

**DECYZJA NR DPP-WOPN.717.2.2021.PL****PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 30 marca 2022 r.

**w sprawie przyznania Kolejom Śląskim otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Katowice – Wrocław Główny – Katowice**

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 Kolei Śląskich sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach, zwanej dalej „Kolejami Śląskimi”, „Stroną” lub „Przewoźnikiem”, z 20 kwietnia 2021 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem”: 23 kwietnia 2021 r.), uzupełnionego pismami z 10 maja 2021 r. (data wpływu do Urzędu: 11 maja 2021 r.) oraz 28 maja 2021 r. (data wpływu do Urzędu: 2 czerwca 2021 r.), zwanego dalej „Wnioskiem”, w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Katowice - Wrocław Główny – Katowice na okres od 11 grudnia 2022 r. do 10 grudnia 2027 r. (przewozy wykonywane całorocznie wyłącznie w soboty, niedziele oraz dni ustawowo wolne od pracy), tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027,

**PRZYZNAJĘ****Kolejom Śląskim otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Katowice - Wrocław Główny – Katowice**

realizowany liniami kolejowymi nr 132, 135 oraz 137 na okres od 11 grudnia 2022 r. do 10 grudnia 2027 r. (przewozy wykonywane wyłącznie w soboty, niedziele oraz dni ustawowo wolne od pracy), tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027 z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie Koleje Śląskie uruchomią 1 parę pociągów (przewozy wykonywane całorocznie, wyłącznie w soboty, niedziele oraz dni ustawowo wolne od pracy) zgodnie z projektami rozkładu jazdy pociągów 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 Katowice – Wrocław Główny – Katowice.

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: Katowice, Chorzów Batory, Zabrze, Gliwice, Strzelce Opolskie, Opole Główne, Brzeg, Oława oraz Wrocław Główny.

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, z późn. zm.), 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.
6. Realizowanie 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 Katowice – Wrocław Główny i w relacji powrotnej przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy przy pomocy pojazdów typu EN76/22WE.
- Dopuszcza się możliwość wykorzystywania również innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Koleje Śląskie 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.
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 projektach rozkładu jazdy pociągów, zawartych 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 Katowice – Wrocław Główny – Katowice:
- 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:

Należy stwierdzić, że 23 kwietnia 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem poczty elektronicznej, wniosek Kolei Śląskich z 20 kwietnia 2021 r. w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie Katowice – Wrocław Główny – Katowice na okres od 11 grudnia 2022 r. do 10 grudnia 2026 r.

Pismem z 6 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.2.PL) Prezes UTK wezwał Koleje Śląskie do uzupełnienia braków formalnych poprzez:

- określenie planowanej częstotliwości wykonywania proponowanych nowych kolejowych przewozów pasażerskich przez Przewoźnika;
- weryfikację danych rejestrowych Spółki;

- wskazanie prawidłowej nazwy stacji początkowej/końcowej planowanej nowej usługi Przewoźnika;
- weryfikacji wykazu linii kolejowych, podanego przez Spółkę;
- przedłożenie dowodu uiszczenia opłaty skarbowej w związku z wnioskiem o wszczęcie postępowania w przedmiocie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Koleje Śląskie pismem z 10 maja 2021 r. (znak: KS.NZR/389/05/21) odpowiedziały na wezwanie Prezesa UTK z 6 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.2.PL) oraz przedstawiły dodatkowe informacje w sprawie.

W następstwie analizy informacji przedstawionych przez Przewoźnika, Prezes UTK, pismem z 20 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.4.PL), wezwał Koleje Śląskie do uzupełnienia braków formalnych w zakresie:

- określenia planowanej częstotliwości wykonywania proponowanych nowych kolejowych przewozów pasażerskich przez Przewoźnika;
- wskazania okresu, w jakim ma być świadczone wykonywanie nowych kolejowych przewozów pasażerskich przez Przewoźnika;
- kompletności dokumentacji przedłożonej w sprawie.

Pismem z 28 maja 2021 r. (znak: KS.NZR/451/05/2021) Przewoźnik odpowiedział na wezwanie Prezesa UTK z 20 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.4.PL), przedstawiając uzupełniające informacje w sprawie.

Pismem z 21 czerwca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.6.GP) 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 2.19, 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-2021/2022/>);
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/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/16623,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/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/16653,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/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/15443,Kolej-w-wojewodztwach-wykorzystanie-i-polityka-transportowa.html> ;
5. opracowanie Urzędu, zatytułowane: *Największe dworce kolejowe w Polsce*, pobrane ze strony internetowej <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/15681,Najwieksze-dworce-kolejowe-w-Polsce.html> .

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 28 czerwca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.7.GP) Prezes UTK powiadomił podmioty uprawnione o otrzymaniu Wniosku Kolei Śląskich w sprawie uruchamiania nowych kolejowych przewozów pasażerskich na trasie krajowej Katowice – Wrocław Główny – Katowice 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 19 lipca 2021 r. (znak: BBPR1k-070-021/2021, wpływ do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 20 lipca 2021 r.) przewoźnik kolejowy „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwany dalej „PKP Intercity”, poinformował, że nie będzie składał wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z Wnioskiem Kolei Śląskich.

W piśmie z 27 lipca 2021 r. (znak: DIG-II.8061.31.2021.OB, wpływ do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 28 lipca 2021 r.) województwo opolskie poinformowało, że jest stroną umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym, i że Wniosek Kolei Śląskich może mieć wpływ na jej wykonywanie. Jednocześnie wskazano, że z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej wystąpi operator właściwej umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.

Następnie 2 sierpnia 2021 r. wpłynął, za pośrednictwem poczty elektronicznej, wniosek przewoźnika kolejowego POLREGIO sp. z o.o. (obecnie: POLREGIO S.A.) z siedzibą w Warszawie, zwanego dalej „POLREGIO”, o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w związku z Wnioskiem Kolei Śląskich.

Pismem z 19 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.11.PL) Prezes UTK zawiadomił Stronę o włączeniu w poczet materiału dowodowego:

1. informacji odpowiadającej odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla POLREGIO, zarejestrowanej pod numerem KRS: 0000031521 (stan na dzień: 19 sierpnia 2021 r., godz. 08:05:55), pobranej 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”;
2. informacji odpowiadającej odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP Intercity, zarejestrowanej pod numerem KRS: 0000296032 (stan na dzień: 19 sierpnia 2021 r., godz. 08:07:59), pobranej w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy o Krajowym Rejestrze Sądowym.

