
3. 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).

Jednocześnie Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy na 30 grudnia 2020 r. oraz o przysługujących RegioJet uprawnieniach do zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 7 dni od dnia otrzymania pisma.

W piśmie z 27 listopada 2020 r. (znak: BBPR1k-070-030/2020), doręczonym do Urzędu 30 listopada 2020 r. za pośrednictwem platformy ePUAP, PKP Intercity uzupełniła wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 11 września 2020 r., a także przedstawiła szczegółowe informacje dotyczące danych poufnych zawartych w ww. wniosku oraz kontraktach służby publicznej, których stroną jest ww. spółka.

Pismem z 29 grudnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.9.AJ) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia przedmiotowej sprawy na 29 stycznia 2021 r.

Pismem z 29 stycznia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.10.AJ) Prezes UTK postanowił włączyć w poczet materiału dowodowego sprawy umowę ramową z 31 grudnia 2020 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich na lata 2021–2030, zawartą pomiędzy PKP Intercity a Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, wraz z załącznikami, zwaną dalej „umową ramową na lata 2021–2030” (w wersji jawnej i w wersji poufnej z uwagi na występowanie danych stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa).

Jednocześnie Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy na 28 lutego 2021 r. oraz o przysługujących RegioJet uprawnieniach do zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 7 dni od dnia otrzymania pisma.

Pismem z 29 stycznia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.11.AJ) Prezes UTK wezwał PKP Intercity do przedstawienia stanowiska, wraz z uzasadnieniem, w przedmiocie zakresu występowania tajemnicy przedsiębiorstwa w umowie ramowej na lata 2021–2030.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 29 stycznia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.11.AJ), PKP Intercity w piśmie z 10 lutego 2021 r. (znak: BBPR1k-070-006/2021, data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 10 lutego 2021 r.) przedstawiła stanowisko, wraz z uzasadnieniem, w przedmiocie zakresu występowania tajemnicy przedsiębiorstwa w umowie ramowej na lata 2021–2030.

Pismem z 26 lutego 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.12.AJ) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia przedmiotowej sprawy na 26 marca 2021 r.

Postanowieniem z 9 marca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.13.AJ) Prezes UTK ograniczył RegioJet prawo wglądu do akt sprawy w zakresie występowania szczególnie chronionych informacji handlowych PKP Intercity, w tym danych dotyczących kontraktów służby publicznej, których stroną jest PKP Intercity, a także niektórych informacji zawartych we wniosku PKP Intercity z 11 września 2020 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, uzupełnionym w związku z pismem PKP Intercity z 27 listopada 2020 r. (znak: BBPR1k-070-030/2020).

Pismem z 25 marca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.14.AJ) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia przedmiotowej sprawy na 26 kwietnia 2021 r.

Pismem z 27 kwietnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.15.AJ) Prezes UTK wezwał RegioJet do przedstawienia dokumentu potwierdzającego umocowanie do reprezentowania Strony zgodnie z obowiązującymi zasadami reprezentacji RegioJet.

Ponadto Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia przedmiotowej sprawy na 26 maja 2021 r.

Do Prezesa UTK 28 kwietnia 2021 r. wpłynęło za pośrednictwem poczty elektronicznej pismo RegioJet z 26 kwietnia 2021 r. oraz dokument potwierdzający umocowanie do reprezentowania Strony zgodnie z obowiązującymi zasadami reprezentacji RegioJet, wraz z tłumaczeniem przysięgłym z języka czeskiego na język polski.

Następnie 29 kwietnia 2021 r. do Prezesa UTK wpłynęło, za pośrednictwem poczty elektronicznej, pismo RegioJet z 28 kwietnia 2021 r., w którym Strona potwierdziła odbiór pism przesłanych na adres poczty elektronicznej przedstawiciela RegioJet. Ponadto Strona wskazała nową osobę, do której należy kierować korespondencję w przedmiotowej sprawie.

Pismem z 13 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2019.16.GP) Prezes UTK wezwał PKP Intercity do przedstawienia:

- stanowiska w przedmiocie zasadności aktualizacji wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 11 września 2020 r., w związku z zawarciem pomiędzy PKP Intercity a Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, umowy rocznej z 29 kwietnia 2021 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2021 r. do 31 grudnia 2021 r., zwanej dalej „umową roczną za rok 2021”;
- stanowiska dotyczące zakresu występowania szczególnie chronionych informacji handlowych w umowie rocznej za rok 2021 i jej załącznikach, wraz z uzasadnieniem dla zachowania ich poufności;
- stanowiska w przedmiocie umów o świadczenie usług publicznych, których równowaga ekonomiczna może zostać zakłócona w następstwie uruchomienia nowych usług przewozu osób przez RegioJet.

Pismem z 19 maja 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 19 maja 2021 r.) RegioJet przedłożyła dokument pełnomocnictwa udzielonego osobie uprawnionej do reprezentowania RegioJet w niniejszym postępowaniu administracyjnym oraz dowód uiszczenia opłaty skarbowej z tytułu udzielonego pełnomocnictwa.

Ze względu na problemy techniczne z prawidłowym doręczeniem, w piśmie z 20 maja 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 20 maja 2021 r.) RegioJet ponownie wniosła dowód uiszczenia opłaty skarbowej z tytułu udzielonego pełnomocnictwa.

W piśmie z 24 maja 2021 r. (znak: BBPR1k-070-015/2021, data doręczenia za pośrednictwem platformy ePUAP: 24 maja 2021 r.) PKP Intercity złożyła zaktualizowany wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 11 września 2020 r., w wersji jawnej oraz w wersji niejawnej, zawierającej szczególnie chronione informacje handlowe.

Pismem z 27 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.19.GP) Prezes UTK zawiadomił RegioJet, że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi, oprócz dokumentów wskazanych w uprzednich pismach Prezesa UTK skierowanych do Strony, także następujące dokumenty:

- pismo PKP Intercity z 24 maja 2021 r. (znak: BBPR1k-070-015/2021) wraz z załącznikami;
- pismo Prezesa UTK z 13 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2019.16.GP).

Ponadto Prezes UTK zawiadomił o przysługującym Stronie prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz do wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 7 dni od dnia otrzymania zawiadomienia.

W tym samym piśmie Prezes UTK zawiadomił RegioJet o wyznaczeniu nowego terminu na rozpatrzenie przedmiotowej sprawy do 28 czerwca 2021 r.

W piśmie z 31 maja 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 31 maja 2021 r.) RegioJet zgłosiła chęć zapoznania się z aktami niniejszej sprawy.

Pismem z 18 czerwca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.21.AJ) Prezes UTK postanowił udostępnić RegioJet zebrane dokumenty w postępowaniu administracyjnym (w przypadku dokumentacji PKP Intercity – jawne wersje dokumentów, tj. z wyłączeniem szczególnie chronionych informacji handlowych ww. spółki) na adres elektroniczny Strony, wskazany w piśmie RegioJet z 31 maja 2021 r.

Postanowieniem z 23 czerwca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.22.AJ) Prezes UTK ograniczył RegioJet prawo wglądu do akt sprawy w zakresie występowania szczególnie chronionych informacji handlowych PKP Intercity, w tym do kontraktów służby publicznej, których stroną jest PKP Intercity, a także niektórych danych zawartych w zaktualizowanym wniosku PKP Intercity z 11 września 2020 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, uzupełnionym w związku z pismem PKP Intercity z 24 maja 2021 r. (znak: BBPR1k-070-015/2021), ze względu na występowanie w ww. dokumentach szczególnie chronionych informacji handlowych.

Pismem z 28 czerwca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.23.AJ) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia przedmiotowej sprawy na 28 lipca 2021 r.

Pismem z 28 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.24.AJ) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia przedmiotowej sprawy na 30 sierpnia 2021 r.

Pismem z 30 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.25.JK) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia przedmiotowej sprawy na 30 września 2021 r.

Pismem z 30 września 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.26.AJ) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia przedmiotowej sprawy na 29 października 2021 r.

Pismem z 22 października 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.27.AJ) Prezes UTK wezwał PKP PLK do przedstawienia informacji dotyczących:

1. możliwości trasowania pociągów RegioJet, zgodnie z rozkładem jazdy zawartym w powiadomieniu, bez zmian w trasowaniu na wnioskowanej trasie pociągów PKP Intercity;
2. stopnia wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, przy zastosowaniu której RegioJet planuje wykonywać nowe połączenie pasażerskie na trasach określonych w powiadomieniu, a znajdującej się w zarządzie PKP PLK w planowanym przez Przewoźnika okresie uruchomienia nowej usługi, tj. do 12 grudnia 2025 r. włącznie, oraz przy planowanej jej częstotliwości wskazanej w rozkładzie jazdy załączonym do powiadomienia;
3. spodziewanego wpływu wytrasowania pociągów RegioJet na możliwość trasowania pociągów PKP Intercity w planowanym przez Przewoźnika okresie uruchomienia nowej usługi, tj. do 12 grudnia 2025 r. włącznie;
4. planów rozwoju (w tym modernizacji) infrastruktury, pod kątem tras objętych proponowanymi nowymi kolejowymi przewozami pasażerskimi RegioJet, w tym wskazania okresu realizacji takich planów.

Pismem z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.28.AJ) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika, że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi, oprócz dokumentów wskazanych w uprzednich pismach Prezesa UTK skierowanych do Strony, również pismo Prezesa UTK z 22 października 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.27.AJ), adresowane do PKP PLK.

Prezes UTK poinformował również o przysługujących RegioJet uprawnieniach do zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 7 dni od dnia otrzymania zawiadomienia.

W tym samym piśmie Prezes UTK zawiadomił RegioJet o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia przedmiotowej sprawy na 29 listopada 2021 r.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 22 października 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.27.AJ), 10 listopada 2021 r. wpłynęło do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej pismo PKP PLK z 10 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.210.2021). Przywołane powyżej pismo PKP PLK zostało podpisane przez osobę pełniącą funkcję Zastępcy Dyrektora ds. Rozkładów Jazdy PKP PLK. Przy piśmie nie znajdował się dokument pełnomocnictwa uprawniający wskazaną powyżej osobę do występowania w imieniu i na rzecz PKP PLK w ramach niniejszego postępowania.

Następnie 15 listopada 2021 r. do Urzędu wpłynęło za pośrednictwem platformy ePUAP pismo RegioJet z 15 listopada 2021 r. będące stanowiskiem Strony odnośnie do wniosku PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 11 września 2020 r.

Pismem z 3 grudnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.31.AJ) Prezes UTK wezwał RegioJet do przedstawienia analizy założeń wskazanych we Wniosku, w zakresie:

1. planowanej trasy, na której mają być wykonywane nowe przewozy kolejowe;
2. planowanego rozkładu jazdy;
3. planowanej częstotliwości kursowania pociągów Przewoźnika.

W tym samym piśmie Prezes UTK zawiadomił RegioJet o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia przedmiotowej sprawy na 29 grudnia 2021 r.

Pismem z 17 grudnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.32.AJ) Prezes UTK wezwał PKP PLK do przedstawienia dokumentu pełnomocnictwa osoby, która podpisała pismo PKP PLK z 10 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.210.2021).

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 3 grudnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.31.AJ), 22 grudnia 2021 r. wpłynęło za pośrednictwem platformy ePUAP pismo RegioJet z 22 grudnia 2021 r., w którym Strona przedstawiła:

- analizę założeń wskazanych we Wniosku;
- stanowisko dotyczące oceny/uwzględniania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej na zawiadamianej trasie w ramach przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczeniu usług publicznych;
- stanowisko dotyczące przedłożenia orientacyjnego harmonogramu zgodnie z postanowieniem art. 4 ust. 2 lit. f rozporządzenia 2018/1795;

- stanowisko dotyczące roli organu regulacyjnego wobec zarządcy infrastruktury kolejowej.

Pismem z 29 grudnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.34.AJ) Prezes UTK zawiadomił RegioJet, że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi, oprócz dokumentów wskazanych w uprzednich pismach Prezesa UTK skierowanych do Strony, również pismo Prezesa UTK z 17 grudnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.32.AJ), adresowane do PKP PLK.

Prezes UTK poinformował również o przysługujących RegioJet uprawnieniach do zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 7 dni od dnia otrzymania zawiadomienia.

W tym samym piśmie Prezes UTK zawiadomił RegioJet o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia przedmiotowej sprawy na 31 stycznia 2022 r.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 29 grudnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.34.AJ), 30 grudnia 2021 r. za pośrednictwem platformy ePUAP wpłynęło do Urzędu pismo Strony z 30 grudnia 2021 r., w którym RegioJet zawiadomiła o rezygnacji z przysługującego prawa do zapoznania się z aktami i wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 17 grudnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.32.AJ), 14 stycznia 2021 r. za pośrednictwem poczty elektronicznej wpłynęła do Urzędu wiadomość elektroniczna PKP PLK z 14 stycznia 2021 r., wraz z załącznikami w postaci dokumentów potwierdzających umocowanie osoby, która złożyła podpis pod pismem PKP PLK z 10 listopada 2021 r. (znak: IDRR.610.211.2021).

Pismem z 31 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.37.AJ) Prezes UTK zawiadomił RegioJet, że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi, oprócz dokumentów wskazanych w uprzednich pismach Prezesa UTK skierowanych do Strony, również wiadomość elektroniczna PKP PLK z 14 stycznia 2021 r., wraz z załącznikami w postaci dokumentów potwierdzających umocowanie osoby, która złożyła podpis pod pismem PKP PLK z 10 listopada 2021 r. (znak: IDRR.610.211.2021).

Prezes UTK poinformował również o przysługujących RegioJet uprawnieniach do zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 7 dni od dnia otrzymania zawiadomienia.

W tym samym piśmie Prezes UTK zawiadomił RegioJet o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia przedmiotowej sprawy na 28 lutego 2022 r.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 31 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.37.AJ), 4 lutego 2022 r. wpłynęło za pośrednictwem platformy ePUAP pismo RegioJet z 4 lutego 2022 r. wraz z załącznikiem, w którym Strona wniosła o udostępnienie materiału dowodowego postępowania, zgromadzonego w sprawie po 18 czerwca 2021 r.

Pismem z 15 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.39.AJ) Prezes UTK postanowił przychylić się do wniosku Strony, udostępniając akta zgromadzone w sprawie po 18 czerwca 2021 r. (w przypadku dokumentacji PKP PLK ich jawną wersję).

Pismem z 18 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.40.AJ) Prezes UTK wezwał PKP PLK do wskazania dokumentów i informacji, które stanowiły podstawę do udzielenia przez PKP PLK odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 22 października 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.27.AJ).

