

DECYZJA NR DPP-WOPN.718.10.2024.AR
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 7 kwietnia 2025 r.

w sprawie przyznania Flixtrain otwartego dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Berlin Hauptbahnhof – Warszawa Wschodnia, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 2, 5, 7 i 8 oraz art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym¹ („ustawa o transporcie kolejowym”), art. 11 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE² („rozporządzenie 2018/1795”), oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego³ („k.p.a.”), po rozpoznaniu wniosku Flixtrain GmbH z siedzibą w Munchen („Flixtrain”), z 28 listopada 2024 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego („Urząd”), za pośrednictwem platformy ePUAP: 28 listopada 2024 r.), zaktualizowanym 9 grudnia 2024 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 9 grudnia 2024 r.), w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Berlin Hauptbahnhof – Warszawa Wschodnia, w okresie od 14 grudnia 2025 r. do 14 grudnia 2030 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028, 2028/2029 oraz 2029/2030,

PRZYZNAJĘ

Flixtrain otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Berlin Hauptbahnhof – Warszawa Wschodnia, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej,

realizowany liniami kolejowymi nr 1, 2, 3 oraz 11 w okresie od 14 grudnia 2025 r. do 14 grudnia 2030 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028, 2028/2029 oraz 2029/2030, trasa z postojem handlowym na stacji Poznań Główny, z zachowaniem wskazanych poniżej warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych.

I. Niniejsza decyzja zobowiązuje do:

1. uruchomienia na wnioskowanej trasie 2 par pociągów na dobę codziennie, zgodnie z projektem rozkładu jazdy pociągów wskazanym w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji;
2. uruchomienia nowego połączenia pasażerskiego w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji;
3. uruchomienia pociągów w pełnej relacji, tj. Warszawa Wschodnia – Berlin Hauptbahnhof – Warszawa Wschodnia;
4. zatrzymywania się pociągów na następujących stacjach lub przystankach:
 - w relacji Warszawa Wschodnia – Berlin Hauptbahnhof: Warszawa Wschodnia (przystanek tylko do wejścia, nie dotyczy pasażerów korzystających z usługi w relacji międzynarodowej), Warszawa Centralna (przystanek tylko do wejścia, nie dotyczy pasażerów korzystających z usługi w relacji międzynarodowej), Warszawa Zachodnia (przystanek tylko do wejścia, nie dotyczy pasażerów korzystających z usługi w relacji międzynarodowej), Poznań Główny;
 - w relacji Berlin Hauptbahnhof – Warszawa Wschodnia: Poznań Główny, Warszawa Zachodnia (przystanek tylko do wyjścia, nie dotyczy pasażerów korzystających z usługi w relacji międzynarodowej), Warszawa

¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 697

² Dz. Urz. UE L 294 z 21 listopada 2018 r. str. 5

³ Dz. U. z 2024 r. poz. 572

Centralna (przystanek tylko do wyjścia, nie dotyczy pasażerów korzystających z usługi w relacji międzynarodowej), Warszawa Wschodnia (przystanek tylko do wyjścia, nie dotyczy pasażerów korzystających z usługi w relacji międzynarodowej);

5. realizacji przewozów:

- przy pomocy lokomotywy elektrycznej wraz ze składami wagonowymi oferującymi standard nie niższy niż 240 miejsc w klasie 2, z wyznaczonymi miejscami priorytetowymi dla rodzin z dziećmi oraz dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
- wyłącznie taborem spełniającym warunki techniczne, środowiskowe i eksploatacyjne określone przez zarządcę infrastruktury dla poszczególnych linii kolejowych.

II. Niniejsza decyzja uprawnia do:

1. uruchomienia pociągów w mniejszym wymiarze, tj. częstotliwości lub terminach innych niż to wynika z sentencji decyzji, wyłącznie w wyniku zaistnienia niemożliwych do przewidzenia zdarzeń zewnętrznych, będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury;
2. uruchomienia połączeń w krótszej relacji, wyłącznie w wyniku zaistnienia zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury;
3. wprowadzenia dodatkowych postojów:
 - a) po otrzymaniu pisemnego wniosku, zawierającego uzasadnienie, od organizatora publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym⁴ („ustawa o publicznym transporcie zbiorowym”), realizującego zadania w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji lub przystanku;
 - b) ustalonych w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej w celu zachowania cykliczności rozkładu jazdy pociągów przewoźników kolejowych;
 - c) w przypadku wystąpienia zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury;
4. korzystania z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od Flixbus;
5. uruchomienia połączeń w innych godzinach niż wskazane w projekcie rozkładu jazdy zawartym w załącznikach nr 1 i 2 do decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Flixbus;
6. wykorzystywania również innych typów pojazdów kolejowych niż wskazane w decyzji, o ile posiadają takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe.