Jednocześnie Prezes UTK poinformował Koleje Śląskie o tym, że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi, oprócz dokumentów wskazanych w piśmie Prezesa UTK z 21 czerwca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.6.GP), następujące dokumenty:

1. pismo Prezesa UTK z 28 czerwca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.7.GP), informujące podmioty uprawnione o wpływie Wniosku Kolei Śląskich;
2. pismo PKP Intercity z 19 lipca 2021 r. (znak: BBPR1k-070-021/2021) informujące o braku zainteresowania składaniem wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, stanowiące odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 28 czerwca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.7.GP);
3. pismo województwa opolskiego z 27 lipca 2021 r. (znak: DIG-II.8061.31.2021.OB) informujące o braku zainteresowania składaniem wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, stanowiące odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 28 czerwca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.7.GP);
4. wniosek POLREGIO z 30 lipca 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wraz z załącznikami, w wersji jawnej i w wersji zawierającej szczególnie chronione informacje handlowe, stanowiący odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 28 czerwca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.7.GP).

Części informacji POLREGIO nadano klauzule szczególnie chronionych informacji handlowych (np. tajemnicy przedsiębiorstwa) lub zawierających dane osobowe.

Jawna wersja wniosku POLREGIO o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej stanowiła załącznik do pisma z 19 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.11.PL).

Ponadto w tym samym piśmie Prezes UTK poinformował Koleje Śląskie, 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 której zostały wydane m.in. następujące dokumenty, uprawniające do wykonywania przewozów kolejowych osób w transporcie kolejowym:
  - jednolita licencja nr L/034/2017, potwierdzająca zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, wraz z informacją dotyczącą ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, stanowiąca załącznik do decyzji Prezesa UTK z 16 lutego 2017 r. (znak: DRRK-WKL.700.3.2017.PW), zmieniająca m.in. licencję nr WPO/036/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych osób, udzieloną 27 lutego 2004 r. przez Prezesa UTK;
  - 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);

- 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);
- 2. zawarcie 31 grudnia 2020 r. przez PKP Intercity z Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich na lata 2021 – 2030;
- 3. posiadanie przez POLREGIO 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:
  - a) jednolita licencja nr L/085/2020, potwierdzająca zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, wraz z informacją dotyczącą ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, stanowiąca załącznik do decyzji Prezesa UTK z 11 maja 2020 r. (znak: DRR-WLKD.700.11.2020.AL), zmieniająca m.in. licencję nr WPO/054/2004 na wykonywanie przewozów kolejowych osób, udzieloną 27 lutego 2004 r. przez Prezesa UTK;
  - b) certyfikat bezpieczeństwa część A nr PL1120200052, ważny od 22 października 2020 r. do 22 października 2025 r., potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, stanowiący załącznik do decyzji Prezesa UTK z 20 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.400.72.2020.MP);
  - c) certyfikat bezpieczeństwa część B nr PL1220200065, ważny od 22 października 2020 r. do 22 października 2025 r., potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, stanowiący załącznik do decyzji Prezesa UTK z 20 października 2020 r. (znak: DMB-WMIC.401.85.2020.MP);
- 4. zawarcie 12 listopada 2020 r. przez POLREGIO z województwem opolskim umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich, obowiązującej w okresie od 13 grudnia 2020 r. do 14 grudnia 2030 r., zwanej dalej „umową PSC”;
- 5. posiadanie przez PKP PLK statusu zarządcy infrastruktury, w rozumieniu art. 4 pkt 7 ustawy o transporcie kolejowym na rzecz, którego została wydana autoryzacja bezpieczeństwa nr PL2120210000, stanowiąca załącznik do decyzji Prezesa UTK z 26 lutego 2021 r. (znak: DMB-WMIC.410.6.2020.RP).

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 26 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.12.PL) Prezes UTK zwrócił się do PKP PLK o przedstawienie informacji w zakresie:

- 1. możliwości trasowania pociągów Kolei Śląskich, zgodnie z projektami rozkładów jazdy zawartych we Wniosku, bez zmian w trasowaniu na wnioskowanej trasie pociągów przewoźnika kolejowego POLREGIO;
- 2. stopnia wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, przy zastosowaniu, której Koleje Śląskie planują wykonywać nowe połączenie opisane we Wniosku;
- 3. spodziewanego wpływu wytrasowania pociągów Kolei Śląskich na możliwość trasowania pociągów POLREGIO, w całym okresie planowanego wykonywania przewozów przez Koleje Śląskie, tj. od 11 grudnia 2022 r. do 10 grudnia 2027 r.;
- 4. planów rozwoju infrastruktury, pod kątem tras objętych proponowanymi nowymi kolejowymi przewozami pasażerskimi Kolei Śląskich, w tym wskazania czasu realizacji takich planów.

W piśmie z 13 września 2021 r. (znak: IBR1.060.1.43.2021.w.4) PKP PLK przedstawiła odpowiedź na wezwanie Prezesa UTK z 26 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.12.PL).

Pismem z 17 września 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.13.PL) Prezes UTK wezwał POLREGIO do przedstawienia dodatkowych informacji, w związku ze złożonym wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w zakresie dotyczącym:

1. prognoz ruchu pasażerskiego i przychodów, w tym metodyki prognoz;
2. przedstawienia kopii umowy PSC;
3. weryfikacji prawidłowości stanowiska w sprawie występowania w dokumentacji informacji o charakterze niejawnym.

Pismem z 1 października 2021 r. (data doręczenia do Urzędu: 5 października 2021 r., znak: PBH1w.713.24.2021) POLREGIO przedstawiła dodatkowe informacje w związku z wezwaniem Prezesa UTK z 17 września 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.13.PL).

Części informacji POLREGIO nadano klauzule szczególnie chronionych informacji handlowych (np. tajemnicy przedsiębiorstwa) lub zawierających dane osobowe.

Pismem z 12 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.15.PL) Prezes UTK wezwał ponownie POLREGIO do przedstawienia dodatkowych informacji w zakresie:

1. uzasadnienia dla ograniczenia jawności informacji wskazanych w piśmie z 1 października 2021 r. (znak: PBH1w.713.24.2021);
2. weryfikacji spójności i zgodności stanowiska POLREGIO przedstawionego we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej oraz w piśmie z 1 października 2021 r. (znak: PBH1w.713.24.2021) w przedmiocie ograniczenia jawności informacji przedstawionych w toku niniejszego postępowania przez ww. przewoźnika kolejowego.

W piśmie z 24 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.16.PL) Prezes UTK zawiadomił Koleje Śląskie, że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi, oprócz dokumentów wskazanych w pismach Prezesa UTK z 21 czerwca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.6.GP) oraz z 19 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.11.PL), następujące dokumenty:

1. wezwanie Prezesa UTK z 26 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.12.PL) do PKP PLK, dotyczące możliwości trasowania pociągów wskazanych we Wniosku Kolei Śląskich;
2. wezwanie Prezesa UTK z 17 września 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.13.PL) do POLREGIO w przedmiocie przedstawienia dodatkowych informacji w związku ze złożonym do niniejszego postępowania wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej;
3. pismo PKP PLK z 18 września 2021 r. (znak: IBR1.060.1.43.2021.w.4) stanowiące odpowiedź na wezwanie Prezesa UTK z 26 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.12.PL);
4. pismo POLREGIO z 1 października 2021 r. (znak: PBH1w.713.24.2021) stanowiące odpowiedź na wezwanie Prezesa UTK z 17 września 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.13.PL);
5. wezwanie Prezesa UTK z 12 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.15.PL) do POLREGIO w przedmiocie weryfikacji przedstawionego stanowiska dotyczącego zachowania w poufności wskazanych informacji w piśmie POLREGIO z 1 października 2021 r. (znak: PBH1w.713.24.2021).

