

Warszawa, dnia 11 kwietnia 2023 r.

Poz. 5

**DECYZJA NR DPP-WOPN.717.16.2022.JK  
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 12 marca 2023 r.

**w sprawie przyznania RegioJet otwartego dostępu na trasie krajowej  
Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r.,  
tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 i 2026/2027**

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 w związku z art. 104 § 1 oraz art. 127 § 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 2000, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku art. 13a ust. 1 oraz art. 29c ust. 1, 2, 6 pkt 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1984, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, w związku z 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”, po rozpatrzeniu wniosku RegioJet a. s. z siedzibą w Brnie, zwanej dalej „RegioJet”, „Wnioskodawcą” lub „Przewoźnikiem”, z 26 lipca 2022 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem”, za pośrednictwem platformy ePUAP: 26 lipca 2022 r.) o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z 24 czerwca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.MP) odmawiającą przyznania RegioJet otwartego dostępu na trasie krajowej Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 i 2026/2027, na podstawie którego Przewoźnik byłby uprawniony do wykonywania, we wskazanym okresie, przewozów codziennie w wymiarze 9 (słownie: dziewięciu) par połączeń na dobę, realizując postoje handlowe w następujących lokalizacjach: Kraków Główny, Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Modlin, Iława Główna, Malbork, Tczew, Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Sopot, Gdynia Główna, przy wykorzystaniu linii kolejowych oznaczonych numerami: 1, 2, 4, 8, 9, 64, 202 oraz 570, zarządzanych przez zarządcę infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanego dalej „PKP PLK”,

**UTRZYMUJĘ W MOCY**

**decyzję Prezesa UTK z 24 czerwca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.MP) odmawiającą przyznania RegioJet otwartego dostępu na trasie krajowej Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 i 2026/2027, na podstawie którego Przewoźnik byłby uprawniony do wykonywania, we wskazanym okresie, przewozów codziennie w wymiarze 9 (słownie: dziewięciu) par połączeń na dobę, realizując postoje handlowe w następujących lokalizacjach: Kraków Główny, Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Modlin, Iława Główna, Malbork, Tczew, Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Sopot, Gdynia Główna, przy wykorzystaniu linii kolejowych oznaczonych numerami: 1, 2, 4, 8, 9, 64, 202 oraz 570, zarządzanych przez zarządcę infrastruktury PKP PLK.**

**UZASADNIENIE**

**Stan faktyczny:**

10 czerwca 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek RegioJet w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 oraz 2026/2027 (przewozy realizowane codziennie w częstotliwości równej 9 parom połączeń na dobę), zwany dalej „Wnioskiem”.

Po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego, 24 czerwca 2022 r. Prezes UTK wydał decyzję odmawiającą przyznania RegioJet otwartego dostępu na trasie krajowej Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 i 2026/2027, zwaną dalej także „Decyzją”.

Decyzja została dostarczona Przewoźnikowi za pośrednictwem platformy ePUAP 11 lipca 2022 r.

26 lipca 2022 r. do Prezesa UTK, za pośrednictwem platformy ePUAP, wpłynął wniosek Przewoźnika o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej Decyzją, zwany dalej także „Wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy”.

W piśmie z 26 sierpnia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.16.2022.2.JK) Prezes UTK wyznaczył 26 września 2022 r. jako nowy termin załatwienia sprawy.

W piśmie z 22 września 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.16.2022.3.JK) Prezes UTK wyznaczył 26 października 2022 r. jako nowy termin załatwienia sprawy.

Pismem z 19 października 2022 r. (znak: FPK/2022/10/09) Fundacja „Pro Kolej” z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „Fundacją”, złożyła do Prezesa UTK wniosek o dopuszczenie jej jako organizacji społecznej do udziału w toczącym się postępowaniu z Wniosku Przewoźnika, zwany dalej „Wnioskiem z 19 października 2022 r.”.

Pismem z 26 października 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.16.2022.6.JK) Prezes UTK zawiadomił RegioJet o materiale dowodowym niniejszego postępowania. Przewoźnik został także poinformowany o przysługującym prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów. Również w tym samym piśmie Prezes UTK zawiadomił RegioJet o zmianie terminu załatwienia sprawy, który został ustalony na 28 listopada 2022 r.

Pismem z 23 listopada 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.16.2022.7.JK) Prezes UTK dopuścił Fundację, zgodnie z jej Wnioskiem z 19 października 2022 r., do przedmiotowego postępowania administracyjnego, jako podmiot na prawach strony.

Pismem z 25 listopada 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.16.2022.8.JK) Prezes UTK ograniczył Fundacji prawo wglądu do materiału dowodowego dostarczonego w niniejszej sprawie przez PKP Intercity oraz Ministra Infrastruktury.

Pismem z 30 listopada 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.16.2022.10.JK) Prezes UTK wyznaczył 9 grudnia 2022 r. jako nowy termin załatwienia sprawy. W tym piśmie Prezes UTK poinformował także o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 3 dni od dnia otrzymania pisma.

Pismem z 5 grudnia 2022 r. (znak: FPK/2022/12/02, data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 6 grudnia 2022 r.) Fundacja złożyła do Prezesa UTK wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej postanowieniem Prezesa UTK z 25 listopada 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.16.2022.8.JK) ograniczającym Fundacji prawo wglądu do materiału dowodowego dostarczonego w niniejszej sprawie przez PKP Intercity oraz Ministra Infrastruktury.

Fundacja 6 grudnia 2022 r. zawnioskowała, za pośrednictwem poczty elektronicznej, o udostępnienie akt przedmiotowego postępowania. Wersje jawne akt niniejszej sprawy zostały udostępnione Fundacji 8 grudnia 2022 r. w siedzibie Urzędu, co zostało odnotowane na karcie przeglądowej akt niniejszej sprawy. Fundacja nie wniosła uwag lub zastrzeżeń do udostępnionych akt postępowania.

Pismem z 12 grudnia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.16.2022.13.JK) Prezes UTK wyznaczył 9 stycznia 2023 r. jako nowy termin załatwienia sprawy. W tym piśmie Prezes UTK poinformował również o wniosku Fundacji z 5 grudnia 2022 r. (znak: FPK/2022/12/02) wchodzącym w skład materiału dowodowego sprawy. Prezes UTK poinformował także o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 7 dni od dnia otrzymania pisma.

Ze względu na konieczność rozpatrzenia wniosku Fundacji z 5 grudnia 2022 r. (znak: FPK/2022/12/02) Prezes UTK, pismem z 5 stycznia 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.16.2022.14.JK), zawiadomił Przewoźnika i Fundację o zmianie terminu załatwienia sprawy, który został ustalony na 9 lutego 2023 r.

Postanowieniem z 10 lutego 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.16.2022.15.JK) Prezes UTK utrzymał w mocy postanowienie z 25 listopada 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.16.2022.8.JK) ograniczające Fundacji prawo wglądu do części materiału dowodowego niniejszego postępowania dostarczonego przez PKP Intercity oraz Ministra Infrastruktury.

W piśmie z 10 lutego 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.16.2022.18.JK) Prezes UTK wyznaczył 9 marca 2023 r. jako nowy termin załatwienia sprawy.

Pismem z 9 marca 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.16.2022.21.JK) Prezes UTK wyznaczył 24 marca 2023 r. jako nowy termin załatwienia sprawy.

**Prezes UTK po ponownym rozpatrzeniu sprawy 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 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.

Zgodnie z 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.*

Stosownie do art. 127 § 3 k.p.a.: *Od decyzji wydanej w pierwszej instancji przez ministra lub samorządowe kolegium odwoławcze nie służy odwołanie, jednakże strona niezadowolona z decyzji może zwrócić się do tego organu z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy; do wniosku tego stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące odwołań od decyzji.*

Natomiast art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym informuje, że strona niezadowolona z decyzji może zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 30 dni od dnia jej otrzymania.

Zgodnie z art. 5 § 2 pkt 4 k.p.a., ilekroć w przepisach k.p.a. jest mowa o ministrach, rozumie się przez to Prezesa i wiceprezesa Rady Ministrów pełniących funkcję ministra kierującego określonym działem administracji rządowej, ministrów kierujących określonym działem administracji rządowej, przewodniczących komitetów wchodzących w skład Rady Ministrów, kierowników centralnych urzędów administracji rządowej podległych, podporządkowanych lub nadzorowanych przez Prezesa Rady Ministrów lub właściwego ministra, a także kierowników innych równorzędnych urzędów państwowych załatwiających sprawy, o których mowa w art. 1 pkt 1 i 4 k.p.a.

Zgodnie z powyższym, na mocy art. 127 § 3 k.p.a. w związku z art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym od decyzji wydanej w pierwszej instancji przez ministra lub samorządowe kolegium odwoławcze stronie nie służy odwołanie, jednakże strona niezadowolona z decyzji może zwrócić się do tego organu (tu Prezesa UTK) z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy. W myśl art. 5 § 2 pkt 4 k.p.a., ilekroć w przepisach k.p.a. jest mowa o ministrach, rozumie się przez to także kierowników centralnych urzędów administracji rządowej podległych, podporządkowanych lub nadzorowanych przez Prezesa Rady Ministrów lub właściwego ministra. Takim organem, zgodnie z powyższym przepisem, jest Prezes UTK.

Rozpatrując kwestię dopuszczalności wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, należy zwrócić uwagę na następujące aspekty.

Niniejsze postępowanie zostało zainicjowane wnioskiem RegioJet z 26 lipca 2022 r. o ponowne rozpatrzenie sprawy, zakończonej wydaniem przez Prezesa UTK decyzji administracyjnej z 24 czerwca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.MP). RegioJet była stroną toczącego się przed Prezesem UTK postępowania zakończonego wydaniem Decyzji.

Zgodnie z Urzędowym Poświadczeniem Doręczenia platformy ePUAP, decyzja Prezesa UTK 24 czerwca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.MP) została doręczona Przewoźnikowi 11 lipca 2022 r. Wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy został przekazany do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP 26 lipca 2022 r. Wnioskodawca zachował więc ustawowy termin 30 dni od dnia doręczenia (tj. 11 lipca 2022 r.) zaskarżonego rozstrzygnięcia.

Wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy z 26 lipca 2022 r. został podpisany ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osobę upoważnioną do reprezentacji Przewoźnika na podstawie dołączonego pełnomocnictwa.

Podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie jest aplikant (art. 29c ust. 1 w zw. z art. 29d ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym). Definicja legalna aplikanta znajduje się w art. 4 pkt 9b ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym jest to: *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 zgodnie z definicją art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym przewoźnikiem kolejowym jest: *przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorca świadczący wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorca uprawniony do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa.*

W toku niniejszego postępowania Prezes UTK ustalił zdolność RegioJet do prowadzenia działalności polegającej na wykonywaniu przewozów kolejowych na podstawie wskazanych poniżej dokumentów. RegioJet posiada licencję na wykonywanie przewozów kolejowych osób (nr L/2009/1521, wydaną 30 kwietnia 2009 r. przez *Drážni úřad*).

Ponadto Przewoźnik posiada certyfikat bezpieczeństwa część A nr CZ1120190021, wydany 3 października 2019 r. przez *Drážni úřad*, ważny od 8 października 2019 r. do 7 października 2024 r., potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, oraz certyfikat bezpieczeństwa część B nr PL1220190019, 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 został mu nadany nr PL1220200033, ważny od 14 sierpnia 2020 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.

Należy zatem stwierdzić, że w przedmiotowej sprawie zrealizowane zostały przesłanki wynikające z art. 127 § 3 k.p.a. w związku z art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym, upoważniające Prezesa UTK do ponownego rozpoznania sprawy administracyjnej zakończonej zaskarżoną decyzją i wydania rozstrzygnięcia w tym zakresie.

Organ w postępowaniu odwoławczym nie może ograniczać się tylko do kontroli decyzji organu I instancji, ponieważ ciąży na nim obowiązek ponownego merytorycznego rozpoznania i rozstrzygnięcia sprawy administracyjnej (Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz. pod red. B. Adamiak, J. Borkowski, Legalis 2021 r.). Znajduje to również potwierdzenie w orzecznictwie: *Istota administracyjnego toku instancji polega na dwukrotnym rozstrzygnięciu tej samej sprawy, nie zaś na kontroli zasadności argumentów podniesionych w stosunku do orzeczenia organu I instancji (...)* (wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego, zwanego dalej „NSA”, z 22 marca 1996 r., sygn. Akt SA/Wr 1996/95, Legalis nr 40056).

Zgodnie z art. 136 k.p.a., organ administracji publicznej jest zobowiązany do ponownego rozważenia wszystkich istotnych dla sprawy okoliczności faktycznych i prawnych, a w razie konieczności, do przeprowadzenia uzupełniającego postępowania dowodowego. Przedmiotem postępowania odwoławczego nie jest bowiem weryfikacja decyzji organu pierwszej instancji, a wydanie nowego rozstrzygnięcia w sprawie, które wyeliminuje ewentualne wady decyzji wydanej przez organ pierwszej instancji. Stanowi to realizację wywodzącej się z zasad konstytucyjnych, a także przewidzianej wprost w art. 15 k.p.a. zasady dwuinstancyjności administracyjnej (Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz. Pod red. B. Adamiak, J. Borkowski, Legalis 2021 r.).

Jak wskazuje się w orzecznictwie: *Potwierdzona w art. 15 k.p.a. zasada dwuinstancyjności postępowania administracyjnego daje stronie tego postępowania prawo do dwukrotnego rozpatrzenia, a także rozstrzygnięcia jej sprawy przez dwa organy administracji. Oznacza to, że organ odwoławczy w całości rozpatruje i rozstrzyga sprawę załatwioną decyzją organu pierwszej instancji* (wyrok NSA z 13 października 2020 r., sygn. akt II OSK 1632/20, Legalis nr 2501726).

W odmienny sposób gwarancje wynikające z zasady dwuinstancyjności zapewniane są w sytuacji, gdy organem właściwym do rozpatrzenia sprawy w pierwszej instancji jest organ administracyjny w randze ministra, nad którym, z uwagi na strukturalne ograniczenia administracji publicznej, nie występują organy wyższego stopnia. Wówczas uprawnienie strony do dwukrotnego rozpoznania sprawy administracyjnej realizowane jest w ramach instytucji wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, która uregulowana została w art. 127 § 3 k.p.a. W tym trybie strona niezadowolona z decyzji wydanej przez ministra lub centralny organ administracji rządowej jest uprawniona do zainicjowania przed tym samym organem drugiego postępowania merytorycznego w tej samej sprawie, do którego odpowiednio należy stosować przepisy k.p.a. dotyczące odwołań.

Stosownie do regulacji art. 128 k.p.a.: *Odwołanie nie wymaga szczegółowego uzasadnienia. Wystarczy, jeżeli z odwołania wynika, że strona nie jest zadowolona z wydanej decyzji. (...)*.

