

DECYZJA NR DPP-WOPN.717.21.2024.JK
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 9 maja 2025 r.

w sprawie przyznania SKPL Cargo otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Wrocław Główny – Poznań Główny – Wrocław Główny

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 SKPL Cargo sp. z o.o. z siedzibą w Zbiersku („SKPL Cargo”) z 1 października 2024 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego („Urząd”) za pośrednictwem platformy ePUAP: 1 października 2024 r.), w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Wrocław Główny – Poznań Główny – Wrocław Główny, w okresie od 1 stycznia 2031 r. do 31 grudnia 2035 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2030/2031, 2031/2032, 2032/2033, 2033/2034, 2034/2035 oraz 2035/2036,

PRZYZNAJE

SKPL Cargo otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Wrocław Główny – Poznań Główny – Wrocław Główny,

realizowany linią kolejową nr 271 w okresie od 1 stycznia 2031 r. do 31 grudnia 2035 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2030/2031, 2031/2032, 2032/2033, 2033/2034, 2034/2035 oraz 2035/2036, z zachowaniem wskazanych poniżej warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych.

I. Niniejsza decyzja zobowiązuje do:

1. uruchomienia na wnioskowanej trasie 16 par pociągów na dobę, 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. Wrocław Główny – Poznań Główny – Wrocław Główny;
4. zatrzymywania się pociągów na następujących stacjach lub przystankach: Wrocław Główny, Wrocław Mikołajów, Oborniki Śląskie, Żmigród, Rawicz, Leszno, Kościan, Poznań Dębiec, Poznań Główny;
5. realizacji przewozów:
 - przy pomocy elektrycznego zespołu trakcyjnego Stadler Flirt3 lub Siemens Mireo lub innego dysponującego przynajmniej 200 miejscami siedzącymi;
 - wyłącznie taborem spełniającym warunki techniczne, środowiskowe i eksploatacyjne określone przez zarządcę infrastruktury dla poszczególnych linii kolejowych.

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

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 wymieniona w niniejszej decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od SKPL Cargo;
5. uruchomienia połączeń w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy zawartym w załącznikach nr 1 i 2 do decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od SKPL Cargo;
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 kolejowej, przez którą przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do niej, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego Rzeczypospolitej Polskiej;
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 obszarach województw dolnośląskiego i wielkopolskiego, organizowanej przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego;
10. bez uszczerbku dla postanowień niniejszej decyzji, udzielenie dostępu do infrastruktury odbywać się będzie na warunkach i zasadach określonych w regulaminie sieci właściwego zarządcy infrastruktury obowiązującym na dzień składania wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej, z uwzględnieniem określonych przez zarządcę infrastruktury priorytetów udostępniania zarządzanej infrastruktury.

III. Na mocy niniejszej decyzji SKPL Cargo zobowiązane 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:
 - 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;

⁴ Dz. U. z 2025 r. poz. 285

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

Stan faktyczny:

1 października 2024 r. wpłynął do Prezesa UTK, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek SKPL Cargo o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej Wrocław Główny – Poznań Główny – Wrocław Główny, w okresie od 1 stycznia 2031 r. do 31 grudnia 2035 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2030/2031, 2031/2032, 2032/2033, 2033/2034, 2034/2035 oraz 2035/2036 („Wniosek”).

Pismem z 3 października 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.21.2024.2.JK) Prezes UTK wezwał SKPL Cargo do skorygowania danych zawartych we Wniosku.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 3 października 2024 r., pismem z 17 października 2024 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 18 października 2024 r.) SKPL Cargo przekazało stanowisko w sprawie.

Pismem z 28 października 2024 r. Prezes UTK zawiadomił SKPL Cargo o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji w sprawie dotyczącej otwartego dostępu na trasie krajowej Wrocław Główny – Poznań Główny – Wrocław Główny.

Pismem z 28 października 2024 r. Prezes UTK powiadomił podmioty uprawnione o otrzymaniu Wniosku SKPL Cargo w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Wrocław Główny – Poznań Główny – Wrocław Główny oraz poinformował o przysługującym prawie zgłoszenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w terminie i na zasadach określonych w przepisach rozporządzenia 2018/1795.

Ponadto 28 października 2024 r. Prezes UTK opublikował informację o wpływie Wniosku SKPL Cargo na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/21831,Powiadomienie-SKPL-Cargo-o-planowanych-nowych-krajowych-uslugach-pasazerskich-na.html>.

Pismem z 21 listopada 2024 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem ePUAP: 22 listopada 2024 r.) Ministerstwo Infrastruktury przekazało stanowisko w przedmiotowym postępowaniu.