Jednocześnie Prezes UTK zawiadomił Stronę, że faktem znanym z urzędu jest posiadanie przez Koleje Śląskie 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:

- jednolita licencja nr L/041/2017, potwierdzająca zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, wraz z informacją dotyczącą ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej, stanowiąca załącznik do decyzji Prezesa UTK z 15 maja 2017 r. (znak: DRRK-WKL.700.6.2017.AO), zmieniająca m.in. licencję nr WPO/191/2010 udzieloną przez Prezesa UTK;
- jednolity certyfikat bezpieczeństwa nr PL1020210029, ważny od 1 kwietnia 2021 r. do 1 kwietnia 2026 r., potwierdzający przyjęcie systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) przedsiębiorstwa kolejowego, w tym przepisów przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia szczególnych wymogów niezbędnych dla zapewnienia bezpiecznej eksploatacji sieci, zgodnie z obowiązującymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, stanowiący załącznik do decyzji Prezesa UTK z 25 marca 2021 r. (znak: DMB - WMIC.402.2.2020.SW).

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

W piśmie z 26 listopada 2021 r. (znak: PBH1w.713.31.2021) POLREGIO przedstawiła odpowiedź na wezwanie Prezesa UTK z 12 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.15.PL).

Części informacji POLREGIO nadano klauzule szczególnie chronionych informacji handlowych (np. tajemnicy przedsiębiorstwa) lub zawierających dane osobowe.

Pismem z 23 grudnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.18.PL) Prezes UTK poinformował Koleje Śląskie o tym, że postanowił włączyć w poczet materiału dowodowego sprawy:

1. opracowanie Urzędu zatytułowane *Dobowa wymiana pasażerska na stacjach kolejowych w Polsce w 2020 r.* (informacje o stacjach), dostępne w formacie .xlsx, pobrane ze strony internetowej <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/wymiana-pasazerska-na-s/17633,Przewozy-pasazerskie.html>;
2. informację odpowiadającą odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla POLREGIO (aktualizacja formy organizacyjno-prawnej) zarejestrowaną pod numerem KRS: 0000929422 (stan na dzień: 10 grudnia 2021 r., godz. 10:50:21), pobraną w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy o Krajowym Rejestrze Sądowym;
3. informację odpowiadającą odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP PLK zarejestrowaną pod numerem KRS: 0000037568 (stan na dzień: 10 grudnia 2021 r., godz. 11:47:35), pobraną w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy o Krajowym Rejestrze Sądowym.

Ponadto Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika, że w skład materiału dowodowego sprawy wchodzi, oprócz dokumentów wskazanych w pismach Prezesa UTK z 21 czerwca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.6.GP), z 19 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.11.PL), z 24 listopada 2021 r. (znak: DPP - WOPN.717.2.2021.16.PL), wchodzi:

- pismo POLREGIO z 26 listopada 2021 r. (znak: PBH1w.713.31.2021) stanowiące odpowiedź na wezwanie Prezesa UTK z 12 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.15.PL), zawierające wersję niejawną, skorygowaną wersję jawną pisma POLREGIO z 1 października 2021 r. (znak: PBH1w.713.24.2021 – skorygowana wersja pisma została oznaczona datą 26 listopada 2021 r.) oraz oświadczenie ww. przewoźnika kolejowego dotyczące zachowania w poufności określonych informacji dostarczonych w ramach niniejszego postępowania administracyjnego.

Tym samym pismem Prezes UTK wyznaczył nowy termin zakończenia niniejszego postępowania administracyjnego do 11 stycznia 2022 r.

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

Postanowieniem z 31 grudnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.19.PL) Prezes UTK ograniczył Kolejom Śląskim dostęp do materiału dowodowego, w zakresie części informacji dostarczonych do sprawy przez POLREGIO.

Pismem z 11 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.20.PL) Prezes UTK zawiadomił Stronę o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia niniejszej sprawy do 11 lutego 2022 r.

Pismem z 10 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.21.PL) Prezes UTK poinformował Koleje Śląskie o tym, że faktem znanym z urzędu jest wydanie:

1) na rzecz POLREGIO:

- jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa nr PL1020210197, na mocy decyzji Prezesa UTK z 1 grudnia 2021 r. (znak: DMB-WMIC.400.32.2021.SW), ważnego od 1 grudnia 2021 r. do 1 grudnia 2026 r., potwierdzającego akceptację przyjętego przez przedsiębiorstwo kolejowe systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo w celu spełniania konkretnych wymagań w zakresie bezpiecznego wykonywania przewozów na danej sieci, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi (dokument zastępujący uprzednio obowiązujące certyfikaty bezpieczeństwa cz. A i B);
- jednolitej licencji nr L/085/2020 na wykonywanie usług transportu kolejowego w obrębie Unii i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, zgodnie z obowiązującymi regulacjami unijnymi oraz krajowymi, zmienionej decyzją Prezesa UTK z 7 lutego 2022 r. (znak: DRR-WLKD.700.1.2022.RT; dokument zmieniający dotychczasową licencję POLREGIO);

2) upoważnienia, przedstawionego przy piśmie z 20 sierpnia 2019 r. (znak: DOA.I.087.6.3.2019), do reprezentowania województwa opolskiego przez Pana Szymona Ogłązę (członka zarządu województwa opolskiego), poświadczonego za zgodność z oryginałem 27 października 2021 r., doręczonego Prezesowi UTK 3 listopada 2021 r., o którym Prezes UTK pozyskał wiedzę w związku z prowadzeniem postępowania administracyjnego pod znakiem (DPP-WOPN.717.6.2021).

Ponadto Prezes UTK zawiadomił Stronę o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia niniejszej sprawy do 11 marca 2022 r.

Strona nie skorzystała z przysługującego jej prawa do wypowiedzenia się sprawie przed wydaniem rozstrzygnięcia.

Pismem z 28 marca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.24.JK) Prezes UTK zawiadomił Stronę o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia niniejszej sprawy do 11 kwietnia 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, 23 kwietnia 2021 r. wpłynął do Urzędu, uzupełniony pismami z 10 oraz 28 maja 2021 r., Wniosek w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Katowice – Wrocław Główny – Katowice na okres od 11 grudnia 2022 r. do 10 grudnia 2027 r. (przewozy wykonywane wyłącznie w soboty, niedziele oraz dni ustawowo wolne od pracy), tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027.