Według art. 138 § 1 k.p.a. organ odwoławczy, w związku z prowadzonym postępowaniem odwoławczym, może:

- 1) utrzymać w mocy zaskarżoną decyzję; albo
- 2) uchylić zaskarżoną decyzję w całości albo w części i w tym zakresie orzec co do istoty sprawy, albo – uchylając tę decyzję – umorzyć postępowanie pierwszej instancji w całości albo w części; albo
- 3) umorzyć postępowanie odwoławcze.

Jak wskazał NSA w wyroku z 6 maja 2021 r. (sygn. akt I GSK 281/21, Legalis nr 2611211): *Regulacja prawna z art. 138 § 1 pkt 1) i pkt 2) KPA oznacza, że zgodnie z zasadą dwuinstancyjności organ odwoławczy obowiązany jest ponownie rozpoznać i rozstrzygnąć sprawę rozstrzygniętą decyzją organu I instancji. Organ odwoławczy rozpatruje sprawę ponownie merytorycznie w jej całości, co oznacza, że ma obowiązek rozpatrzyć wszystkie żądania strony i ustosunkować się do nich w uzasadnieniu swojej decyzji. Zakres rozstrzygnięcia sprawy administracyjnej decyzją odwoławczą wyznaczony jest zakresem rozstrzygnięcia sprawy decyzją organu I instancji. Organ odwoławczy nie może*

*zmieniać rodzaju sprawy, co oznacza, że w postępowaniu odwoławczym może być rozpoznana i rozstrzygnięta wyłącznie tożsama pod względem podmiotowym i przedmiotowym sprawa, organ odwoławczy nie może również zmieniać zakresu sprawy i nie może orzekać w zakresie innym niż to uczynił przed nim organ pierwszoinstancyjny. Organ odwoławczy, rozpatrując sprawę ponownie co do jej istoty, jest obowiązany usunąć te wadliwości decyzji, których dopuścił się organ I instancji.*

W związku z powyższym, po wpływie do Urzędu Wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, Prezes UTK obowiązany był do powtórnego przeprowadzenia postępowania administracyjnego z Wniosku Przewoźnika.

Zgodnie z dyspozycją przepisu art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym oraz art. 4 ust. 4 rozporządzenia 2018/1795, po wpływie do Urzędu Wniosku RegioJet z 10 czerwca 2021 r. o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny i uzupełnieniu przez Przewoźnika braków o charakterze formalnym, przeprowadzone zostały następujące czynności.

Należy stwierdzić, że 2 sierpnia 2021 r. na stronie internetowej Urzędu (dostęp: <https://www.utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/17682,Powiadomienie-RegioJet-a-s-o-planowanych-nowych-krajowych-uslugach-pasazerskich-.html>) opublikowana została jawna wersja powiadomienia RegioJet z 10 czerwca 2021 r. o planowanych nowych krajowych usługach pasażerskich na trasie Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny.

Stosownie do art. 4 ust. 4 rozporządzenia 2018/1795, po otrzymaniu wypełnionego formularza powiadomienia, organ regulacyjny powiadamia następujące podmioty:

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

Wobec powyższego, pismem Prezesa UTK z 9 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.5.AJ) o Wniosku RegioJet powiadomione zostały tzw. podmioty uprawnione, właściwe z uwagi na planowaną trasę nowej usługi Przewoźnika.

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

Należy więc stwierdzić, że termin na wniesienie wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej wynosi jeden miesiąc i rozpoczyna swój bieg, w każdym przypadku indywidualnie, od momentu doręczenia podmiotom uprawnionym jawnej wersji powiadomienia.

Mając na uwadze powyższe przepisy należy zauważyć, że w niniejszym postępowaniu wpłynęły pisma:

- Ministra Infrastruktury z 3 września 2021 r. (data wpływu do Urzędu: 28 września 2022 r.), oraz
- PKP Intercity S.A. z 10 września 2021 r. (data wpływu do Urzędu: 10 września 2021 r.),

będące wnioskami o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z Wnioskiem RegioJet.

Zgodnie z powyższym, należało sprawdzić zachowanie miesięcznego terminu na złożenie wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej przez te dwa podmioty uprawnione.

Zgodnie z Urzędowym Poświadczeniem Przedłożenia dokumentu wystawionym przez platformę ePUAP, pismo Prezesa UTK z 9 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.5.AJ) zostało doręczone do Ministra Infrastruktury 10 sierpnia 2021 r. Natomiast ww. pismo do PKP Intercity zostało doręczone 13 sierpnia 2021 r.

Reasumując, termin na przekazanie wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej dla Ministra Infrastruktury mijał 10 września 2021 r., zaś dla PKP Intercity termin mijał 13 września 2021 r. Zgodnie z powyższym oraz w myśl art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, wniosek Ministra Infrastruktury o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej nie został złożony z zachowaniem terminu jednego miesiąca od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób. Natomiast wniosek

o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej PKP Intercity złożony został z zachowaniem ustawowego miesięcznego terminu.

W myśl art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, *Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie, w przypadku gdy w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w ust. 4, oceni, że proponowane połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, albo gdy żaden podmiot nie wystąpił o przeprowadzenie takiego badania.*

Natomiast 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.*

Zgodnie z art. 10 ust. 2 zdanie 1 rozporządzenia 2018/1795 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. 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).

Zgodnie z treścią art. 10 ust. 5 rozporządzenia 2018/1795, ocena organu regulacyjnego (tu: Prezesa UTK), powinna uwzględniać także:

- 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.*

Tak jak już zostało wcześniej wspomniane, organ – w postępowaniu odwoławczym – nie może ograniczać się tylko do kontroli decyzji organu I instancji. Ze względu na obowiązek ponownego merytorycznego rozpoznania i rozstrzygnięcia sprawy administracyjnej, Prezes UTK ponownie przeanalizował wnioski o badanie równowagi ekonomicznej Ministra Infrastruktury oraz PKP Intercity.

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

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

Natomiast, zgodnie z elektronicznym Urzędowym Poświadczeniem Przedłożenia dokumentu ePUAP, informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez Wnioskodawcę, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 9 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.5.JK), została doręczona Ministrowi Infrastruktury 10 sierpnia 2021 r.

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

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

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

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

Również w art. 11 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE<sup>1</sup> zawarta została regulacja informująca o terminie na złożenie wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej:

*Aby określić, czy zostałaby zagrożona równowaga ekonomiczna w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, właściwy organ regulacyjny lub właściwe organy regulacyjne, o których mowa w art. 55, przeprowadzają obiektywną analizę ekonomiczną i opierają swoją decyzję na z góry ustalonych kryteriach. Dokonują tego na wniosek złożony w terminie miesiąca od otrzymania informacji o zamiarze świadczenia przewozów pasażerskich, o którym mowa w art. 38 ust. 4, przez dowolny z poniższych podmiotów:*

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

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

Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że w następstwie procesu dostosowania regulacji ustawy o transporcie kolejowym do przepisów Unii Europejskiej, w teże ustawie nadano nowe brzmienie art. 29c ust. 4, który stanowi, że: *W terminie miesiąca od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2, organizator publicznego transportu kolejowego i przewoźnik kolejowy, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, oraz zarządca właściwej infrastruktury kolejowej mogą złożyć do Prezesa UTK wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie*

<sup>1</sup> dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (wersja przekształcona) (Dz. Urz. UE. L 343 z 14 grudnia 2012 r. str. 32), zwana dalej: „dyrektywą 2012/34/UE”

*publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE.*

Zgodnie więc z powyższymi regulacjami, podmiot uprawniony jest obowiązany do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w terminie jednego miesiąca, licząc od momentu otrzymania informacji o zamiarze świadczenia przewozów pasażerskich.

Minister Infrastruktury otrzymał informację o Wniosku Przewoźnika 10 sierpnia 2021 r. Jednocześnie ww. organizator publicznego transportu zbiorowego złożył wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej 28 września 2021 r. Tym samym Prezes UTK stwierdził, że wniosek Ministra Infrastruktury o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej nie został złożony przy zachowaniu terminu jednego miesiąca na dokonanie czynności, przewidzianej przepisami prawa. W wyniku niedochowania wymogów formalnych, tj. uchybienia miesięcznemu terminowi na złożenie wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wniosek wskazanego organizatora publicznego transportu zbiorowego nie został merytorycznie rozpatrzony.

#### **Wniosek PKP Intercity z 10 września 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej:**

10 września 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek PKP Intercity z 10 września 2021 r., o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowaną usługą przewozu osób RegioJet. Informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez RegioJet, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 9 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.5.AJ) została doręczona PKP Intercity 13 sierpnia 2021 r. Tym samym Prezes UTK stwierdził, że wniosek PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej został złożony z zachowaniem terminu jednego miesiąca na dokonanie czynności, przewidzianego przepisami prawa.

Następnie Prezes UTK przanalizował status PKP Intercity uprawniający ten podmiot do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

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

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

Prezes UTK poddał też ocenie spełnianie przez PKP Intercity wymagania w zakresie bycia stroną umowy o świadczenie usług publicznych, których równowaga ekonomiczna mogłaby zostać zagrożona w konsekwencji uruchomienia usługi przez RegioJet. Zgodnie z tym co ustalił, PKP Intercity jest stroną następujących umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym:

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

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



Jak w swoim wniosku oświadczyła PKP Intercity, zamiar wprowadzenia nowych połączeń przez RegioJet wzbudził jej obawy związane z zaburzeniem równowagi ekonomicznej na liniach kolejowych, na których planowane jest uruchomienie dodatkowych pociągów.

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

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

– ~~XXXX~~<sup>2</sup> zł w roku 2021.

*Stanowi to 8,21% planowanej rekompensaty, co oznacza zmniejszenie przychodu w kolejnych latach o:*

– ~~XXXX~~ zł w roku 2022,

– ~~XXXX~~ zł w roku 2023,

– ~~XXXX~~ zł w roku 2024,

– ~~XXXX~~ zł w roku 2025,

– ~~XXXX~~ zł w roku 2026,

– ~~XXXX~~ zł w roku 2027,

– *razem ~~XXXX~~ zł w całym okresie w wyniku uruchomienia pociągów konkurencyjnych.*

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

PKP Intercity, jako załączniki do wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, przekazała:

---

<sup>2</sup> Oznaczenie ~~XXXX~~ pokazuje usuniętą treść stanowiącą szczególnie chronioną informację handlową przedsiębiorcy.

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

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

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

W następstwie analizy informacji przekazanych przez PKP Intercity Prezes UTK przyjął stanowisko PKP Intercity dotyczące konieczności zapewnienia poufności określonych informacji zebranych w toku prowadzonego postępowania administracyjnego. W konsekwencji Prezes UTK postanowieniem z 18 marca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.19.MP) oraz postanowieniem z 24 listopada 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.16.8.JK) ograniczył Fundacji prawo wglądu do materiału sprawy z uwagi na ochronę szczególnie chronionych informacji handlowych PKP Intercity.

Następnie Prezes UTK ponownie przeanalizował spodziewany wpływ usługi Przewoźnika na umowę ramową, której stroną jest PKP Intercity. Z tego względu zasadne było zweryfikowanie w szczególności postanowień dotyczących zasad finansowania przewozów ujętych w § 6 umowy ramowej zatytułowanym *Finansowanie Realizacji Zadań*.

Zgodnie z § 6 ust. 1 umowy ramowej: ~~\_\_\_\_\_~~. Natomiast w § 6 ust. 2 określono, że: ~~\_\_\_\_\_~~.

Zgodnie z założeniami dotyczącymi pracy eksploatacyjnej oraz szacowanej wielkości rekompensaty (§ 6 ust. 3 umowy ramowej): ~~\_\_\_\_\_~~.

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

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

~~\_\_\_\_\_~~,

gdzie:

~~\_\_\_\_\_~~.

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

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

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

– w roku 2022 – ~~\_\_\_\_\_~~ zł;

- w roku 2023 – ~~...~~ zł;
- w roku 2024 – ~~...~~ zł;
- w roku 2025 – ~~...~~ zł;
- w roku 2026 – ~~...~~ zł;
- w roku 2027 – ~~...~~ zł;

co łącznie daje wynik równy kwocie ~~...~~ zł.

Szacuje się, że sumaryczna wartość środków finansowych niezbędnych dla pokrycia kosztów realizacji umowy ramowej w pełnym okresie jej obowiązywania, tj. w latach 2021 – 2030 ma wynieść ~~...~~ zł.

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

- w roku 2022 – na ~~...~~ zł;
- w roku 2023 – na ~~...~~ zł;
- w roku 2024 – na ~~...~~ zł;
- w roku 2025 – na ~~...~~ zł;
- w roku 2026 – na ~~...~~ zł;
- w roku 2027 – na ~~...~~ zł;

co łącznie daje wynik równy kwocie ~~...~~ zł.

Sumaryczna łączna wartość marży rozsądnego zysku w całkowitym okresie wykonywania umowy ramowej (lata 2021 – 2030) ma wynieść ~~...~~ zł.