Ponadto:

7. w przypadku prac modernizacyjnych lub remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju;
8. uruchamianie nowych przewozów kolejowych na podstawie niniejszej decyzji nie powinno skutkować likwidacją skomunikowań pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
9. nowe przewozy kolejowe powinny przede wszystkim stanowić uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województwa wielkopolskiego organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego.

III. Na mocy niniejszej decyzji Flixbus zobowiązany jest:

1. poinformować Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego („Prezes UTK”), o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie na wnioskowanej trasie połączenia:

- a) w niepełnej relacji;
- b) w częstotliwości i terminie innymi niż wprost wynikającymi z niniejszej decyzji,

oraz o wystąpieniu okoliczności skutkujących:

⁴ Dz. U. z 2025 r. poz. 285

- c) zaprzestaniem wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy;
- d) wprowadzeniem dodatkowych postojów,

w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia ich wystąpienia, wraz z uzasadnieniem;

2. poinformować Prezesa UTK, o każdym przewoźniku kolejowym uprawnionym do wykorzystania zdolności przepustowej, zgodnie z art. 30b ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, w zakresie niniejszej decyzji, poprzez przekazanie:

- a) nazwy i adresu przewoźnika kolejowego oraz numeru wpisu do właściwego rejestru przedsiębiorców;
- b) informacji o sposobie i warunkach wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej,

w terminie nie krótszym niż 14 dni przed dniem rozpoczęcia wykonywania przewozów przez każdego z przewoźników kolejowych.

UZASADNIENIE

28 listopada 2024 r. wpłynęło do Prezesa UTK, za pośrednictwem platformy ePUAP, powiadomienie Flixbus dotyczące przyznania otwartego dostępu na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Berlin Hauptbahnhof – Warszawa Wschodnia, w okresie od 14 grudnia 2025 r. do 14 grudnia 2030 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028, 2028/2029 oraz 2029/2030 („Wniosek”).

Pismem z 5 grudnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.718.10.2024.3.AR) Prezes UTK wezwał Flixbus do skorygowania danych zawartych we Wniosku.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 5 grudnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.718.10.2024.3.AR), pismem z 9 grudnia 2024 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 9 grudnia 2024 r.) Flixbus przekazał zaktualizowany Wniosek.

Pismem z 12 grudnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.718.10.2024.5.AR) Prezes UTK zawiadomił Flixbus o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji w sprawie dotyczącej otwartego dostępu na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Berlin Hauptbahnhof – Warszawa Wschodnia, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w okresie od 14 grudnia 2025 r. do 14 grudnia 2030 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028, 2028/2029 oraz 2029/2030. Flixbus został także poinformowany o materiale dowodowym i faktach znanych Prezesowi UTK z urzędu. W tym samym piśmie Prezes UTK poinformował Flixbus o przysługującym prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Pismem z 18 grudnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.718.10.2024.6.AR) Prezes UTK powiadomił podmioty uprawnione o otrzymaniu Wniosku Flixbus z 28 listopada 2024 r. w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Berlin Hauptbahnhof – Warszawa Wschodnia oraz poinformował o przysługującym prawie zgłoszenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w terminie i na zasadach określonych w przepisach rozporządzenia 2018/1795.

Ponadto 18 grudnia 2024 r. Prezes UTK opublikował informację o wpływie Wniosku Flixbus na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/kabotaz/powiadomienia/21963,Powiadomienie-Flixbus-o-planowanych-nowych-miedzynarodowych-uslugach-pasazerskich.html>

Pismem z 18 grudnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.718.10.2024.7.AR) Prezes UTK powiadomił *Bundesnetzagentur für Elektrizität, Gas, Telekommunikation, Post und Eisenbahn* („Bundesnetzagentur”), będącą niemieckim organem regulacyjnym w zakresie transportu kolejowego, o wpływie Wniosku Flixbus.