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 Koleje Śląskie są przewoźnikiem kolejowym, posiadającym jednolitą licencję nr L/041/2017 na wykonywanie przewozów kolejowych osób, wydaną 15 maja 2017 r. przez Prezesa UTK, potwierdzającą zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, stanowiącą załącznik do decyzji Prezesa UTK z 15 maja 2017 r. (znak: DRRK-WKL.700.6.2017.AO). Ponadto Przewoźnik posiada jednolity certyfikat bezpieczeństwa nr PL1020210029, wydany 25 marca 2021 r. przez Prezesa UTK (ważny od 1 kwietnia 2021 r. do 1 kwietnia 2026 r.), potwierdzający przyjęcie systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) przedsiębiorstwa kolejowego, w tym przepisów przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia szczególnych wymogów niezbędnych dla zapewnienia bezpiecznej eksploatacji sieci, zgodnie z obowiązującymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, stanowiący załącznik do decyzji Prezesa UTK z 25 marca 2021 r. (znak: DMB-WMIC.402.2.2020.SW).

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.

Tym samym należy stwierdzić, że Koleje Śląskie, w związku z posiadaniem licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób oraz jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, spełniają wymagania ustawy o transporcie kolejowym pozwalające uznać Stronę za przewoźnika kolejowego. Kolejom Śląskim przysługuje zatem uprawnienie do złożenia wniosku dotyczącego przyznania otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Wniosek został podpisany ważnymi kwalifikowanymi podpisami elektronicznymi przez osoby upoważnione do reprezentacji Przewoźnika.



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.

Pismem z 28 czerwca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.7.GP) Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione, tj. te, którym przysługuje prawo do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o planowanym uruchomieniu nowej usługi przez Przewoźnika. Pismo, o którym mowa wyżej, z uwagi na obowiązujące regulacje prawne, zostało przesłane do Ministra Infrastruktury oraz Marszałków Województwa Śląskiego, Opolskiego oraz Dolnośląskiego za pośrednictwem platformy ePUAP. Natomiast ww. pismo, w przypadku przewoźników kolejowych PKP Intercity i POLREGIO a także zarządcy infrastruktury PKP PLK, zostało przesłane za pośrednictwem operatora pocztowego.

Ponadto Prezes UTK 29 czerwca 2021 r. opublikował informację o wpływie Wniosku Kolei Śląskich na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/17536,Powiadomienie-Kolei-Slaskich-sp-z-oo-o-planowanych-nowych-krajowych-uslugach-pas.html>.

Przepisy art. 29c ust. 3 i 4 ustawy o transporcie kolejowym nawiązują do regulacji art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795, który stanowi, że: *Każdy wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej składany jest do organu regulacyjnego przez podmioty, o których mowa w art. 11 ust. 2 akapit pierwszy dyrektywy 2012/34/UE, w terminie wyznaczonym w tym przepisie.* Przepis art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 zawiera odesłanie do przepisu ustanowionego na poziomie dyrektywy. Natomiast zgodnie z art. 11 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012 r. str. 32, z późn. zm.), w brzmieniu nadanym dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającą dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz. Urz. UE L 352 z 23 grudnia 2016 r. str. 1): *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: Kolei Śląskich) o planowanej nowej usłudze, Prezes UTK przyjął, że początek biegu terminu dla każdego z podmiotów liczony jest indywidualnie. Początek biegu terminu dla złożenia przez podmiot uprawniony wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej związany jest z momentem doręczenia pisma organu regulacyjnego informującego o otrzymaniu wniosku o przyznanie otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu należało przyjąć, że termin na dokonanie czynności, o której mowa powyżej, rozpoczynał się, zgodnie

z obowiązującymi zasadami obliczania terminów, od momentu doręczenia pisma Prezesa UTK z 28 czerwca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.7.GP).

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) *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.*

W ramach niniejszego postępowania zostały złożone pisma PKP Intercity z 19 lipca 2021 r. (znak: BBPR1k-070-021/2021) oraz Marszałka Województwa Opolskiego z 27 lipca 2021 r.

(znak: DIG-II.8061.31.2021.OB) informujące o braku zainteresowania składaniem wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej oraz wniosek POLREGIO z 30 lipca 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wraz z załącznikami, stanowiące odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 28 czerwca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.7.GP).

#### **Pisma PKP Intercity z 19 lipca 2021 r. (znak: BBPR1k-070-021/2021)**

PKP Intercity jest przewoźnikiem kolejowym, w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym, posiadającym jednolitą licencję nr L/034/2017, certyfikat bezpieczeństwa część A nr PL1120200051, certyfikat bezpieczeństwa część B nr PL1220200063. Dodatkowo ww. przewoźnik kolejowy jest stroną umowy ramowej i umów rocznych, zawieranych w związku z postanowieniami umowy ramowej, z Ministrem Infrastruktury.

W piśmie z 19 lipca 2021 r. (znak: BBPR1k-070-021/2021) 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.

#### **Pismo Marszałka Województwa Opolskiego z 27 lipca 2021 r. (znak: DIG-II.8061.31.2021.OB)**

Województwo opolskie posiada status organizatora publicznego transportu zbiorowego, w tym w zakresie transportu kolejowego, na obszarze województwa opolskiego. Jednocześnie ww. podmiot jest stroną umowy PSC, której operatorem jest POLREGIO.

W swoim stanowisku Marszałek zwrócił uwagę na zagrożenie, jakie może powodować uruchomienie nowego połączenia przez Koleje Śląskie na trasie Katowice – Wrocław Główny – Katowice. Ponadto Marszałek wskazał, że odcinki linii kolejowych, które mają być wykorzystywane przez Przewoźnika charakteryzują się dużym zagęszczeniem ruchu, co może znajdować przełożenie na realizację zadań, w związku z obowiązywaniem umowy PSC, przez POLREGIO. Jednocześnie Marszałek poinformował, że z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w związku z Wnioskiem Kolei Śląskich, wystąpi odrębnym pismem operator umowy PSC, tj. POLREGIO.

Pismo Marszałka nie stanowiło wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

#### **Wniosek POLREGIO z 30 lipca 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej**

Należy wskazać, że 2 sierpnia 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem poczty elektronicznej, wniosek POLREGIO z 30 lipca 2021 r., o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowaną usługą przewozu osób Kolei Śląskich. Informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez Stronę, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 28 czerwca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.7.GP), została doręczona POLREGIO 2 lipca 2021 r.

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

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

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

Zawarty w załączniku nr 1 umowy PSC schemat linii komunikacyjnych, a także rozkład jazdy pociągów, ujęty w załączniku nr 2 do umowy PSC, określające stacje początkowe oraz końcowe wykonywania przewozów przez POLREGIO pozwalają stwierdzić, że ww. przewoźnik kolejowy jest podmiotem uprawnionym, w myśl art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym i art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795. POLREGIO

jest przewoźnikiem kolejowym, będącym jednocześnie operatorem umowy o świadczenie usług publicznych, która przewiduje wykonywanie połączeń pasażerskich w tym samym terminie co Przewoźnik oraz na odcinku pokrywającym się z planowanym uruchamianiem usługi przez Koleje Śląskie. Z tego względu należało uznać, że zgłoszony przez POLREGIO wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej powinien podlegać dalszej analizie formalnej oraz merytorycznej.