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

- w roku 2022 – na ~~...~~ zł;
- w roku 2023 – na ~~...~~ zł;
- w roku 2024 – na ~~...~~ zł;
- w roku 2025 – na ~~...~~ zł;
- w roku 2026 – na ~~...~~ zł;
- w roku 2027 – na ~~...~~ zł;

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

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

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

Z zebranych przez Prezesa UTK w ramach niniejszego postępowania danych wynika, że uruchamianie połączeń w ramach usługi RegioJet może oddziaływać, w okresie od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., na następujące pociągi PKP Intercity:

l.p.	Planowany pociąg RegioJet zgodnie z Wnioskiem	Odcinek pokrywający się z planowaną trasą RegioJet (Z → DO)	Nr pociągu PKP Intercity zagrożonego planowanym pociągiem RegioJet	Godzina odjazdu (Z)	Godzina przyjazdu (DO)
1	Warszawa Zachodnia (o. 6:17) – Gdynia Główna (p. 9:48)	Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna	35170/1	05:26	05:30
2			1524/5	05:46	05:50
3			1520/1	05:51 (od 14 marca 5:20)	05:55 (od 14 marca 5:24)
4			18153/2	06:42	06:46
5		Warszawa Centralna – Łąwa Główna	35170/1	05:40	07:50
6			1524/5	05:55 (od 14 marca 05:35)	07:52 (od 14 marca 7:28)
7			1520/1	06:00 (od 14 marca 05:55)	07:59
8			18153/2	07:00 (od 14 marca 07:11)	09:12 (od 14 marca 09:19, od 26 czerwca 09:24)
9		Łąwa Główna – Malbork	35170/1	07:52	08:31
10			58104/5	08:23	09:03
11			18153/2	09:14	09:52
12		Malbork – Tczew	35170/1	08:33	08:45
13			58104/5	09:04	09:16
14		Tczew – Gdynia Główna	7500/1	08:08	08:52
15			35170/1	08:47	09:33
16			58104/5	09:17	10:02
17			75106/7	09:38	10:22
18	Kraków Główny (o. 5:55) – Gdynia Główna (p. 11:48)	Kraków Główny – Warszawa Zachodnia	31102/3	04:45	07:33 (od 14 marca 07:34)
19			41010/1	05:46	09:04 (od 26 marca 09:12)
20			3520/1	06:34	11:51
21		Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia	31102/3	07:37 (do 13 marca w soboty, niedziele i święta oraz od 14 marca 07:36)	08:01
22			41010/1	09:06 (od 26 marca 09:18)	09:26 (od 26 marca 09:27)
23	15100/1		08:42	09:06	

l.p.	Planowany pociąg RegioJet zgodnie z Wnioskiem	Odcinek pokrywający się z planowaną trasą RegioJet (Z → DO)	Nr pociągu PKP Intercity zagrożonego planowanym pociągiem RegioJet	Godzina odjazdu (Z)	Godzina przyjazdu (DO)	
24		Warszawa Wschodnia – Malbork	15100/1	09:08 (od 14 marca z Warszawy Gdańskiej 8:52)	11:52 (od 14 marca 11:19)	
25		Warszawa Gdańska – Malbork	15150/1	07:45	10:37	
26			18153/2	07:11	09:58 (od 26 czerwca 10:03)	
27		Malbork – Tczew	18105/4	11:09	11:21	
28			15100/1	11:53 (od 14 marca 11:20)	12:05 (od 14 marca 11:32)	
29			15150/1	10:52	11:06	
30			18153/2	09:54 (od 14 marca i od 1 września 10:00, od 26 czerwca 10:05)	10:06 (od 14 marca 10:11 i od 1 września, od 26 czerwca 10:16)	
31			85112/3	10:28	11:11	
32			18105/4	11:22	12:06	
33		Tczew – Gdynia Główna	6505/4	11:32	12:14	
34			15100/1	12:06 (od 14 marca 11:35)	12:48 (od 14 marca 12:18)	
35			18153/2	10:07 (od 14 marca i od 1 września 10:12, od 26 kwietnia 10:17)	10:52 (od 14 marca i od 1 września 10:56, od 26 kwietnia 11:00)	
36			15150/1	11:07	11:51	
37			3520/1	07:38	11:42	
38		Kraków Główny (o. 7:55) – Gdynia Główna (p. 13:48)	Kraków Główny – Warszawa Zachodnia	31110/1	08:17 (od 26 marca 8:35)	11:50 (od 26 marca do Warszawy Gdańskiej 12:33)
39			Warszawa Zachodnia – Łąka Główna	1526/7	10:40	12:44
40				18115/14	10:41 (od 14 marca 11:01)	13:14
41			Łąka Główna – Malbork	15100/1	11:15	11:52
42				18115/4	13:16	13:56
43			Malbork – Tczew	15100/1	11:53	12:05
44	Tczew – Gdynia Główna		15100/1	12:06	12:48	
45			4520/1	12:10	12:56	
46			75105/4	13:42	14:26	

l.p.	Planowany pociąg RegioJet zgodnie z Wnioskiem	Odcinek pokrywający się z planowaną trasą RegioJet (Z → DO)	Nr pociągu PKP Intercity zagrożonego planowanym pociągiem RegioJet	Godzina odjazdu (Z)	Godzina przyjazdu (DO)	
47	Kraków Główny (o. 9:55) – Gdynia Główna (p. 15:48)	Kraków Główny – Warszawa Zachodnia	3520/1	07:38 (od 14 marca 6:34)	11:42 (od 14 marca 11:51)	
48			31110/1   31111/0	8:17 (od 26 marca 8:35)	12:33	
49			3522/3	09:50	13:47 (od 14 marca 13:54)	
50			3524/5	10:45	15:44	
51		Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia	3520/1	11:46 (od 14 marca 11:55)	12:01 (od 14 marca 12:10)	
52			31110/1	11:51	12:16	
53		Warszawa Wschodnia – Łąwa Główna	45000/1	13:34	15:11	
54		Warszawa Gdańska – Łąwa Główna	15153/2	13:07	15:18	
55		Łąwa Główna – Malbork	18115/4	13:16	13:56	
56			45000/1	15:12	15:46	
57		Malbork – Tczew	18115/4	13:58	14:10	
58			58107/6	15:19	15:31	
59			45000/1	15:47	15:59	
60		Tczew – Gdynia Główna	18115/4	14:12	15:05	
61			6503/2   4553/2	15:22	16:04	
62			58107/6	15:32	16:16	
63			45000/1	16:00	16:41	
64		Kraków Główny (o. 11:55) – Gdynia Główna (p. 17:48)	Kraków Główny – Warszawa Zachodnia	3522/3	09:50	13:47
65				35104/5   38154/5	11:45 (od 14 marca 11:30)	14:32 (od 14 marca 14:07)
66			Kraków Główny – Warszawa Gdańska	3524/5	11:01	16:04
67	Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna		3522/3	13:51 (od 14 marca 13:56)	13:55 (od 14 marca 14:01)	
68			35104/5   38154/5	14:34 (od 14 marca 14:08)	14:38 (od 14 marca 14:12)	
69		1528/9	14:44	14:48		

l.p.	Planowany pociąg RegioJet zgodnie z Wnioskiem	Odcinek pokrywający się z planowaną trasą RegioJet (Z → DO)	Nr pociągu PKP Intercity zagrożonego planowanym pociągiem RegioJet	Godzina odjazdu (Z)	Godzina przyjazdu (DO)	
70		Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia	45000/1	13:25	13:31	
71		Warszawa Śródmieście – Warszawa Wschodnia	3522/3	14:00 (od 14 kwietnia 14:03)	14:06 (od 4 kwietnia 14:10)	
72		Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia	1528/9	14:50	14:56	
73			35104/5   38154/5	15:00	15:06	
74		Warszawa Wschodnia – Łąwa Główna	45000/1	13:34	15:11	
75			1528/9	14:58	16:47	
76			35104/5   38154/5	15:08	17:13	
77		Łąwa Główna – Malbork	15153/2	15:19	16:00	
78			35104/5   38154/5	17:15	17:53	
79		Malbork – Tczew	58109/8	16:58	17:10	
80			15153/2	16:01	16:13	
81		Tczew – Gdynia Główna	3530/1   3560/1	16:35	17:19	
82			58109/8	17:11	17:56	
83			35106/7	17:17	18:02	
84			75000/1	18:06	18:47	
85			15153/2	16:14	16:59	
86		Kraków Główny (o. 13:55) – Gdynia Główna (p. 19:48)	Kraków Główny – Warszawa Zachodnia	3524/5	10:35 (od 14 marca 11:01)	15:44 (od 14 marca 16:04)
87				3526/7   3126/7	14:55 (od 14 marca 14:46)	19:49 (od 14 marca 19:30)
88			Warszawa Zachodnia – Modlin	3524/5	15:46 (od 14 marca 16:09)	16:34
89			Warszawa Zachodnia – Łąwa Główna	1530/1	16:56	18:57
90	Łąwa Główna – Malbork		35104/5   38154/5	17:15	17:53	
91	Malbork – Tczew		35104/5	17:55	18:06	

l.p.	Planowany pociąg RegioJet zgodnie z Wnioskiem	Odcinek pokrywający się z planowaną trasą RegioJet (Z → DO)	Nr pociągu PKP Intercity zagrożonego planowanym pociągiem RegioJet	Godzina odjazdu (Z)	Godzina przyjazdu (DO)
92		Tczew – Gdańsk Główny	15105/4   15104/5	19:48	20:00
93			75000/1	18:06	18:22
94			35104/5   38154/5	18:09	18:26
95			3512/3	19:10	19:26
96			15105/4   15104/5	20:01	20:20
97		Gdańsk Główny – Gdynia Główna	35104/5   38154/5	18:29	18:54
98			3512/3	19:29	19:53
99			15105/4   15104/5	20:23	20:46
100		Kraków Główny (o. 15:55) – Gdynia Główna (p. 21:48)	Kraków Główny – Warszawa Zachodnia	3526/7	14:55
101	35100/1			15:07	18:51
102	Kraków Główny – Warszawa Gdańska		35100/1	15:26	18:58
103	Warszawa Zachodnia – Łąka Główna		65100/1	17:44 (od 14 marca 17:24)	20:29
104			35100/1	18:52 (od 14 marca 19:08)	21:00
105	Łąka Główna – Malbork		35100/1	21:10	21:51
106	Malbork – Tczew		35100/1	21:52	22:04
107			55105/4	21:00	21:12
108	Tczew – Gdynia Główna		85110/1	20:23	21:16
109			45000/1	20:54	21:42
110			75109/8	21:36	22:23
111			35100/1	22:06	22:47
112		55105/4	21:14	21:59	
113	Kraków Główny (o. 17:55) – Gdynia	Kraków Główny – Modlin	3526/7	14:55 (od 14 marca 14:46)	20:49 (od 14 marca 20:37)
114		Tczew – Gdańsk Główny	35100/1	22:06	22:22
115			6501/0	22:11	22:27



l.p.	Planowany pociąg RegioJet zgodnie z Wnioskiem	Odcinek pokrywający się z planowaną trasą RegioJet (Z → DO)	Nr pociągu PKP Intercity zagrożonego planowanym pociągiem RegioJet	Godzina odjazdu (Z)	Godzina przyjazdu (DO)
116	Główna (p. 23:48)	Gdańsk Główny – Gdynia Główna	6501/0	22:30	22:53
117	Kraków Główny (o. 19:55) – Warszawa Wschodnia (p. 22:30)	Kraków Główny – Warszawa Wschodnia	35100/1	20:25 (od 14 marca 19:52)	23:16 (od 14 marca 22:41)
118		Kraków Główny – Warszawa Gdańska	31152/3	20:20	23:59
119	Warszawa Wschodnia (o. 5:48) – Kraków Główny (p. 8:23)	Warszawa Wschodnia – Kraków Główny	13100/1	5:09 (od 14 marca 5:39)	8:06 (od 14 marca 8:30)
120	Gdynia Główna (o. 4:30) – Kraków Główny (p. 10:23)	Gdynia Główna – Tczew	5600/1	05:06	05:47
121			53100/1	05:11	05:52
122		Tczew – Warszawa Wschodnia	53100/1	05:53	08:50
123		Modlin – Warszawa Wschodnia	5326/7	7:24 (od 14 marca 6:50)	7:51 (od 14 marca 7:17)
124		Warszawa Wschodnia – Kraków Główny	5326/7   1326/7	7:54 (od 14 marca 7:24)	12:42 (od 14 marca 12:26)
125	Gdynia Główna (o. 6:30) – Kraków Główny (p. 12:23)	Gdynia Główna – Tczew	57108/9	05:54	06:41
126			54100/1	07:00	07:46
127			51104/5	07:14	08:01
128			50104/5	06:02	06:47
129		Tczew – Malbork	51104/5	08:03	08:15
130			50104/5	06:53	07:06
131		Iława Główna – Warszawa Zachodnia	53100/1	06:46	09:24 (od 14 marca 9:53)
132			56100/1	07:58	10:24 (od 14 marca 10:32)
133		Warszawa Zachodnia – Kraków Główny	5326/7   1326/7	8:21 (od 14 marca 7:54)	12:42 (od 14 marca 12:26)
134			53100/1	9:30 (od 14 marca 9:56)	13:12 (od 14 marca 13:37)
135	Gdynia Główna (o. 8:30) –	Gdynia Główna – Tczew	58110/1	07:40	08:33
136			5312/3	07:54	08:37

l.p.	Planowany pociąg RegioJet zgodnie z Wnioskiem	Odcinek pokrywający się z planowaną trasą RegioJet (Z → DO)	Nr pociągu PKP Intercity zagrożonego planowanym pociągiem RegioJet	Godzina odjazdu (Z)	Godzina przyjazdu (DO)	
137	Kraków Główny (p. 14:23)		53104/5   83154/5	08:59	09:48	
138			57000/1	09:11	09:52	
139		Tczew – Warszawa Wschodnia	53104/5   83154/5	09:52	12:51	
140		Modlin – Warszawa Zachodnia	5324/5	11:25 (od 14 marca 11:43)	12:10 (od 14 marca 12:32)	
141		Warszawa Zachodnia – Kraków Główny	5324/5	12:12 (od 14 marca 12:34)	16:38 (od 14 marca 16:55)	
142			53100/1	09:56	13:37	
143	Gdynia Główna (o. 10:30) – Kraków Główny (p. 16:23)	Gdynia Główna – Tczew	85109/8	09:58	10:41	
144			53106/7	10:06	10:49	
145			5330/1   5360/1	11:10	11:54	
146			54000/1	11:17	11:59	
147			51152/3	10:59	11:44	
148			Tczew – Malbork	85109/8	10:43	10:56
149		54000/1		12:00	12:11	
150		51152/3		11:45	11:57	
151		Malbork – Ława Główna	54000/1	12:12	12:45	
152		Ława Główna – Warszawa Wschodnia	53104/5   83154/5	10:46	12:51	
153			5128/9	12:35 (od 14 marca 12:25)	14:21 (od 14 marca 14:08)	
154			54000/1	12:46	14:44	
155			51152/3	12:38	14:58	
156		Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia	53104/5   83154/5	12:54	13:34 (od 14 marca 13:46)	
157			5322/3	13:54 (od 14 marca 13:48)	14:09 (od 14 marca 14:01)	
158			5128/9	14:24	14:38	
159			54000/1	14:29	14:44 (od 14 marca 14:43)	
160				5324/5	12:12 (od 14 marca 12:34)	16:38 (od 14 marca 16:55)

l.p.	Planowany pociąg RegioJet zgodnie z Wnioskiem	Odcinek pokrywający się z planowaną trasą RegioJet (Z → DO)	Nr pociągu PKP Intercity zagrożonego planowanym pociągiem RegioJet	Godzina odjazdu (Z)	Godzina przyjazdu (DO)	
161		Warszawa Zachodnia – Kraków Główny	53104/5   83154/5	13:36 (od 14 marca 13:48)	16:31 (od 14 marca 16:23)	
162			5322/3	14:11 (od 14 marca 14:04)	18:03	
163	Gdynia Główna (o. 12:30) – Kraków Główny (p. 18:23)	Gdynia Główna – Tczew	5602/3   5452/3	11:50	12:33	
164			85107/6	11:55	12:40	
165			81114/5	12:57	13:42	
166		Tczew – Malbork	85107/6	12:41	12:53	
167			81114/5	13:43	13:55	
168		Malbork – Iława Główna	81114/5	13:57	14:35	
169		Iława Główna – Warszawa Wschodnia	81114/5	14:44	17:02 (od 14 marca 16:51)	
170		Iława Główna – Warszawa Gdańska	51152/3	12:38	14:58	
171		Modlin – Warszawa Wschodnia	5320/1	15:24	15:50 (od 14 marca 15:49)	
172		Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia	5320/1	15:54	16:12	
173			13110/1	16:34	16:49	
174		Warszawa Zachodnia – Kraków Główny	5322/3	14:11 (od 14 marca 14:04)	18:03	
175			5320/1	16:15 (od 14 marca 15:52)	21:00 (od 14 marca 21:05)	
176			13110/1	16:51 (od 14 marca 16:47)	20:18 (od 14 marca 20:21)	
177		Gdynia Główna (o. 14:30) – Kraków Główny (p. 20:23)	Gdynia Główna – Tczew	57104/5	13:57	14:41
178				5420/1	15:00	15:44
179	51100/1			15:12	16:02	
180	Tczew – Iława Główna		51100/1	16:11	16:59	
181	Iława Główna – Warszawa Zachodnia		81114/5	14:44	17:59	
182			51100/1	17:00	19:14	