Pismem z 16 stycznia 2025 r. (znak: BBPR1k.070.166.2025, data wpływu do Urzędu za pośrednictwem e-Doręczenia: 16 stycznia 2025 r.) „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie („PKP Intercity”) poinformowało, że nie będzie składać wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 29 stycznia 2025 r. (znak: DPP-WOPN.718.10.2024.9.AR) Prezes UTK zawiadomił PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie („PKP PLK”), że w terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 nie został złożony żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 29 stycznia 2025 r. (znak: DPP-WOPN.718.10.2024.10.AR) Prezes UTK zawiadomił Flixbus, że w terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 nie został złożony żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Jednocześnie Prezes UTK poinformował Flixbus o dokumentach wchodzących w skład materiału dowodowego i o przysługującym prawie do wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 7 dni od doręczenia pisma. Ponadto Prezes UTK poinformował o wyznaczeniu terminu załatwienia sprawy do dnia 6 marca 2025 r.

Pismem z 6 marca 2025 r. (znak: DPP-WOPN.718.10.2024.11.AR) Prezes UTK zawiadomił Flixtrain o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy do 7 kwietnia 2025 r.

6 marca 2025 r. wpłynęło do Prezesa UTK, za pośrednictwem poczty elektronicznej pismo PKP Intercity z dnia 24 kwietnia 2024 r. (znak: BBZ1-0200/187/2024) stanowiące pełnomocnictwo do pisma z 16 stycznia 2025 r. (znak: BBPR1k.070.166.2025) wraz z należną opłatą skarbową.

Pismem z 10 marca 2025 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem e-Doręczenia: 10 marca 2025 r.) Flixtrain złożył pismo w trybie art. 37 § 1 pkt 2 k.p.a. wraz z uzasadnieniem.

Po rozpatrzeniu ponaglenia z 10 marca 2025 r. Prezes UTK w piśmie z 14 marca 2025 r. (znak: DPP-WOPN.718.10.2024.14.AR) przedstawił Flixtrain informacje odnośnie do wyjaśnienia skomplikowanego stanu faktycznego sprawy. Jednocześnie Prezes UTK poinformował Flixtrain o pozostałych dokumentach wchodzących w skład materiału dowodowego sprawy oraz o prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań w terminie 3 dni od doręczenia pisma.

Flixtrain nie skorzystał z przysługującego na podstawie art. 10 § 1 k.p.a. prawa do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

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

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

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

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

Jak wskazano, 28 listopada 2024 r. do Prezesa UTK wpłynął Wniosek Flixtrain, zaktualizowany 9 grudnia 2024 r., w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Berlin Hauptbahnhof – Warszawa Wschodnia na okres 5 kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów, począwszy od 14 grudnia 2025 r. do 14 grudnia 2030 r.

Stosownie do art. 29c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym: „Regularny przewóz kolejowy osób niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej jest wykonywany na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu”.

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

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

Tym samym należy stwierdzić, że Flixtrain spełnia warunki uznania go za aplikanta.

Wniosek został podpisany przez pełnomocnika umocowanego na podstawie pełnomocnictwa podpisanego przez osobę upoważnioną do reprezentacji Flixtrain, zgodnie z zasadami reprezentacji strony wskazanymi w tłumaczeniu z wyciągu z Rejestru Handlowego prowadzonego przez Sąd Okręgowy w Monachium (odpowiednik polskiego Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego).

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

Należy wskazać, że Flixbus przekazał Wniosek 28 listopada 2024 r., czyli nie zachowując terminu 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów 2025/2026. Powyższe oznacza, że moment wniesienia przez Flixbus Wniosku do Prezesa UTK, a także szacowany czas uruchomienia przewozów nie są zgodne z postanowieniami art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym. Niezachowanie przez Flixbus ww. terminu, w związku z wydaniem na jego rzecz decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, może mieć wpływ na faktyczny termin uruchomienia nowych kolejowych przewozów pasażerskich.