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

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

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

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

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

POLREGIO zwróciła szczególną uwagę na charakterystykę linii kolejowej, przy wykorzystaniu, której świadczy usługi w ramach umowy PSC, jak również zamierza realizować przewozy Przewoźnik: *Linia nr 132 charakteryzuje się znacznym natężeniem ruchu kolejowego zarówno dla pociągów pasażerskich obsługiwanych przez POLREGIO sp. z o.o. i PKP Intercity S.A. oraz częściowo przez Koleje Dolnośląskie na odcinku Wrocław Główny - Wrocław Brochów, a także przez przewoźników towarowych. Należy wskazać, że przedłużające się prace remontowe i modernizacyjne linii prowadzone przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.) powodują duże trudności w uzyskaniu właściwej przepustowości linii kolejowej, co w konsekwencji powoduje utrudnienia w trasowaniu pociągów POLREGIO oraz skutkuje przesuwaniem na inne niż planowane przez przewoźnika trasy w celu zapewnienia przejeźdźności pociągom o wyższej kategorii. Z informacji uzyskanych od zarządcy infrastruktury kolejowej wynika, że przynajmniej do roku 2023 będzie wyłączony z ruchu jeden tor na odcinku Opole Główne – Opole Zachodnie, a prędkość jazdy po drugim torze zostanie ograniczona do 20 km/h. Spowoduje to znaczne utrudnienia w ruchu pociągów, tym bardziej, że odcinek ten jest wspólny również dla pociągów relacji Nysa – Opole Główne linią nr 287. Zakres prac modernizacyjnych i naprawczych realizowanych na szeroką skalę przez zarządcę na liniach kolejowych biegnących wzdłuż linii 132 w ocenie Spółki uniemożliwia przyjęcie do realizacji nowych przewozów. Uruchomienie pociągów komercyjnych przewoźnika Koleje Śląskie sp. z o.o. z powodu ograniczeń w przepustowości linii zagraża uruchomieniu wszystkich pociągów o charakterze służby publicznej, a tym samym będzie miało związek z pogorszeniem oferty przewozowej. Mając na uwadze prowadzone prace modernizacyjne, należy zauważyć że przyjęcie do kursowania nowych pociągów może spowodować konieczność odwołania, bądź znaczącej zmiany rozkładu już kursujących połączeń, realizowanych w ramach umów o świadczenie usług publicznych. Może to spowodować znaczące odejście grupy podróżnych korzystających z usług Spółki, a co za tym idzie – będzie miało negatywny wpływ na równowagę ekonomiczną umów o świadczenie usług publicznych.*

Jednocześnie POLREGIO wskazała, że obowiązująca umowa PSC przyznaje możliwość rozszerzenia oferty pasażerskiej ~~☒~~ <sup>1</sup>. Uruchomienie nowych kolejowych przewozów pasażerskich przez Koleje Śląskie na trasie Katowice – Wrocław Główny – Katowice może – w ocenie POLREGIO – zaburzyć realizację planów POLREGIO.

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

- Gliwice – Opole;
- Opole – Wrocław;

<sup>1</sup> Oznaczenie ~~☒~~ --~~☒~~<sup>1</sup> pokazuje usuniętą treść stanowiącą szczególnie chronioną informację handlową przedsiębiorcy

- Wrocław – Opole;
- Opole – Gliwice

pozwała wygenerować rocznie przychody w wysokości odpowiadającej ~~✂~~--~~✂~~ zł.

POLREGIO oszacowała, że zagrożona jest utrata całej ww. kwoty, w następstwie uruchomienia nowych połączeń przez Koleje Śląskie.

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

Uzupełnieniem wniosku POLREGIO o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej były: rozkład jazdy pociągów oraz informacja o obowiązującej taryfie biletowej.

Załącznik do wniosku POLREGIO o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej stanowiło oświadczenie dotyczące występowania informacji stanowiących szczególnie chronione informacje handlowe (tajemnicę przedsiębiorstwa).

Pismem z 17 września 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.13.PL) Prezes UTK zwrócił się do POLREGIO o przedstawienie dodatkowych informacji, w związku ze złożonym wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w zakresie:

1. prognoz ruchu pasażerskiego i przychodów, w tym metodyki prognoz;
2. przedłożenia kopii umowy PSC;
3. weryfikacji prawidłowości stanowiska w sprawie występowania w dokumentacji informacji o charakterze niejawnym.

W piśmie z 1 października 2021 r. (znak: PBH1w.713.24.2021) POLREGIO przedstawiła dodatkowe dane dotyczące wyliczeń zawartych we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w tym metodologii obliczeń, przeprowadzonych badań frekwencji podróźnych. POLREGIO oszacowała swoje wyliczenia biorąc pod uwagę następujące wielkości:

- średnia liczba osób na odcinku pokrywającym się z planowaną nową usługą Kolei Śląskich,
- cena biletu,
- liczba dni kursowania danego pociągu w roku kalendarzowym.

Ponadto POLREGIO przedstawiła informacje dotyczące:

- podtrzymania dotychczasowego stanowiska w zakresie występowania szczególnie chronionych informacji handlowych (tajemnicy przedsiębiorstwa) we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej;

oraz

- koniecznością zachowania poufności całości umowy PSC wraz z załącznikami.

Pismem z 12 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.2.2021.15.PL) Prezes UTK wezwał POLREGIO do:

- przedstawienia uzasadnienia dla ograniczenia jawności informacji wskazanych w piśmie z 1 października 2021 r. (znak: PBH1w.713.24.2021), stanowiącego uzupełnienie wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej,
- weryfikacji spójności i zgodności stanowiska POLREGIO przedstawionego we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej oraz w piśmie z 1 października 2021 r. (znak: PBH1w.713.24.2021), stanowiącego uzupełnienie wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w zakresie dotyczącym ograniczenia jawności informacji zawartych we wskazanej powyżej dokumentacji.

W piśmie z 26 listopada 2021 r. (znak: PBH1w.713.31.2021) POLREGIO przedstawiła zmodyfikowane stanowisko w zakresie występowania w dokumentacji sprawy szczególnie chronionych informacji handlowych (tajemnicy przedsiębiorstwa).

W następstwie analizy informacji przekazanych przez POLREGIO Prezes UTK przyjął stanowisko dotyczące konieczności zapewnienia poufności określonych informacji zebranych w toku prowadzonego postępowania administracyjnego. W konsekwencji Prezes UTK ograniczył Kolejom Śląskim prawo wglądu do materiału sprawy z uwagi na ochronę szczególnie chronionych informacji handlowych POLREGIO.

