

Warszawa, dnia 28 stycznia 2022 r.

Poz. 1

DECYZJA NR DPP-WOPN.718.7.2021.PL

PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 18 stycznia 2022 r.

w sprawie przyznania RegioJet otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na trasie międzynarodowej Kraków Główny – Rijeka/Split – Kraków Główny.

D E C Y Z J A

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 2, 5, 7 i 8 oraz art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1984), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, art. 11 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (Dz. Urz. UE L 294 z 21 listopada 2018 r. str. 5), zwanego dalej „rozporządzeniem 2018/1795” oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 735, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku spółki RegioJet a. s. z siedzibą w Brnie, zwanej dalej „RegioJet”, „Przewoźnikiem” lub „Stroną”, z 15 września 2021 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem”, za pośrednictwem platformy ePUAP: 15 września 2021 r.), uzupełnionego pismem z 8 października 2021 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 8 października 2021 r.) w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie międzynarodowej Kraków Główny – Rijeka/Split – Kraków Główny, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na okres od 15 czerwca 2022 r. do 26 września 2026 r. (przewozy wykonywane wyłącznie od czerwca do września), tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026,

PRYZNAJĘ

RegioJet otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na trasie międzynarodowej Kraków Główny - Rijeka/Split Kraków Główny,

realizowany liniami kolejowymi nr 133, 134, 138, 139, 140, 151, 158, 169 na okres od 15 czerwca 2022 r. do 26 września 2026 r. (przewozy wykonywane wyłącznie od czerwca do września), tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie RegioJet uruchomi:
 - a) w relacji Kraków Główny – Rijeka/Split:
 - 1 parę pociągów na dobę we wtorki;
 - 1 parę pociągów na dobę w piątki;
 - 1 parę pociągów na dobę w niedziele,
 - b) w relacji Rijeka/Split – Kraków Główny:
 - 1 parę pociągów na dobę w poniedziałki;
 - 1 parę pociągów na dobę w środy;
 - 1 parę pociągów na dobę w soboty,

(przewozy wykonywane wyłącznie od czerwca do września) 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.
3. W przypadku prac modernizacyjnych lub remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju.
4. Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji, w pełnej relacji, tj. na trasie Kraków Główny – Rijeka/Split – Kraków Główny.

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

5. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach:
 - w relacji Kraków Główny – Rijeka/Split: Kraków Główny (przystanek tylko do wsiadania), Katowice (przystanek tylko do wsiadania), Tychy (przystanek tylko do wsiadania), Rybnik (przystanek tylko do wsiadania) i Wodzisław Śląski (przystanek tylko do wsiadania) oraz
 - w relacji powrotnej, tj. Rijeka/Split – Kraków Główny: Wodzisław Śląski (przystanek tylko do wysiadania), Rybnik (przystanek tylko do wysiadania), Tychy (przystanek tylko do wysiadania), Katowice (przystanek tylko do wysiadania) i Kraków Główny (przystanek tylko do wysiadania).

Nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku, zawierającego uzasadnienie, od organizatora publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1371), zwanej dalej „p.t.z.”, realizującego zadania w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji/przystanku;
 - b) ustalonych w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej w celu zachowania cykliczności rozkładu jazdy pociągów przewoźników kolejowych;
 - c) w przypadku wystąpienia zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.
6. Uruchamianie przez Przewoźnika nowych przewozów kolejowych nie powinno skutkować likwidacją skomunikowań pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.
 7. Na trasie Kraków Główny – Rijeka/Split i w relacji powrotnej, w zakresie odcinka na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy przy pomocy lokomotywy Siemens Vectron lub Bombardier Traxx oraz 7-15 wagonów pasażerskich z miejscami do leżenia oraz z miejscami do siedzenia.