Pismem z 29 listopada 2024 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem ePUAP: 2 grudnia 2024 r. oraz 6 grudnia 2024 r.) „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie („PKP Intercity”) poinformowała, że nie będzie składać wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 17 grudnia 2024 r. 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 17 grudnia 2024 r. Prezes UTK zawiadomił SKPL Cargo, 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 SKPL Cargo o dokumentach wchodzących w skład materiału dowodowego. W tym samym piśmie Prezes UTK wezwał SKPL Cargo do przedstawienia stanowiska w związku z informacjami dostarczonymi do niniejszego postępowania administracyjnego przez Ministerstwo Infrastruktury. Ponadto SKPL Cargo zostało poinformowane o przysługującym prawie do wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 14 dni od doręczenia pisma. W tym samym piśmie Prezes UTK poinformował również o wyznaczeniu terminu rozpatrzenia sprawy do 15 stycznia 2025 r.

Pismami z 15 stycznia 2025 r., z 14 lutego 2025 r., z 14 marca 2025 r. oraz z 16 kwietnia 2025 r. Prezes UTK zawiadomił SKPL Cargo o wyznaczeniu nowego terminu rozpatrzenia sprawy.

SKPL Cargo nie skorzystało 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.

1 października 2024 r. do Prezesa UTK wpłynął Wniosek SKPL Cargo w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Wrocław Główny – Poznań Główny – Wrocław Główny, w okresie od 1 stycznia 2031 r. do 31 grudnia 2035 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2030/2031, 2031/2032, 2032/2033, 2033/2034, 2034/2035 oraz 2035/2036.

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 SKPL Cargo spełnia warunki uznania go za aplikanta.

Wniosek został podpisany przez osobę upoważnioną do reprezentacji SKPL Cargo, zgodnie z zasadami reprezentacji wskazanymi w Krajowym Rejestrze Sądowym.

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.

SKPL Cargo przekazało Wniosek 1 października 2024 r., czyli zachowując termin 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów 2030/2031. Powyższe oznacza, że moment wniesienia przez SKPL Cargo Wniosku do Prezesa UTK, a także szacowany czas uruchomienia przewozów, są zgodne z postanowieniami art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

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 28 października 2024 r. 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, była PKP PLK. Jednocześnie Prezes UTK poinformował o Wniosku SKPL Cargo: Ministra Infrastruktury, Marszałka Województwa Dolnośląskiego, Marszałka Województwa Wielkopolskiego, PKP Intercity, POLREGIO S.A., Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. oraz Koleje Dolnośląskie 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: SKPL Cargo) 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 podmiotowi uprawionemu pisma Prezesa UTK z 28 października 2024 r.

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 Ministerstwa Infrastruktury z 21 listopada 2024 r. oraz pismo PKP Intercity z 29 listopada 2024 r., w których powyższe podmioty przedstawiły swoje stanowisko.

Pismo Ministerstwa Infrastruktury z 21 listopada 2024 r.

Pismo Ministerstwa Infrastruktury z 21 listopada 2024 r. nie stanowi wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

W złożonym do niniejszego postępowania stanowisku Ministerstwo Infrastruktury wyjaśniło, że: „wspiera ideę otwartego dostępu jako kolejnego elementu w ramach kolejowego transportu pasażerskiego, który ma na celu spełniać potrzeby transportowe społeczeństwa oraz uzupełniać siatkę połączeń realizowanych w ramach publicznego transportu zbiorowego”.

Jednocześnie Ministerstwo Infrastruktury zaznaczyło, że aktualna umowa zawarta pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity, obejmująca realizację przewozów międzynarodowych i międzywojewódzkich w ramach publicznego transportu zbiorowego, nie obejmuje przewozów po roku 2030. Jak wskazało Ministerstwo Infrastruktury, zawarcie kolejnych umów w przyszłych latach będzie wiązało się z potrzebą przeprowadzenia postępowań przetargowych, które zostaną ogłoszone w kolejnych latach.

Dodatkowo Ministerstwo Infrastruktury nawiązało do realizowanego projektu Horyzontalnego Rozkładu Jazdy („HRJ”), zaznaczając, że „trasy pociągów, dla których został złożony wniosek spółki SKPL Cargo są zbieżne z założeniami HRJ w zakresie linii komunikacyjnej Poznań – Wrocław, w ramach której przewidziano kursowanie pociągów co godzinę (podobnie jak w przedmiotowym wniosku)”. Jednocześnie Ministerstwo Infrastruktury zastrzegło, że: „HRJ, choć jest projektem zaawansowanym, to jest poddawany konsultacjom. W związku z tym planowana w HRJ oferta przewozowa będzie poddawana modyfikacjom i nie jest jeszcze ostateczna”.

Pismem z 17 grudnia 2024 r. Prezes UTK wezwał SKPL Cargo do zajęcia stanowiska w związku z informacjami dostarczonymi do niniejszego postępowania przez Ministerstwo Infrastruktury.

SKPL Cargo nie zajęło stanowiska w ww. zakresie.

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”)

Pismo PKP Intercity z 29 listopada 2024 r.

W piśmie z 29 listopada 2024 r. PKP Intercity oświadczyło, że nie będzie składać wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Jak wyjaśniło PKP Intercity, w okresie, w którym SKPL Cargo planuje uruchamiać nowe połączenia PKP Intercity nie ma podpisanej umowy o świadczenie usług publicznych z Ministrem Infrastruktury.