Jednocześnie Prezes UTK wezwał PKP PLK do przedstawienia stanowiska w zakresie występowania:

1. szczególnie chronionych informacji handlowych oraz
2. danych osobowych osób postronnych,

w dokumentach przekazanych za pośrednictwem wiadomości elektronicznej z 14 stycznia 2022 r. (data doręczenia do Urzędu za pomocą poczty elektronicznej: 14 stycznia 2022 r.), stanowiącej odpowiedź na wezwanie Prezesa UTK z 17 grudnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.32.AJ) w przedmiocie brakującego dokumentu pełnomocnictwa.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 15 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.39.AJ), 18 lutego 2022 r. wpłynęło za pośrednictwem platformy ePUAP pismo RegioJet z 18 lutego 2022 r. wraz z załącznikiem, w którym Strona przedstawiła stanowisko odnośnie zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego.

Pismem z 28 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.43.AJ) Prezes UTK zawiadomił RegioJet, że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi, oprócz dokumentów wskazanych w uprzednich pismach Prezesa UTK skierowanych do Strony, również pismo Prezesa UTK z 18 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.40.AJ), adresowane do PKP PLK.

Prezes UTK poinformował również o przysługujących RegioJet uprawnieniach do zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 7 dni od dnia otrzymania zawiadomienia.

W tym samym piśmie Prezes UTK zawiadomił RegioJet o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia przedmiotowej sprawy na 28 marca 2022 r.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 18 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.40.AJ), 1 marca 2022 r. wpłynęło za pośrednictwem wiadomości elektronicznej pismo PKP PLK z 28 lutego 2022 r. (znak: IDRR.611.61.2022), wraz z załącznikami, zawierające stanowisko PKP PLK.

Postanowieniem z 7 marca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.44.AJ) Prezes UTK zawiadomił RegioJet, że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi, oprócz dokumentów wskazanych w uprzednich pismach Prezesa UTK skierowanych do Strony, również pismo PKP PLK z 28 lutego 2022 r. (znak: IDRR.611.61.2022).

Ponadto Prezes UTK postanowił włączyć w poczet materiału dowodowego sprawy:

1. Regulamin 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 2.10, zatytułowany: *Wykaz punktów stycznych infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z infrastrukturą kolejową innych zarządców*;
- nr 2.19, zatytułowany: *Mapa linii kolejowych w Polsce zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*,

pobranymi ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/regulamin-sieci-2021/2022>;

2. opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Wymiana pasażerska na stacjach w Polsce w 2019 r.* wraz z trzema załącznikami w formacie .xlsx, przedstawiającymi szczegółowe dane analityczne, pobrane ze strony internetowej: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/16623,Wymiana-pasazerska-w-2019-r.html>;

3. 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. 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.,

pobrane ze strony internetowej Ministerstwa Infrastruktury: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/krajowy-program-kolejowy>;

4. dokument pn. *Strategia Zrównoważonego Rozwoju Transportu do 2030 r.*, stanowiący załącznik do uchwały Rady Ministrów nr 105 z dnia 24 września 2019 r., pobrane ze strony internetowej Ministerstwa Infrastruktury: <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/projekt-strategii-zrownowazonego-rozwoju-transportu-do-2030-roku2>;

5. opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Podsumowanie 2020. Przewozy pasażerskie i towarowe*, pobrane ze strony internetowej <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/16653,Podsumowanie-2020-przewozy-pasazerskie-i-towarowe.html>;

6. opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Podsumowanie 2021. Przewozy pasażerskie i towarowe*, pobrane ze strony internetowej <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/18418,Podsumowanie-2021-Przewozy-pasazerskie-i-towarowe.html>;

7. 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: <https://www.plk-sa.pl/informacje/rozwój/zamierzenia-inwestycyjne>;
8. opracowanie PKP PLK, pn. *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>;
9. opracowanie PKP PLK, pn. *Pierwsza korekta sieciowego harmonogramu zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy 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>;
11. decyzję Prezesa UTK z 30 listopada 2017 r. (znak: DBK-WSZM.401.32.2016.17.MP) wydającą certyfikat bezpieczeństwa cz. B nr PL1220170019, wraz z załącznikiem w postaci certyfikatu bezpieczeństwa cz. B nr PL1220170019;
12. decyzję Prezesa UTK z 14 sierpnia 2020 r. (znak: DMB-WMIC.401.18.2020.AKa) zmieniającą decyzję Prezesa UTK z 30 listopada 2017 r. (znak: DBK-WSZM.401.32.2016.17.MP) oraz certyfikat bezpieczeństwa cz. B nr PL1220200033 stanowiący załącznik do tej decyzji;
13. informację odpowiadającą odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP Intercity zarejestrowaną pod numerem KRS: 0000296032 (stan na dzień: 03.03.2022 r. godz. 09:33:04), pobraną w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (Dz. U. z 2021 r. poz. 112, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o Krajowym Rejestrze Sądowym”;
14. informację odpowiadającą odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP PLK, zarejestrowanej pod numerem KRS: 0000037568 (stan na dzień: 03.03.2022 r. godz. 09:33:52), pobraną w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy o Krajowym Rejestrze Sądowym.

W tym samym piśmie Prezes UTK zawiadomił, że faktem znanym Prezesowi UTK z urzędu jest:

1. wydanie na rzecz RegioJet:
 - decyzji Prezesa UTK z 14 sierpnia 2020 r. (znak: DMB-WMIC.401.18.2020.AKa) zmieniającej certyfikat bezpieczeństwa cz. A nr CZ1120190021, wraz z załącznikiem w postaci certyfikatu bezpieczeństwa cz. A nr CZ1120190021;
 - decyzji Prezesa UTK z 30 listopada 2017 r. (znak: DMK-WSZM.401.32.2016.17.SW) wydającej certyfikat bezpieczeństwa cz. B nr PL1220200033, wraz z załącznikiem w postaci certyfikatu bezpieczeństwa cz. B nr PL1220200033;
 - decyzję *Drážní úřad*, czeskiego organu regulacyjnego, z 30 kwietnia 2009 r. (znak: DUCR-19417/09/Le), w sprawie przyznania licencji nr L/2009/1521 na prowadzenie przez RegioJet transportu kolejowego (wydaną bezterminowo);
2. posiadanie przez PKP PLK statusu zarządcy infrastruktury, w rozumieniu art. 4 pkt 7 ustawy o transporcie kolejowym, na rzecz której została wydana autoryzacja bezpieczeństwa nr PL2120210000, stanowiąca załącznik do decyzji Prezesa UTK z 26 lutego 2021 r. (znak: DMB-WMIC.410.6.2020.RP).

Równocześnie Prezes UTK zawiadomił o zakończeniu etapu zbierania materiału dowodowego w sprawie oraz o przysługującym RegioJet prawie do wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 3 dni od dnia otrzymania pisma.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 7 marca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.44.AJ), 11 marca 2022 r. wpłynęło za pośrednictwem platformy ePUAP pismo RegioJet z 11 marca 2022 r., w którym Strona poinformowała, że nie skorzysta z przysługujących jej uprawnień, wynikających z art. 10 § 1 k.p.a.

W piśmie RegioJet z 11 marca 2022 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 11 marca 2022 r.) Strona odniosła się do informacji zarządcy infrastruktury zawartych w piśmie PKP PLK z 28 lutego 2022 r. (znak: IDRR.611.61.2022).

Pismem z 28 marca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.47.AJ) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia przedmiotowej sprawy na 28 kwietnia 2022 r.

Prezes UTK pismem z 28 kwietnia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.48.AJ) zawiadomił Przewoźnika o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia przedmiotowej sprawy na 20 maja 2022 r.

Pismem z 19 maja 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.49.AJ) Prezes UTK poinformował Stronę o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia przedmiotowej sprawy na 20 czerwca 2022 r.

Prezes UTK pismem z 20 czerwca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.50.AJ) poinformował Stronę o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia przedmiotowej sprawy na 20 lipca 2022 r.

Prezes UTK pismem z 20 lipca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.53.AJ) poinformował Stronę o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia przedmiotowej sprawy na 12 sierpnia 2022 r.

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

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

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 o przyznaniu otwartego dostępu.

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

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

2. Do nowych kolejowych przewozów pasażerskich, w przypadku których aplikant, o którym mowa w art. 4 pkt 9b ustawy zmienianej w art. 1, powiadomił o zamiarze ich wprowadzenia w terminie umożliwiającym rozpoczęcie ich wykonywania przed dniem 12 grudnia 2020 r., stosuje się przepisy rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. Urz. UE L 239 z 12.08.2014, str. 1).

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

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

Jak już wcześniej wspomniano, 15 kwietnia 2020 r. wpłynął do Prezesa UTK za pośrednictwem poczty elektronicznej wniosek RegioJet z 26 marca 2020 r. (uzupełniony następnie pismem z 7 sierpnia 2020 r.) w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie Kraków Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej na okres 5 kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów począwszy od 13 grudnia 2020 r. do 12 grudnia 2025 r.

Przedmiotowe postępowanie zostało wszczęte na wniosek RegioJet ze względu na złożenie przez Przewoźnika skorygowanego wniosku z 26 marca 2020 r. na formularzu przeznaczonym dla powiadomień prowadzonych na podstawie przepisów rozporządzenia 2018/1795.

Należy wskazać, że do 12 grudnia 2020 r. istniał stan prawny, w którym jednocześnie obowiązywały dwie regulacje prawne, tj. rozporządzenie 2018/1795 oraz rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. Urz. UE L 239 z 12 sierpnia 2014 r. str. 1), zwane dalej „rozporządzeniem 869/2014”. O tym, która regulacja prawna znajdowała zastosowanie w danym przypadku, decydowały parametry wniosku, w tym możliwości uruchomienia nowych przejazdów.

Przepis art. 15 rozporządzenia 2018/1795 zawiera regulację określającą zasady zastosowania właściwych przepisów. Zgodnie z nim: *Rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 869/2014 traci moc ze skutkiem od dnia 12 grudnia 2020 r. Ma ono zastosowanie do powiadomień wnioskodawców otrzymanych po dniu 1 stycznia 2019 r. wyłącznie w przypadku, gdy powiadomienia te zostały złożone z odpowiednim wyprzedzeniem, aby możliwe było rozpoczęcie nowych kolejowych przewozów pasażerskich przed dniem 12 grudnia 2020 r., czyli najpóźniej 11 grudnia 2020 r.*

W rubryce *Planowany okres wykonywania przewozów w ramach otwartego dostępu (data rozpoczęcia i data końcowa)* Wniosku RegioJet wskazała okres 13.12.2020 – 12.12.2025. Powyższe oznaczało wolę rozpoczęcia wykonywania

nowych kolejowych przewozów pasażerskich po 11 grudnia 2020 r. Z tego względu, mając na uwadze dyspozycję z art. 15 rozporządzenia 2018/1795, zasadne było zastosowanie w niniejszym postępowaniu procedury określonej w rozporządzeniu 2018/1795.

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

Na podstawie Wniosku złożonego przez Przewoźnika oraz zgromadzonego w niniejszej sprawie materiału dowodowego Prezes UTK ustalił, że RegioJet jest przewoźnikiem kolejowym, posiadającym licencję nr L/2009/1521, na wykonywanie przewozów kolejowych osób, wydaną 30 kwietnia 2009 r. przez *Drážní úřad*, certyfikat bezpieczeństwa cz. A nr CZ1120190021, wydany 3 października 2019 r. przez *Drážní úřad* (ważny od 8 października 2019 r. do 7 października 2024 r.), potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej oraz 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 wyłącznie na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.*

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

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

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

RegioJet, w związku z posiadaniem licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób, 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 RegioJet został podpisany ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osobę uprawnioną, zgodnie z zasadami reprezentacji Przewoźnika, stosownie do informacji wskazanych w czeskim rejestrze handlowym (odpowiednik polskiego rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego).

Na dalszym etapie postępowania Prezes UTK zwrócił uwagę na obowiązujące przepisy szczególne zawarte w ustawie o transporcie kolejowym oraz rozporządzeniu 2018/1795, normujące problematykę otwartego dostępu.

Zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795: *W następstwie badania równowagi ekonomicznej przeprowadzonego zgodnie z art. 9 i 10 organ regulacyjny podejmuje decyzję, o której mowa w art. 11 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE i na podstawie której następuje przyznanie, zmiana, przyznanie warunkowe lub odmowa przyznania prawa dostępu do infrastruktury kolejowej.*

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

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

Ocena organu regulacyjnego (tu: Prezesa UTK) w ramach analizy badania równowagi ekonomicznej dotyczy wpływu finansowego netto nowych kolejowych przewozów pasażerskich na umowy o świadczenie usług publicznych. Stosownie do treści art. 10 ust. 3 zdanie 2 rozporządzenia 2018/1795: *analiza kosztów i przychodów generowanych w związku ze świadczeniem usług objętych umową o świadczenie usług publicznych po pojawieniu się na rynku nowych kolejowych przewozów pasażerskich obejmuje następujące elementy:*

- a) *zmiennosc kosztów ponoszonych i przychodów uzyskiwanych przez przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych (w tym, w stosownych przypadkach, wszelkie oszczędności kosztów, takie jak te wynikające z braku wymiany taboru osiągniętego koniec okresu użytkowania lub niezastępowania pracowników, których umowa się kończy);*
- b) *skutki finansowe wygenerowane przez proponowane nowe kolejowe przewozy pasażerskie w sieci objętej umową o świadczenie usług publicznych (takie jak doprowadzanie pasażerów, którzy mogą być zainteresowani połączeniem z usługą regionalną objętą umową o świadczenie usług publicznych);*
- c) *ewentualne konkurencyjne reakcje przedsiębiorstwa kolejowego realizującego umowę o świadczenie usług publicznych;*
- d) *wpływ na odpowiednie inwestycje przedsiębiorstw kolejowych lub właściwych organów, na przykład w odniesieniu do taboru;*
- e) *wartość wszelkich istniejących praw wyłącznych.*

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

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

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

Zgodnie z art. 4 ust. 4 rozporządzenia 2018/1795: *Organ regulacyjny publikuje na swojej stronie internetowej standardowy formularz powiadomienia składany przez wnioskodawcę i bez zbędnej zwłoki, najpóźniej w terminie 10 dni od otrzymania wypełnionego formularza powiadomienia, powiadamia następujące podmioty:*

- a) *każdy właściwy organ, który zawarł umowę o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na tej trasie lub trasie alternatywnej w rozumieniu dyrektywy 2012/34/UE;*
- b) *każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczenia dostępu na mocy art. 11 dyrektywy 2012/34/UE;*
- c) *każde przedsiębiorstwo kolejowe prowadzące przewozy w ramach umowy o świadczenie usług publicznych na trasie nowych kolejowych przewozów pasażerskich lub na trasie alternatywnej.*

Informację o wpływie Wniosku RegioJet, Prezes UTK opublikował na stronie internetowej Urzędu 13 sierpnia 2020 r.: <https://www.utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastrukturu/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/16221,Wniosek-RegioJet-a-s-o-przyznanie-otwartego-dostepu-na-trasie-Krakow-Glowny-Wars.html>.