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania również innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli RegioJet zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów. Przewoźnik jest zobowiązany do wykorzystywania wyłącznie taboru spełniającego warunki techniczne, środowiskowe i eksploatacyjne określone przez zarządcę infrastruktury dla poszczególnych linii kolejowych.
 8. Dopuszcza się korzystanie z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
 9. Dopuszcza się uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji, w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy zawartym w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
 10. Przewoźnik obowiązany jest poinformować Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Kraków Główny – Rijeka/Split – Kraków Główny:

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

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

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

15 września 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek RegioJet z 15 września 2021 r. w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie międzynarodowej Kraków Główny – Rijeka / Split – Kraków Główny na okres 5 kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów począwszy od 12 grudnia 2021 r. do 12 grudnia 2026 r., zwany dalej „Wnioskiem”.

Następnie 17 września 2021 r. *Hrvatska regulatorna agencija za mrežne djelatnosti*, zwana dalej „HAKOM”, będąca chorwackim organem regulacyjnym w zakresie transportu kolejowego, poinformowała, za pośrednictwem poczty elektronicznej, o wpływie powiadomienia RegioJet z 23 sierpnia 2021 r. m.in. w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie międzynarodowej Kraków Główny - Rijeka/Split – Kraków Główny.

Pismem z 24 września 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.7.2021.2.PL) Prezes UTK wezwał RegioJet do uzupełnienia braków formalnych Wniosku poprzez:

- wskazanie stacji początkowej oraz końcowej w związku z zamiarem wykonywania proponowanych nowych kolejowych przewozów pasażerskich;
- określenie planowanej daty rozpoczęcia i zakończenia wykonywania proponowanych nowych kolejowych przewozów pasażerskich.

Tym samym pismem Prezes UTK wezwał RegioJet do złożenia wyjaśnień poprzez:

- przedstawienie informacji na temat tego, w jaki sposób Strona zamierza realizować założenia dotyczące zapewnienia dostępności połączeń na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, o których mowa we Wniosku RegioJet, wyłącznie w komunikacji międzynarodowej;
- przedłożenie licencji przewoźnika kolejowego nr L/2009/1521, wydanej 30 kwietnia 2009 r. przez Dražni úrad (bezterminowo) na rzecz Spółki oraz certyfikatu bezpieczeństwa część A nr CZ1120190021, wydanego przez Dražni úrad ważnego od 8 października 2019 r. do 7 października 2024 r. na rzecz Spółki (wraz z tłumaczeniem przysięgłym na język polski).

Jednocześnie Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o przysługującym mu, na każdym etapie postępowania, prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

4 października 2021 r. *Úřad pro přístup k dopravní infrastrukture*, zwany dalej „UPDI”, będący czeskim organem regulacyjnym w zakresie transportu kolejowego, poinformował, za pośrednictwem poczty elektronicznej, o wpływie powiadomienia RegioJet z 30 września 2021 r. w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie międzynarodowej Kraków Główny – Rijeka/Split – Kraków Główny.

7 października 2021 r. do Urzędu wpłynęła wiadomość elektroniczna od *Schienen-Control GmbH*, zwanej dalej „SCG”, będącej austriackim organem regulacyjnym w zakresie transportu kolejowego, informująca o wpływie powiadomienia RegioJet z 7 października 2021 r. w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie międzynarodowej Kraków Główny – Rijeka/Split – Kraków Główny.

8 października 2021 r. wpłynęła do Urzędu odpowiedź RegioJet na wezwanie Prezesa UTK z 24 września 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.7.2021.2.PL). Przewoźnik przedstawił skorygowane dokumenty, w tym powiadomienie o planowanej nowej usłudze RegioJet, projekt rocznego rozkładu jazdy pociągów oraz stanowisko Strony dotyczące występowania w dokumentacji szczególnie chronionych informacji handlowych.