l.p.	Planowany pociąg RegioJet zgodnie z Wnioskiem	Odcinek pokrywający się z planowaną trasą RegioJet (Z → DO)	Nr pociągu PKP Intercity zagrożonego planowanym pociągiem RegioJet	Godzina odjazdu (Z)	Godzina przyjazdu (DO)
183		Warszawa Zachodnia – Kraków Główny	5320/1	16:15 (od 14 marca 15:52)	21:00 (od 14 marca 21:05)
184			13110/1	16:51 (od 14 marca 16:47)	20:18 (od 14 marca 20:21)
185	Gdynia Główna (o. 16:30) – Kraków Główny (p. 22:23)	Gdynia Główna – Tczew	5604/5	15:30	16:19
186			81105/4	15:53	16:42
187			58112/3	16:53	17:37
188			81152/3	17:05	17:51
189			51100/1	15:47	16:37
190			51150/1	16:34	17:29
191			81105/4	16:51	17:04
192		Tczew – Malbork	81152/3   81153/2	17:53	18:05
193			51100/1	16:45	16:56
194			51150/1	17:30	17:42
195		Malbork – Iława Główna	81152/3   81153/2	18:14	18:57
196			51100/1	16:57	17:32
197			51150/1	17:43	18:22
198		Iława Główna – Warszawa Wschodnia	5126/7	17:22 (od 14 marca 17:25)	19:07 (od 14 marca 19:10)
199			81152/3   81153/2	19:00	20:56 (od 14 marca 20:58)
200			51100/1	17:00 (od 14 marca 17:36)	18:51 (od 14 marca 19:37)
201		Iława Główna – Warszawa Gdańska	51150/1	18:23	20:52
202		Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna	51100/1	18:59	19:05
203			5126/7	19:09 (od 14 marca 19:12)	19:15 (od 14 marca 19:17)
204			14010/1	19:29	19:35
205	13102/3		19:59 (od 14 marca 20:05)	20:05 (od 14 marca 20:10)	
206		51100/1	19:10	19:14	
207		5126/7	19:20	19:25	

l.p.	Planowany pociąg RegioJet zgodnie z Wnioskiem	Odcinek pokrywający się z planowaną trasą RegioJet (Z → DO)	Nr pociągu PKP Intercity zagrożonego planowanym pociągiem RegioJet	Godzina odjazdu (Z)	Godzina przyjazdu (DO)
208		Warszawa Centralna – Warszawa Zachodnia	14010/1	19:45 (od 14 marca 19:44)	19:49 (od 14 marca 19:48)
209			13102/3	20:10 (od 14 marca 20:45)	20:14 (od 14 marca 20:49)
210		Warszawa Zachodnia – Kraków Główny	14010/1	19:51 (od 14 marca 19:49)	22:59
211			13102/3	20:16 (od 14 marca 20:50)	23:25 (od 14 marca 23:39)
212	Gdynia Główna (o. 18:30) – Warszawa Zachodnia (p. 22:01)	Gdynia Główna – Tczew	57106/7	17:40	18:24
213			85104/5	17:58	18:43
214			53170/1	19:01	19:45
215			5700/1	19:17	20:03
216		Tczew – Iława Główna	85104/5	18:44	19:37
217			53170/1	19:46	20:39
218		Iława Główna – Warszawa Wschodnia	81152/3   81153/2	19:00	20:56 (od 14 marca 20:58)
219			5328/9	20:01 (od 14 marca 20:17)	21:52 (od 14 marca 22:16)
220			53170/1	20:41	22:51
221		Iława Główna – Warszawa Gdańska	51150/1	18:23	20:52

gdzie „o.” – odjazd, „p.” – przyjazd.

Zgodnie z analizą przeprowadzoną w odniesieniu do pociągów uruchamianych w 2021 r. można przyjąć, że dla odcinków pokrywających się miał zostać wygenerowany przychód w wysokości ~~✂~~ zł. Natomiast uruchomienie przez RegioJet nowej usługi może spowodować zmniejszenie zakładanego przychodu o kwotę ~~✂~~ zł.

W związku z tym, że wniosek PKP Intercity dotyczył przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej wpływu uruchomienia nowej usługi RegioJet na umowę ramową, wyżej przedstawiony spadek przychodów należy odnieść do wielkości rekompensaty przewidzianych w ww. umowie. Należy również dodać, że na dzień przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej w postępowaniu zakończonym wydaniem Decyzji, nie funkcjonowały w obrocie prawnym umowy roczne PKP Intercity na wszystkie lata, w których mają być realizowane połączenia RegioJet, określające konkretne połączenia przewidziane do uruchomienia w danym roku kalendarzowym. Dlatego też zakładając, że w kolejnych latach oferta PKP Intercity zostanie utrzymana na co najmniej takim samym poziomie (w odniesieniu do przywołanych w zestawieniu pociągów), otrzymany powyżej spodziewany spadek przychodów generowanych przez pociągi PKP Intercity należy pomnożyć przez liczbę lat (rozkładów jazdy pociągów), kiedy ma być uruchamiana usługa RegioJet. Tym samym powyższą kwotę ~~✂~~ zł należy pomnożyć przez 5. W następstwie wykonania powyższego działania uzyskany zostanie wynik w wysokości ~~✂~~ zł, który będzie przedstawiał szacowany sumaryczny spadek przychodów, jakich może spodziewać się PKP Intercity w następstwie uruchamiania usługi przez RegioJet. Dopiero zestawienie powyższej kwoty, tj. ~~✂~~ zł z wielkością rekompensaty przewidzianą w umowie ramowej pozwoli ocenić skalę wpływu uruchomienia nowej usługi RegioJet na ww. umowę.

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

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

Zestawienie ze sobą powyższych kwot, pozwala stwierdzić, że:

1. spodziewany spadek przychodów w następstwie uruchomienia nowej usługi RegioJet może stanowić 2,01% rekompensaty przewidzianej w umowie ramowej na pokrycie kosztów; oraz
2. spodziewany spadek przychodów w następstwie uruchomienia nowej usługi RegioJet może stanowić 1,4% całkowitej rekompensaty (uwzględniającej marżę rozsądnego zysku).

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

Prezes UTK zwrócił uwagę również na stanowisko przyjęte przez PKP Intercity. Zgodnie z tym stanowiskiem, skoro w roku 2021 (jako roku bazowym do wyliczeń PKP Intercity), w przypadku, gdyby RegioJet uruchamiał usługę już w tym rocznym rozkładzie jazdy pociągów, spodziewane jest zmniejszenie przychodów generowanych przez pociągi tego przewoźnika o 8,21% (stosunek spadku przychodów PKP Intercity wobec wysokości rekompensaty w roku 2021, tj. odpowiednio kwoty  $\text{X—X}$  zł wobec kwoty  $\text{X—X}$  zł) to w związku z tym w kolejnych latach należy zestawiać ze sobą wspomnianą wielkość procentową z przewidzianą wielkością rekompensaty na dany rok umowy ramowej. Tym samym, zgodnie z danymi dotyczącymi spodziewanego wpływu usług RegioJet na połączenia służby publicznej realizowane przez PKP Intercity, zmniejszenie przychodu w kolejnych latach szacuje się na kwotę:

- $\text{X—X}$  zł w roku 2022,
- $\text{X—X}$  zł w roku 2023,
- $\text{X—X}$  zł w roku 2024,
- $\text{X—X}$  zł w roku 2025,
- $\text{X—X}$  zł w roku 2026,
- $\text{X—X}$  zł w roku 2027,
- razem  $\text{X—X}$  zł w całym okresie w wyniku uruchomienia pociągów konkurencyjnych.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Informacje zawarte w Planie transportowym potwierdzają, że w związku z planowanymi pracami modernizacyjnymi, w szczególności na Warszawskim Węźle Kolejowym, planowane jest czasowe maksymalne ograniczenie rozwoju pożądanej siatki połączeń, których organizatorem jest Minister Infrastruktury. Spodziewane działania tego organizatora publicznego transportu zbiorowego mają być bezpośrednią konsekwencją ograniczenia możliwości trasowania pociągów przez PKP PLK na odcinku miasta Warszawa, w tym w szczególności na odcinkach

Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia. Zmniejszenie dostępnej zdolności przepustowej będzie miało wpływ na każdego potencjalnego przewoźnika kolejowego planującego uruchamianie połączeń kolejowych z uwzględnieniem postojów handlowych zlokalizowanych w Warszawie, również na RegioJet czy na PKP Intercity. Jednocześnie, zakończenie prac modernizacyjnych na Warszawskim Węźle Kolejowym ma zapewnić przewoźnikom kolejowym zwiększenie dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, co w przyszłości będzie miało bezpośrednie przełożenie na możliwość uruchamiania połączeń kolejowych. Występowanie dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej na odcinku Warszawskiego Węzła Kolejowego będzie stwarzało dogodne warunki dla uruchamiania połączeń kolejowych zarówno tych realizowanych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, jak również na podstawie decyzji dotyczącej otwartego dostępu.

Odniesienie spodziewanego wpływu uruchomienia nowej usługi RegioJet do całkowitego okresu obowiązywania umowy ramowej znajduje swoje oparcie zarówno we wniosku PKP Intercity z 10 września 2021 r., w którym wskazano że zagrożona jest równowaga ekonomiczna umowy ramowej, jak również w treści wspomnianego już art. 10 ust. 2 zdanie 1 rozporządzenia 2018/1795. Zgodnie z jego brzmieniem: *Analiza odnosi się do umowy o świadczenie usług publicznych jako całości, a nie do poszczególnych usług wykonywanych na jej podstawie, w całym okresie jej obowiązywania.*

W związku z powyższym przeprowadzana przez organ regulacyjny analiza odnosi się do całości umowy, której równowaga ekonomiczna, w następstwie uruchomienia usługi komercyjnej, może zostać zagrożona, a nie wobec konkretnych usług realizowanych na podstawie kontraktu służby publicznej.

Umowa ramowa pomiędzy PKP Intercity a Ministrem Infrastruktury została zawarta na lata 2021 – 2030, dlatego wymagane było zestawienie wpływu nowej usługi RegioJet do całości umowy ramowej. Niemniej jednak, bez względu na przyjęty wariant analizy badania równowagi ekonomicznej (stałej wielkości spodziewanego zmniejszenia przychodów w kolejnych latach bądź stałej wielkości procentowej spodziewanego spadku przychodów w odniesieniu do wielkości rekompensaty) należy stwierdzić, że każdy z nich uzasadniał twierdzenie, zgodnie z którym uruchomienie nowej usługi RegioJet mogłoby spowodować zagrożenie równowagi ekonomicznej obowiązującej umowy ramowej a także umów rocznych zawieranych na jej podstawie w okresie wykonywania przewozów przez Przewoźnika.

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

W § 4 ust. 6 lit. a–c umowy ramowej zatytułowanym *Zasady wykonywania Zadań* stwierdzono: ✂—✂.

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

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

Należy w tym miejscu również zauważyć, że stosownie do brzmienia art. 10 ust. 5 rozporządzenia 2018/1795: *Organ regulacyjny ocenia również:*

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

W nawiązaniu do powyższego Prezes UTK wykazał, że nowe kolejowe przewozy pasażerskie planowane przez Wnioskodawcę będą miały znaczny negatywny wpływ na wyniki i jakość przewozów kolejowych, dodatkowo utrudniając sytuację na już przepełnionych częściach infrastruktury kolejowej, głównie w rejonie Warszawskiego Węzła



Kolejowego. Prezes UTK stoi na stanowisku, że najważniejsze jest zapewnienie kursowania pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju, uruchamianych na zasadach służby publicznej przez organizatorów publicznego transportu kolejowego. Wydając decyzje dotyczące otwartego dostępu Prezes UTK zwraca także uwagę, że nowe kolejowe przewozy pasażerskie powinny mieć charakter uzupełniający wobec istniejącej oferty przewozowej, a więc stanowić dla niej wartość dodaną, a nie skutkować pogorszeniem tej oferty. Natomiast, w ocenie Prezesa UTK, wpływ nowego połączenia RegioJet byłby niekorzystny na istniejącą ofertę przewozową ze względu na dodatkowe utrudnienia przy trasowaniu znacząco większej liczby pociągów na odcinku miasta Warszawa, w szczególności na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia (w związku ze spodziewanym znaczącym ograniczeniem zdolności przepustowej związanej z pracami modernizacyjnymi w ramach Warszawskiego Węzła Kolejowego).

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

W postępowaniu zakończonym Decyzją Prezesa UTK z 24 czerwca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.MP) wpłynęły również stanowiska PKP PLK z 19 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.214.2021) oraz z 17 marca 2022 r. (znak: IDRR.611.66.2022), dotyczące możliwości trasowania pociągów RegioJet. Zostały one ponownie przeanalizowane przez Prezesa UTK pod względem wpływu nowych proponowanych kolejowych przewozów pasażerskich na sytuację dotyczącą teraźniejszych oraz przyszłych rozkładów jazdy pociągów.

**Pismo PKP PLK z 19 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.214.2021) oraz pismo z 17 marca 2022 r. (znak: IDRR.611.66.2022):**

W piśmie z 19 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.214.2021, data wpływu do Urzędu: 19 listopada 2021 r.) PKP PLK przedstawiła informacje dotyczące planowanego uruchomienia przez RegioJet nowej usługi kolejowych przewozów pasażerskich na trasie krajowej Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny, zgodnie z parametrami wskazanymi we Wniosku.

PKP PLK zwróciła uwagę, że na podstawie analizy rozkładu jazdy 2020/2021 oraz 2021/2022, nie ma możliwości wytrasowania pociągów RegioJet, zgodnie z rozkładem jazdy zawartym we Wniosku Przewoźnika, bez zmiany pociągów PKP Intercity. Dodatkowo ww. zarządca infrastruktury podkreślił, że wysoce prawdopodobna będzie również potrzeba zmiany tras pociągów innych przewoźników realizujących przewozy wojewódzkie w ramach służby publicznej, w szczególności na odcinkach Kraków Główny – Kozłów, Grodzisk Mazowiecki – Warszawa Wschodnia i Tczew – Gdynia Główna.