Pismem z 13 sierpnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.4.AJ) Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione, tj. te, którym przysługuje możliwość złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o planowanym uruchomieniu nowej usługi przez Przewoźnika. Pismo, o którym mowa powyżej, zostało, z uwagi na obowiązujące regulacje prawne, przesłane do Ministra Infrastruktury, Marszałka Województwa Mazowieckiego i Marszałka Województwa Łódzkiego za pośrednictwem platformy ePUAP. Natomiast w przypadku przewoźników kolejowych PKP Intercity, Koleje Mazowieckie, POLREGIO, „Łódzka Kolei Aglomeracyjna” sp. z o.o., zwanej dalej „ŁKA” i Warszawska Kolej Dojazdowa sp. z o.o., zwanej dalej „WKD” oraz zarządcy infrastruktury PKP PLK, ww. pismo Prezesa UTK zostało przesłane za pośrednictwem poczty.

Zgodnie z art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795: *Każdy wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej składany jest do organu regulacyjnego przez podmioty, o których mowa w art. 11 ust. 2 akapit pierwszy dyrektywy 2012/34/UE, w terminie wyznaczonym w tym przepisie.* Przepis art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 zawiera odesłanie do przepisu ustanowionego na poziomie dyrektywy. Natomiast zgodnie z art. 11 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru

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

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

Ze względu na to, że obowiązujące przepisy nie wiążą ze sobą początku biegu terminu dla złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z momentem publikacji jawnej wersji powiadomienia aplikanta (tu: RegioJet) o planowanej nowej usłudze, Prezes UTK przyjął, że początek biegu terminu dla każdego z podmiotów liczony jest indywidualnie. Początek biegu terminu dla złożenia przez podmiot uprawniony wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej związany jest z momentem doręczenia pisma organu regulacyjnego, informującego o otrzymaniu wniosku o przyznanie otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu należało przyjąć, że termin na dokonanie czynności, o której mowa powyżej, rozpoczął się, zgodnie z obowiązującymi zasadami obliczania terminów, od momentu doręczenia pisma Prezesa UTK z 13 sierpnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.4.AJ).

W ramach niniejszego postępowania wpłynęło pismo Kolei Mazowieckich z 25 sierpnia 2020 r. (znak: MHP.F-073-64-2020), niebędące wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej oraz wniosek PKP Intercity z 11 września 2020 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 13 sierpnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.4.AJ), stanowiska w sprawie nie przedstawiły następujące podmioty uprawnione: Minister Infrastruktury, Marszałek Województwa Mazowieckiego, Marszałek Województwa Łódzkiego, POLREGIO, ŁKA, WKD oraz PKP PLK.

Stanowisko Kolei Mazowieckich z 25 sierpnia 2020 r. (znak: MHP.F-073-64-2020) niebędące wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej

W piśmie z 25 sierpnia 2020 r. (znak: MHP.F-073-64-2020) skierowanym do Prezesa UTK, przewoźnik kolejowy Koleje Mazowieckie poinformował, że nie uruchamia pociągów we wnioskowanej przez RegioJet relacji.

Koleje Mazowieckie zwróciły jednak uwagę na *wyczerpaną przepustowość linii średnicowej, która obejmuje obszar działalności Spółki KM.*

Zgodnie ze stanowiskiem Kolei Mazowieckich: Kursowanie pociągów uruchamianych przez RegioJet a.s. na tym odcinku może naruszyć równowagę ekonomiczną kursów objętych PSC (tj. wykonywanych przez naszą Spółkę w ramach umowy zawartej z Samorządem Województwa Mazowieckiego o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich), jeśli miałyby mieć skrócone lub też zmienione relacje z uwagi na pociągi nowego Przewoźnika.

Mając na uwadze powyższe, Koleje Mazowieckie zwróciły się z *wnioskiem o uwzględnienie obecnej sytuacji ruchowej w obrębie miasta st. Warszawy, aby nie dopuścić do sytuacji, w której uruchomienie pociągu komercyjnego mogłoby doprowadzić do utrudnień w kursowaniu pociągów KM objętych umową PSC.*

Równocześnie należy wskazać, że Koleje Mazowieckie nie złożyły wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w związku z planowanym nowym połączeniem kolejowym RegioJet na trasie Kraków Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej.

Wniosek PKP Intercity z 11 września 2020 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej

Informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez RegioJet, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 13 sierpnia 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.4.AJ), została doręczona PKP Intercity 19 sierpnia 2020 r. Natomiast 11 września 2020 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 11 września 2020 r., w związku z planowaną usługą przewozu osób RegioJet. 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.

Jednocześnie należy stwierdzić, że pismem z 20 listopada 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.7.AJ) Prezes UTK wezwał PKP Intercity do przedstawienia dodatkowych informacji w związku ze złożonym wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 11 września 2020 r. Ponadto ww. przewoźnik kolejowy został wezwany do zajęcia stanowiska dotyczącego występowania, w przekazanej w ramach niniejszego postępowania dokumentacji, szczególnie chronionych informacji handlowych, które nie powinny być udostępniane podmiotom trzecim, a także zakresu występowania tajemnicy przedsiębiorstwa, wraz z uzasadnieniem, w obowiązujących kontraktach służby publicznej, których stroną jest PKP Intercity.

Pismem z 20 listopada 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.7.AJ) Prezes UTK wezwał także do określenia przez Przewoźnika:

1. wielkości ujętych w liczbach oraz procentach przedstawiających wpływ planowanej nowej usługi RegioJet na wielkość wszystkich przychodów generowanych przez obowiązujące umowy (oddzielnie dla każdego kontraktu służby publicznej), a nie na wielkość przychodów generowanych przez konkretne pociągi PKP Intercity;
2. informacji, czy w związku z uruchomieniem nowej usługi przewozu przez RegioJet, po stronie PKP Intercity wystąpią ewentualne oszczędności (np. wynikające z braku wymiany taboru osiagającego koniec okresu użytkowania lub niezastępowania pracowników, których umowa się kończy);
3. informacji, czy po stronie PKP Intercity, w związku z uruchomieniem nowej usługi przez RegioJet, wystąpią ewentualne korzyści, takie jak: pozyskanie nowych pasażerów, którzy mogliby być zainteresowani połączeniami realizowanymi przez PKP Intercity w ramach umowy o świadczenie usług publicznych;
4. spodziewanego wpływu na wyniki i jakość usług kolejowych realizowanych przez PKP Intercity w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, w związku z uruchomieniem nowej usługi RegioJet;
5. planowanej reakcji PKP Intercity, w kontekście realizowania określonych przejazdów na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, przy uwzględnieniu informacji przedstawionych w punktach 1-4, na uruchomienie przez RegioJet nowej usługi przewozu osób.

Do Prezesa UTK 30 listopada 2020 r., za pośrednictwem platformy ePUAP, wpłynęło pismo PKP Intercity z 27 listopada 2020 r. (znak: BBPR1k-070-030/2020) stanowiące odpowiedź na wezwanie Prezesa UTK z 20 listopada 2020 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.7.AJ). PKP Intercity przekazała dodatkowe informacje w związku z wnioskiem z 11 września 2020 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, przedstawiając dodatkowe dane w zakresie wpływu połączenia RegioJet na kontrakty służby publicznej i przychody generowane przez pociągi uruchamiane na jej podstawie. PKP Intercity przedstawiła także stanowisko odnośnie do występowania, w przekazanej w ramach niniejszego postępowania dokumentacji, szczególnie chronionych informacji handlowych, które nie powinny być udostępniane podmiotom trzecim.

Odnośnie do wielkości ujętych w liczbach oraz procentach przedstawiających wpływ planowanej nowej usługi RegioJet na wielkość wszystkich przychodów generowanych przez obowiązujące umowy oddzielnie dla każdego kontraktu służby publicznej, PKP Intercity oświadczyła w piśmie z 27 listopada 2020 r. (znak: BBPR1k-070-030/2020), że *wskazane dane wraz z obliczeniami zostały przekazane w załączniku nr 1 do wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z dnia 11 września 2020 roku*. Dodatkowo PKP Intercity przedstawiła tabelę zawierającą wyniki powyższych obliczeń, tj. kwotowy i procentowy wpływ planowanej nowej usługi RegioJet na wielkość wszystkich przychodów generowanych przez obowiązujące w dniu 27 listopada 2020 r. umowy, oddzielnie dla każdego kontraktu służby publicznej.

Odnośnie do kwestii, czy w związku z uruchomieniem nowej usługi przewozu przez RegioJet, po stronie PKP Intercity wystąpią ewentualne oszczędności (np. wynikające z braku wymiany taboru osiagającego koniec okresu użytkowania lub niezastępowania pracowników, których umowa się kończy), PKP Intercity przewidywała w piśmie z 27 listopada 2020 r. (znak: BBPR1k-070-030/2020) *brak ewentualnych oszczędności. Spółka nie planuje ograniczenia oferty na zagrożonej trasie. Nie jest zatem możliwe, w zamian za przewozy innego przewoźnika, odwołanie przewozów o charakterze PSC, których celem jest zapewnienie spójności terytorialnej kraju poprzez oferowanie połączeń regularnego kursowania. Oferta może zostać ograniczona wyłącznie na żądanie Organizatora Przewozów*.

Na pytanie Prezesa UTK, czy po stronie PKP Intercity, w związku z uruchomieniem nowej usługi RegioJet, wystąpią ewentualne korzyści, takie jak: pozyskanie nowych pasażerów, którzy mogliby być zainteresowani połączeniami realizowanymi przez PKP Intercity w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, PKP Intercity przewidywała w piśmie z 27 listopada 2020 r. (znak: BBPR1k-070-030/2020) *brak ewentualnych korzyści. Efektem uruchomienia przewozów komercyjnych przez przewoźnika Regiojet może być efekt przejścia części pasażerów z dotowanych połączeń PKP Intercity, które funkcjonują stabilnie na rynku przewozów pasażerskich i nie są silnie zagrożone likwidacją, nawet z uwagi na sytuacje wyjątkowe (np. pandemia). W sytuacji odpływu pasażerów z połączeń dotowanych PKP Intercity, Organizator Przewozów może podjąć decyzję o rezygnacji z części połączeń. Natomiast w sytuacjach*

wyjatkowych z powodu braku przychodów przewoźnik komercyjny może nie utrzymać uruchamianych połączeń, które mają służyć społeczeństwu.

W zakresie pytania Prezesa UTK dotyczącego określenia spodziewanego wpływu na wyniki i jakość usług kolejowych realizowanych przez PKP Intercity w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, w związku z uruchomieniem nowej usługi RegioJet, PKP Intercity przewidywała w piśmie z 27 listopada 2020 r. (znak: BBPR1k-070-030/2020) brak znaczącego wpływu. Konkurencja może mieć wpływ na obniżenie cen biletów za przejazd oraz na wprowadzanie większej liczby promocji co jednak w przypadku elastyczności cenowej $>(1,0)$ może spowodować obniżenie przychodów dla pociągów objętych zadaniem i będzie się wiązało z koniecznością pokrycia zaistniałego deficytu. Ponadto informuję, że PKP IC w trosce o każdego pasażera sukcesywnie dąży do poprawy jakości świadczonych przez siebie usług bez względu na konkurencyjne połączenia innych przewoźników.

W tym samym piśmie PKP Intercity przedstawiła stanowisko dotyczące występowania, w dostarczonej dokumentacji, szczególnie chronionych informacji handlowych, o których mowa w art. 8 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2018/1795, które nie powinny podlegać udostępnieniu. W następstwie analizy informacji przekazanych przez PKP Intercity, Prezes UTK przyjął stanowisko ww. przewoźnika kolejowego dotyczące konieczności zapewnienia poufności określonych informacji zebranych w toku prowadzonego postępowania administracyjnego. W konsekwencji Prezes UTK ograniczył RegioJet prawo wglądu do materiału sprawy z uwagi na ochronę szczególnie chronionych informacji handlowych PKP Intercity.

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 spełnienie przez PKP Intercity wymagania w zakresie bycia stroną umów o świadczenie usług publicznych, których równowaga ekonomiczna mogłaby zostać zagrożona w następstwie uruchomienia usługi przez RegioJet. W tym celu Prezes UTK ustalił, że na dzień złożenia wniosku z 11 września 2020 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, PKP Intercity był przewoźnikiem kolejowym, a także operatorem umowy ramowej na lata 2011–2021, która przewiduje wykonywanie połączeń pasażerskich na stacjach wskazanych we Wniosku RegioJet. Z tego względu należało uznać, że wniosek PKP Intercity z 11 września 2020 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej powinien podlegać dalszej analizie formalnej oraz merytorycznej.

Ze względu na fakt, że okres obowiązywania umowy ramowej na lata 2011–2021 częściowo pokrywał się z planowanym przez RegioJet okresem uruchomienia nowych kolejowych przewozów pasażerskich na trasie krajowej Kraków Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej (tj. od 13 grudnia 2020 r. do 12 grudnia 2025 r.), zasadne było dokonanie analizy wpływu nowej usługi RegioJet na ww. kontrakt służby publicznej.

We wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 11 września 2020 r. PKP Intercity wskazała, że: „PKP Intercity” S.A. (dalej: „PKP IC”) jako narodowy przewoźnik kolejowy w Polsce oraz strona umów o świadczenie międzynarodowych i międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na terenie całego kraju wykazuje zainteresowanie wszystkimi zmianami w ofercie przewozowej generowane przez przewoźników kolejowych.

Zamiar wprowadzenia nowych połączeń przez przewoźnika RegioJet a.s. wzbudził obawy związane z zaburzeniem równowagi ekonomicznej na liniach kolejowych, na których planowane jest uruchomienie dodatkowych pociągów. W związku z powyższym PKP IC zdecydowało się na wykonanie analizy zaproponowanej oferty połączeń kolejowych oraz ich wpływu na połączenia kolejowe, których operatorem jest PKP IC. Uruchomienie pociągów komercyjnych w podobnych godzinach jak kursujące pociągi PKP IC, stwarza ryzyko odwołania przewozów o charakterze PSC, których celem jest zapewnienie spójności terytorialnej kraju poprzez oferowanie połączeń regularnego kursowania.

W związku z powyższym została przeprowadzona przez PKP IC analiza wpływu wprowadzenia pociągów przewoźnika RegioJet na przychody z połączeń PSC na bazie Umowy PSC międzywojewódzkiej i międzynarodowej na 2020 rok. W chwili obecnej obliczenia dotyczące m.in. przyszłego rozkładu jazdy pociągów edycji 2020/2021 nie są możliwe z uwagi na trwające prace przy jego tworzeniu.