Pismem z 18 października 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.7.2021.6.PL) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wszczęciu postępowania administracyjnego. Jednocześnie Prezes UTK postanowił włączyć w poczet materiału dowodowego niniejszej sprawy:

1. Regulamin Sieci 2021/2022 PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „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.*;pobrany ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20212022/> (w następstwie modyfikacji witryny internetowej PKP PLK Regulamin Sieci wraz z załącznikami, o których mowa powyżej został przeniesiony na: <https://www.plk-sa.pl/klienci-i-kontrahenci/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20212022/>);
2. opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Wymiana pasażerska w 2019 r. Funkcjonowanie Kolei w województwach* wraz z trzema załącznikami w formacie .xlsx, przedstawiającymi szczegółowe dane analityczne, pobrane ze strony <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/16709,Wymiana-pasazerska-w-2019-r.html>;
3. opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Podsumowanie 2020. Przewozy pasażerskie i towarowe*, pobrane ze strony internetowej <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/16660,Podsumowanie-2020-przewozy-pasazerskie-i-towarowe.html>;
4. opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Kolej w województwach – wykorzystanie i polityka transportowa*, pobrane ze strony internetowej <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/15560,Kolej-w-wojewodztwach-wykorzystanie-i-polityka-transportowa.html>;
5. opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Konkurencja w połączeniach pasażerskich na wybranych relacjach w Europie*, pobrane ze strony internetowej <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/16605,Konkurencja-w-polaczeniach-pasazerskich-na-wybranych-relacjach-w-Europie.html>.

Ponadto Prezes UTK poinformował Stronę, że faktem znanym z urzędu jest wydanie na rzecz RegioJet:

1. licencji nr L/2009/1521 z 30 kwietnia 2009 r. przez *Drážni úřad*, ważnej bezterminowo, wraz ze zmianami (informacja przedstawiona przez RegioJet we wniosku w sprawie prowadzonej przed Prezesem UTK pod znakiem: DMB-WMIC.401.18.2020);
2. certyfikatu bezpieczeństwa cz. A nr CZ1120190021 przez *Drážni úřad*, ważnego od 8 października 2019 r. do 7 października 2024 r. (informacja przedstawiona przez RegioJet we wniosku w sprawie prowadzonej przed Prezesem UTK pod znakiem: DMB-WMIC.401.18.2020);
3. decyzji Prezesa UTK z 30 listopada 2017 r. (znak: DBK-WSZM.401.32.2016.17.MP) wydającej certyfikat bezpieczeństwa cz. B nr PL1120170019 wraz z załącznikiem w postaci certyfikatu bezpieczeństwa cz. B nr PL1120170019;
4. decyzji Prezesa UTK z 14 sierpnia 2020 r. (znak: DMB-WMIC.401.18.2020.AKa) wraz z załącznikiem w postaci certyfikatu bezpieczeństwa cz. B nr PL1220200033 (decyzja zmieniająca decyzję Prezesa UTK z 30 listopada 2017 r. (znak: DBK-WSZM.401.32.2016.17.MP) wydającą certyfikat bezpieczeństwa cz. B nr PL1120170019);

oraz wydanie na rzecz PKP PLK autoryzacji bezpieczeństwa nr PL2120210000, stanowiącej załącznik do decyzji Prezesa UTK z 26 lutego 2021 r. (znak: DMB-WMIC.410.6.2020.RP).

Jednocześnie Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o przysługującym mu, na każdym etapie postępowania, prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Pismem z 20 października 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.7.2021.7.PL) Prezes UTK powiadomił podmioty uprawnione o otrzymaniu powiadomienia RegioJet z 15 września 2021 r. uzupełnionego 8 października 2021 r. w sprawie uruchamiania nowych kolejowych przewozów pasażerskich na trasie międzynarodowej Kraków Główny - Rijeka/Split - Kraków Główny 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 3 listopada 2021 r. (znak: DTK-8.4602.320.2021), doręczonym do Urzędu: 3 listopada 2021 r. za pośrednictwem platformy ePUAP), Minister Infrastruktury przedstawił stanowisko dotyczące Wniosku RegioJet.

Pismem 16 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.7.2021.9.PL) Prezes UTK zawiadomił HAKOM, UPDI oraz SCG o parametrach planowanej nowej usługi RegioJet. Jednocześnie Prezes UTK wskazał ww. organom regulacyjnym zidentyfikowane niespójności w zakresie planowanego terminu rozpoczęcia uruchamiania przez Przewoźnika nowej usługi oraz zestawienia wagonów.