W odniesieniu do zagadnienia dostępności zdolności przepustowej, PKP PLK stwierdziła, że: *Wykorzystanie zdolności przepustowej dla trasy Gdynia Gł. – Kraków Gł. na bazie obowiązującego rozkładu jazdy wynosi odpowiednio dla odcinków:*

1. Gdynia Gł. – Tczew – 83%;
2. Tczew – Nasielsk – 44%;
3. Nasielsk – Warszawa Wschodnia – 73%
4. Warszawa Wschodnia – Grodzisk Mazowiecki – 59%;
5. Grodzisk Mazowiecki – Kozłów – 35%;
6. Kozłów – Kraków Główny – 58%.

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

Dodatkowo, w ocenie PKP PLK, aby wytrasować pociągi RegioJet, konieczne byłoby przesunięcie tras pociągów PKP Intercity oraz innych przewoźników kolejowych.

Wyżej wskazany zarządca infrastruktury poinformował również, że: *W okresie do 12 grudnia 2025 r. PKP PLK S.A. planuje realizację następujących prac modernizacyjnych mających wpływ na możliwość trasowania pociągów RegioJet:*

1. *Do 2023 r. kontynuowana będzie aktualnie prowadzona w ramach projektu pn. „Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia” modernizacja stacji Warszawa Zachodnia;*
2. *Od roku 2024 w ramach projektu pn. „Prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia” dotyczącego modernizacji Warszawskiego Węzła Kolejowego planowana jest kompleksowa przebudowa układu torowego z minimalną zmianą geometrii toru,*

na st. Warszawa Centralna przebudowa głowic rozjazdowych oraz zmiana wysokości peronów (do 0,76 m.). W ramach tego projektu przewidziana jest również kompleksowa przebudowa układu torowego na stacji Warszawa Wschodnia.

3. W latach 2022 – 2024 planowane są prace modernizacyjne na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Psary linii kolejowej nr 4 CMK w ramach których realizowane mają być następujące zadania:
  - a) modernizacja 21 obiektów inżynierskich na szlaku Opoczno – Pilichowice;
  - b) wdrożenie systemu ERTMS\_ETCS poziom;
  - c) podbicie torów w latach;
  - d) przebudowa stacji Psary;
  - e) przebudowa podg. Knapówka,
- 4) Od 2022 r. planowana jest modernizacja i przebudowa st. Kozłów na linii nr 8.
- 5) W ramach realizacji robót dla zadania „Budowa przystanku kolejowego SKA Kraków Prądnik Czerwony wraz z budową parkingu typu „Park & Ride” (inwestycja miejska – PKP PLK S.A. występuje jako inwestor zastępczy) od 2022 r. planowane są prace modernizacyjne na szlaku Kraków Batowice – Kraków Przedmieście linii nr 8.
- 6) W dniu 06.07.2020 r. podpisana została umowa na opracowanie dokumentacji przedprojektowej „Zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia – Nasielsk (Kątne/Świercze)” w ramach projektu pn.: „Prace przygotowawcze dla wybranych projektów”. Zakres projektu obejmuje modernizację linii kolejowej nr 9 na odcinku Warszawa Wschodnia Osobowa – Kątne/Świercze od km 4,407 – 71,500. W ramach przedmiotowego projektu przeanalizowana zostanie również zasadność dobudowy dodatkowej pary torów na odcinku Legionowo (Chotomów) – Nowy Dwór Mazowiecki – Modlin. Dodatkowo na stacji Warszawa Wschodnia planuje się budowę estakady – połączenia LK7 z LK9. Obecnie na zadaniu trwają prace projektowe – w tym planowanie fazowania robót na okres 2024 – 2027.

W swoim piśmie PKP PLK zaznaczyła również, że trwają prace nad opracowaniem ostatecznej listy przedsięwzięć do realizacji w najbliższych latach, do których zalicza się:

1. modernizacja linii kolejowej nr. 4 – Centralna Magistrala Kolejowa – etap II;
2. poprawa przepustowości na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Skierniewice;
3. prace na linii średnicowej w Warszawie na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia – etap II;
4. zwiększenie przepustowości na odcinku Warszawa Wschodnia – Nasielsk (Kątne/Świercze);
5. budowa łącznicy pomiędzy liniami kolejowymi nr 9 i 204;
6. zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia etap I Tczew – Pruszcz Gdański;
7. zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia etap II Pruszcz Gdański – Gdynia;
8. zwiększenie przepustowości ciągu Tczew – Gdynia etap III pozostałe prace.

PKP PLK w piśmie z 17 marca 2022 r. (znak: IDRR.611.66.2022) uzupełniła swoje dotychczasowe stanowisko stwierdzając, że: *Zdolność przepustowa linii kolejowych w Spółce obliczana jest przy pomocy wewnętrznie użytkowanego programu ZPLKol opracowanego w latach 2004 – 2006 przez Centrum Naukowo-Techniczne Kolejnictwa, na podstawie danych o ilości tras na danym szlaku/odcinku dla wskazanego okresu czasu. Przepustowość liczona jest metodą kompresji tras zgodnie z kartą UIC 406 na podstawie danych z aplikacji SKRJ (System Konstrukcji Rozkładu Jazdy) i eksportowana do formatu MS Excel. Za podstawę analizy przyjęto dane z dnia 29.09.2021. (...).*

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

W informacjach przedstawionych przez PKP PLK znalazło się również zestawienie pociągów kolizyjnych, wraz z wykresami ruchów pociągów. Zgodnie z tymi informacjami ww. zarządca infrastruktury stwierdził kolizyjność wnioskowanych przez RegioJet tras ze wskazanymi poniżej pojazdami:

1. pociągu relacji Warszawa – Gdynia odjazd 6:24 z 2 pociągami przewoźnika kolejowego PKP Intercity, 1 pociągiem przewoźnika kolejowego „Kolei Mazowieckich – KM” sp. z o.o.” z siedzibą w Warszawie zwanego dalej „Kolejami Mazowieckimi”, 1 pociągiem przewoźnika kolejowego „Szybkiej Kolei Miejskiej Sp. z o.o.” z siedzibą w Warszawie, zwanego dalej „SKM Warszawa”;
2. pociągu relacji Kraków – Gdynia odjazd 5:55 z 3 pociągami PKP Intercity, 1 pociągiem, przewoźnika kolejowego POLREGIO S.A., zwanego dalej „Polregio”, 1 pociągiem SKM Warszawa;
3. pociągu relacji Kraków – Gdynia odjazd 7:55 z 3 pociągami PKP Intercity, 2 pociągami Polregio, 2 pociągami SKM Warszawa i 1 pociągiem przewoźnika kolejowego „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. z siedzibą w Krakowie, zwanego dalej „Kolejami Małopolskimi”;
4. pociągu relacji Kraków – Gdynia odjazd 9:55 z 1 pociągiem PKP Intercity, 2 pociągami Polregio, 1 pociągiem Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem SKM Warszawa;
5. pociągu relacji Kraków – Gdynia odjazd 11:55 z 4 pociągami PKP Intercity, 3 pociągami Polregio, 2 pociągami Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem SKM Warszawa, 1 pociągiem Kolei Małopolskich i 1 pociągiem przewoźnika kolejowego Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej sp. z o.o. z siedzibą w Łodzi, zwanego dalej „Łódzką Koleją Aglomeracyjną”;
6. pociągu relacji Kraków – Gdynia odjazd 13:55 z 4 pociągami PKP Intercity, 1 pociągiem Polregio, 1 pociągiem Kolei Mazowieckich;
7. pociągu relacji Kraków – Gdynia odjazd 15:55 z 5 pociągami PKP Intercity, 1 pociągiem Polregio, 1 pociągiem Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem SKM Warszawa, 1 pociągiem Kolei Małopolskich;
8. pociągu relacji Kraków – Gdynia odjazd 17:55 z 3 pociągami PKP Intercity, 1 pociągiem Polregio, 2 pociągami Kolei Mazowieckich;
9. pociągu relacji Kraków – Warszawa odjazd 19:55 z 4 pociągami PKP Intercity;
10. pociągu relacji Warszawa – Kraków odjazd 5:57 z 2 pociągami PKP Intercity, 1 pociągiem Polregio, 4 pociągami Kolei Mazowieckich, i 1 pociągiem Kolei Małopolskich;
11. pociągu relacji Gdynia – Kraków odjazd 4:30 z 4 pociągami PKP Intercity, 2 pociągami Polregio, 5 pociągami Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem SKM Warszawa, 1 pociągiem Kolei Małopolskich;
12. pociągu relacji Gdynia – Kraków odjazd 6:30 z 7 pociągami PKP Intercity, 3 pociągami Polregio, 2 pociągami Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem SKM Warszawa;
13. pociągu relacji Gdynia – Kraków odjazd 8:30 z 4 pociągami PKP Intercity, 2 pociągami Polregio, 2 pociągami Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem SKM Warszawa;
14. pociągu relacji Gdynia – Kraków odjazd 10:30 z 4 pociągami PKP Intercity, 1 pociągiem Polregio, 3 pociągami Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem SKM Warszawa, 1 pociągiem Kolei Małopolskich;
15. pociągu relacji Gdynia – Kraków odjazd 12:30 z 5 pociągami PKP Intercity, 2 pociągami Polregio, 5 pociągami Kolei Mazowieckich, 2 pociągami SKM Warszawa, 1 pociągiem Kolei Małopolskich i 1 pociągiem Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej;
16. pociągu relacji Gdynia – Kraków odjazd 14:30 z 4 pociągami PKP Intercity, 3 pociągami Polregio, 5 pociągami Kolei Mazowieckich, 2 pociągami SKM Warszawa;
17. pociągu relacji Gdynia – Kraków odjazd 16:30 z 5 pociągami PKP Intercity, 5 pociągami Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem SKM Warszawa;
18. pociągu relacji Gdynia – Warszawa odjazd 18:30 z 2 pociągami PKP Intercity, 1 pociągiem Kolei Mazowieckich, 1 pociągiem SKM Warszawa.

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

Zarządca infrastruktury wskazał również na brak urządzeń umożliwiających wodowanie i odfekalnianie składów pociągów na stacji Gdynia Główna Osobowa, w związku z czym Regulamin Techniczny Stacji PKP PLK nie przewiduje prowadzenia takich czynności. Ponadto, z uwagi na obciążenie stacji w przedziale 400 – 600 pociągów dziennie

(w zależności od dnia tygodnia), na podstawie oceny eksperckiej konstruktora rozkładów jazdy, PKP PLK stwierdziła brak możliwości wyrażenia zgody na całonocny postój pociągów na tej stacji.

Prezes UTK po ponownym przeanalizowaniu informacji przekazanych przez PKP PLK stwierdził, że w związku z planowanymi przez ww. zarządcę infrastruktury pracami modernizacyjnymi, występują oraz będą występować (co najmniej do rocznego rozkładu jazdy pociągów 2027/2028) utrudnienia o charakterze infrastrukturalnym oraz użytkowym w odniesieniu do linii kolejowych, na których miałyby być wykonywana nowa usługa RegioJet. Zgodnie ze stanowiskiem PKP PLK, uruchomienie planowanej nowej usługi Przewoźnika, może mieć negatywny wpływ na uruchamianie przewozów przez PKP Intercity oraz innych przewoźników kolejowych. Powyższe może mieć również konsekwencje w postaci np. konieczności trasowania pociągów innych przewoźników, niż RegioJet, o innych porach niż obecnie. PKP PLK zwróciła również uwagę na spodziewane znaczące ograniczenia zdolności przepustowej związane z pracami modernizacyjnymi Warszawskiego Węzła Kolejowego. Należy pamiętać, że przez stacje Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia przejeżdżają nie tylko pociągi dalekobieżne, ale również pociągi o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym. Ograniczenie zdolności przepustowej na ww. odcinku będzie skutkowało w pierwszej kolejności na możliwość uruchomienia pociągów, które już są wyprawiane w trasę. Wprowadzenie nowej usługi, która swoim zakresem obejmuje również odcinki infrastruktury kolejowej, gdzie planowane jest znaczne ograniczenie dostępnej zdolności przepustowej, mogłoby powodować dodatkowe negatywne następstwa dla pociągów już uruchamianych, głównie na podstawie właściwych umów o świadczenie usług publicznych. Uruchomienie nowych pociągów, w częstotliwości wnioskowanej przez RegioJet, byłoby więc rozwiązaniem przeciwnym do planowanego ograniczania oferty przewozowej przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, w szczególności na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia. Dlatego też należy uznać powyższe, jako dodatkową przesłankę przemawiającą za brakiem możliwości uruchomienia przewozów przez Wnioskodawcę.

W tym miejscu Prezes UTK pragnie wskazać, że w postępowaniu zakończonym Decyzją wpłynęły również stanowiska Przewoźnika przedstawione w pismach z 9 marca 2022 r. oraz z 29 marca 2022 r.

#### **Pismo RegioJet z 9 marca 2022 r. oraz pismo RegioJet z 29 marca 2022 r.:**

W piśmie z 9 marca 2022 r. Przewoźnik poinformował, że przedstawione we Wniosku parametry planowanej nowej usługi pozostają bez zmian. RegioJet poinformowała, że: *do wykonywania założonego rozkładu jazdy w zgłoszonej trasie i częstotliwości planuje wykorzystać 6 składów wagonowych, przy czym nocne postoje 2 składów planowane są w Krakowie, 2 w Warszawie oraz 2 w Gdyni. Zgłoszony orientacyjny rozkład jazdy wskazuje orientacyjne czasowe rozłożenie połączeń zapewniające kursowanie w stałym interwale czasowym.*

Poza tym RegioJet stwierdziła, że stanowisko PKP PLK jest nieadekwatne i bezprzedmiotowe do procedowanego Wniosku, ponieważ dotyczy dostępności zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w rozkładzie jazdy pociągów 2021/2022.

Przewoźnik przywołał brzmienie przepisów rozporządzenia 2018/1795 pod względem przeprowadzanej przez organ oceny zagrożenia równowagi ekonomicznej. Wnioskodawca stwierdził również, że nie jest dopuszczalne, aby ocena organu regulacyjnego dotycząca kierunku decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu była uzależniona wyłącznie od istniejących warunków infrastruktury kolejowej. Przewoźnik przedstawił również zastrzeżenia dotyczące kompletności materiału dowodowego sprawy.

W piśmie z 9 marca 2022 r. RegioJet przedstawiła swoje krytyczne stanowisko wobec informacji dostarczonych przez PKP PLK. W ocenie Przewoźnika ww. zarządca infrastruktury nie przekazał m.in. informacji dotyczącej dostępnej zdolności przepustowej na odcinkach, które miały być wykorzystywane przez RegioJet w ramach realizacji przewozów na trasie Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny. Natomiast w piśmie z 29 marca 2022 r. (będącego odpowiedzią na pismo Prezesa UTK z 18 marca 2022 r., znak: DPP-WOPN.717.5.2021.20.MP) Wnioskodawca podniósł również, że PKP PLK nie przedstawiła projektów rozkładów jazdy na wszystkie lata, w których miałyby być realizowana nowa usługa RegioJet (tj. w okresie od 11 grudnia 2021 r. do 11 grudnia 2027 r.), a także nie załączył programów prac modernizacyjnych, które to ww. zarządca infrastruktury zawarł w swoim piśmie z 19 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.214.2021).