W dalszej części wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 11 września 2020 r. PKP Intercity wskazała, że według przygotowanej przez nią analizy spodziewane jest *zmniejszenie przychodu w przypadku połączeń krajowych na poziomie ~~1~~¹ zł, co daje procentowe zmniejszenie przychodu z Umowy PSC krajowej na rok 2020, w wyniku uruchomienia pociągów konkurencyjnych od 13.12.2020: 0,04%. Natomiast zmniejszenie przychodu w przypadku połączeń międzynarodowych wynosi ~~1~~¹ zł, co daje procentowe zmniejszenie przychodu z Umowy PSC międzynarodowej na rok 2020, w wyniku uruchomienia pociągów konkurencyjnych od 13.12.2020: 0,03%.*

Jednocześnie w ww. piśmie PKP Intercity poinformowała, że w załączniku nr 1 dołączonym do wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 11 września 2020 r. została przedstawiona *analiza wpływu wprowadzenia nowych połączeń komercyjnych na Umowę PSC międzywojewódzką i międzynarodową na 2020 rok*, a w załączniku nr 2 została przedstawiona metodologia obliczeń, według której została wykonana analiza wpływu na połączenia realizowane w ramach służby publicznej.

PKP Intercity przedstawiła także informacje dotyczące obowiązujących kontraktów służby publicznej w transporcie kolejowym podkreślając, że w *przewozach krajowych świadczenie usług odbywa się na podstawie: Umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich*, zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a „PKP Intercity” S.A. Wskazana Umowa została zawarta w dniu 25 lutego 2011 roku na 10 lat z możliwością przedłużenia o 5 lat i została zaktualizowana na podstawie podpisanych później Aneksów. Nowa Umowa Ramowa jeszcze nie została podpisana, ale przewiduje się, że ma to nastąpić do końca 2020 roku. Będzie obowiązywała w latach 2021–2030.

W przypadku przewozów międzynarodowych na rok 2020 należy zwrócić uwagę, że były one świadczone wyłącznie na podstawie umowy na przewozy międzynarodowe za rok 2020 (tj. brak odpowiednika umowy ramowej, jak w przypadku organizacji przewozów międzywojewódzkich). Należy wskazać, że umowy roczne są podpisywane na każdy rok kalendarzowy osobno.

PKP Intercity zaznaczyła, że *zagrożona jest równowaga ekonomiczna Umowy Rocznej dla pociągów międzywojewódzkich i Umowy Rocznej dla pociągów międzynarodowych na 2020 rok (okres 13.12 - 31.12.2020) oraz umów na 2021, 2022, 2023, 2024 i 2025 rok, które nie zostały jeszcze podpisane.*

Do stanowiska PKP Intercity przedstawiła wyliczenia dotyczące planowego wpływu uruchomienia nowej usługi RegioJet na pociągi uruchamiane w ramach obowiązujących kontraktów służby publicznej oraz na same umowy o świadczenie usług publicznych.

W ramach ww. zestawienia PKP Intercity wyszczególniła we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 11 września 2020 r. m.in. informacje dotyczące:

- dokładnego wskazania pociągu służby publicznej, narażonego na negatywny wpływ uruchomienia nowej usługi RegioJet;
- określenia odcinka pokrywającego się z planowaną usługą RegioJet;
- planowanego przychodu z danego pociągu służby publicznej w rocznym rozkładzie jazdy pociągów;
- spodziewanego zmniejszenia przychodu na odcinku pokrywającym się z nową usługą RegioJet;
- procentowego zmniejszenia przychodu powodowanego uruchomieniem nowej usługi RegioJet;
- kwotowego wpływu uruchomienia nowej usługi RegioJet na pociągi krajowe, międzynarodowe oraz na oba rodzaje ww. pociągów łącznie;
- kwotowego wpływu uruchomienia nowej usługi RegioJet na umowę na przewozy międzywojewódzkie za rok 2020, na umowę na przewozy międzynarodowe za rok 2020 oraz na oba ww. kontrakty służby publicznej łącznie;
- procentowego wpływu uruchomienia nowej usługi RegioJet na pociągi krajowe, międzynarodowe oraz na oba rodzaje ww. pociągów łącznie;
- procentowego wpływu uruchomienia nowej usługi RegioJet na umowę na przewozy międzywojewódzkie za rok 2020, na umowę na przewozy międzynarodowe za rok 2020 oraz na oba ww. kontrakty służby publicznej łącznie.

Z zestawienia przedstawionego przez PKP Intercity wynikało, że uruchomienie przez RegioJet nowej usługi przewozu osób na trasie Kraków Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej, spowodowałoby:

¹ Oznaczenie ~~1~~¹ pokazuje usuniętą treść stanowiącą szczególnie chronioną informację handlową przedsiębiorcy

- zmniejszenie przychodu, generowanego przez pociągi wykonujące kursy na trasach krajowych, w ramach umowy na przewozy międzywojewódzkie za rok 2020, na wszystkich odcinkach pokrywających się w wielkości równej 200 zł;
- zmniejszenie przychodu generowanego przez pociągi wykonujące kursy na trasach międzynarodowych, w ramach umowy na przewozy międzynarodowe za rok 2020, na wszystkich odcinkach pokrywających się w wielkości równej 200 zł.

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

Na podstawie danych przedstawionych przez PKP Intercity we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 11 września 2020 r. Prezes UTK ustalił, że uruchomienie nowej usługi przez RegioJet skutkowałooby obniżeniem przychodów generowanych przez konkretne pociągi służby publicznej (a nie całą umowę) w ujęciu procentowym w następujących wielkościach: 0,04% w przypadku pociągów krajowych i 0,03% w przypadku pociągów międzynarodowych. Powyższe dane dotyczące wpływu uruchomienia przewozów komercyjnych przez RegioJet odnoszą się do okresu od 13 grudnia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r., które zachowałyby cechy aktualności na rok 2020 r.

Ze względu na to, że PKP Intercity w 2020 r. dysponowało dwiema umowami rocznymi, w których oddzielnie uregulowano kwestię realizowanych w 2020 r. przewozów międzywojewódzkich oraz przewozów międzynarodowych, wpływ planowanego połączenia RegioJet należało rozpatrywać indywidualnie wobec każdego z ww. kontraktów służby publicznej.

Dokonując analizy ekonomicznej, Prezes UTK stwierdził, że PKP Intercity posiada dwa kontrakty służby publicznej, określające szczegółowe zasady organizacji przewozów, dla których organizatorem jest minister właściwy ds. transportu. Zgodnie z informacjami posiadanymi przez Prezesa UTK, PKP Intercity była stroną umowy na przewozy międzywojewódzkie za rok 2020 oraz umowy na przewozy międzynarodowe za rok 2020.

Uruchomienie nowego połączenia RegioJet wpłynęłoby na równowagę ekonomiczną ww. umów z uwagi na realizowanie przez PKP Intercity połączeń odcinkowo pokrywających się z planowaną nową usługą Przewoźnika.

Badanie równowagi ekonomicznej dla umowy na przewozy międzywojewódzkie za rok 2020

Prezes UTK w pierwszej kolejności przeanalizował wpływ nowej usługi RegioJet na umowę na przewozy międzywojewódzkie za rok 2020. Z tego względu zasadne było zweryfikowanie postanowień dotyczących w szczególności finansowania przewozów, ujętych w umowie na przewozy międzywojewódzkie za rok 2020.

Zgodnie z punktem 2.1 umowy na przewozy międzywojewódzkie za rok 2020: 200 zł.

Zgodnie z treścią załącznika nr 2 umowy na przewozy międzywojewódzkie za rok 2020, planowane przychody w całkowitym okresie obowiązywania umowy na przewozy międzywojewódzkie za rok 2020 miały wynieść: 200 zł, z czego za okres od 13 grudnia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. (nowy rozkład jazdy pociągów) – 200 zł.

PKP Intercity założyła osiągnięcie rozsądnego zysku w 2020 roku na poziomie 200 zł.

Prezes UTK przeanalizował dane zawarte w umowie na przewozy międzywojewódzkie za rok 2020 oraz te ukazujące spodziewany wpływ uruchomienia nowej usługi RegioJet na ww. kontrakt i stwierdził, że:

- szacowany przez PKP Intercity wpływ nowej usługi Przewoźnika na umowę na przewozy międzywojewódzkie za rok 2020 odnosi się do sytuacji, gdyby RegioJet wykonywała nowe przewozy w okresie od 1 stycznia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r., podczas gdy RegioJet zaplanowała wykonywanie przewozów kolejowych najwcześniej od 13 grudnia 2020 r.;
- świadczenie nowej usługi przewozu RegioJet mogło oddziaływać na umowę na przewozy międzywojewódzkie za rok 2020, ale wyłącznie w wymiarze wspólnym dla obowiązywania ww. kontraktu służby publicznej z planowanym okresem wykonywania nowych przewozów.

Z tego względu należało zatem zestawić ze sobą wielkości prezentujące planowane przychody w całkowitym okresie obowiązywania umowy na przewozy międzywojewódzkie za rok 2020 (tj. 200 zł) ze spodziewaną sumaryczną kwotą utraconych przychodów w związku z uruchomieniem nowej usługi przez RegioJet (tj. 200 zł). Powyższe pozwoliło stwierdzić, że estymowany wpływ uruchomienia nowej usługi RegioJet na umowę na przewozy międzywojewódzkie za rok 2020 skutkowałoby obniżeniem spodziewanych przychodów z tytułu realizacji ww. umowy o blisko 1/2420, tj. 0,041%.

Należy jednakże zwrócić uwagę na to, że przedstawiony powyżej wpływ byłby aktualny w sytuacji, gdyby RegioJet uruchamiała przewozy w pełnym roku 2020, tj. przez 366 dni kalendarzowe (rok przestępny). Zgodnie z Wnioskiem

Przewoźnika, którego treść została upubliczniona na stronie Prezesa UTK (o czym PKP Intercity została poinformowana pismem Prezesa UTK z 13 sierpnia 2020 r. znak: DPP-WOPN.717.3.2020.4.AJ) Przewoźnik zaplanował uruchomienie nowej usługi najwcześniej 13 grudnia 2020 r. Z tego względu nie można stwierdzić, że RegioJet wpłynęłaby na przychody osiągnięte przez PKP Intercity w pełnym roku kalendarzowym, ale jedynie w okresie wspólnym dla PKP Intercity oraz RegioJet. Dlatego też estymowany wpływ uruchomienia nowej usługi w pełnym roku, wskazany powyżej, tj. ok. 1/2420, w istocie byłby jeszcze mniejszy. Powyższe wynika z tego, że zamiast ukazywać spodziewany wpływ dla 366 dni, zasadne jest wskazanie wpływu dla okresu od 13 grudnia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r., tj. 19 dni. Z tego względu, przedstawiony powyżej wpływ uruchomienia nowej usługi RegioJet na umowę na przewozy międzywojewódzkie za rok 2020 i osiągnięte z tego tytułu przychody zamiast skutkować szacowanym obniżeniem przychodów o blisko 1/2420 w istocie skutkowałyby $1/2420 \times 19/366$ (19/366 jako liczba 19 dni wobec 366 dni w roku) – 366 dni w roku ze względu na okres obowiązywania umowy na przewozy międzywojewódzkie za rok 2020. Ostatecznie uzyskany spodziewany wpływ nowej usługi RegioJet na przychody osiągnięte w ramach umowy na przewozy międzywojewódzkie za rok 2020 skutkowałby ewentualnym spadkiem przychodów na poziomie równym ok. 1/46617 (wobec całkowitej kwoty spodziewanych przychodów z tytułu realizacji ww. umowy) tj. 0,0021%.

Dostarczone przez PKP Intercity 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 na przewozy międzywojewódzkie za rok 2020. Prezes UTK ocenił, że w wyniku uruchomienia nowego połączenia przez Stronę nie wystąpi istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które PKP Intercity świadczyła w ramach umowy na przewozy międzywojewódzkie za rok 2020 lub na koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę na przewozy międzywojewódzkie za rok 2020.

Badanie równowagi ekonomicznej dla umowy na przewozy międzynarodowe za rok 2020

Podobnej analizy wymaga również spodziewany wpływ uruchomienia nowej usługi RegioJet na drugi kontrakt służby publicznej, którego stroną jest PKP Intercity, tj. umowy na przewozy międzynarodowe za rok 2020.

Zgodnie z § 4 ust. 2 umowy na przewozy międzynarodowe za rok 2020 pn. ~~☒--☒~~.

Jednocześnie w § 4 ust. 6 umowy na przewozy międzynarodowe za rok 2020 określono zasady obliczania należnej kwoty dotacji za 2020 r. za realizację przez PKP Intercity przewozów wskazanych w ww. umowie.

Zgodnie z treścią przywołanego powyżej postanowienia:

~~☒--☒~~.

Zgodnie treścią załącznika nr 2 umowy na przewozy międzynarodowe za rok 2020, planowane przychody, w całkowitym okresie obowiązywania umowy na przewozy międzynarodowe za rok 2020 wynieść miały: ~~☒--☒~~ zł, z czego za okres od 13 grudnia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r. (nowy rozkład jazdy pociągów) – ~~☒--☒~~zł.

Przewidywane było również osiągnięcie przez PKP Intercity rozsądnego zysku na poziomie ~~☒--☒~~ zł.

Opierając się na podobnych założeniach, jak przy analizie wpływu uruchomienia nowej usługi na umowę na przewozy międzywojewódzkie za rok 2020, Prezes UTK stwierdził, co następuje.

Po zestawieniu wielkości prezentujących planowane przychody w całkowitym okresie obowiązywania umowy na przewozy międzynarodowe za rok 2020 (tj. ~~☒--☒~~ zł) ze spodziewaną sumaryczną kwotą utraconych przychodów w związku z uruchomieniem nowej usługi przez RegioJet (tj. ~~☒--☒~~ zł), Prezes UTK stwierdził, że estymowany wpływ uruchomienia nowej usługi RegioJet na obowiązującą umowę na przewozy międzynarodowe za rok 2020 skutkowałby obniżeniem spodziewanych przychodów z tytułu realizacji ww. umowy o blisko 1/3041, tj. ok. 0,03%.