Pismem z 23 listopada 2021 r. (znak: BBPR1k-070-043/2021), doręczonym do Urzędu: 24 listopada 2021 r. za pośrednictwem platformy ePUAP, przewoźnik kolejowy „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwany dalej „PKP Intercity”, przedstawił stanowisko dotyczące Wniosku RegioJet, które nie stanowiło wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

29 listopada 2021 r. PKP Intercity przedstawiło, za pośrednictwem platformy ePUAP, dowód uiszczenia opłaty skarbowej z tytułu przedłożenia dokumentu pełnomocnictwa w związku z pismem PKP Intercity z 23 listopada 2021 r. (znak: BBPR1k-070-043/2021).

Pismem z 30 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.7.2021.11.PL) Prezes UTK zawiadomił PKP PLK, że w terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 nie został złożony żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 30 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.7.2021.12.PL) Prezes UTK zawiadomił RegioJet, że w terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 nie został złożony żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Dodatkowo Prezes UTK poinformował o przekazaniu informacji w tym zakresie do zarządcy infrastruktury kolejowej, tj. PKP PLK. Ponadto Prezes UTK zawiadomił Stronę, że faktem znanym z urzędu jest:

1. posiadanie przez PKP Intercity statusu przewoźnika kolejowego, w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, na rzecz którego zostały wydane m.in. następujące dokumenty, uprawniające do wykonywania przewozów kolejowych osób w transporcie kolejowym:
2. zawarcie przez PKP Intercity:
 - umowy ramowej, podpisanej 31 grudnia 2020 r. z Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich na lata 2021 – 2030, zwanej dalej „umową ramową”;
 - umowy rocznej, podpisanej 29 kwietnia 2021 r. z Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2021 r. do 31 grudnia 2021 r., zwanej dalej „umową roczną”.

Jednocześnie tym samym pismem Prezes UTK zawiadomił RegioJet o zakończeniu etapu zbierania materiału dowodowego w sprawie oraz o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań w terminie 10 dni od dnia otrzymania zawiadomienia. Prezes UTK poinformował również Stronę, że przedmiotowe postępowanie zostanie zakończone w terminie do 10 stycznia 2022 r.

Pismem z 1 grudnia 2021 r., przekazany za pośrednictwem platformy ePUAP, Przewoźnik poinformował o rezygnacji z uprawnień wynikających z art. 10 § 1 k.p.a. w przedmiotowej sprawie.

Pismem z 31 grudnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.7.2021.16.PL) Prezes UTK poinformował RegioJet, o tym, że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi również, oprócz pism skierowanych przez Prezesa UTK do Strony, następujące dokumenty:

1. pismo HAKOM z 17 września 2021 r., informujące o otrzymaniu odpowiednika powiadomienia Strony z 23 sierpnia 2021 r. w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie międzynarodowej Kraków Główny – Rijeka/Split – Kraków Główny;
2. pismo UPDI z 4 października 2021 r. informujące o otrzymaniu odpowiednika powiadomienia Strony z 30 września 2021 r. w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie międzynarodowej Kraków Główny – Rijeka/Split – Kraków Główny;
3. pismo SCG z 7 października 2021 r. informujące o otrzymaniu odpowiednika powiadomienia Strony z 7 października 2021 r. w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie międzynarodowej Kraków Główny – Rijeka/Split – Kraków Główny;
4. pismo Prezesa UTK z 20 października 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.7.2021.7.PL) informujące podmioty uprawnione o wpływie powiadomienia RegioJet;