Prezes UTK ocenił, że materiały źródłowe, które zostały zakwestionowane przez RegioJet, zostały prawidłowo zawarte w materiale sprawy w postaci stanowisk PKP PLK, jak również dostarczonych przez nią opracowań i zestawień oraz przytoczonych źródeł, opublikowanych m.in. na jej stronach internetowych (znajdujących się w domenie publicznej). Potwierdzeniem planowanych przez PKP PLK zamierzeń inwestycyjnych są również informacje zawarte w takich regulacjach jak Plan transportowy czy Krajowy Program Kolejowy<sup>3</sup>. Należy ponadto zauważyć, że sieciowe harmonogramy zamknięć torowych stanowią odzwierciedlenie planowanych zamierzeń inwestycyjnych ww. zarządcy infrastruktury. Harmonogram zamknięć, o którym mowa powyżej, jest dokumentem posiadającym charakter

<sup>3</sup> Załącznik do uchwały nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023, zwany dalej „Krajowym Programem Kolejowym”.

informacyjny dla przewoźników kolejowych, zarówno tych którzy obecnie uruchamiają przewozy, jak również tych którzy zamierzają je uruchomić, w zakresie dostępności infrastruktury kolejowej. Dokument ten może stanowić podstawę dla decyzji właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego o dostosowaniu oferty przewozowej do realnych warunków infrastruktury kolejowej. Należy również nadmienić, że publikowanie przez zarządcę infrastruktury informacji niezetelnych, nieprawdziwych oraz wprowadzających w błąd byłoby bezcelowe.

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

Natomiast, w odniesieniu do aspektu projektów rozkładów jazdy pociągów, należy zauważyć, że rozkład jazdy pociągów nie jest opracowany na kilka lat do przodu. Obowiązujące przepisy ustawy o transporcie kolejowym, jak również postanowienia Regulaminu Sieci PKP PLK, przewidują coroczny proces konstrukcji rozkładów jazdy. Również umowy wieloletnie pomiędzy organizatorami publicznego transportu zbiorowego a operatorami tych umów zawierają założenia, co do realizowanych działań obecnie oraz w perspektywie obowiązywania całej umowy. Znajdują się w nich zarówno dane dotyczące planowanych linii komunikacyjnych, jak również szacowanej pracy eksploatacyjnej na danych odcinkach przewozów. W ocenie Prezesa UTK zauważalna jest pewna stałość w uruchamianiu połączeń oferty publicznej, jak również działania dążące do rozwoju oferty przewozowej (a więc dodawanie nowych połączeń lub zwiększanie częstotliwości tych już uruchamianych). Ostateczny kształt danego rozkładu jazdy będzie jednakże zależał od otrzymanych przez PKP PLK wniosków o przydzielenie, a docelowo wykorzystanie zdolności przepustowej.

Prezes UTK, przeprowadzając badanie równowagi ekonomicznej, rozpatruje wszelkie kwestie zawarte w art. 10 rozporządzenia 2018/1795.

Zgodnie z art. 10 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 zdanie 2: *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.*

W art. 10 ust. 3 rozporządzenia 2018/1795 wymienione zostały kolejne elementy podlegające ocenie podczas przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej w związku ze spodziewanym wpływem uruchomienia nowej usługi na daną umowę o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym. W tym zakresie ocena obejmuje następujące elementy:

- a) *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 osiagajacego koniec okresu uzytkowania lub niezastepowania pracownikow, ktorzy umowa sie konczy);*
- b) *skutki finansowe wygenerowane przez proponowane nowe kolejowe przewozy pasazerskie w sieci objetej umowa o swiadczenie uslug publicznych (takie jak doprowadzanie pasazerow, ktorzy moga byc zainteresowani polaczeniem z uslugą regionalną objętą umową o świadczenie usług publicznych);*
- c) *ewentualne konkurencyjne reakcje przedsiębiorstwa kolejowego realizującego umowę o świadczenie usług publicznych;*
- d) *wpływ na odpowiednie inwestycje przedsiębiorstw kolejowych lub właściwych organów, na przykład w odniesieniu do taboru;*
- e) *wartość wszelkich istniejących praw wyłącznych.*

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

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

Zgodnie z powyższym, organ regulacyjny (tu: Prezes UTK) jest obowiązany do wzięcia pod uwagę wszystkich elementów wskazanych w przepisach art. 10 ust. 1, 3 i 5. Nie można zatem podzielić stanowiska, zgodnie z którym Prezes UTK mógłby pomijać w swoich decyzjach odniesienia się do któregośkolwiek z przytoczonych powyżej regulacji.

Po analizie zebranego materiału dowodowego Prezes UTK ocenił, że uruchomienie przez RegioJet planowanej nowej usługi będzie skutkowało istotnym negatywnym wpływem na rentowność usług PKP Intercity, które są realizowane na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Prezes UTK przeprowadził ponowną analizę ekonomiczną wpływu planowanych nowych usług Przewoźnika na usługi PKP Intercity dokonując ponownej oceny spodziewanego wpływu połączeń RegioJet na umowę o świadczenie usług publicznych, której równowaga ekonomiczna mogła zostać zagrożona. Analiza odnosiła się do umowy, jako całości, jednocześnie uwzględniała usługi realizowane przez operatora tej umowy. Prezes UTK otrzymał od PKP Intercity dane wejściowe niezbędne do przeprowadzenia analizy ekonomicznej, a po ich weryfikacji i ocenie zostały one wykorzystane dla oszacowania spodziewanego wpływu planowanych nowych usług RegioJet na zagrożoną umowę o świadczenie usług publicznych. Informacje zgromadzone w toku niniejszego postępowania uzasadniały prawdopodobieństwo konieczności znacznego ograniczenia usług PKP Intercity w związku z ewentualnym przyznaniem dostępu do infrastruktury kolejowej Przewoźnikowi.

Na powyższe wpływały:

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

Prezes UTK wziął również pod uwagę obecną oraz spodziewaną sytuację na infrastrukturze kolejowej, zgodnie z informacjami zawartymi w Planie transportowym, Krajowym Programie Kolejowym, sieciowych harmonogramach zamknięć torowych czy stanowiskach przedstawionych przez PKP PLK, jako zarządcy infrastruktury.

PKP Intercity, oprócz wskazania danych finansowych dotyczących spodziewanych skutków uruchomienia nowych przewozów przez RegioJet, zwróciła także uwagę na kwestię dostępności infrastruktury kolejowej w najbliższej perspektywie czasowej, pokrywającej się z terminem wykonywania usług przez Przewoźnika. Zaplanowane przez PKP PLK prace modernizacyjne mają bezpośredni wpływ na sytuację na infrastrukturze kolejowej, w tym w szczególności na dostępną zdolność przepustową. Należy również przypomnieć, że ograniczenia zdolności przepustowej były sygnalizowane przez PKP PLK, co potwierdzają przywołane wyżej dokumenty. Niezależnie więc od złożonego przez Przewoźnika Wniosku, sytuacja na infrastrukturze kolejowej będzie w przyszłości wymuszać na organizatorach publicznego transportu zbiorowego i przewoźnikach kolejowych konieczność ograniczenia oferty przewozowej. Uruchomienie przez RegioJet połączeń na trasie Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny, zgodnie z warunkami określonymi we Wniosku, wpłynęłoby więc negatywnie na sytuację PKP Intercity oraz na sytuację innych przewoźników kolejowych.

Należy przyznać Przewoźnikowi, że kryterium dotyczące sytuacji na infrastrukturze kolejowej i spodziewanego wpływu na rozkład jazdy pociągów nie może stanowić samodzielnej podstawy dla wydania przez organ regulacyjny decyzji odmawiającej przyznania otwartego dostępu. W niniejszej sprawie Prezes UTK zwrócił jednak w szczególności uwagę na zagadnienia spodziewanego wpływu uruchomienia nowych usług RegioJet na równowagę ekonomiczną właściwych umów o świadczenie usług publicznych, a dodatkowo odniósł się również do aspektu dostępności infrastruktury kolejowej. Nie można więc uznać, że Prezes UTK podjął decyzję w sprawie odmowy przyznania otwartego dostępu w związku z Wnioskiem RegioJet jedynie na podstawie dostępności infrastruktury kolejowej.

Prezes UTK zwrócił też uwagę, że wprowadzenie nowych usług na rynek usług kolejowych, podczas gdy planowane jest ograniczenie oferty przewozowej m.in. w związku z pracami na Warszawskim Węźle Kolejowym, mogłoby spowodować usunięcie z przyszłych rozkładów jazdy pociągów dodatkowych połączeń PKP Intercity. Ponadto, usługi komercyjnego przewozu osób powinny mieć charakter uzupełniający w odniesieniu do oferty służby publicznej, a ich uruchomienie powinno korespondować m.in. z aktualną sytuacją na infrastrukturze kolejowej, a nie dodatkowo ją komplikować. Wprowadzenie połączeń RegioJet, na warunkach określonych we Wniosku Przewoźnika, mogłoby skutkować stopniową eliminacją części usług operatorów usług publicznych. W ocenie Prezesa UTK skala spodziewanego wpływu, jak również sytuacja na infrastrukturze kolejowej, spodziewane reakcje przedsiębiorstw i potencjalne skutki dla pasażerów, uzasadniały wydanie przez Prezesa UTK decyzji w sprawie odmowy przyznania otwartego dostępu RegioJet na warunkach określonych we Wniosku. Dlatego też, Prezes UTK, po ponownym rozpatrzeniu sprawy, podtrzymał swoje stanowisko wyrażone w Decyzji.

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

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

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

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

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

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

Podsumowując, Prezes UTK stwierdził, że przyznanie RegioJet otwartego dostępu, w związku z parametrami wskazanymi we Wniosku, mogłoby nastąpić, jeśli Wnioskodawca:

1. zmniejszyłby częstotliwość planowanych nowych usług zarówno w wymiarze tygodniowym oraz dobowym (we Wniosku Przewoźnik zadeklarował wykonywanie codziennie przewozów 9 razy w ciągu doby, w odstępach 2 godzinnych);
2. dokonałby zmian w zakresie stacji pośrednich, tj. Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia (w związku z szacowanym przez PKP PLK wyczerpaniem zdolności przepustowej na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Centralna – Warszawa Wschodnia z uwagi na modernizację na Warszawskim Węźle Kolejowym).

Prezes UTK, oceniając zebrany w toku postępowania materiał dowodowy przyjął, że spodziewany wpływ planowanej nowej usługi Przewoźnika na połączenia realizowane przez PKP Intercity byłyby istotny, natomiast dostępność infrastruktury kolejowej, w szczególności w obrębie Warszawskiego Węzła Kolejowego, byłaby znacząco ograniczona w okresie pokrywającym się z planowym terminem realizacji przewozów przez RegioJet. Z tego względu, Prezes UTK pismem z 16 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.12.MP) zwrócił uwagę na parametry planowanej nowej usługi RegioJet, które powinny podlegać modyfikacji tak, aby możliwe było wydanie na rzecz Przewoźnika decyzji przyznającej otwarty dostęp lub przyznającej ograniczony dostęp. Pomimo otrzymanego pisma RegioJet nie zdecydowała się na modyfikację Wniosku. Nie można jednak wykluczyć sytuacji, gdy, w następstwie modyfikacji Wniosku przez Przewoźnika w niniejszej sprawie, zaistniałyby warunki do wydania przez Prezesa UTK decyzji przyznającej RegioJet otwarty dostęp do infrastruktury kolejowej.

Reasumując, zgodnie z art. 29c ust. 5 i ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK nie mógł wydać na rzecz Wnioskodawcy decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, z uwagi na zagrożenie przez proponowane nowe przewozy pasażerskie równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, której stroną jest PKP Intercity. Zgodnie z powyższym, Prezes UTK, po ponownym rozpatrzeniu sprawy zainicjowanej Wnioskiem Przewoźnika, podtrzymał swoje stanowisko.

**Wniosek RegioJet z 26 lipca 2022 r. o ponowne rozpatrzenie sprawy:**

We wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy Przewoźnik podniósł dodatkowe kwestie, które według RegioJet winny zostać uwzględnione przez Prezesa UTK podczas wydania decyzji w przedmiotowej sprawie.

Prezes UTK w toku postępowania odwoławczego wnikliwie przeanalizował stanowisko Wnioskodawcy.

RegioJet w pkt 1 wniosku z 26 lipca 2022 r. wskazała na wpływ wysokości oszacowanego spadku przychodów rekompensaty przewidzianej w umowie ramowej na pokrycie kosztów oraz całkowitej rekompensaty na wynik przeprowadzonego badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczeniu usług publicznych.

Według Przewoźnika, nie ma możliwości poddać decyzji wydanej przez Prezesa UTK bliższej i dokładniejszej analizie w odniesieniu do wysokości wpływu, z powodu braku przedstawionego sposobu obliczenia danego wpływu oraz sposobu oceny poszczególnych kryteriów na podstawie art. 10 ust. 3 rozporządzenia 2018/1795. Przewoźnik zwrócił uwagę, że przez brak podanych wielkości finansowych analizowanych przez Prezesa UTK w przedmiotowym badaniu równowagi ekonomicznej RegioJet nie ma również możliwości weryfikacji poprawności tych danych. Przewoźnik poddał więc w wątpliwość wynik przeprowadzonego przez Prezesa UTK badania równowagi ekonomicznej jako przeszacowanego oraz błędnego.

Ponadto RegioJet w swoim wniosku z 26 lipca 2022 r. stwierdziła, że spadek przychodów z zagrożonej umowy ramowej PKP Intercity w wysokości wyrażonej procentowo równej 2,01% lub 1,4% nie może zostać uznany za istotny negatywny wpływ na równowagę ekonomiczną tej umowy. Zgodnie ze stanowiskiem Przewoźnika, organ nie przedstawił żadnego konkretnego powodu, dla którego powyższy wpływ miałby być istotny na równowagę ekonomiczną zagrożonej umowy ramowej oraz nie wskazał prognozy, w ramach którego przedmiotowy wpływ mógłby zostać uznany za istotny.

RegioJet zarzuciła również Prezesowi UTK nieodniesienie się w badaniu równowagi ekonomicznej w kwestii wynikającej z art. 10 ust. 5 lit. a) rozporządzenia 2018/1795, a mianowicie: *Organ regulacyjny ocenia również:*

a) *korzyści netto dla klientów wynikające z nowych kolejowych przewozów pasażerskich w krótkim i średnim okresie.*

Z powyższymi argumentami Przewoźnika nie sposób się zgodzić.