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

Załącznik nr 6 do umowy PSC zatytułowany: *Szacowane łączne nakłady finansowe na realizację przewozów oraz całkowita praca eksploatacyjna wraz z wykazem wartości rocznej pracy eksploatacyjnej przypadającej na okresy rozliczeniowe*, zawiera wzór zestawienia tabelarycznego w zakresie wskazanych w tytule wielkości.

Dla każdego Okresu Rozliczeniowego, w rozumieniu umowy PSC, opracowano również wzór zestawienia w zakresie:

- ~~§ -- §~~,
- ~~§ -- §~~,
- ~~§ -- §~~,
- ~~§ -- §~~,
- ~~§ -- §~~.

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

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

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

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

Wysokość planowanej rekompensaty, w tym zasady jej obliczania, przewidzianej do uregulowania w danym okresie rozliczeniowym została określona w umowie PSC w załączniku nr 7.

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

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

Zgromadzone przez Prezesa UTK w ramach niniejszego postępowania dane pozwalają oszacować, że uruchamianie połączeń w ramach usługi Kolei Śląskich może oddziaływać, w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 10 grudnia 2027 r., na następujące pociągi POLREGIO:

1. w relacji Katowice – Wrocław Główny:

- nr 46325 z godziną odjazdu 07:04 oraz godziną przyjazdu 08:10, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Śląskich jest Gliwice – Opole Główne,
- nr 46407 z godziną odjazdu 09:08 oraz godziną przyjazdu 10:20, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Śląskich jest Opole Główne – Wrocław Główny,

2. w relacji Wrocław Główny – Katowice:

- nr 64208 z godziną odjazdu 16:12 oraz godziną przyjazdu 17:27, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Śląskich jest Wrocław Główny – Opole Główne;
- nr 64338 z godziną odjazdu 19:06 oraz godziną przyjazdu 20:11, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Kolei Śląskich jest Opole Główne – Gliwice.

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

- pociąg POLREGIO nr 46325 byłby uruchamiany o godzinie 07:04 ze stacji Gliwice oraz dojeżdżałby do stacji Opole Główne o godzinie 08:10, podczas gdy pociąg Kolei Śląskich nr 46101 miałby być uruchamiany ze stacji Gliwice (stacja początkowa usługi – Katowice) o godzinie 08:20 i dojeżdżał do stacji Opole Główne o godzinie 09:20 (tym samym różnica pomiędzy kursowaniem ww. pociągów z tych samych stacji wynosiłaby ponad 1 godzinę),
- pociąg POLREGIO nr 46407 byłby uruchamiany o godzinie 09:08 ze stacji Opole Główne oraz dojeżdżałby do stacji Wrocław Główny o godzinie 10:20, podczas gdy pociąg Kolei Śląskich nr 46101 miałby być uruchamiany z stacji Opole Główne o godzinie 09:14 i dojeżdżał do stacji Wrocław Główny o godzinie 10:01 (jednakże połączenie POLREGIO ma być realizowane ze stacji początkowej Kędzierzyn Koźle, z pominięciem stacji Oława, natomiast pociąg Kolei Śląskich ma wykonywać przejazd w pełnej relacji z Katowic przez Chorzów, Zabrze, Gliwice, Strzelce Opolskie oraz z postojem na stacji Oława, tym samym potencjalne krzyżowanie usług dotyczyłoby stacji Opole Główne oraz Brzeg),
- pociąg POLREGIO nr 64208 byłby uruchamiany o godzinie 16:12 ze stacji Wrocław Główny oraz dojeżdżałby do stacji Opole Główne o godzinie 17:27, podczas gdy pociąg Kolei Śląskich nr 64102 miałby być uruchamiany z stacji Wrocław Główny o godzinie 17:20 i dojeżdżał do stacji Opole Główne o godzinie 18:09 (tym samym różnica pomiędzy kursowaniem ww. pociągów z tych samych stacji wynosiłaby ponad 1 godzinę, a dodatkowo pociąg POLREGIO ma zaplanowaną stację końcową w Raciborzu, natomiast Koleje Śląskie w Katowicach),
- pociąg POLREGIO nr 64338 byłby uruchamiany o godzinie 19:06 ze stacji Opole Główne oraz dojeżdżałby do stacji Gliwice o godzinie 20:11, podczas gdy pociąg Kolei Śląskich nr 64102 miałby być uruchamiany z stacji Opole Główne o godzinie 18:10 i dojeżdżał do stacji Gliwice o godzinie 19:01 (tym samym różnica pomiędzy kursowaniem ww. pociągów z tych samych stacji wynosiłaby ponad 1 godzinę).

Analiza przeprowadzona w odniesieniu do wskazanych pociągów POLREGIO pozwala przyjąć, że dla odcinków pokrywających się może zostać wygenerowany przychód w wysokości ~~zł~~ -- ~~zł~~ zł rocznie, co w perspektywie całego okresu planowanego wykonywania usługi przez Koleje Śląskie może oznaczać łączny przychód w wysokości ~~zł~~ -- ~~zł~~ zł. Powyższy wynik zachowywałby aktualność w przypadku, gdyby Koleje Śląskie nie wykonywały wnioskowanych przez siebie przewozów. W ocenie POLREGIO 100% spodziewanych przychodów z pokrywających się odcinków wspólnych dla POLREGIO i Kolei Śląskich może być zagrożonych. Powyższe pozwala zatem przyjąć, że operator umowy PSC dopuszcza sytuację, w której uruchomienie nowych usług Kolei Śląskich pozbawi POLREGIO wszystkich dotychczasowych przychodów uzyskiwanych na odcinkach Opole Główne – Gliwice – Opole Główne oraz Opole Główne – Wrocław Główny – Opole Główne. Mając na względzie różnice parametrów usług oferowanych przez POLREGIO w ramach umowy PSC, jak również wskazanych we Wniosku Kolei Śląskich, Prezes UTK nie podziela argumentacji POLREGIO, według której wszystkie dotychczasowe przychody uzyskiwane przez tego przewoźnika zostaną przejęte przez Koleje Śląskie. Na powyższe stanowisko mają wpływ przede wszystkim: planowane godziny uruchamiania pociągów jak również pełne relacje, w ramach których mają być oferowane usługi obu przewoźników kolejowych oraz pośrednie postoje handlowe. Mimo to, Prezes UTK odniósł się do wielkości całkowitej przychodów, które w ocenie POLREGIO są zagrożone w sytuacji uruchamiania nowych usług przez Koleje Śląskie. Z tego względu w sytuacji wykonywania przewozów przez Koleje Śląskie, POLREGIO

może odnotowywać pomniejszone przychody o kwotę  $\text{X} \text{ -- } \text{X}$  zł rocznie, co w ujęciu 5 lat, w których Strona planuje wykonywać przewozy pasażerskie, może stanowić sumaryczną wartość równą  $\text{X} \text{ -- } \text{X}$  zł.