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

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

Pismem z 18 grudnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.718.10.2024.6.AR) Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione, tj. te, którym przysługuje możliwość złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o planowanym uruchomieniu nowej usługi. W przedmiotowym postępowaniu administracyjnym podmiotami uprawnionymi do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o których mowa w art. 11 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE⁵, byli: Minister Infrastruktury, Marszałek Województwa Wielkopolskiego, Marszałek Województwa Łódzkiego, PKP Intercity, POLREGIO S.A. oraz PKP PLK S.A.

Ze względu na to, że obowiązujące przepisy nie wiążą ze sobą początku biegu terminu dla złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z momentem publikacji jawnej wersji powiadomienia aplikanta (tu: Flixbus) o planowanej nowej usłudze, Prezes UTK przyjął, że początek biegu terminu dla każdego z podmiotów uprawnionych liczony jest indywidualnie. Początek biegu terminu dla złożenia przez podmiot uprawniony wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej związany jest z momentem doręczenia pisma organu regulacyjnego informującego o otrzymaniu wniosku o przyznanie otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu należało przyjąć, że termin na dokonanie czynności, o której mowa powyżej, rozpoczynał się, zgodnie z obowiązującymi zasadami obliczania terminów, od momentu doręczenia podmiotom uprawnionym pisma Prezesa UTK z 18 grudnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.718.10.2024.6.AR).

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

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

W ramach niniejszego postępowania zostało złożone pismo PKP Intercity z 16 stycznia 2025 r. (znak: BPR1k.070.166.2025), w którym podmiot ten przedstawił swoje stanowisko w sprawie.

Pismo PKP Intercity z 16 stycznia 2025 r. (znak: BBPR1k.070.166.2025)

W piśmie z 16 stycznia 2025 r. (znak: BBPR1k.070.166.2025) PKP Intercity oświadczyło, że nie będzie składać wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

W związku z powyższym należy uznać, że w ramach tego postępowania, w terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795, do Prezesa UTK nie wpłynął żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Wobec tego, w świetle art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zobowiązany był wydać decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Berlin Hauptbahnhof – Warszawa Wschodnia, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, realizowanego liniami kolejowymi nr 1, 2, 3 oraz 11 w okresie od 14 grudnia 2025 r. do 14 grudnia 2030 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy

⁵ 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, z późn. zm. („dyrektywa 2012/34/UE”))

pociągów: 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028, 2028/2029 oraz 2029/2030, trasa z postojem handlowym na stacji Poznań Główny.

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

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

Przepis art. 29c ust. 7 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym obliuguje Prezesa UTK do określenia w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu warunków oraz zakresu korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej.

Prezes UTK określił częstotliwość kursowania na wnioskowanej trasie w wymiarze 2 par pociągów na dobę codziennie, zgodnie z projektem rozkładu jazdy pociągów wskazanym w załącznikach nr 1 i 2.

Na mocy niniejszej decyzji pociągi będą uruchamiane w pełnej relacji, tj. Warszawa Wschodnia – Berlin Hauptbahnhof – Warszawa Wschodnia. W ocenie Prezesa UTK, skoro Flixbus złożył wniosek o przyznanie otwartego dostępu na wykonywanie nowych przewozów kolejowych na trasie Warszawa Wschodnia – Berlin Hauptbahnhof – Warszawa Wschodnia, to niecelowe byłoby działanie polegające na wykonywaniu połączeń w krótszej relacji. Prezes UTK zauważa, że takie działanie mogłoby godzić nie tylko w prawidłowość przeprowadzonego postępowania przez organ regulacyjny oraz ocenę ewentualnie zgłoszonych wniosków przez podmioty uprawnione, ale również w interes potencjalnych podróżnych.

Prezes UTK ustalił, że dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów na następujących stacjach lub przystankach:

- w relacji Warszawa Wschodnia – Berlin Hauptbahnhof: Warszawa Wschodnia (przystanek tylko do wejścia, nie dotyczy pasażerów korzystających z usługi w relacji międzynarodowej), Warszawa Centralna (przystanek tylko do wejścia, nie dotyczy pasażerów korzystających z usługi w relacji międzynarodowej), Warszawa Zachodnia (przystanek tylko do wejścia, nie dotyczy pasażerów korzystających z usługi w relacji międzynarodowej), Poznań Główny;
- w relacji Berlin Hauptbahnhof – Warszawa Wschodnia: Poznań Główny, Warszawa Zachodnia (przystanek tylko do wyjścia, nie dotyczy pasażerów korzystających z usługi w relacji międzynarodowej), Warszawa Centralna (przystanek tylko do wyjścia, nie dotyczy pasażerów korzystających z usługi w relacji międzynarodowej), Warszawa Wschodnia (przystanek tylko do wyjścia, nie dotyczy pasażerów korzystających z usługi w relacji międzynarodowej).