Prezes UTK, przeprowadzając badanie równowagi ekonomicznej, zwraca uwagę na różne aspekty wpływu nowych proponowanych kolejowych przewozów pasażerskich na już istniejące i funkcjonujące umowy służby publicznej. Zgodnie z powyższym, analizie podlega cały zgromadzony materiał dowodowy sprawy. W związku z tym, zgodnie z art. 7 ust. 2 pkt b) rozporządzenia 2018/1795, Prezes UTK może zażądać przedstawienia wszelkich niezbędnych informacji:

b) *od przedsiębiorstwa kolejowego realizującego umowę o świadczenie usług publicznych:*

- 1) *kopii umowy o świadczenie usług publicznych, o ile nie dostarczono jej zgodnie z ust. 1 lit. d);*
- 2) *biznesplanu przedsiębiorstwa dotyczącego trasy objętej umową o świadczenie usług publicznych lub trasy alternatywnej;*
- 3) *odpowiednich prognoz dotyczących ruchu, popytu i przychodów, w tym metodyki prognoz;*
- 4) *informacji dotyczących przychodów i marży zysku osiąganych przez przedsiębiorstwo na trasie objętej umową o świadczenie usług publicznych lub trasie alternatywnej;*
- 5) *informacji dotyczących rozkładu jazdy w odniesieniu do przewozów, w tym godzin odjazdu, stacji pośrednich, godzin przyjazdu i połączeń;*
- 6) *szacowanej elastyczności przewozów (np. elastyczności cen, elastyczności w odniesieniu do cech jakościowych usług);*
- 7) *informacji dotyczących kosztu kapitału i kosztów operacyjnych przewozów realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, a także zmian w kosztach i popycie spowodowanych nowymi kolejowymi przewozami pasażerskimi.*

Natomiast, zgodnie z art. 8 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2018/1795:

1. *Organ regulacyjny nie ujawnia szczególnie chronionych informacji handlowych otrzymanych od stron w związku z badaniem równowagi ekonomicznej.*
2. *Podmiot występujący z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej i wnioskodawca uzasadniają proponowane zachowanie poufności szczególnie chronionych informacji handlowych w momencie przekazania informacji organowi regulacyjnemu. Informacje takie mogą obejmować w szczególności informacje techniczne lub finansowe dotyczące know-how przedsiębiorstwa, biznesplanu, struktury kosztów, strategii marketingowej i cenowej, źródeł dostaw i udziału w rynku. Organ regulacyjny redaguje wszelkie szczególnie chronione informacje handlowe w decyzji przed powiadomieniem o niej i przed jej publikacją zgodnie z art. 11 ust. 5. Informacji zawartych w standardowym formularzu powiadomienia, określonych w art. 4 ust. 2, nie uznaje się za szczególnie chronione informacje handlowe.*

PKP Intercity w swoim wniosku o badanie równowagi ekonomicznej uzasadniła proponowane przez siebie zachowanie poufności szczególnie chronionych informacji handlowych (oznaczone jako tajemnica przedsiębiorstwa). Wnioskodawca nie kwestionował zakresu materiału sprawy, do której postanowieniem z 18 marca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.19.MP) zostało ograniczone RegioJet prawo wglądu z uwagi na ochronę szczególnie chronionych informacji handlowych PKP Intercity. W związku z oświadczeniem wystosowanym przez PKP Intercity, na Prezesie UTK ciąży obowiązek zapewnienia odpowiedniej ochrony tych informacji. Dotyczy to również decyzji



kończącej postępowanie administracyjne. Organ regulacyjny (tu Prezes UTK) redaguje wszelkie szczególnie chronione informacje handlowe w decyzji przed powiadomieniem o niej i przed jej publikacją. Następnie, zgodnie z art. 11 ust. 5 rozporządzenia 2018/1795, organ regulacyjny przekazuje jawną wersję swojej decyzji podmiotom wymienionym w art. 11 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE, a mianowicie:

- a) odpowiedniemu właściwemu organowi lub odpowiednim właściwym organom;
- b) zarządcy infrastruktury;
- c) przedsiębiorstwu kolejowemu realizującemu umowę o świadczenie usług publicznych;
- d) przedsiębiorstwu kolejowemu wnoszącemu o uzyskanie dostępu,

oraz publikuje ją na swojej stronie internetowej.

Nawiązując do powyższego oraz zarzutu Przewoźnika z wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, Prezes UTK nie może ujawniać danych uznanych za szczególnie chronione informacje handlowe. Również wydając decyzję dotyczącą otwartego dostępu, Prezes UTK nie może ujawnić danych wrażliwych, które przez wnioskodawców oraz podmioty uprawnione uznane zostały za szczególnie chronione informacje handlowe. W związku z tym Prezes UTK w wersji jawnej Decyzji umieścił symbol „~~—~~”, oznaczający usuniętą treść stanowiącą szczególnie chronioną informację handlową przedsiębiorcy (tu: PKP Intercity). Prezesa UTK obowiązuje zachowanie tajemnicy przedsiębiorstwa, dlatego też w decyzjach dotyczących otwartego dostępu dane kwotowe nie są ujawniane.

W związku z tym, w przypadku przeprowadzania badania równowagi ekonomicznej, aby zapewnić wnioskodawcom oraz podmiotom uprawnionym należyty poziom ochrony szczególnie chronionych informacji handlowych, Prezes UTK przygotowuje dwie decyzje dotyczące otwartego dostępu. Wersja jawna, czyli niezawierająca szczególnie chronionych informacji handlowych, udostępniana jest podmiotom wymienionym we wcześniej wspomnianym art. 11 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE. Natomiast wersja niejawna pozostaje zarezerwowana do wglądu jedynie Prezesa UTK lub do ewentualnego postępowania sądowego. Jak już zostało przywołane, stosownie do art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13ab i art. 13b ust. 2 i 3, przepisy k.p.a. Natomiast zgodnie z art. 6 k.p.a. *Organy administracji publicznej* (tu: Prezes UTK) *działają na podstawie przepisów prawa*. Ponadto, zgodnie z art. 7 k.p.a., Prezes UTK, jako organ administracji publicznej, w toku postępowania stoi na straży praworządności, z urzędu lub na wniosek stron podejmuje wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli. W związku z powyższym zarzut Przewoźnika o przeszacowaniu bądź braku możliwości weryfikacji poprawności przeprowadzonego badania równowagi ekonomicznej nie znajduje uzasadnienia.

Zgodnie z art. 10 ust. 5 lit. a rozporządzenia 2018/1795 wpływ nowych proponowanych przewozów pasażerskich podlega także ocenie organu regulacyjnego względem korzyści netto dla klientów wynikające z nowych kolejowych przewozów pasażerskich w krótkim i średnim okresie. Wskazaną oceną należy traktować jako kryterium pomocnicze, które nie może przesądzić o wyniku całego badania równowagi ekonomicznej. Prezes UTK stoi na stanowisku, że to pasażerowie są głównym beneficjentem przewozów komercyjnych. Jednakże, w przypadku zagrożenia oraz negatywnego wpływu nowych kolejowych przewozów pasażerskich na już istniejące oraz funkcjonujące umowy służby publicznej, Prezes UTK nie może ignorować interesów pasażerów korzystających z przewozów w ramach służby publicznej. Należy zauważyć, że nowe kolejowe przewozy pasażerskie wpłynęłyby w pewnym pozytywnym stopniu na nowe potoki podróży, jednakże miałyby również negatywny wpływ na już istniejącą siatkę połączeń przewozów służby publicznej, mogąc utrudniać podróżującym do pracy lub szkoły sprawny i wygodny sposób dotarcia do miejsca docelowego. Prezes UTK uważa, że najważniejszym jest zapewnienie kursowania pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju. Natomiast, po analizie materiału dowodowego i przeprowadzonym badaniu równowagi ekonomicznej Prezes UTK jest zdania, że uruchomienie nowych kolejowych przewozów kolejowych dodatkowo skomplikowałoby aktualną sytuację na już przepełnionej infrastrukturze kolejowej.

Należy wyjaśnić, że przepisy rozporządzenia 2018/1795 nie nakładają obowiązku oznaczania wartości granicznych istotnego wpływu na poziom zagrożenia równowagi ekonomicznej zawartych umów. Zgodnie z brzmieniem art. 10 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795: *Analiza odnosi się do umowy o świadczenie usług publicznych jako całości, a nie do poszczególnych usług wykonywanych na jej podstawie, w całym okresie jej obowiązywania. Można stosować wstępnie ustalone wartości progowe lub określone kryteria, ale nie w sposób rygorystyczny lub w oderwaniu od innych kryteriów*. Adekwatnie do przywołanego przepisu, organ regulacyjny nie ma obowiązku ustalać wartości progowych finansowych lub procentowych, którymi będzie się kierował przyznając lub odmawiając przyznania otwartego dostępu w przypadku przeprowadzania badania równowagi ekonomicznej. Zdaniem Prezesa UTK każda sprawa jest odmienna, a więc jej wynik (decyzja) jest zależny również od wielu czynników. Nie sposób więc ustalić sztywnych kryteriów, które decydowałyby o przyznaniu otwartego dostępu bądź jego odmowie w każdej z prowadzonych spraw.

Dokonując analizy zebranego w sprawie materiału dowodowego Prezes UTK uznał za spełnioną „przesłankę istotności”, ponieważ wykazany przez niego wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich proponowanych

przez RegioJet był istotnie negatywny w stosunku do obowiązującej umowy rocznej na rok 2021 zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity. Ponadto, zgodnie ze stanowiskiem Prezesa UTK, ww. wpływ na powyższą umowę istotnie negatywnie oddziaływałby również na rentowność usług, które PKP Intercity świadczy w ramach umowy ramowej oraz na koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę ramową. Powyższy negatywny wpływ został wyrażony w Decyzji, zarówno pod postacią wartości liczbowych (wersja niejawna) jak również pod postacią wartości procentowych (wersja niejawna oraz wersja jawna).

W pkt 2 wniosku z 26 lipca 2022 r. RegioJet podniosła, że obecna oraz spodziewana sytuacja na infrastrukturze kolejowej nie powinna stanowić dla Prezesa UTK kryterium oceny zagrożenia równowagi ekonomicznej Przewoźnik zarzucił również, iż badanie równowagi ekonomicznej przeprowadzone przez Prezesa UTK opiera się na materiale dowodowym nieadekwatnym w stosunku do okresu planowanej nowej usługi RegioJet. Nie można jednak zgodzić się z powyższymi zarzutami.

Prezes UTK, oprócz innych wcześniej wspomnianych aspektów, bada również, na podstawie art. 10 ust. 5 pkt c rozporządzenia 2018/1795, wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych. Natomiast planowanie rozkładów jazdy jest ściśle powiązane ze zdolnością przepustową danej linii kolejowej. Zdolność przepustowa jest więc jedną z okoliczności dodatkowych, na jaką zwraca uwagę Prezes UTK. Nie jest to jednak kryterium rozstrzygające w kontekście badania równowagi ekonomicznej. Stanowi natomiast dodatkową okoliczność, którą Prezes UTK analizuje podczas przeprowadzenia takiego badania.

Ustawodawca unijny dopuścił możliwość analizy ww. kwestii przez organ regulacyjny, z czego Prezes UTK skorzystał wydając Decyzję. Dlatego też przeanalizowane zostało stanowisko PKP PLK, jako zarządcy infrastruktury, zawarte w odpowiedzi PKP PLK z 19 listopada 2021 r. (znak: IDRR.611.214.2021) na wezwanie Prezesa UTK z 2 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.10.MP), a także w odpowiedzi PKP PLK z 17 marca 2022 r. (znak: IDRR.611.66.2022) na wezwanie Prezesa UTK z 14 marca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.18.JK).

W ocenie Prezesa UTK zasygnalizowane przez zarządcę infrastruktury utrudnienia o charakterze infrastrukturalnym są nierozdzielnie związane z kwestią planowania rozkładu jazdy przewozów kolejowych. Z powyższych względów należy uznać, że Prezes UTK miał podstawy w obowiązujących regulacjach unijnych do wzięcia pod uwagę wskazanych powyżej kwestii w toku badania równowagi ekonomicznej. Celem analizy tych okoliczności, przy podejmowaniu przez Prezesa UTK decyzji dotyczącej otwartego dostępu, jest konieczność zapewnienia kursowania pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju. Prezes UTK stoi na stanowisku, że niedopuszczalne jest – w przypadku prac modernizacyjnych lub remontowych, skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie otwartego dostępu (i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich) – uruchamianie pociągów na podstawie decyzji przyznającej otwarty dostęp, które spowoduje nieuruchomienie pociągów służby publicznej.

Ponadto w przedmiotowym postępowaniu Prezes UTK ocenił, że w wyniku uruchomienia nowego połączenia przez RegioJet wystąpi istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które PKP Intercity świadczy w ramach umowy ramowej oraz na koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę ramową. To te aspekty stanowiły decydującą przyczynę dla wydania przez Prezesa UTK Decyzji.

Dlatego też Prezes UTK stoi na stanowisku, że, przeprowadzając badanie równowagi ekonomicznej i analizując przyszłą sytuację powiązaną ze zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej, w sposób poprawny i wyczerpujący uczynił zadość regulacji prawnej wynikającej z art. 10 ust. 5 pkt c rozporządzenia 2018/1795.

RegioJet zarzuciła także, że badanie równowagi ekonomicznej przeprowadzone przez Prezesa UTK powinno być oparte o materiał dowodowy odnoszący się do tego samego okresu, co okres prowadzenia nowej planowanej usługi przez RegioJet. Należy jednak mieć na uwadze, że Prezes UTK dokonuje analizy możliwego wpływu nowych kolejowych przewozów pasażerskich na podstawie dostępnego materiału dowodowego, jakim są aktualne rozkłady jazdy pociągów. Jak już wcześniej zostało zauważone, rozkład jazdy pociągów nie jest opracowany na kilka lat do przodu. Postanowienia Regulaminu Sieci PKP PLK oraz obowiązujące przepisy ustawy o transporcie kolejowym zakładają coroczny proces konstrukcji rozkładów jazdy. Natomiast ostateczny kształt danego rozkładu jazdy będzie zależał od otrzymanych przez PKP PLK wniosków o przydzielenie, a docelowo o wykorzystanie zdolności przepustowej. Jednakże, w ocenie Prezesa UTK, można w tym zakresie zauważyć pewną stałość w uruchamianiu połączeń oferty publicznej. Dlatego też Prezesa UTK stoi na stanowisku, że badanie równowagi ekonomicznej, na podstawie dostępnego materiału dowodowego tj. aktualnego rozkładu jazdy pociągów, przeprowadzone zostało prawidłowo.

W związku z powyższym przedstawiona przez RegioJet w pkt 2 wniosku z 26 lipca 2022 r. argumentacja nie zasługuje na uwzględnienie.