5. pismo Ministra Infrastruktury z 3 listopada 2021 r. (znak: DTK-8.4602.320.2021) niebędące wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z powiadomieniem Strony;
6. pismo Prezesa UTK z 5 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.7.2021.8.AJ) stanowiące odpowiedź na pismo Ministra Infrastruktury z 3 listopada 2021 r. (znak: DTK-8.4602.320.2021);
7. pismo Prezesa UTK z 16 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.7.2021.9.PL, w dwóch wersjach językowych) informujące organy regulacyjne (HAKOM, UPDI oraz SCG) o otrzymanym powiadomieniu RegioJet;
8. pismo PKP Intercity z 23 listopada 2021 r. (znak: BBPR1k-070-043/2021), niebędące wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z powiadomieniem Strony wraz z dokumentem pełnomocnictwa;
9. pismo PKP Intercity z 29 listopada 2021 r. (znak: BBPR1k-070-043/2021) przekazujące dowód uiszczenia opłaty skarbowej od złożonego dokumentu pełnomocnictwa w związku z pismem z 23 listopada 2021 r.;
10. pismo Prezesa UTK z 30 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.7.2021.11.PL) do PKP PLK, informujące o braku wpływu, w terminie wynikającym z przepisów prawa, wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Jednocześnie tym samym pismem Prezes UTK zawiadomił RegioJet o zakończeniu etapu zbierania materiału dowodowego w sprawie oraz o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań w terminie 3 dni od dnia otrzymania zawiadomienia.

RegioJet 31 grudnia 2021 r. złożyła oświadczenie o rezygnacji z uprawnień do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Pismem z 10 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.718.7.2021.20.PL) Prezes UTK poinformował RegioJet o zmianie terminu załatwienia sprawy, który został ustalony na 31 stycznia 2022 r.

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

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

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

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

Jak już wcześniej wspomniano, 15 września 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął Wniosek w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie międzynarodowej Kraków Główny - Rijeka/Split - Kraków Główny na okres 5 kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów począwszy od 12 grudnia 2021 r. do 12 grudnia 2026 r. Wniosek został uzupełniony przez Przewoźnika 8 października 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 8 października 2021 r.).

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 na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu.*

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

o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych albo uzyskał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzję o przyznaniu ograniczonego dostępu.

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

Natomiast przez przewoźnika kolejowego, zgodnie z art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, należy rozumieć przedsiębiorcę uprawnionego do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorcę świadczącego wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorcę uprawnionego do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa. Nowe brzmienie definicji przewoźnika kolejowego, określone w art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, zostało nadane w następstwie wejścia w życie ustawy z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 780), zwanej dalej „ustawą zmieniającą”.

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

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

Tym samym należy stwierdzić, że RegioJet, w związku z posiadaniem licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób oraz certyfikatów bezpieczeństwa w części A i B, spełnia wymagania ustawy o transporcie kolejowym pozwalające uznać Stronę za przewoźnika kolejowego. RegioJet przysługuje zatem uprawnienie do złożenia wniosku dotyczącego przyznania otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Wniosek został podpisany ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osobę upoważnioną do reprezentacji Przewoźnika na podstawie dołączonego pełnomocnictwa.

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

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

Artykuł 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym określa, że w terminie miesiąca od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2 tego przepisu, organizator publicznego transportu kolejowego i przewoźnik kolejowy, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, oraz zarządca właściwej infrastruktury kolejowej mogą złożyć do Prezesa UTK wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu przepisów rozporządzenia 2018/1795.

Prezes UTK 18 października 2021 r. opublikował informację o wpływie Wniosku RegioJet na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/kabotaz/powiadomienia/18034,Powiadomienie-RegioJet-a-s-o-planowanych-nowych-miedzynarodowych-uslugach-pasaze.html>.

Natomiast pismem z 20 października 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.7.2021.7.PL) 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 wyżej, z uwagi na obowiązujące regulacje prawne, zostało przesłane do Ministra Infrastruktury za pośrednictwem platformy ePUAP. Natomiast ww. pismo w przypadku przewoźnika kolejowego PKP Intercity, a także zarządcy infrastruktury PKP PLK, zostało przesłane za pośrednictwem operatora pocztowego.

Przepisy art. 29c ust. 3 i 4 ustawy o transporcie kolejowym nawiązują do regulacji art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795, który stanowi, że: *Każdy wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej składany jest do organu regulacyjnego przez podmioty, o których mowa w art. 11 ust. 2 akapit pierwszy dyrektywy 2012/34/UE, w terminie wyznaczonym w tym przepisie.* Przepis art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 zawiera odesłanie do przepisu ustanowionego na poziomie dyrektywy. Natomiast zgodnie z art. 11 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012 r. str. 32, z późn. zm.), w brzmieniu nadanym dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającą dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz. Urz. UE L 352 z 23 grudnia 2016 r. str. 1): *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 20 października 2021 r. (znak: DPP-WOPN.718.7.2021.7.PL).