Zgodnie ze złożonym przez Flixbus Wnioskiem, przewozy realizowane na trasie Warszawa Wschodnia – Berlin Hauptbahnhof – Warszawa Wschodnia, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, będą realizowane przy pomocy lokomotywy elektrycznej wraz ze składami wagonowymi oferującymi standard nie niższy niż 240 miejsc w klasie 2, z wyznaczonymi miejscami priorytetowymi dla rodzin z dziećmi oraz dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Do realizacji powyższej usługi zezwala się na wykorzystywanie wyłącznie taboru spełniającego warunki techniczne, środowiskowe i eksploatacyjne określone przez zarządcę infrastruktury dla poszczególnych linii kolejowych.

Prezes UTK w pkt II sentencji decyzji określił dopuszczalne odstępstwa w warunkach oraz zakresie korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej na podstawie niniejszej decyzji.

Uruchamianie pociągów w mniejszym wymiarze, tj. częstotliwości lub terminach innych niż to wynika z pkt I sentencji decyzji, jest dopuszczalne wyłącznie w wyniku zaistnienia niemożliwych do przewidzenia zdarzeń zewnętrznych, będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

Uruchamianie połączeń w krótszej relacji, niż wynika to z pkt I sentencji niniejszej decyzji, zostało zastrzeżone dla zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

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

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku, zawierającego uzasadnienie, od organizatora publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, realizującego zadania w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji/przystanku;

- b) ustalonych w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej w celu zachowania cykliczności rozkładu jazdy pociągów przewoźników kolejowych;
- c) w przypadku wystąpienia zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

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

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

Jednocześnie Prezes UTK zastrzegł możliwość wykonywania przewozów taborem innym aniżeli wskazany w pkt I sentencji decyzji, o ile zostaną zagwarantowane takie same bądź lepsze (wyższe) parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe.

Prezes UTK określił także w niniejszej decyzji, że w przypadku prac modernizacyjnych lub remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego Rzeczypospolitej Polskiej.

Uruchamianie nowej usługi nie powinno powodować zakłócenia, a w szczególności likwidacji, istniejących skomunikowań pomiędzy pociągami uruchamianymi na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Prezes UTK zwrócił uwagę na to, że przewozy wykonywane na podstawie niniejszej decyzji powinny mieć charakter uzupełniający wobec istniejącej oferty przewozowej, a więc stanowić dla niej wartość dodaną, a nie skutkować jej pogorszeniem. Z tego względu zarządca infrastruktury powinien uwzględniać w procesie alokacji zdolności przepustowej charakter realizowanej na mocy niniejszej decyzji usługi. W ocenie Prezesa UTK realizowane przewozy powinny przede wszystkim uzupełniać ofertę przewozową zapewnianą na obszarze województwa wielkopolskiego organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego. W rezultacie spodziewany jest wzrost zainteresowania podróżnych transportem kolejowym w regionach, przez które przebiega trasa wnioskowanego połączenia.

Mając na względzie rolę Prezesa UTK jako organu regulacyjnego w zakresie sektora kolejowego ustalono, że Flixbus zobowiązany jest poinformować Prezesa UTK o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Warszawa Wschodnia – Berlin Hauptbahnhof – Warszawa Wschodnia:

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

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

Flixbus zobowiązany jest także poinformować Prezesa UTK o każdym przewoźniku kolejowym, którego wskaże do wykorzystania zdolności przepustowej do realizacji przewozów na podstawie niniejszej decyzji.

W przypadku skutecznego skorzystania z uprawnienia z art. 30b ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, Flixbus zobowiązany, jest w terminie nie krótszym niż 14 dni przed dniem rozpoczęcia przewozów, przedstawić dane każdego z przewoźników kolejowych wraz z informacją o sposobie i warunkach wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej.