Przedstawiona w pkt 3 wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy argumentacja RegioJet, odnośnie uchybienia terminu rozpatrzenia sprawy, nie zasługuje na uwzględnienie z uwagi na przytoczone poniżej okoliczności.

Jako dowód na naruszenie terminów do załatwienia sprawy przez Prezesa UTK, RegioJet wskazała brak rozstrzygnięcia w postaci wydania decyzji administracyjnej do dnia 15 kwietnia 2022 r. Wnioskodawca podnosi, że postępowanie administracyjne nie zostało załatwione według zasad przewidzianych w art. 9 ust. 6 rozporządzenia 2018/1795, zgodnie z którymi organ regulacyjny jest zobowiązany do wydania decyzji dotyczącej otwartego dostępu w terminie 6 tygodni od otrzymania stosowanych informacji i w każdym razie bezwzględnie przed upływem ostatecznego terminu przyjmowania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej zgodnie z pkt 3 załącznika VII do dyrektywy 2012/34/UE.

Przywołując brzmienie przepisu art. 9 ust. 6 rozporządzenia 2018/1795 Przewoźnik wskazał, że przepis ten wymaga, aby decyzja o otwartym dostępie została wydana w terminie, który umożliwi podmiotowi zamierzającemu uruchomić nowe połączenia wystąpienie o przyznanie zdolności przepustowej. W ocenie RegioJet, Prezes UTK nie zapewnił rozpoznania wniesionego przez Przewoźnika powiadomienia o planowanych nowych kolejowych przewozach pasażerskich w niedyskryminacyjnym terminie. Jednocześnie RegioJet, poprzez odwołanie do pkt 3 Załącznika VII dyrektywy 2012/34/UE i Załącznika nr 8.1. do Regulaminu sieci 2022/2023 PKP PLK wywodzi, że Prezes UTK był bezwzględnie zobowiązany do rozstrzygnięcia sprawy najpóźniej do dnia 15 kwietnia 2022 r.

Sformułowane przez Wnioskodawcę zarzuty i ich uzasadnienie nie są zasadne. RegioJet całkowicie pomija obszerny zakres przedmiotowy wnioskowanej usługi na trasie Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny. W szczególności projektowany przez Przewoźnika rozkład jazdy obejmował dziewięć kursów codzienne w obie strony, przez cały roczny rozkład jazdy. Każde z tych połączeń, tj. 18 pociągów, musiało zostać przez Prezesa UTK zestawione z połączeniami służby publicznej, w związku ze złożonymi wnioskami o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Zgodnie z przepisami art. 10 ust. 1-3 rozporządzenia 2018/1795, podczas procedury badania równowagi ekonomicznej, organ regulacyjny musi odnosić się do umowy o świadczenie usług publicznych jako całości, w całym okresie jej obowiązywania. Dopiero takie całościowe podejście pozwala na stwierdzenie, że nowe kolejowe przewozy pasażerskie miałyby istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które przedsiębiorstwo kolejowe świadczy w ramach umowy o świadczenie usług publicznych i/ lub miałyby istotny negatywny wpływ na koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę o świadczenie usług publicznych. W konsekwencji spełnienie przynajmniej jednego z powyższych kryteriów skutkuje uznaniem, że równowaga ekonomiczna jest zagrożona.

Tego typu kompleksowa analiza z uwzględnieniem zakresu badania równowagi ekonomicznej i kryteriów oceny wskazanych w przepisach rozporządzenia 2018/1795 została przeprowadzona w postępowaniu z Wniosku RegioJet w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny na okres od 11 grudnia 2022 r. do 11 grudnia 2027 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, 2025/2026 i 2026/2027. Wyniki przeprowadzonego przez Prezesa UTK badania zostały szczegółowo opisane w uzasadnieniu Decyzji.

Również argumentacja Przewoźnika dotycząca terminów, w których Prezes UTK obowiązany był wydać rozstrzygnięcie jest chybiona. Odwołując się do *ratio legis* przepisu art. 9 ust. 6 rozporządzenia 2018/1795 należy zaznaczyć, że ostateczny termin na przyjęcie przez organ regulacyjny decyzji został przez ustawodawcę unijnego wyraźnie powiązany z datą składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej. Pozwala to na twierdzenie, że wskazany termin znajdzie zastosowanie jedynie w odniesieniu do dwóch kategorii decyzji dotyczących otwartego dostępu tj. decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym) lub decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu (art. 29c ust. 6 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym). Jedynie wówczas, gdy na rzecz aplikanta zostanie wydana jedna ze wskazanych pozytywnych decyzji dotyczących otwartego dostępu, legitymuje to ten podmiot do wystąpienia do zarządcy infrastruktury z wnioskiem o przyznanie zdolności przepustowej. Co więcej, RegioJet w uzasadnieniu wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy całkowicie przemilczała możliwość zamawiania tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy w ramach indywidualnego rozkładu jazdy, zwanego dalej „IRJ”. Taka możliwość została przewidziana przez zarządcę infrastruktury w pkt 4.5.3. Regulaminu sieci 2022/2023 PKP PLK. Zgodnie z jego postanowieniami, wnioski o przydzielenie trasy pociągów w ramach IRJ można składać od 5 lipca 2022 r. Terminem granicznym w przypadku tras pociągów krajowych jest 40 dni kalendarzowych przed dniem planowanego odjazdu pociągów pasażerskich, których rozkład jazdy ma zostać podany do publicznej wiadomości. Tymczasem RegioJet we Wniosku, jako datę rozpoczęcia realizacji usługi, wskazała 11 grudnia 2022 r. Oznacza to, że w przypadku wydania na rzecz Przewoźnika rozstrzygnięcia w postaci decyzji o przyznaniu otwartego lub ograniczonego dostępu na trasie krajowej Kraków Główny – Gdynia Główna – Kraków Główny, RegioJet nadal miałaby możliwość złożenia wniosku do zarządcy infrastruktury o przydzielenie zdolności przepustowej.

Nie sposób zgodzić się z zaprezentowaną przez Przewoźnika wykładnią art. 9 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795, z której RegioJet wywodzi terminy graniczne, w których organ regulacyjny może gromadzić materiał dowodowy. W ocenie Prezesa UTK wskazany przepis może być odnoszony jedynie do informacji przekazywanych przez podmiot uprawniony, w związku ze złożonym wnioskiem o badanie równowagi ekonomicznej. Rozciąganie zakresu normy prawnej art. 9 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795 na wszelkie dowody, jakie organ gromadzi w toku prowadzonego postępowania administracyjnego, stanowi nadinterpretację.

Dodatkowo należy przypomnieć, że przepisy k.p.a., które zgodnie art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym stosuje się do postępowania przed Prezesem UTK, nakazują organom administracji publicznej podejmować z urzędu (lub na wnioski stron) wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli (art. 7 k.p.a.). Organy administracji publicznej są również obowiązane w sposób wyczerpujący zebrać i rozpatrzyć cały materiał dowodowy (art. 77 § 1 k.p.a.), a ocena, czy dana okoliczność została udowodniona przeprowadzana jest przez organ na podstawie całości materiału dowodowego (art. 80 k.p.a.). Prowadzenie postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji dotyczącej otwartego dostępu z pominięciem wskazanych zasad mogłoby narazić Prezesa UTK na zarzut naruszenia przepisów ze sfery gromadzenia i oceny dowodów.

RegioJet w pkt 4 wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy wskazała na naruszenie art. 10 § 1 k.p.a. poprzez niezawiadomienie Wnioskodawcy o badaniu równowagi ekonomicznej i uniemożliwienie Przewoźnikowi wypowiedzenia się przed wydaniem decyzji co do zebranych materiałów. Powyższą argumentację Przewoźnika należy uznać za bezzasadną.

W myśl art. 9 ust. 6 rozporządzenia 2018/1795, organ regulacyjny przyjmuje decyzję w terminie sześciu tygodni od otrzymania wszystkich stosownych informacji. Co istotne, między badaniem równowagi ekonomicznej a wydaniem decyzji organ regulacyjny nie ma obowiązku informowania strony postępowania o wyniku ww. badania. Wynik badania równowagi ekonomicznej jest bowiem bezpośrednim następstwem procedury administracyjnej, uzewnętrznianym w formie decyzji administracyjnej. O wyniku przeprowadzonej procedury i kierunku decyzji strona informowana jest w chwili skutecznego doręczenia decyzji dotyczącej otwartego dostępu.

Prawo strony do zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań w trybie art. 10 § 1 k.p.a. nie dotyczy etapu postępowania administracyjnego już po wydaniu decyzji przez Prezesa UTK. Strona posiada uprawnienie wypowiedzenia się odnośnie do wyniku badania równowagi ekonomicznej w ramach wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, na podstawie przepisu art. 127 § 3 k.p.a., w związku z art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym.

Jednocześnie należy wskazać, że w pismach z 4 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.4.AJ), z 16 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.12.MP), z 18 marca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.20.MP) oraz z 23 marca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.22.MP) Prezes UTK zawiadomił Wnioskodawcę o prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Ponadto, RegioJet w piśmie z 9 marca 2022 r. wniosła o udostępnienie całości akt postępowania. Postanowieniem z 18 marca 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.5.2021.20.MP) Prezes UTK przychylił się do wniosku Przewoźnika i udostępnił RegioJet materiał dowodowy, z wyłączeniem informacji przedstawionych przez strony postępowania, tj. PKP Intercity i Ministra Infrastruktury, posiadających status m.in. szczególnie chronionych informacji handlowych. Wnioskodawca nie kwestionował kompletności udostępnionego przez Prezesa UTK materiału dowodowego.

Z powyższych względów należy uznać, że Prezes UTK zapewnił Wnioskodawcy czynny udział w każdym stadium postępowania, a przed wydaniem decyzji umożliwił RegioJet wypowiedzenie się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, zawiadamiając o przysługującym prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

W pkt 5 wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy RegioJet utrzymuje, że dotychczasowa praktyka w przyznawaniu decyzji o otwartym dostępie nosi znamiona działania dyskryminacyjnego w stosunku do Wnioskodawcy. Przewoźnik twierdzi, że na zbliżonej bądź tej samej trasie Prezes UTK wydał szereg decyzji o otwartym dostępie przewoźnikowi PKP Intercity, na podstawie której przewoźnik ten codziennie realizuje kilkadziesiąt połączeń o charakterze komercyjnym. RegioJet twierdzi, że podobnie Koleje Mazowieckie świadczą usługi komercyjne na pokrywającej się trasie.

Sformułowane przez Przewoźnika zarzuty, jak również ich uzasadnienie, nie mogą zostać uznane za zasadne.

Działania Prezesa UTK nie posiadają charakteru dyskryminacyjnego. Należy zaznaczyć, że na przełomie ostatnich lat, zmieniał się stan prawny dotyczący przyznawania przewoźnikom kolejowym otwartego dostępu. Wnioski dotyczące otwartego dostępu rozpatrywane są na podstawie rozporządzenia 2018/1795 oraz aktualnych przepisów krajowych (art. 29c ustawy o transporcie kolejowym). Stosownie do art. 10 ust. 6 rozporządzenia 2018/1795: *W przypadku gdy organ regulacyjny rozpatruje więcej niż jeden wniosek o przyznanie dostępu, może on podjąć różne decyzje w sprawie otrzymanych wniosków, na podstawie analizy ich wpływu na równowagę ekonomiczną umowy o świadczenie usług publicznych, wpływu na konkurencję, wpływu na korzyści netto dla klientów i wpływu na sieć oraz analizy ich łącznego wpływu na równowagę ekonomiczną umowy o świadczenie usług publicznych.* Przewoźnik w swojej argumentacji zastosował duże uogólnienie. Nie sposób dokonać zestawienia Wniosku RegioJet o przyznanie otwartego dostępu z uprzednio rozpatrzonymi przez Prezesa UTK powiadomieniami. Wnioski te dotyczyły innego okresu oraz innych tras, dlatego nie można ich ze sobą zestawiać jako podobne bądź tożsame. Zestawiać z umowami służby publicznej można

jedynie wnioski występujące w tym samym czasie. Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że sposób postępowania organu regulacyjnego w sprawach dotyczących otwartego dostępu jest uzależniony od ewentualnego wpływu wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Tego typu badanie przeprowadza się wyłącznie na wniosek, dlatego też, gdy żaden podmiot nie wystąpi o jego przeprowadzenie, wówczas, zgodnie z art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie. Natomiast w sytuacji, gdy przynajmniej jeden uprawniony do tego podmiot złoży w terminie miesiąca od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób (art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym) wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, wówczas Prezes UTK, przed wydaniem decyzji, ma obowiązek takie badanie przeprowadzić.

Jako podważenie argumentu znamion dyskryminacji stosowanej w odniesieniu do Przewoźnika warto przypomnieć, że w ciągu ostatniego roku RegioJet otrzymała 10 pozytywnych decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu oraz jedną decyzję w sprawie przyznania ograniczonego dostępu. Przeczy to twierdzeniom RegioJet o monopolu na rynku przewozów pasażerskich innego przewoźnika kolejowego oraz stosowaniu dyskryminacji w stosunku do Wnioskodawcy. W wyniku przedmiotowego badania równowagi ekonomicznej zostało ustalone, że przez nowe proponowane przewozy pasażerskie zagrożone mogą być pociągi pełniące przewozy służby publicznej. Miało to więc duży wpływ na wynik przeprowadzonego przez Prezesa UTK badania równowagi ekonomicznej. Nadmienić należy, że wymienione przez RegioJet Koleje Mazowieckie wnioskowały o inną trasę, na innych wybranych przez siebie warunkach, częstotliwości kursów i terminach. Ponadto brak jest argumentu pozwalającego porównywać ww. postępowanie dotyczące innego podmiotu z toczącym się w niniejszej sprawie postępowaniem dotyczącym otwartego dostępu. W związku z powyższym nie można zgodzić się z argumentacją Przewoźnika, jakoby wydana przez Prezesa UTK Decyzja posiadała charakter dyskryminacji w stosunku do Wnioskodawcy.

Dlatego też Prezes UTK nie podzielił powyższego argumentu RegioJet z wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy.

Prezes UTK po ponownym rozpatrzeniu sprawy, wszechstronnej analizie zebranego w sprawie materiału dowodowego oraz wnikliwym rozpatrzeniu zarzutów podniesionych we wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, uznał za zasadne utrzymanie w mocy zaskarżonej decyzji.

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

#### POUCZENIE

Na niniejszą decyzję, która jest ostateczna, przysługuje skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie. Skargę wnosi się w terminie 30 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji 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. 16 § 1 k.p.a. w zw. z art. 3 § 2 pkt 1 oraz art. 13 § 1 i § 2, art. 52 § 1 i § 2, 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 2023 r. poz. 259), zwanej dalej „p.p.s.a.”, zgodnie 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.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*