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

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

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

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

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

ze świadczeniem usług objętych umową o świadczenie usług publicznych po pojawieniu się na rynku nowych kolejowych przewozów pasażerskich obejmuje następujące elementy:

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

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

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

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

W ramach niniejszego postępowania zostały złożone pisma Ministra Infrastruktury z 3 listopada 2021 r. (znak: DTK-8.4602.320.2021) oraz PKP Intercity z 23 listopada 2021 r. (znak: BBPR1k-070-043/2021), w którym ww. podmioty przedstawiły swoje stanowiska.

Pismo Ministra Infrastruktury z 3 listopada 2021 r. (znak: DTK-8.4602.320.2021)

Minister Infrastruktury pełni funkcję organizatora publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z art. 4 pkt 9 p.t.z., w zakresie linii komunikacyjnej albo sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym oraz jest stroną umowy ramowej i umowy rocznej zawartej z PKP Intercity.

W piśmie z 3 listopada 2021 r. (znak: DTK-8.4602.320.2021) Minister Infrastruktury przedstawił stanowisko w związku ze złożeniem Wniosku przez RegioJet, które nie stanowiło wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismo PKP Intercity z 23 listopada 2021 r. (znak: BBPR1k-070-043/2021)

PKP Intercity posiada status przewoźnika kolejowego posiadającego jednolitą licencję nr L/034/2017, certyfikat bezpieczeństwa część A nr PL1120200051, certyfikat bezpieczeństwa część B nr PL1220200063 oraz jest stroną umowy ramowej i umowy rocznej zawartej z Ministrem Infrastruktury.

W piśmie z 23 listopada 2021 r. (znak: BBPR1k-070-043/2021) PKP Intercity oświadczyła, że nie będzie składała wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z uwagi na przewidywany znikomy wpływ nowych połączeń na umowę o świadczenie usług publicznych, zawartą pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity.

W związku z powyższym należy uznać, że w ramach niniejszego postępowania nie wpłynął żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Wobec tego, w świetle art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK obowiązany był wydać decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na trasie międzynarodowej Kraków Główny – Rijeka/Split – Kraków Główny, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, na okres od 15 czerwca 2022 r. do 26 września 2026 r. (przewozy wykonywane wyłącznie

od czerwca do września), tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026.

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

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

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

Prezes UTK przyznał RegioJet, zgodnie z Wnioskiem Przewoźnika, prawo do wykonywania przewozów na wnioskowanej trasie w wymiarze jednej pary pociągów trzy dni w tygodniu (wtorek, piątek i niedziela) w relacji Kraków Główny – Rijeka/Split oraz jednej pary pociągów trzy dni w tygodniu (poniedziałek, środa, sobota) w relacji powrotnej, w okresie od 15 czerwca 2022 r. do 26 września 2026 r. (przewozy wykonywane wyłącznie od czerwca do września), tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026., zgodnie z projektami rozkładu jazdy pociągów i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.

Prezes UTK ustalił, że Przewoźnik będzie uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji.

W ocenie Prezesa UTK usługa RegioJet powinna przede wszystkim stanowić odpowiedź na potrzeby podróżnych, w szczególności w przedmiocie możliwości odbywania przejazdów w trakcie wakacji letnich w celach turystycznych do Czech, Austrii, czy Chorwacji. Z tego względu Prezes UTK określił w decyzji, że w przypadku prac modernizacyjnych lub remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju.