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

Zestawienie ze sobą powyższych kwot, pozwala stwierdzić, że spodziewany spadek przychodów w następstwie uruchomienia nowej usługi Kolei Śląskich, w wymiarze maksymalnym, tj. takim gdzie Przewoźnik przejąłby 100% dotychczas uzyskiwanych przychodów POLREGIO, może stanowić 0,55% rekompensaty przewidzianej w umowie PSC na pokrycie kosztów.

W związku z wątpliwościami dotyczącymi deklarowanego pozbawienia przez Koleje Śląskie 100% dotychczasowych wpływów POLREGIO uzyskiwanych na odcinkach wspólnych dla usług obu ww. przewoźników, Prezes UTK przeprowadził również symulację wpływu, w warunkach, gdzie roczne przychody POLREGIO zmalałyby o:

- 20%, wówczas kwotę  $\text{X} \text{ -- } \text{X}$  zł (roczne wpływy POLREGIO) należałoby pomnożyć przez 80%, w rezultacie czego uzyskano by wynik  $\text{X} \text{ -- } \text{X}$  zł, co w perspektywie 5 rocznych rozkładów jazdy pociągów oznaczałoby uzyskanie przez POLREGIO przychodów w kwocie  $\text{X} \text{ -- } \text{X}$  zł,
- 30%, wówczas kwotę  $\text{X} \text{ -- } \text{X}$  zł (roczne wpływy POLREGIO) należałoby pomnożyć przez 70%, w rezultacie czego uzyskano by wynik  $\text{X} \text{ -- } \text{X}$  zł, co w perspektywie 5 rocznych rozkładów jazdy pociągów oznaczałoby uzyskanie przez POLREGIO przychodów w kwocie  $\text{X} \text{ -- } \text{X}$  zł,
- 50%, wówczas kwotę  $\text{X} \text{ -- } \text{X}$  zł (roczne wpływy POLREGIO) należałoby pomnożyć przez 50%, w rezultacie czego uzyskano by wynik  $\text{X} \text{ -- } \text{X}$  zł, co w perspektywie 5 rocznych rozkładów jazdy pociągów oznaczałoby uzyskanie przez POLREGIO przychodów w kwocie  $\text{X} \text{ -- } \text{X}$  zł,
- 70%, wówczas kwotę  $\text{X} \text{ -- } \text{X}$  zł (roczne wpływy POLREGIO) należałoby pomnożyć przez 30%, w rezultacie czego uzyskano by wynik  $\text{X} \text{ -- } \text{X}$  zł, co w perspektywie 5 rocznych rozkładów jazdy pociągów oznaczałoby uzyskanie przez POLREGIO przychodów w kwocie  $\text{X} \text{ -- } \text{X}$  zł.

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

- obniżone o 20% przychody POLREGIO, w ujęciu pięcioletnim, tj. kwota  $\text{X} \text{ -- } \text{X}$  zł odpowiada 0,44% wartości rekompensaty przewidzianej w umowie PSC na pokrycie kosztów tejże umowy,
- obniżone o 30% przychody POLREGIO w ujęciu pięcioletnim, tj. kwota  $\text{X} \text{ -- } \text{X}$  zł odpowiada 0,39% wartości rekompensaty przewidzianej w umowie PSC na pokrycie kosztów tejże umowy,
- obniżone o 50% przychody POLREGIO w ujęciu pięcioletnim, tj. kwota  $\text{X} \text{ -- } \text{X}$  zł odpowiada 0,28% wartości rekompensaty przewidzianej w umowie PSC na pokrycie kosztów tejże umowy,
- obniżone o 70% przychody POLREGIO w ujęciu pięcioletnim, tj. kwota  $\text{X} \text{ -- } \text{X}$  zł odpowiada 0,17% wartości rekompensaty przewidzianej w umowie PSC na pokrycie kosztów tejże umowy.

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

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

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



PSC POLREGIO znajdują się postanowienia przewidujące możliwość modyfikacji pierwotnie założonej pracy eksploatacyjnej/przewozowej.

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

#### **Stanowisko PKP PLK z 13 września 2021 r. (znak: IBR1.060.1.43.2021.w.4) dotyczące możliwości trasowania pociągów Kolei Śląskich**

PKP PLK w piśmie z 13 września 2021 r. (znak: IBR1.060.1.43.2021.w.4) przedstawiła informacje dotyczące planowanego uruchomienia przez Koleje Śląskie nowej usługi kolejowych przewozów pasażerskich na trasie Katowice – Wrocław Główny – Katowice, zgodnie z parametrami wskazanymi we Wniosku.

PKP PLK zwróciła uwagę, że na podstawie rocznego rozkładu jazdy pociągów istnieje możliwość wytrasowania pociągów Przewoźnika, zgodnie z przedstawionym we Wniosku projektem rozkładu jazdy pociągów w relacji Katowice – Wrocław Główny bez zmian w trasowaniu pociągów POLREGIO. Natomiast w odniesieniu do relacji Wrocław Główny – Katowice możliwa jest zmiana w trasowaniu pociągów tego przewoźnika. Jednakże na tym etapie postępowania nie jest możliwe kategoryczne przesądzenie o konieczności zmiany trasowania składów POLREGIO.

PKP PLK poinformowała również, że nie dysponuje rozwiązaniami umożliwiającymi oszacowanie stopnia wykorzystania zdolności przepustowej w pełnym okresie, w którym Przewoźnik planuje wykonywanie nowych przewozów. Opierając się na bazie rocznego rozkładu jazdy pociągów 2021/2022 zarządca infrastruktury oświadczył, że trasowanie pociągów Kolei Śląskich może mieć niewielki wpływ (wielkości kilku minut) na możliwość uruchamiania pociągów POLREGIO.

PKP PLK nie wskazała, że na którymkolwiek z odcinków linii kolejowych, które mają być wykorzystywane do uruchamiania nowej usługi Kolei Śląskich, występuje ograniczona zdolność przepustowa. Zarządca infrastruktury kolejowej przedłożył również informacje dotyczące planowanych inwestycji kolejowych. PKP PLK wskazała, że: *W ramach trwających prac planistycznych dla perspektywy finansowej na lata 2021 - 2027, Spółka rozważa realizację następujących prac inwestycyjnych:*

- *na linii kolejowej nr 137 na odcinkach Katowice –Chorzów Batory, Chorzów Batory – Gliwice oraz na stacjach Gliwice i Gliwice Łabędy,*
- *na linii kolejowej nr 135 Gliwice Łabędy – Pyskowice,*
- *na linii kolejowej nr 132, m.in. na odcinku Pyskowice – Opole Groszowice.*