Powyższe klauzule mają na celu uzyskiwanie na bieżąco wiedzy na temat faktycznie realizowanych na podstawie niniejszej decyzji przewozów i ich zgodności z treścią zawartych w tej decyzji postanowień.

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

Zgodnie z art. 29c ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat. Ze względu na złożony przez Flixbus Wniosek, Prezes UTK przyznał Flixbusowi prawo

otwartego dostępu na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Berlin Hauptbahnhof – Warszawa Wschodnia, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, w okresie od 14 grudnia 2025 r. do 14 grudnia 2030 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028, 2028/2029 oraz 2029/2030, zgodnie z projektem rozkładu jazdy pociągów wskazanym w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.

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

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

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

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

POUCZENIE

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

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

Wpis od skargi wynosi 200 zł i uiszczany jest gotówką do kasy sądu administracyjnego lub na rachunek bankowy tego sądu, zgodnie z art. 15 w związku z art. 127 § 3 w zw. z art. 129 § 2 k.p.a. w związku z art. 3 § 2 pkt 1 oraz art. 13 § 2, art. 52 § 1 i § 3, art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi⁶ („p.p.s.a.”), w związku z § 2 ust. 1 pkt 2 i § 5 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi⁷.

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

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

OPLATA:

Od decyzji należna opłata skarbową wynosi 10 zł (słownie: dziesięć złotych 00/100), zgodnie z cz. I pkt 53 Załącznika do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej⁸. Flixbus, wraz z przekazaniem wniosku, przedstawił potwierdzenie uiszczenia 27 listopada 2024 r. ww. opłaty skarbowej z rachunku bankowego swojego pełnomocnika na rachunek Centrum Obsługi Podatnika Urzędu m.st. Warszawy.

W związku z powyższym uznać należy, że opłata za wydanie niniejszej decyzji została uiszczona przez Flixbus w całości.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

ZALĄCZNIKI:

1. Projekt rocznego rozkładu jazdy w okresie od 14 grudnia 2025 r. do 14 grudnia 2030 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028, 2028/2029 oraz 2029/2030 na trasie międzynarodowej Warszawa Wschodnia – Berlin Hauptbahnhof
2. Projekt rocznego rozkładu jazdy w okresie od 14 grudnia 2025 r. do 14 grudnia 2030 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028, 2028/2029 oraz 2029/2030 na trasie międzynarodowej Berlin Hauptbahnhof – Warszawa Wschodnia

⁶ Dz. U. z 2024 r. poz. 935 i poz. 1685.

⁷ Dz. U. z 2021 r. poz. 535

⁸ Dz. U. z 2023 r. poz. 2111 oraz Dz. U. z 2024 r. poz. 1222 i poz. 1757.

Załącznik nr 1 do decyzji znak: DPP-WOPN.718.10.2024.AR

stacja / przystanek	km	przyjazd	odjazd	przyjazd	odjazd	ograniczenia w zakresie wymiany pasażerskiej
Berlin Hauptbahnhof	0		08:52		14:52	tylko do wsiadania
Berlin Ostbahnhof	5,4	08:59	09:02	14:59	15:02	tylko do wsiadania
Poznań Główny	262,5	11:20	11:22	17:20	17:22	brak
Warszawa Zachodnia	301,6	13:45	13:47	19:45	19:47	tylko do wysiadania
Warszawa Centralna	3,1	13:52	13:54	19:52	19:54	tylko do wysiadania
Warszawa Wschodnia	4,3	14:00		20:00		tylko do wysiadania

Załącznik nr 2 do decyzji znak: DPP-WOPN.718.10.2024.AR

stacja / przystanek	km	przyjazd	odjazd	przyjazd	odjazd	ograniczenia w zakresie wymiany pasażerskiej
Warszawa Wschodnia	0		08:03		16:03	tylko do wsiadania
Warszawa Centralna	4,3	08:09	08:12	16:09	16:12	tylko do wsiadania
Warszawa Zachodnia	3,1	08:16	08:18	16:16	16:18	tylko do wsiadania
Poznań Główny	301,6	10:37	10:39	18:37	18:39	brak
Berlin Ostbahnhof	262,5	12:55	12:59	20:55	20:59	tylko do wysiadania
Berlin Hauptbahnhof	5,4	13:06		21:06		tylko do wysiadania