W zgodzie z powyższym Prezes UTK zastrzegł również, że Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji, w pełnej relacji, tj. na trasie Kraków Główny – Rijeka/Split – Kraków Główny. Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszej relacji, na podstawie niniejszej decyzji, zostało zastrzeżone dla zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury. W ocenie Prezesa UTK, skoro RegioJet złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu, na podstawie którego uruchamiane będą połączenia w relacji Kraków Główny – Rijeka/Split, 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:

- w relacji Kraków Główny – Rijeka/Split: Kraków Główny (przystanek tylko do wsiadania), Katowice (przystanek tylko do wsiadania), Tychy (przystanek tylko do wsiadania), Rybnik (przystanek tylko do wsiadania) i Wodzisław Śląski (przystanek tylko do wsiadania) oraz
- w relacji powrotnej, tj. Rijeka/Split – Kraków Główny: Wodzisław Śląski (przystanek tylko do wysiadania), Rybnik (przystanek tylko do wysiadania), Tychy (przystanek tylko do wysiadania), Katowice (przystanek tylko do wysiadania) i Kraków Główny (przystanek tylko do wysiadania).

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

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku, zawierającego uzasadnienie, od organizatora publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu p.t.z., realizującego zadania w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji/przystanku;
- b) ustalonych w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej w celu zachowania cykliczności rozkładu jazdy pociągów przewoźników kolejowych;

c) wystąpienia zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

Uruchamianie usługi RegioJet nie powinno powodować zakłócenia istniejących skomunikowań pomiędzy pociągami uruchamianymi na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Prezes UTK zwrócił uwagę na to, że nowe połączenia Przewoźnika powinny mieć charakter uzupełniający wobec istniejącej oferty przewozowej, a więc stanowić dla niej wartość dodaną, a nie skutkować jej pogorszeniem. 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 - Rijeka/Split - Kraków Główny, w zakresie odcinka na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przy pomocy lokomotywy Siemens Vectron lub Bombardier Traxx oraz 7-15 wagonów pasażerskich z miejscami do leżenia oraz z miejscami do siedzenia.

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

Prezes UTK zastrzegł w decyzji, że dopuszczalne jest korzystanie przez Przewoźnika z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od Przewoźnika (np. w związku z ograniczoną zdolnością przepustową konkretnego odcinka infrastruktury kolejowej lub obowiązywaniem trasy okrężnej dla określonego fragmentu trasy). Prezes UTK uwzględnił stanowisko RegioJet dotyczące możliwości wykonywania usługi poprzez pominięcie określonych stacji zatrzymania, jak np. Rybnik czy Wodzisław Śląski, w przypadku ograniczenia dostępnej zdolności przepustowej na liniach kolejowych oznaczonych numerami 169, 140, 158, 151. Podobnie Prezes UTK przyjął, że w następstwie ograniczenia dostępnej zdolności przepustowej na liniach kolejowych oznaczonych numerami 139 i 169, realizacja usługi RegioJet może nastąpić z pominięciem postoju handlowego w Tychach. Jednakże w każdym z ww. przypadków, tj. modyfikacji linii kolejowych czy postojów handlowych, niezbędne jest powiadomienie o tym fakcie Prezesa UTK, stosownie do punktu 10 sentencji niniejszej decyzji.

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

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

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

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

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

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

Zgodnie z art. 29c ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat. Ze względu na złożony przez RegioJet wniosek, Prezes UTK przyznał Przewoźnikowi prawo otwartego dostępu na trasie Kraków Główny – Rijeka/Split – Kraków Główny na okres od 15 czerwca 2022 r. do 26 września 2026 r.

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

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

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

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

Oplata:

Od niniejszej decyzji należna opłata skarbową wynosi 10 zł (słownie: dziesięć złotych 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). Strona, wraz z Wnioskiem, przedstawiła potwierdzenie uiszczenia opłaty skarbowej z 8 lipca 2021 r. kwoty 10 złotych (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

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

Jeżeli Strona nie chce skorzystać z prawa do zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, może wnieść do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie skargę na decyzję w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji stronie. Skargę wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK.