Należy jednakże zwrócić uwagę na to, że przedstawiony powyżej wpływ byłby aktualny w sytuacji, gdyby RegioJet uruchamiała przewozy w pełnym roku 2020, tj. przez 366 dni kalendarzowe. Zgodnie z Wnioskiem Przewoźnika, którego treść została upubliczniona na stronie Prezesa UTK (o czym PKP Intercity została poinformowana pismem) Przewoźnik zaplanował uruchomienie nowej usługi najwcześniej 13 grudnia 2020 r. Z tego względu nie można stwierdzić, że nowe kolejowe połączenia pasażerskie uruchamiane przez RegioJet wpłynęłyby na przychody osiągnięte przez PKP Intercity w pełnym roku kalendarzowym, ale jedynie w okresie wspólnym dla PKP Intercity oraz RegioJet. Dlatego też estymowany wpływ uruchomienia nowej usługi w pełnym roku uzyskany powyżej, tj. 1/3041 w istocie byłby jeszcze mniejszy. Powyższe wynika z tego, że zamiast ukazywać spodziewany wpływ dla 366 dni, zasadne jest wskazanie wpływu dla okresu od 13 grudnia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r., tj. 19 dni. Z tego względu, przedstawiony powyżej wpływ uruchomienia nowej usługi RegioJet na umowę na przewozy międzynarodowe za rok 2020 i osiągnięte z tego tytułu przychody zamiast skutkować szacowanym obniżeniem przychodów o ok. 1/3041 w istocie będą skutkować $1/3041 \times 19/366$ (19/366 jako przybliżona wartość 19 dni wobec 366 dni w roku) – 366 dni w roku ze względu na okres obowiązywania umowy na przewozy międzynarodowe za rok 2020. Ostatecznie uzyskany spodziewany wpływ nowej usługi RegioJet na przychody osiągnięte w ramach umowy na przewozy międzynarodowe za rok 2020 skutkowałby więc

ewentualnym spadkiem przychodów na poziomie równym ok. 1/58579 (wobec całkowitej kwoty spodziewanych przychodów z tytułu realizacji ww. umowy) tj. ok. 0,002%.

Dostarczone przez PKP Intercity 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 na przewozy międzynarodowe za rok 2020. Prezes UTK ocenił, że w wyniku uruchomienia nowego połączenia przez Stronę nie wystąpi istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które PKP Intercity świadczyła w ramach umowy na przewozy międzynarodowe za rok 2020 lub na koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę na przewozy międzynarodowe za rok 2020.

Badanie równowagi ekonomicznej dla umowy ramowej na lata 2021–2030

Należy wskazać, że w grudniu 2020 r. Prezes UTK powziął z urzędu (w związku z kompetencjami z art. 28pb ustawy o transporcie kolejowym) informację o zawarciu przez PKP Intercity umowy ramowej na lata 2021–2030. Następnie Prezes UTK powziął z urzędu informację o zawarciu 29 kwietnia 2021 r. przez PKP Intercity umowy rocznej za rok 2021.

Wskazane kontrakty służby publicznej dotyczą międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, a okres ich obowiązywania częściowo pokrywa się z planowanym przez RegioJet okresem uruchomienia nowych kolejowych przewozów pasażerskich na trasie krajowej Kraków Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej.

Należy w tym miejscu przypomnieć, że stosownie do art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym *Prezes UTK w badaniu, o którym mowa w ust. 3, uznaje równowagę ekonomiczną umowy o świadczenie usług publicznych za zagrożoną, w przypadku gdy skutkiem proponowanej usługi będzie inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy.*

Powyższe uzasadniało analizę ww. umów w ramach prowadzonego przez Prezesa UTK postępowania administracyjnego, a także konieczność zajęcia przez PKP Intercity stanowiska w zakresie ewentualnej aktualizacji danych przekazanych do Prezesa UTK we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

W związku z powyższym pismem z 13 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2019.16.GP) Prezes UTK wezwał PKP Intercity do przedstawienia:

- stanowiska PKP Intercity w przedmiocie zasadności aktualizacji wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 11 września 2020 r., w związku z zawarciem pomiędzy PKP Intercity a Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, umowy rocznej za rok 2021;
- stanowiska PKP Intercity dotyczącego zakresu występowania szczególnie chronionych informacji handlowych w umowie rocznej za rok 2021 i jej załącznikach, wraz z uzasadnieniem dla zachowania ich poufności; oraz
- stanowiska w przedmiocie umów o świadczenie usług publicznych, których równowaga ekonomiczna może zostać zakłócona w następstwie uruchomienia nowych usług przewozu osób przez RegioJet.

Pismem z 24 maja 2021 r. (znak: BBPR1k-070-015/2021) PKP Intercity złożyła zaktualizowany wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 11 września 2020 r., w wersji jawnej oraz w wersji niejawnej, zawierającej szczególnie chronione informacje handlowe.

Ponadto w powyższym piśmie PKP Intercity wskazała: *W związku z zawarciem w dniu 31.12.2020 r. Umowy Ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich (dalej: „Umowa Ramowa”) na lata 2021–2030 oraz zawarciem w dniu 29.04.2021 r. Umowy rocznej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich w okresie 01.01.2021 r. – 31.12.2021 r. (dalej: „Umowa Roczna”), zaistniała zasadność aktualizacji wniosku o badanie równowagi wraz z dołączonymi do niego załącznikami. W zaktualizowanym wniosku zamieszczona została informacja, że zagrożona jest równowaga ekonomiczna Umowy Ramowej. W związku z tym zaistniała konieczność wykonania nowych obliczeń dotyczących wpływu usługi RegioJet na połączenia PSC realizowane przez PKP IC z uwzględnieniem danych zawartych w ww. podpisanych Umowach.*

W zaktualizowanym wniosku PKP Intercity z 11 września 2020 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, PKP Intercity wskazała również, że według przygotowanej przez nią analizy spodziewane jest *zmniejszenie przychodu z Umowy PSC o ~~ok. 0,83~~ zł w roku 2021. Stanowi to 0,83 % planowanej rekompensaty, co oznacza zmniejszenie przychodu w kolejnych latach o:*

- ~~ok. 0,83~~ zł w roku 2022,
- ~~ok. 0,83~~ zł w roku 2023,
- ~~ok. 0,83~~ zł w roku 2024,

- ~~---~~ zł w roku 2025,

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

Jednocześnie w ww. piśmie PKP Intercity poinformowała, że w załączniku nr 2 dołączonym do aktualizacji wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 11 września 2020 r. została przedstawiona *Analiza wpływu wprowadzenia nowych połączeń komercyjnych na Umowę PSC międzywojewódzką i międzynarodową na lata 2021-2025*, a w załączniku nr 3 została przedstawiona metodologia obliczeń, według której została wykonana analiza wpływu na połączenia PSC.

W odniesieniu do ewentualnego wpływu realizowania nowych usług przez RegioJet na zmianę cen biletów PKP Intercity poinformowała, że: ~~---~~.

Załącznikami do zaktualizowanego wniosku PKP Intercity z 11 września 2020 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej były:

- kopia umowy ramowej na lata 2021–2030 (załącznik nr 1);
- *analiza wpływu wprowadzenia nowych połączeń komercyjnych na Umowę PSC międzywojewódzką i międzynarodową na lata 2021-2025: część A i część B w wersji jawnej i niejawnej* (załącznik nr 2);
- *metodologia, według której została wykonana analiza wpływu na połączenia PSC* (załącznik nr 3).

PKP Intercity poinformowała, że część informacji zawartych we wniosku o przeprowadzenie równowagi ekonomicznej oraz w załącznikach nr 1 i 2 do zaktualizowanego wniosku z 11 września 2020 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej zawiera dane, które nie powinny podlegać udostępnieniu podmiotom trzecim ze względu na ich szczególny rodzaj oraz wartość gospodarczą.

W załączniku nr 2 do wniosku z 11 września 2020 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej zawarto szczegółowe informacje dotyczące pociągów PKP Intercity, których uruchamianie może zostać zagrożone w związku z usługą RegioJet. Część informacji uwzględnionych we wniosku PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej stanowiła szczególnie chronione informacje handlowe, niepodlegające udostępnieniu podmiotom trzecim.

W następstwie analizy informacji przekazanych przez PKP Intercity Prezes UTK przyjął stanowisko ww. przewoźnika dotyczące konieczności zapewnienia poufności określonych informacji zebranych w toku prowadzonego postępowania administracyjnego. W konsekwencji Prezes UTK postanowieniem z 23 czerwca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.3.2020.22.AJ) 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 RegioJet na umowę ramową na lata 2021–2030, której stroną jest PKP Intercity. Z tego względu zasadne było zweryfikowanie w szczególności postanowień dotyczących zasad finansowania przewozów ujętych w § 6 umowy ramowej na lata 2021–2030 zatytułowanym *Finansowanie realizacji Zadań*.

§ 6 punkt 1 umowy ramowej na lata 2021–2030 stanowi, że: ~~---~~. Punkt 2 ww. paragrafu określa, że: ~~---~~.

Zgodnie z założeniami dotyczącymi pracy eksploatacyjnej oraz szacowanej wielkości rekompensaty (§ 6 punkt 3 umowy ramowej na lata 2021–2030): ~~---~~.

Rekompensata, w związku z realizacją przewozów, jest obliczana według założeń opisanych w załączniku nr 3 do umowy ramowej na lata 2021–2030 zatytułowanym *Zasady ustalania wysokości Rekompensaty*. Zgodnie z punktem 1 tego załącznika: ~~---~~.

Zgodnie z założeniami załącznika nr 3 do umowy ramowej na lata 2021–2030, rekompensata z tytułu realizacji umowy obliczana jest odrębnie według następującego algorytmu:

~~---~~,

gdzie:

~~---~~.

Każdemu ze wspomnianych wyżej składników całkowitej wysokości rekompensaty wypłacanej z tytułu realizacji umowy na lata 2021–2030 poświęcono samodzielne sekcje załącznika nr 3 do ww. umowy.

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 na lata 2021–2030 określono szacunkowe wielkości finansowe.

Zgodnie z szacunkami określonymi w umowie ramowej na lata 2021–2030, wskazanymi w Załączniku nr 1 część A do tejże umowy, na pokrycie kosztów w latach 2021–2025 (okres planowanego wykonywania usług przez RegioJet) przewidywana jest następująca rekompensata:

- w roku 2021 - X--X zł;
- w roku 2022 - X--X zł;
- w roku 2023 - X--X zł;
- w roku 2024 - X--X zł;
- w roku 2025 - X--X zł.

Szacuje się, że sumaryczna wartość środków finansowych niezbędnych dla pokrycia kosztów realizacji umowy ramowej na lata 2021–2030 w latach 2021–2030 ma wynieść X--X zł.

W odniesieniu do spodziewanej marży rozsądnego zysku w latach 2021–2025 (okres planowanego wykonywania przewozów przez RegioJet) wielkości prezentują się następująco:

- w roku 2021 - na X--X zł;
- w roku 2022 - na X--X zł;
- w roku 2023 - na X--X zł;
- w roku 2024 - na X--X zł;
- w roku 2025 - na X--X zł.

Sumaryczna łączna wartość marży rozsądnego zysku w całkowitym okresie wykonywania umowy ramowej na lata 2021–2030 ma wynieść X--X zł.

Wysokość całkowitej rekompensaty, przewidzianej w umowie ramowej na lata 2021–2030, w latach 2021–2025 (okres planowanego wykonywania przewozów przez RegioJet) szacowana jest:

- w roku 2021 - na X--X zł;
- w roku 2022 - na X--X zł;
- w roku 2023 - na X--X zł;
- w roku 2024 - na X--X zł;
- w roku 2025 - na X--X zł.

Natomiast całkowita rekompensata z tytułu realizacji umowy ramowej na lata 2021–2030 w latach 2021–2030 jest szacowana na X--X zł.

PKP Intercity w zaktualizowanym wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 11 września 2020 r. wskazała, że uruchamianie połączeń w ramach usługi RegioJet mogło negatywnie oddziaływać na konkretne pociągi uruchamiane przez ww. przewoźnika. Wskazane przez PKP Intercity pociągi uruchamiane byłyby na podstawie umowy rocznej na rok 2021 zawartej w związku z postanowieniami umowy ramowej na lata 2021–2030. Mając na względzie regulacje zawarte w umowie ramowej na lata 2021–2030, PKP Intercity przewiduje dalsze wyprawianie wspomnianych powyżej pociągów w oparciu o kolejne umowy roczne, tj. zawierane na lata 2022–2025.

Analiza przeprowadzona w odniesieniu do pociągów uruchamianych w 2021 r. pozwoliła przyjąć, że dla odcinków pokrywających się ma zostać wygenerowany przychód w wysokości X--X zł. Jednocześnie uruchomienie przez RegioJet nowej usługi może spowodować zmniejszenie zakładanego przychodu o kwotę X--X zł, co stanowi 0,48% całego rocznego wygenerowanego przychodu z umowy PSC w 2021 r.

Przedstawia to tabela poniżej:

Zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów PSC 2021 (zł)	Sumaryczny pełny przychód z zagrożonych pociągów PSC 2021 (zł)	Sumaryczny pełny przychód z całej zagrożonej umowy PSC 2021 (zł)	Procentowe zmniejszenie przychodu powodowane przez konkurencyjne pociągi w stosunku do sumarycznego pełnego przychodu z zagrożonych pociągów PSC 2021	W odniesieniu do całej umowy PSC 2021
✂--✂	✂--✂	✂--✂	22,04%	0,48%

PKP Intercity obliczyła wpływ rekompensaty w stosunku do rocznych rozkładów jazdy pociągów, na lata objęte wnioskiem RegioJet, czyli 2021–2025 (bez uwzględniania 19 dni roku 2020).

Wyliczenia przedstawiają się następująco:

REKOMPENSATA (2021-2025)	
Rok	Kwota
2021	✂--✂ zł
2022	✂--✂ zł
2023	✂--✂ zł
2024	✂--✂ zł
2025 (347 dni)	✂--✂ zł
RAZEM:	✂--✂ zł

PKP Intercity zestawilo możliwe zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów uruchamianych w ramach służby publicznej w 2021 r. z wartością rekompensaty za ten rok, która jest zawarta w umowie ramowej na lata 2021–2030. Na podstawie wyliczeń ww. spółka ustaliła, że kwota zmniejszenia przychodu w roku 2021 byłaby równa 0,83% kwoty rekompensaty przypadającej na ten rok. Wyliczenia PKP Intercity dokonała w następujący sposób: $\frac{\text{✂--✂ zł (zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów PSC w 2021)}}{\text{✂--✂ zł (rekompensata 2021)}} \times 100\% = 0,83\%$

PKP Intercity założyła, że w każdym następnym rocznym rozkładzie jazdy pociągów możliwe jest uzyskanie pomniejszonych przychodów o wskazany powyżej %. Jednakże, zestawienie 0,83% spadku rekompensaty na lata 2021–2025 z łączną sumą rekompensaty umowy ramowej zawartej na lata 2021–2030 obrazuje spadek wpływu nowych połączeń RegioJet na umowę ramową na lata 2021–2030 do poziomu 0,29%.