*Możliwość realizacji ww. prac będzie ściśle uzależniona od dostępności środków finansowych na inwestycje kolejowe, w tym w ramach alokacji unijnej, której wielkość nie jest jeszcze ostatecznie znana. Na chwilę obecną projekty te nie mają zabezpieczonego finansowania. Ponadto, w ramach projektu pn. „Prace na linii kolejowej E 30 na odcinku Kędzierzyn Koźle – Opole Zachodnie” realizowane są obecnie prace inwestycyjne na obszarze węzła opolskiego. Planowany termin realizacji przedmiotowej inwestycji to 31.04.2023 r. Natomiast linia kolejowa nr 132 na odcinku Opole Główne – Wrocław Główny została w ostatnich latach zmodernizowana, i na chwilę obecną nie planuje się dalszych prac inwestycyjnych na tym odcinku.*

Prezes UTK przeanalizował informacje przekazane przez PKP PLK i na ich podstawie stwierdził, że nie występują (obecnie oraz w najbliższej perspektywie czasowej) utrudnienia o charakterze infrastrukturalnym ani użytkowym w odniesieniu do linii kolejowych, na których ma być wykonywana nowa usługa Kolei Śląskich. Zgodnie ze stanowiskiem PKP PLK, uruchomienie przewozów, o których mowa we Wniosku Przewoźnika może mieć marginalny wpływ na uruchamianie przewozów przez POLREGIO. PKP PLK dopuszcza również sytuację, w której uruchomienie przewozów przez Przewoźnika odbędzie się bez jakichkolwiek zmian w usługach POLREGIO. Powyższe należy ocenić zatem jako okoliczność dodatkowo przemawiającą za uruchomieniem przewozów przez Koleje Śląskie. Prezes UTK zwrócił również uwagę, że w związku z obowiązującym obecnie systemem opracowywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, w tym procedurą składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, nie jest możliwe dokonanie kategorycznej oceny dotyczącej obciążenia linii kolejowych tworzących odcinki danej trasy w kolejnych latach. Na uwagę zasługuje również to, że plany dotyczące modernizacji infrastruktury kolejowej nie zostały zatwierdzone, a stanowią przedmiot rozważań zarządcy infrastruktury.

Jednakże w sytuacji, gdyby PKP PLK zdecydowała się na realizację prac modernizacyjnych na infrastrukturze kolejowej, co skutkowałoby ograniczeniem dostępnej zdolności przepustowej, Prezes UTK zawarł w niniejszej decyzji odpowiednie warunki umożliwiające korzystanie z infrastruktury kolejowej przez Koleje Śląskie.

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 obliguje 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 Kolejom Śląskim, zgodnie z Wnioskiem Przewoźnika, prawo do wykonywania przewozów na wnioskowanej trasie w wymiarze jednej pary pociągów, uruchamianych całorocznie w soboty, niedziele oraz dni ustawowo wolne od pracy, w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 10 grudnia 2027 r., 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 Kolei Śląskich powinna przede wszystkim stanowić odpowiedź na potrzeby podróżnych zainteresowanych bezpośrednim połączeniem pomiędzy stolicami województw śląskiego oraz dolnośląskiego. 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 Katowice – Wrocław Główny – Katowice. 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 Koleje Śląskie złożyły wniosek o przyznanie otwartego dostępu, na podstawie którego uruchamiane będą połączenia w relacji Katowice – Wrocław Główny – Katowice, 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 Kolei Śląskich, ustalił, że dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Katowice, Chorzów Batory, Zabrze, Gliwice, Strzelce Opolskie, Opole Główne, Brzeg, Oława oraz Wrocław Główny.

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

Uruchamianie usługi Kolei Śląskich 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 Koleje Śląskie Wnioskiem, przewozy realizowane na trasie Katowice - Wrocław Główny - Katowice, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej

decyzji, Przewoźnik będzie realizował przy pomocy pojazdów typu EN76/22WE lub oferujących lepsze warunki podróży.

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania również innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Koleje Śląskie 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.

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).

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 Katowice – Wrocław Główny – Katowice:

- 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. Powyższe dotyczy w szczególności sytuacji, w której Przewoźnik zamierzałby uruchomić połączenia, zgodnie ze zgłoszonym Wnioskiem, w ramach ewentualnego odstępstwa od standardowego rozkładu jazdy w zakresie częstotliwości, tj. również w dni robocze bezpośrednio graniczące z dniami wolnymi oraz świętami w celu utrzymania oferty w tzw. „długie weekendy”.

Powyższa klauzula ma na celu uzyskiwanie na bieżąco wiedzy na temat faktycznie realizowanych przez Koleje Śląskie 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 Koleje Śląskie Wniosek, Prezes UTK przyznał Przewoźnikowi prawo otwartego dostępu na trasie Katowice – Wrocław Główny – Katowice na okres od 11 grudnia 2022 r. do 10 grudnia 2027 r.

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

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

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

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

#### **Oplata:**

Od niniejszej decyzji należna opłata skarbową wynosi 10 zł (słownie: dziesięć złotych 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 ramach uzupełnienia Wniosku, przedstawiła potwierdzenie uiszczenia opłaty

skarbowej z 24 września 2020 r. w wysokości 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

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 2022 r. poz. 329), 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 11 grudnia 2022 r. do 10 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027 (przewozy wykonywane wyłącznie w soboty, niedziele oraz dni ustawowo wolne od pracy na trasie Katowice – Wrocław Główny).
2. Projekt rocznego rozkładu jazdy na okres od 11 grudnia 2022 r. do 10 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027 (przewozy wykonywane wyłącznie w soboty, niedziele oraz dni ustawowo wolne od pracy na trasie Wrocław Główny – Katowice).

**Załącznik nr 1 do decyzji DPP-WOPN.717.2.2021.PL**

Nazwa stacji	km narastająco	Odległość między stacjami	nr poc.: 46101	
			p.:	o.:
Katowice	0	0		07:57
Chorzów Batory	5,785	5,785	08:02	08:03
Zabrze	18,545	12,76	08:12	08:13
Gliwice	26,719	8,174	08:19	08:20
Strzelce Opolskie	64,732	38,013	08:49	08:50
Opole Główne	97,123	32,391	09:13	09:14
Brzeg	137,248	40,125	09:36	09:37
Oława	152,314	15,066	09:44	09:45
Wrocław Główny	178,842	26,528	10:01	

**Załącznik nr 2 do decyzji DPP-WOPN.717.2.2021.PL**

Nazwa stacji	km narastająco	Odległość między stacjami	nr poc.: 64102	
			p.:	o.:
Wrocław Główny	0	0		17:20
Oława	26,589	26,589	17:37	17:38
Brzeg	41,655	15,066	17:47	17:48
Opole Główne	81,78	40,125	18:09	18:10
Strzelce Opolskie	114,171	32,391	18:33	18:34
Gliwice	152,184	38,013	19:01	19:02
Zabrze	160,358	8,174	19:08	19:09
Chorzów Batory	173,118	12,76	19:19	19:20
Katowice	178,903	5,785	19:26	