Wpis od skargi wynosi 200 zł i uiszczany jest gotówką do kasy sądu administracyjnego lub na rachunek bankowy tego sądu, zgodnie z art. 15 w związku z art. 127 § 3 w zw. z art. 129 § 2 k.p.a. w związku z art. 3 § 2 pkt 1 oraz art. 13 § 2, art. 52 § 1 i § 3, art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r. poz. 2325, z późn. zm.), zwanej dalej „p.p.s.a.”, w związku z § 2 ust. 1 pkt 2 i § 5 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 535).

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

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

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

Załączniki:

1. Projekt rocznego rozkładu jazdy na okres od 15 czerwca 2022 r. do 26 września 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 (przewozy wykonywane wyłącznie od czerwca do września we wtorek, piątek i niedzielę jedną parą pociągów) na trasie międzynarodowej Kraków Główny – Split/Rijeka.
2. Projekt rocznego rozkładu jazdy na okres od 15 czerwca 2022 r. do 26 września 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 (przewozy wykonywane wyłącznie od czerwca do września w poniedziałek, środę i sobotę jedną parą pociągów) na trasie międzynarodowej Split/Rijeka – Kraków Główny.

Załącznik nr 1 do decyzji DPP-WOPN.718.7.2021.PL

km Σ	km Σ	km	km	stacja	przyjazd	odjazd	przyjazd	odjazd
				Kraków Główny		15:30		
77	77	77	77	Katowice ○	16:25	16:28		
94	94	17	17	Tychy ○	16:42	16:43		
129	129	35	35	Rybnik ○	17:13	17:14		
141	141	12	12	Wodzisław Śląski ○	17:28	17:29		
171	171	30	30	Ostrava hl.n.	17:58	18:00		
176	176	5	5	Ostrava Svínov	18:06	18:09		
226	226	50	50	Hranice na Moravě	18:33	18:34		
255	255	29	29	Přerov	18:51	18:52		
283	283	28	28	Otrokovice	19:07	19:08		
355	355	72	72	Břeclav	19:46	19:49		
445	445	90	90	Wien Hbf.	20:51	20:54		
493	493	48	48	Wiener Neustadt Hbf.	21:41	21:42		
722	656	163	163	Graz Hbf.	23:47	23:48		
891	891	235	235	Zagreb Glavni kolodvor	03:28	03:48		
1000	1000	109	109	Ogulin	06:16	06:36	j	06:31
n	1120	n	120	Rijeka	n		08:36	
1164		164		Gračac	09:06	09:07		
1331		167		Split	12:21			

n-pociąg jedzie inną trasą

○-tylko do wsiadania

●-tylko do wysiadania

j-odłączenie grupy wagonów

l - włączenie grupy wagonów

Załącznik nr 2 do decyzji DPP-WOPN.718.7.2021.PL

km Σ	km Σ	km	km	stacja	przyjazd	odjazd	przyjazd	odjazd
				Split		15:30		
167		167		Gračac	19:03	19:08		
n		n		Rijeka	n			18:35
331	120	164	120	Ogulin	21:06	21:26	21:00	l
440	229	109	109	Zagreb Glavni kolodvor	23:54	00:14		
675	464	235	235	Graz Hbf.	03:54	03:55		
838	627	163	163	Wiener Neustadt Hbf.	06:00	06:01		
886	675	48	48	Wien Hbf.	06:48	06:51		
976	765	90	90	Břeclav	07:53	07:56		
1048	837	72	72	Otrokovice	08:34	08:35		
1076	865	28	28	Přerov	08:50	08:51		
1105	894	29	29	Hranice na Moravě	09:08	09:09		
1155	944	50	50	Ostrava- Svinov	09:33	09:35		
1160	949	5	5	Ostrava hl.n.	09:41	09:44		
1190	961	30	30	Wodzisław Śląski ●	10:13	10:14		
1202	991	12	12	Rybnik ●	10:28	10:29		
1237	1026	35	35	Tychy ●	10:59	11:00		
1254	1043	17	17	Katowice ●	11:14	11:17		
1331	1120	77	77	Kraków Główny	12:12			

n-pociąg jedzie inną trasą

○-tylko do wsiadania

●-tylko do wysiadania

j-odłączenie grupy wagonów

l - włączenie grupy wagonów