Procentowe zmniejszenie przychodu powodowane przez konkurencyjne pociągi w odniesieniu do rekompensaty na roczne rozkłady jazdy 2021-2025	Zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów w rocznych rozkładach jazdy 2021-2025 (zł)	Rekompensata z tytułu umowy ramowej na lata 2021–2030 (zł)	Procentowe zmniejszenie przychodu powodowane przez konkurencyjne pociągi w odniesieniu do rekompensaty 2021–2030
0,83%	✂--✂	✂--✂	0,29%

Dostarczone przez PKP Intercity 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 ramowa na lata 2021–2030. Prezes UTK ocenił, że w wyniku uruchomienia nowego połączenia przez Stronę nie wystąpi istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które PKP Intercity świadczy w ramach umowy ramowej na lata 2021–2030 lub na koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę ramową na lata 2021–2030.

Stanowisko RegioJet z 15 listopada 2021 r. dotyczące wniosku PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 11 września 2020 r.

RegioJet w reakcji na zaktualizowany wniosek PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 11 września 2020 r. przygotował własną analizę możliwego spadku przychodów ww. przewoźnika *na podstawie powszechnie dostępnych danych, planu biznesowego RegioJet a.s. oraz doświadczenia RegioJet a.s. na rynku przewozów komercyjnych w krajach Europy Środkowej.*

Strona oświadczyła, że nowe usługi RegioJet a.s. zamierzone są głównie na obecnych pasażerów transportu samochodowego – jak indywidualnego, tak zbiorowego. RegioJet a.s. zakłada, iż przejmie pasażerów autobusów, który mogliby wypełnić ok. 30% obecnej podaży tego środka transportu. Podobnie RegioJet a.s. zakłada przejęcie każdego dziewiątego użytkownika indywidualnego transportu samochodowego. Wysoka jakość usług będzie również tożsama z możliwym odpływem pasażerów z obecnie świadczonych kolejowych usług klasy Premium. Pasażerowie, którzy w przypadku nieobecności RegioJet a.s. mogliby wybrać połączenia świadczone w ramach usługi publicznej, tworzyliby ok. 8% procent zakładanej łącznej liczby pasażerów pociągów RegioJet a.s.

RegioJet podała w wątpliwość wyliczenia PKP Intercity przedstawione w zaktualizowanym wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wskazujące straty w przypadku uruchomienia nowych usług kolejowych przez RegioJet. Według wyliczeń Przewoźnika, wskazane przez PKP Intercity procentowe zmniejszenie przychodu, powodowane przez konkurencyjne pociągi w odniesieniu do rekompensaty na roczne rozkłady jazdy 2021–2025 w wysokości 0,83%, w przypadku uruchomienia połączeń zgodnie z planem pod koniec 2020 roku wynosiłaby w pierwszym, upływającym właśnie roku działalności maksymalnie 0,34%. Niemniej, wraz z opóźnieniem w rozpoczęciu przewozów, wartości te są wyraźnie niższe niż określił je wnioskodawca, w roku 2022 osiągając wartość 0,18% przy czym w kolejnych latach będą nadal spadać (...). Wyliczenia (...) nie uwzględniają czynników zmiennych – m.in. zmian inflacji, potencjalnych zmian cen biletów wynikających z mechanizmów rynkowych, jak również w żadnym stopniu nie biorą pod uwagę powiększania się rynku, który wraz z wejściem RegioJet a.s. bez wątpienia nastąpi.

Według RegioJet: *Wejście przewoźników alternatywnych nie musi dla przewoźnika obsługującego połączenia PSO oznaczać spadku przychodów i odpływu pasażerów. Przykład linii magistralnej w Republice Czeskiej, łączącej Pragę z miastami rejonu Ostrawy wykazuje, iż wraz ze wzrostem liczby przewoźników nastąpił gwałtowny wzrost liczby przewożonych pasażerów w tej relacji. W Polsce wraz z wejściem przewoźników alternatywnych podobnie jak w Republice Czeskiej powiększy się i rynek, z czego czerpać będzie także przewoźnik jeżdżący w ramach służby publicznej. (...) Paradoksalnie, wejście RegioJet a.s. na trasę Kraków-Warszawa będzie oznaczać w kilkuletniej perspektywie również wzrost liczby pasażerów w pociągach przewoźnika wykonującego połączenia w ramach PSC. Dlatego też strata przychodów z biletów operatora PSC w wysokości aż 0,83% łącznej wartości całej umowy PSC, co więcej stała w okresie 5 lat, poza tym, że jest wyraźnie przeszacowana, wraz ze wzrostem rynku wywołanym wejściem RegioJet będzie się nie tylko zmniejszać, ale zaniknie przechodząc wręcz do fazy wzrostu przychodów.*

Jak wskazała Strona: *Już na etapie przygotowywania wniosku o EET przez wnioskodawcę wiedział on, że nowe alternatywne usługi nie zagrażą równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, ponieważ sam wskazał, iż zagrożenie to nie osiąga nawet równowartości setnej części umowy PSC. Strata przychodów w wysokości 0,83% wartości umowy nie przybliży się żadnej wyobraźalnej wartości, którą można by uznać za zagrożenie dla równowagi ekonomicznej umowy PSC, a dodatkowo jest wyraźnie przez wnioskodawcę badania EET przeszacowana. Co więcej, operator PKP Intercity sam prowadzi komercyjne usługi na analizowanej trasie i to w wymiarze 11 par połączeń dziennie (...), co daje łączną podaż co najmniej 8844 miejsc, tym samym najbardziej zagrażając równowadze ekonomicznej połączeń PSO na tej trasie i wywierając na nie wpływ 3-4-krotnie wyższy niż zgłoszona nowa usługa RegioJet a.s. Tym samym spółka PKP Intercity pośrednio sama zgłasza, iż jej połączenia komercyjne mają wpływ na równowagę ekonomiczną połączeń PSO. Sam ten fakt sprawia, iż powinna zostać zbadana zasadność przyznania przewoźnikowi decyzji o otwartym dostępie dla jego połączeń komercyjnych, jeśli za zagrożenie umowy PSC sam operator połączeń PSO uznaje usługę o czterokrotnie mniejszym wpływie.*

W ocenie RegioJet a.s. wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej przy wykazywaniu marginalnego wpływu na przychody wnioskodawcy jest działaniem obstrukcyjnym ze strony operatora posiadającego umowę PSC, motywowanym chęcią zablokowania lub co najmniej opóźnienia wstępu przewoźników alternatywnych na rynek przewozów kolejowych, co pośrednio wpływa na podaż, jakość i ceny połączeń kolejowych.

Stanowisko PKP PLK z 10 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.210.2021) dotyczące możliwości trasowania pociągów RegioJet

PKP PLK w piśmie z 10 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.210.2021) przedstawiła informacje dotyczące planowanego uruchomienia przez RegioJet nowej usługi kolejowych przewozów pasażerskich na trasie krajowej Kraków Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej.

PKP PLK wskazała, że wykorzystanie zdolności przepustowej dla trasy Kraków Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej na bazie obowiązującego rozkładu jazdy wynosi odpowiednio dla odcinków:

- Warszawa Wschodnia – Grodzisk Mazowiecki – 59%;
- Grodzisk Mazowiecki – Kozłów – 35%;
- Kozłów – Kraków Główny – 58%;

Natomiast na odcinkach objętych pracami modernizacyjnymi, takich jak Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna, wykorzystanie zdolności przepustowej dochodzi do 100%. W ocenie PKP PLK nie jest możliwe uruchomienie nowej usługi RegioJet bez zmian w trasowaniu pociągów PKP Intercity. Ponadto, wg PKP PLK *wysoce prawdopodobna będzie konieczność zmiany tras pociągów innych przewoźników realizujących przewozy wojewódzkie w ramach służby publicznej w szczególności na odcinkach Kraków Gł. – Kozłów oraz Grodzisk Maz. – Warszawa Wsch.* PKP PLK zwróciła również uwagę, że RegioJet *nie posiada na terenie Warszawskiego Węzła Kolejowego torów umożliwiających czyszczenie, wodowanie i odfekalnianie składów pociągów, a PKP PLK S.A. nie widzi możliwości realizacji powyższego w trakcie postoju składów na stacji Warszawa Wschodnia.* Dodatkowym aspektem utrudniającym wytrasowanie pociągów RegioJet są zaplanowane w okresie do 12 grudnia 2025 r. różne prace modernizacyjne na tamtejszej infrastrukturze kolejowej, które mogą mieć wpływ na przepustowość na tej trasie.

Stanowisko RegioJet z 22 grudnia 2021 r. i 11 marca 2022 r. dotyczące pisma PKP PLK z 10 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.210.2021)

Należy wskazać, że RegioJet odniosła się do powyższych zastrzeżeń podniesionych przez zarządcę infrastruktury. W piśmie z 22 grudnia 2021 r. RegioJet wskazała: *W związku z orientacyjnym charakterem zgłoszonego rozkładu jazdy opinia zarządcy infrastruktury, tj. spółki PKP PLK, z dnia 10.11.2021 jest nieadekwatna, ponieważ odnosi się do konkretnego rozkładu jazdy nie dopuszczając jakichkolwiek odchyłek. Co więcej odpowiedź zarządcy infrastruktury podejmuje także zagadnienia, które pociągów spółki RegioJet a.s. nie dotyczą. (...) W szczególności powinno zostać uwzględnione, że w każdym przypadku zdolność przepustowa infrastruktury kolejowej może ze swej natury stanowić tylko jedno (i to całkowicie marginalne) kryterium z całej gamy ocenianych kryteriów dotyczących wpływu nowej usługi w ramach kolejowych przewozów pasażerskich na umowę o świadczeniu usług publicznych i tym samym nie powinno być stawiane powyżej pozostałych kryteriów wskazanych w Rozporządzeniu nr 2018/1795. (...) Opinie spółki PKP PLK w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej na zawiadamianej trasie, w związku z załączonym projektem rozkładu jazdy nowych kolejowych przewozów pasażerskich, wywodzą się tylko i wyłącznie z orientacyjnego rozkładu jazdy, traktowanego przez PKP PLK jako konkretny i ostateczny, który nie może być wykorzystywany jako decydujące kryterium w ramach przeprowadzania badania równowagi ekonomicznej, ponieważ przedmiotowy rozkład jazdy może ulec zmianie zarówno przed jak i w trakcie samej procedury dotyczącej przydzielania zdolności przepustowej, czy nawet bezpośrednio po niej. Co więcej, zarządca infrastruktury na podstawie porównania orientacyjnego rozkładu jazdy z konkretnym rocznym rozkładem jazdy wysuwa swe wnioski ekstrapolując je dodatkowo na lata kolejne, w których to rozkład jazdy nie jest znany.*

W piśmie z 11 marca 2022 r. Strona wskazała, że *spółka PKP PLK ponownie opinie o możliwościach trasowania pociągów RegioJet a.s. opiera na podstawie rozkładu jazdy (2021/2022), w którym RegioJet a.s. prowadzić swych pociągów nie będzie z powodu braku wydania decyzji w terminie przez Organ. Tym samym pociągi RegioJet a.s. ani nie miały szans być trasowane w sposób niedyskryminacyjny w rozkładzie jazdy 2021/2022. RegioJet a.s. wskazuje, że rozkład jazdy 2021/2022 nie jest żadnym stopniu tożsamy z rozkładami jazdy, których dotyczy zgłoszenie nowych kolejowych usług pasażerskich a których realizacja jest możliwa w chwili obecnej (2022/2023-2024/2025).*

Ponadto RegioJet podniosła, że: *O znaczącej zmienności rozkładów jazdy nawet w ramach jednego rozkładu jazdy, świadczy chociażby 5 korekt tego samego rozkładu jazdy w roku (co potwierdza przekazany załącznik 8.1. Regulaminu Sieci PLK). Co więcej, bez podpisania rocznego dodatku do umowy PSO na połączenia międzyregionalne i międzynarodowe nie można wyciągać żadnych wniosków odnośnie kursowania „ministerialnych” pociągów PSO a tym bardziej ich kolizji z pociągami RegioJet a.s., nieposiadających żadnego rozkładu jazdy (orientacyjny rozkład jazdy nie jest planowanym ani ostatecznym rozkładem jazdy). Podobnie, w przypadku połączeń regionalnych organizatorzy transportu mogą dowolnie kształtować i zamawiać swą ofertę (albo i wręcz nie zamawiać), i nie czynią tego z wyprzedzeniem wieloletnim, co ewentualnie dawałoby jakiekolwiek podstawy do wyciągania wniosków odnośnie kolizji pociągów RegioJet a.s. z pociągami regionalnymi. Ze znaczącą zmiennością poszczególnych rocznych rozkładów jazdy w Polsce Organ z pewnością jest zapoznany – są to informacje, które Organ posiada z urzędu.*

Ponadto RegioJet poinformowała, że *opinie dotyczące 45-minutowego postoju na stacji kolejowej Warszawa Wschodnia Osobowa nie są w niniejszym postępowaniu relewantne – RegioJet a.s. takich postojów w swym powiadomieniu nie wskazywał. Podobnie, w przypadku kwestii wodowania czy odfekalniania – RegioJet a.s. nie musi wykonywać tych czynności na stacji Warszawa Wschodnia Osobowa, więc informacja o braku takiej możliwości jest nerelewantna.*

Należy wskazać, że Prezes UTK przyjął wyjaśnienia PKP PLK dotyczące stopnia wykorzystania dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej. Na ich podstawie należy ocenić, że linie kolejowe, na których ma być wykonywana nowa usługa RegioJet, nie charakteryzują się 100% wykorzystaniem zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej (poza odcinkiem Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna). Prezes UTK zwrócił również uwagę

na to, 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.

Odnosząc się do udostępnionego przez PKP PLK harmonogramu zamknięć torowych, obejmujących swym zakresem okres planowanego wykonywania nowej usługi przez RegioJet, Prezes UTK uznał, że wprowadzenie prowadzenia prac modernizacyjnych może powodować przez pewien czas utrudnienia w zakresie prowadzenia ruchu pociągów, to po ich zakończeniu powinna zostać podniesiona jakość infrastruktury kolejowej, a tym samym możliwości trasowania pociągów.

Wynik przeprowadzonego badania równowagi ekonomicznej

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

Natomiast zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795: *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.*

Odnosząc się do przepisu określającego warunki wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu należy stwierdzić, zgodnie z cytowanym wyżej art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, że Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej, gdy:

- 1) w wyniku przeprowadzonego badania określi, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, albo
- 2) żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania.

Powyższy przepis definiuje kryteria, które powinny zostać spełnione w celu wydania decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu.

Użycie spójnika „albo” wskazuje na alternatywę wykluczającą (rozłączną) zawartą w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym. Jej zastosowanie oznacza, że należy wybrać pomiędzy dwoma wykluczającymi się możliwymi do zaistnienia wariantami, zawartymi w ww. przepisie.

Mając na względzie wynik analizy wniosku PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 11 września 2020 r., przeprowadzonej w zakresie wskazanym w art. 10 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795, ale także aspektów odnoszących się do wpływu usługi Przewoźnika na rynek (w tym korzyści dla podróżnych oraz wpływu na zagadnienia dotyczące przydzielania zdolności przepustowej), Prezes UTK stwierdził, że uruchomienie usługi przez RegioJet nie spowoduje zagrożenia równowagi ekonomicznej obowiązujących kontraktów służby publicznej.

Dostarczone przez PKP Intercity 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 ramowa na lata 2021–2030. Prezes UTK ocenił, że w wyniku uruchomienia nowego połączenia przez Stronę nie wystąpi istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które PKP Intercity świadczy (lub świadczyła) w ramach ww. kontraktów służby publicznej.

Analizując pozafinansowe aspekty wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, Prezes UTK zwrócił również uwagę na dodatkowe okoliczności.

Należy przypomnieć, że RegioJet wnioskowała o możliwość zatrzymywania się na następujących stacjach pasażerskich: Kraków Główny, Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna i Warszawa Wschodnia.

Prezes UTK wziął pod uwagę ocenę istniejącej oferty przewozowej w stosunku do zapotrzebowania podróżnych na przedmiotowej trasie. Jak wynika z analizy rozkładu jazdy, PKP Intercity uruchamia, w ramach kontraktu służby publicznej, usługę przewozu pasażerów na tożsamej trasie, obejmującej stacje pasażerskie Kraków Główny, Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna i Warszawa Wschodnia, tak jak planuje to robić RegioJet.

Na przedmiotowej trasie PKP Intercity uruchamia między innymi pociągi kategorii Express InterCity Premium (czas przejazdu: 2 godziny i 21 minuty) oraz InterCity (czas przejazdu: 2 godziny i 54 minuty). Z tego względu należy stwierdzić, że proponowana nowa usługa RegioJet na trasie Kraków Główny – Warszawa Wschodnia (czas przejazdu: 2 godziny i 30 minut) stanowić będzie bezpośrednią konkurencję dla PKP Intercity.

Doświadczenia państw członkowskich Unii Europejskiej potwierdzają, że na wejściu na rynek przewoźników komercyjnych skorzystać mogą nie tylko pasażerowie, ale również podmioty dotychczas prowadzące działalność w obszarze przewozu osób. Z punktu widzenia pasażerów, uruchomienie nowych połączeń komercyjnych skutkowało m.in. wprowadzeniem nowych ofert dla podróżnych, jak również obniżeniem cen biletów bez jednoczesnego pogorszenia standardu obsługi pasażerów.

Prezes UTK zwrócił uwagę na argumenty przedstawione przez Przewoźnika i stwierdził, że z punktu widzenia rynku kolejowego istotne jest wprowadzenie większej różnorodności ofert przewoźników. Uruchomienie nowych połączeń może stanowić uzupełnienie dla usług dotychczas świadczonych w oparciu o umowy o świadczenie usług publicznych.

W ocenie Prezesa UTK, rozpoczęcie działalności nowej usługi przewozu osób może dodatkowo pozytywnie wpłynąć na cały sektor transportu osób kolejją. Powyższe powinno skutkować zwiększeniem zainteresowania pasażerów kolejją.

Prezes UTK, analizując Wniosek RegioJet, zgłoszony przez PKP Intercity zaktualizowany wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 11 września 2020 r. oraz stanowisko Kolei Mazowieckich, uwzględnił również inne czynniki, mające wpływ na kierunek wydanego rozstrzygnięcia.

Prezes UTK, wydając niniejszą decyzję, wziął pod uwagę między innymi stopień korzystania z połączeń kolejowych w różnych regionach kraju, w wyniku czego stwierdził, że wskaźnik wykorzystania kolei rośnie wraz z lepszym dopasowaniem oferty przewozowej do potrzeb podróżnych. Należy wskazać, że uruchomienie dodatkowych połączeń na danej trasie, w godzinach stanowiących uzupełnienie oferty połączeń służby publicznej, przyczynia się do wzrostu atrakcyjności połączeń kolejowych i tym samym do zwiększenia potoków podróżnych ogółem.

W 2020 r. z usług kolei skorzystało 209,2 milionów pasażerów. Po latach stopniowych wzrostów sektor przewozów pasażerskich odnotował wówczas największy w historii publikacji danych spadek liczby podróżnych. W porównaniu z rekordowym w ostatnich latach 2019 r. liczba pasażerów była mniejsza o 126,7 milionów, co oznaczało spadek o blisko 38% (źródło: opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Podsumowanie 2020. Przewozy pasażerskie i towarowe*, pobrane ze strony internetowej <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/16653,Podsumowanie-2020-przewozy-pasazerskie-i-towarowe.html>). W 2021 r. kolejją podróżowało 245,1 milionów pasażerów. W porównaniu z 2020 r. na przejazd pociągiem zdecydowało się o ponad 35,7 milionów osób więcej, co oznacza wzrost o 17%. W całym 2021 r. kolej przewiozła 73% liczby pasażerów z 2019 r. – czasu przed wybuchem pandemii COVID-19 (źródło: opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Podsumowanie 2021. Przewozy pasażerskie i towarowe*, pobrane ze strony internetowej <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/18418,Podsumowanie-2021-Przewozy-pasazerskie-i-towarowe.html>).

Ze względu na ogłoszony 20 marca 2020 r. na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej stan epidemii, w związku z pandemią COVID-19, skutkujący wprowadzeniem w kolejowym transporcie pasażerskim znacznych ograniczeń, Prezes UTK dokonał analizy wykorzystania połączeń kolejowych w województwach, w których RegioJet zaplanowała umiejscowienie stacji zatrzymania (tj. w małopolskim i mazowieckim), na podstawie danych za rok poprzedzający wybuch pandemii COVID-19, tj. 2019 r.

Porównanie gęstości linii kolejowych oraz wskaźnika wykorzystania połączeń kolejowych w poszczególnych województwach wskazuje, że przy gęstości linii na poziomie 6,7 km/100 km² powierzchni w województwie małopolskim, wykorzystanie kolei przez statystycznego mieszkańca wynosiło (dane sprzed wybuchu pandemii COVID-19) 4,8 przejazdów (źródło: opracowanie Prezesa UTK – *Kolej w województwach – wykorzystanie i polityka transportowa*, Warszawa 2019, dostępne pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/15443,Kolej-w-wojewodztwach-wykorzystanie-i-polityka-transportowa.html>).

Z usług wszystkich przewoźników kolejowych w województwie małopolskim skorzystało w 2019 r. 16 mln pasażerów, tj. o blisko 5,5 mln więcej niż w 2015 r., z czego 75,9% stanowili pasażerowie, których podróże miały charakter aglomeracyjny i regionalny (realizowane przez POLREGIO i „Koleje Małopolskie” sp. z o.o.), a 24,1% – dalekobieżny.

Należy wskazać, że wykorzystanie transportu kolejowego w aglomeracji krakowskiej w ostatnich latach znacząco wzrosło, a miasto Kraków jest ważnym kierunkiem docelowym w połączeniach dalekobieżnych. Według oficjalnych danych, dobową wymianę pasażerską na stacji Kraków Główny w 2019 r. wynosiła 42300 osób (źródło: opracowanie UTK zatytułowane *Wymiana pasażerska w 2019 r. Funkcjonowanie kolei w województwach*, dostępne pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/16623,Wymiana-pasazerska-w-2019-r.html>).

Jeśli chodzi o województwo mazowieckie to wykorzystanie kolei przez statystycznego mieszkańca wyniosło w 2019 r. 19,4 przejazdów, a rok do roku wskaźnik ten wzrósł o 1,2. Na terenie tego województwa udział ruchu regionalnego i aglomeracyjnego wynosi 87,3%, a dalekobieżnego zaledwie 12,7%.

Pomimo dużego znaczenia województwa mazowieckiego w siatce połączeń PKP Intercity, udział przewozów dalekobieżnych jest jednym z niższych w kraju. Dane te świadczą o występującej potrzebie i potencjale do rozwoju międzywojewódzkiego ruchu przewozowego w tym regionie kraju, a także dalszego zwiększania znaczenia połączeń dalekobieżnych w województwie małopolskim, w tym na trasie będącej przedmiotem niniejszej decyzji.

Należy podkreślić, że w obu poddanych analizie województwach stosunkowo mały odsetek stanowią przejazdy o charakterze dalekobieżnym. Większość ruchu pasażerskiego, realizowanego transportem kolejowym, to przejazdy aglomeracyjne lub regionalne. Zwiększenie liczby połączeń o charakterze dalekobieżnym, np. poprzez uruchomienie nowego połączenia kolejowego, powinno przynieść pozytywny efekt dla potencjalnego pasażera.

Prezes UTK wziął pod uwagę ocenę istniejącej oferty przewozowej w stosunku do zapotrzebowania podróżnych na przedmiotowej trasie. Obecna oferta przewozowa w relacji Kraków Główny – Warszawa Wschodnia jest w całości realizowana przez pociągi dalekobieżne kategorii Express Intercity Premium (EIP), Express InterCity (EIC), InterCity (IC), Twoje Linie Kolejowe (TLK) przewoźnika PKP Intercity. Należy ocenić, że połączenia proponowane przez RegioJet, których dotyczy niniejsza decyzja, planowane są w atrakcyjnych godzinach dla pasażerów podróżujących w relacji Kraków Główny – Warszawa Wschodnia. Godziny proponowanych połączeń na trasie Kraków Główny – Warszawa Wschodnia pozwalają na dojazd do stolicy Polski w godzinach porannych (np. w celach służbowych/biznesowych). Natomiast późniejsze połączenia w dobie do Warszawy mogą stanowić wygodny transport dla turystów. Ponadto godziny odjazdów w relacji powrotnej, tj. z Krakowa do Warszawy pozwalają na powrót pociągami RegioJet jeszcze tego samego dnia.

Tym samym uruchomienie nowego połączenia międzywojewódzkiego wnioskowanego przez RegioJet może przyczynić się do wzrostu wykorzystania wyżej wymienionych węzłów przesiadkowych w województwie mazowieckim oraz małopolskim dla ruchu ponadregionalnego. Uruchomienie dodatkowych pociągów zapewniających bezpośrednie połączenie pomiędzy Krakowem Głównym a Warszawą Wschodnią może stanowić wzmocnienie obecnej oferty przewozowej. W rezultacie spodziewany jest wzrost zainteresowania podróżnych transportem kolejowym w regionach, przez które przebiega trasa wnioskowanego połączenia.

Proponowana nowa usługa Przewoźnika ma na celu uzupełnienie oferty bezpośredniego połączenia pomiędzy Krakowem a Warszawą. Ze względu na dużą popularność przedmiotowej relacji pomiędzy dwoma najbardziej zaludnionymi miastami na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, następstwem przyznania otwartego dostępu nie powinno być ograniczenie usług świadczonych w ramach kontraktów służby publicznej przez innych przewoźników kolejowych funkcjonujących na rynku. Nie jest również spodziewany odływ podróżnych dotychczas korzystających z połączeń realizowanych m.in. przez PKP Intercity.

Dobra oferta pasażerska, tj. taka, która odpowiada na potrzeby podróżnych, może stanowić również istotny argument nakłaniający do skorzystania z kolei jako środka lokomocji pomiędzy określonymi punktami na mapie, zamiast innego środka transportu (samochodu osobowego czy samolotu). Podróżni będą mieli możliwość pokonania trasy w komfortowych warunkach, przy wykorzystaniu ekologicznego lub niskoemisyjnego, w porównaniu do innych środków transportu, taboru. Wybór środka transportu może mieć zatem nie tylko wpływ na osobiste odczucia podróżnych, związane z przejazdem z punktu A do punktu B, ale również dodatni efekt na środowisko naturalne.

Intencją RegioJet jest zaspokojenie potrzeb podróżnych zainteresowanych odbyciem podróży pomiędzy Krakowem a Warszawą. Efektem uruchomienia nowej usługi RegioJet powinno być uzupełnienie dotychczas ustanowionej oferty przewozu kolejją. Powyższe nie powinno negatywnie oddziaływać na wyniki usług kolejowych, realizowanych w ramach kontraktów służby publicznej. Co więcej, w ocenie Prezesa UTK możliwe jest również wystąpienie sytuacji, w której operatorzy umów o świadczenie usług publicznych, tj. przede wszystkim PKP Intercity, również odniosą korzyści z tytułu uruchomienia nowej usługi Przewoźnika. Wskazać w tym miejscu należy, że w przypadku przyjazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej turystów z innych krajów, odwiedzających atrakcyjne turystycznie miasta Warszawę i Kraków, operatorzy oferujący lokalne, regionalne czy nawet dalekobieżne połączenia kolejowe będą mieli szanse na pozyskanie potencjalnych nowych klientów (odbiorców usług). To może mieć bezpośredni wpływ np. na wysokość przychodów uzyskiwanych przez operatora usług publicznych z tytułu sprzedaży biletów.

Efektom wykonywania przewozów przez nowego uczestnika rynku może być również np. inwestycja w nowocześniejszy, wygodniejszy tabor kolejowy, wprowadzenie w ramach połączeń służby publicznej, czy nawet połączeń komercyjnych, nowych ofert przewozowych, przewidujących nowe, propasażerskie rozwiązania. Również jakość taboru może wpływać na decyzje potencjalnych podróżnych w przedmiocie tego, czy ostatecznie zdecydują się na odbycie podróży kolejją.

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

W przywołanym wyżej opracowaniu Urzędu wskazano, że: *średni wskaźnik liczby podróży w Polsce w znaczącym stopniu różni się od średniej europejskiej. Podczas gdy długość linii kolejowych jest jedną z najwyższych w Europie, przeciętny*

mieszkaniec Polski korzystał w 2018 r. z kolei 8 razy przy średniej europejskiej, która wyniosła 20 podróży. Krajem europejskim o najwyższym wskaźniku wykorzystania jest Szwajcaria, gdzie na jednego mieszkańca przypada 69 podróży w ciągu roku. Dane wskazują, że kolej jest szczególnie wykorzystywana w krajach, w których uruchamianych jest duża liczba pociągów pasażerskich. Tak jest m.in. w przypadku Szwajcarii, Danii czy Wielkiej Brytanii. Średnia liczba uruchomionych pociągów na 1 km linii kolejowej wyniosła 44 pociągi (wg danych dostępnych za 2017 r.). Dane dotyczące Polski pozwalały stwierdzić, że Rzeczpospolita Polska znajduje się poniżej średniej opisanej wyżej, z liczbą 23 pociągów na 1 km linii kolejowej. Działania polegające na uruchamianiu dodatkowych połączeń kolejowych mogą w praktyce spowodować wzrost w zakresie liczby podróży odbywanych średniorocznie przez Polaków (np. z powodu uatrakcyjnienia oferty przewozowej czy zwiększenia dostępności transportowej kolei).

Z tego względu pozytywnie należy ocenić inicjatywy zmierzające do uruchamiania połączeń stanowiących rozwinięcie podstawowej oferty realizowanej przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Warto również podkreślić, że w przywołanym wyżej opracowaniu znalazło się zestawienie rekomendacji Prezesa UTK w zakresie rozwoju transportu kolejowego. Dobrymi praktykami, wskazanymi przez Prezesa UTK, były m.in.:

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

Usługa RegioJet, pomimo oferowania przejazdów na zasadach komercyjnych, może faktycznie przyczynić się do realizacji wspomnianych dobrych praktyk lub nawet umożliwić w przyszłości zidentyfikowanie nowych praktyk przez Prezesa UTK.

Tym samym Prezes UTK ustalił, że spełnione zostały przesłanki umożliwiające wydanie na rzecz RegioJet decyzji przyznającej otwarty dostęp do infrastruktury kolejowej zgodnie z Wnioskiem Przewoźnika.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK zdecydował się przyznać RegioJet otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych dla trasy krajowej w relacji Kraków Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej, realizowany w okresie od dnia doręczenia niniejszej decyzji do 12 grudnia 2025 r., tj. na roczne rozkłady jazdy: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 i 2024/2025 na warunkach określonych w niniejszej decyzji.

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

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

Przepis art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym obliguje Prezesa UTK do określenia w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu warunków oraz zakresu wykorzystywania dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu Prezes UTK wprowadził w sentencji klauzule regulujące, na jakich warunkach i w jaki sposób Przewoźnik będzie mógł korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie niniejszej decyzji.

Konsekwencją tego zapisu jest wskazany w sentencji decyzji warunek, zgodnie z którym połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji mają stanowić uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województwa małopolskiego i mazowieckiego.

Biorąc pod uwagę treść ww. art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK przyznał RegioJet, zgodnie z Wnioskiem, prawo do wykonywania przewozów na wnioskowanej trasie w postaci dwóch par pociągów na dobę, realizujących przewozy od poniedziałku do niedzieli, zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i nr 2 do niniejszej decyzji.

Zgodnie z żądaniem RegioJet, Prezes UTK ustalił, że Przewoźnik będzie uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji. Możliwość uruchamiania przez RegioJet pociągów w mniejszym wymiarze (tj. częstotliwości lub terminach) niż to wynika z punktu 1 sentencji niniejszej decyzji, została zastrzeżona wyłącznie dla sytuacji wynikłych z zaistnienia niemożliwych do przewidzenia zdarzeń zewnętrznych, niezależnych od Przewoźnika, będących następstwem siły wyższej lub działalności podmiotów trzecich (jak np. zarządcy infrastruktury).

Prezes UTK stoi na stanowisku, że każdy aplikant, starający się o decyzję o przyznaniu otwartego dostępu, powinien racjonalnie podchodzić do kwestii jego faktycznych możliwości świadczenia usług w sposób określony w złożonym przez niego wniosku.

Rolą organu regulacyjnego jest przeprowadzenie postępowania, w wyniku którego analizowany jest zarówno wniosek aplikanta (tu: RegioJet), jak i ewentualne wnioski o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. W następstwie przeprowadzonego postępowania i analizy zgromadzonego materiału w sprawie, organ regulacyjny decyduje o przyznaniu, zmianie, przyznaniu warunkowym lub odmowie przyznania prawa dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu zasadne jest, aby aplikant racjonalnie podchodził do danych wskazywanych we wniosku o przyznanie otwartego dostępu dotyczących m.in. częstotliwości realizowania przewozów czy okresu ich wykonywania. Należy podkreślić, że niecelowe jest postępowanie organu regulacyjnego polegające na analizie wniosku o przyznanie otwartego dostępu, który z założenia aplikanta nie będzie realizowany w taki sposób jak to wskazano w ww. wniosku. Dla przykładu, w sytuacji gdy aplikant zadeklarował we wniosku np. wykonywanie kursów codziennie, to oczekiwane jest, aby faktycznie realizował te połączenia codziennie, a nie jedynie w dwa wskazane przez siebie dni.

Prezes UTK zwraca uwagę, że nieracjonalne zakładanie przez przewoźników kolejowych wykonywania usług przewozu osób np. w określonej częstotliwości (tj. przewoźnik kolejowy zadeklarował wykonywanie połączeń codziennie, natomiast możliwości, które posiada, umożliwiają mu jedynie na wykonywanie przewozów dwa dni w tygodniu) może powodować wystąpienie negatywnych skutków dla takiego wnioskodawcy. Należy zwrócić uwagę, że złożenie takiego wniosku może skutkować reakcją ze strony podmiotów uprawnionych np. w postaci złożenia wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, które niekoniecznie zostałyby złożone, gdyby aplikant już na początku przedstawił swoje rzeczywiste intencje oraz realne możliwości prowadzenia działalności na danej trasie. Z tego względu, mając na uwadze realizowanie przez Przewoźnika przewozów zgodnie z Wnioskiem, Prezes UTK zastrzegł do wyjątkowych sytuacji, niezależnych od RegioJet, możliwość wykonywania usługi w sposób odmienny.

Analiza przeprowadzona przez Prezesa UTK pozwoliła ustalić, że połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji powinny stanowić uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województwa małopolskiego i mazowieckiego, organizowanej przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Prezes UTK określił w decyzji, że w przypadku prac modernizacyjnych i remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju.

W zgodzie z powyższym, Prezes UTK zastrzegł również, że Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji, w pełnej relacji, tj. na trasie Kraków Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej.

Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszej relacji, na podstawie niniejszej decyzji, zostało zastrzeżone dla zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury. W ocenie Prezesa UTK, skoro RegioJet złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu, na podstawie którego uruchamiane będą połączenia w relacji Kraków Główny – Warszawa Wschodnia, to niecelowe byłoby działanie Przewoźnika polegające na wykonywaniu połączeń w krótszej relacji. Prezes UTK zauważa, że takie działanie mogłoby godzić nie tylko w prawidłowość przeprowadzonego postępowania przez organ regulacyjny oraz ocenę ewentualnie zgłoszonych wniosków przez podmioty uprawnione, ale również w interes potencjalnych podróżnych.

Prezes UTK, zgodnie z Wnioskiem RegioJet, ustalił, że dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Kraków Główny, Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna i Warszawa Wschodnia.

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

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku, zawierającego uzasadnienie, od organizatora publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, realizującego zadania w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji/przystanku,
- b) ustalonych w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej w celu zachowania cykliczności rozkładu jazdy pociągów przewoźników kolejowych;
- c) w przypadku wystąpienia zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

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

Zgodnie ze złożonym przez RegioJet Wnioskiem, przewozy realizowane na trasie Kraków Główny – Warszawa Wschodnia, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie wykonywał pojazdami kolejowymi ciągniętymi przez lokomotywy TRAXX lub Vectron, wyposażonymi w wagony typu Ampz, ASmz, ABmz, Bmz, Bwmz, Bmpz, Bpwmz i Bpmz (7-10 wagonów). Pojemność pociągu wyniesie 490-700 miejsc, a na jego pokładzie znajdzie się jeden wagon z możliwością transportu rowerów oraz jeden z kąciakiem dla dzieci.

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

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

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

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

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

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

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

Zgodnie z art. 29c ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat. Należy wskazać, że RegioJet zadeklarowała we Wniosku wolę uruchomienia nowej usługi od 13 grudnia 2020 r. Jednakże, ze względu na fakt wydania decyzji w przedmiotowym postępowaniu administracyjnym po upływie ww. terminu, Prezes UTK przyznał Stronie otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych dla trasy krajowej w relacji Kraków Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej w okresie od dnia doręczenia niniejszej decyzji do 12 grudnia 2025 r.

Prezes UTK dokonuje okresowej kontroli działalności przewoźników kolejowych wykonujących usługę w ramach otwartego dostępu w zakresie warunków jej wykonywania określonych w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (art. 29c ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym).

Jednocześnie należy podkreślić, że decyzja o przyznaniu otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej wygasa w przypadku likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana (art. 29c ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym).

W art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym określono sytuacje, w jakich Prezes UTK uchyla decyzję o przyznaniu otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej, a więc w przypadku:

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

Umorzenie postępowania w części dotyczącej wniosku RegioJet o przyznanie otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych dla trasy krajowej w relacji Kraków Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej w okresie rocznego rozkładu jazdy pociągów 2020/2021.

Należy wyjaśnić, że Prezes UTK był zobowiązany umorzyć niniejsze postępowanie w części dotyczącej wniosku RegioJet o przyznanie otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych dla trasy krajowej w relacji Kraków Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej w okresie rocznego rozkładu jazdy pociągów 2020/2021.

Zgodnie z art. 105 § 1 k.p.a. *gdy postępowanie z jakiegokolwiek przyczyny stało się bezprzedmiotowe w całości albo w części, organ administracji publicznej wydaje decyzję o umorzeniu postępowania odpowiednio w całości albo w części.*

Jak wskazuje się w orzecznictwie: *Bezprzedmiotowość postępowania administracyjnego, o której mowa w art. 105 § 1 KPA, oznacza, że brak jest któregoś z elementów materialnego stosunku prawnego, a wobec tego nie można wydać decyzji załatwiającej sprawę przez rozstrzygnięcie jej co do istoty. Przesłanka bezprzedmiotowości występuje, gdy brak jest podstaw prawnych do merytorycznego rozstrzygnięcia danej sprawy w ogóle, bądź nie było podstaw do jej rozpoznania w drodze postępowania administracyjnego. Bezprzedmiotowość postępowania oznacza brak któregoś z elementów stosunku materialnoprawnego, skutkującego tym, iż nie można załatwić sprawy przez rozstrzygnięcie jej co do istoty. Jest to orzeczenie formalne, kończące postępowanie bez jego merytorycznego rozstrzygnięcia. Przy czym bezprzedmiotowość postępowania może wynikać z istnienia przesłanki podmiotowej bądź też przesłanki przedmiotowej w prowadzonym postępowaniu. W szczególności, gdy w znaczeniu prawnym brakuje przedmiotu postępowania, można mówić o braku przesłanki przedmiotowej do merytorycznego rozstrzygnięcia. Tym przedmiotem jest zaś konkretna sprawa, w której organ administracji jest władny i jednocześnie zobowiązany rozstrzygnąć na podstawie przepisów prawa materialnego o uprawnieniach lub obowiązkach indywidualnego podmiotu (wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 17 czerwca 2021 r., sygn. akt I OSK 309/21, Legalis nr 2609773).*

Należy wskazać, że w toku prowadzonego postępowania nie występuje przesłanka braku podmiotu postępowania. Natomiast częściowo zachodzi przesłanka braku przedmiotu postępowania.

Jak już wskazano uprzednio, w myśl art. 29c ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym (w brzmieniu obowiązującym przed 12 maja 2020 r.): *Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat.* We Wniosku RegioJet wskazała 5 kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów, począwszy od 13 grudnia 2020 r. do 12 grudnia 2025 r., jako *Planowany okres wykonywania przewozów w ramach otwartego dostępu (data rozpoczęcia i zakończenia realizacji usługi)*. Były to rozkłady jazdy: 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 i 2024/2025.

W niniejszej sprawie okolicznością powodującą konieczność umorzenia przedmiotowego postępowania w części jest upływ okresu obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2020/2021. Wskazany rozkład jazdy wszedł w życie 13 grudnia 2020 r. i został zastąpiony rozkładem jazdy 2021/2022, który wszedł w życie 12 grudnia 2021 r.

Wobec powyższego, w związku z wystąpieniem przesłanki bezprzedmiotowości w części dotyczącej wniosku RegioJet o przyznanie otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych dla trasy krajowej w relacji Kraków Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej w okresie rocznego rozkładu jazdy pociągów 2020/2021, należało umorzyć postępowanie administracyjne w tym zakresie.

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

Oplata:

Od niniejszej decyzji należna opłata skarbową wynosi 10 zł (słownie: dziesięć złotych 00/100), 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, w wiadomości elektronicznej z 7 sierpnia 2020 r., przedstawiła potwierdzenie uiszczenia kwoty 10 zł (słownie: dziesięć złotych 00/100) 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

Strona niezadowolona z niniejszej decyzji może wnieść odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Odwołanie od decyzji wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji, zgodnie z art. 29c ust. 3 w związku z art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz art. 479⁶⁹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. - Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1805, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.c.”. Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji toczy się według przepisów k.p.c. o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 13b ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym).

Opłata od odwołania wynosi 1000 zł, zgodnie z art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 1125), zwanej dalej „u.k.s.c.”. Opłata uiszczana jest na rachunek bankowy sądu lub w kasie sądu właściwego lub w znakach opłaty sądowej według ustalonego wzoru, zgodnie z § 2 rozporządzenia

Ministra Sprawiedliwości z dnia 21 marca 2016 r. w sprawie sposobu uiszczania opłat sądowych w sprawach cywilnych (Dz. U. poz. 408, z późn. zm.).

Stronie przysługuje prawo zwolnienia od kosztów sądowych oraz pomocy prawnej z urzędu na zasadach określonych w art. 95 i nast. u.k.s.c. w związku z art. 117 i nast. k.p.c.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego z *up. Marcin Trela*

Załącznik nr 1 do decyzji DPP-WOPN.717.3.2020.AJ

Kraków Główny – Warszawa Wschodnia			
	km		
Kraków Gł.	0	-- 6:45	-- 13:45
Warszawa Zach.	290	08:55 – 08:57	15:55 – 15:57
Warszawa Centr.	3	09:05 – 09:07	16:05 – 16:07
Warszawa Wsch.	4	09:15 --	16:15 --
	297		

Załącznik nr 2 do decyzji DPP-WOPN.717.3.2020.AJ

Warszawa Wschodnia – Kraków Główny			
	km		
Warszawa Wsch.	0	-- 10:00	-- 17:00
Warszawa Centr.	4	10:07 – 10:10	17:07 – 17:10
Warszawa Zach.	3	10:18 – 10:20	17:18 – 17:20
Kraków Gł.	290	12:30 --	19:30 --
	297		