Wniosek SKPL Cargo dotyczy okresu od 1 stycznia 2031 r. do 31 grudnia 2035 r. Tymczasem określone w przepisach rozporządzenia 2018/1795 ramy czasowe odnoszą się jedynie do terminu granicznego składanych wniosków o otwarty dostęp.

Na odległą perspektywę czasową, w której ma być realizowana nowa usługa SKPL Cargo, zwróciło także uwagę Ministerstwo Infrastruktury. Jest to okoliczność istotna, ponieważ stosownie do art. 29c ust. 7 pkt 3 i 4 ustawy o transporcie kolejowym, w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo o przyznaniu ograniczonego dostępu określa się w szczególności okres, na jaki decyzja zostaje wydana i warunki oraz zakres korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej. Przepisy nie regulują jednak dopuszczalnego maksymalnego terminu, w jakim aplikant może złożyć powiadomienie, o którym mowa w art. 4 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2018/1795.

Procedowany projekt legislacyjny obejmujący przepisy rozporządzenia dotyczącego przepustowości infrastruktury kolejowej, nie zmienia brzmienia art. 11 dyrektywy 2012/34, ale odnosi się do niego przy określaniu uprawnień w zakresie zdolności przepustowej, co może wpływać na prawa wynikające z przyznania otwartego dostępu. Okoliczność ta, podobnie jak prace nad HRJ, nie mogą jednak wpływać na kierunek decyzji dotyczącej otwartego dostępu. Przepis art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym wskazuje bowiem wprost, jako przesłankę do wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie, brak wniosków 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 powyższego, oraz w świetle art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zobowiązany był wydać decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na trasie krajowej Wrocław Główny – Poznań Główny – Wrocław Główny, realizowanego linią kolejową nr 271, w okresie od 1 stycznia 2031 r. do 31 grudnia 2035 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2030/2031, 2031/2032, 2032/2033, 2033/2034, 2034/2035 oraz 2035/2036.

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 oblige 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 16 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. Wrocław Główny – Poznań Główny – Wrocław Główny. W ocenie Prezesa UTK, skoro SKPL Cargo złożyło wniosek o przyznanie otwartego dostępu na wykonywanie nowych przewozów kolejowych na trasie Wrocław Główny – Poznań Główny – Wrocław Główny, 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: Wrocław Główny, Wrocław Mikołajów, Oborniki Śląskie, Żmigród, Rawicz, Leszno, Kościan, Poznań Dębiec, Poznań Główny.

Zgodnie ze złożonym przez SKPL Cargo Wnioskiem, przewozy realizowane na trasie Wrocław Główny – Poznań Główny – Wrocław Główny, przebiegającej linią kolejową oznaczoną w sentencji niniejszej decyzji, będą realizowane przy pomocy elektrycznego zespołu trakcyjnego Stadler Flirt3 lub Siemens Mireo lub innego dysponującego przynajmniej 200 miejscami siedzącymi. 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 SKPL Cargo (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 SKPL Cargo (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 kolejowej, przez którą przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do niej, 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 dolnośląskiego i wielkopolskiego organizowaną przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego. W rezultacie spodziewany jest wzrost zainteresowania podróżnych transportem kolejowym w regionach, przez które przebiega trasa wnioskowanego połączenia.

Prezes UTK zwrócił także uwagę na fakt, że w okresie pomiędzy wydaniem niniejszej decyzji a określonym we Wniosku początkiem okresu kursowania pociągów może dojść do zmian w zakresie zasad przydzielania zdolności przepustowej. Mając powyższe na uwadze, Prezes UTK zastrzegł w klauzulach do niniejszej decyzji, że udzielenie dostępu do infrastruktury odbywać się będzie na warunkach i zasadach określonych w regulaminie sieci właściwego zarządcy infrastruktury obowiązującym na dzień składania wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej, z uwzględnieniem określonych przez zarządcę infrastruktury priorytetów udostępniania zarządzanej infrastruktury.

Prezes UTK uczynił stosowne zastrzeżenie w pkt II sentencji decyzji, określając możliwe warunki i zasady na jakich zarządca infrastruktury będzie mógł udzielić dostępu do infrastruktury kolejowej. W związku z odległą perspektywą czasową, w której mają być realizowane nowe kolejowe przewozy pasażerskie, Prezes UTK zwrócił także uwagę,

że opracowany przez zarządcę infrastruktury regulamin sieci może przewidywać inny tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej. Powyższe ma związek między innymi z nowelizowanym rozporządzeniem w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym, jak również prowadzonymi pracami nad HRJ i predefiniowanymi trasami pociągów. Wskazane okoliczności mogą skutkować zmianami wprowadzonymi przez zarządcę infrastruktury w zakresie priorytetów udostępniania zarządzanej infrastruktury, w tym stopni pierwszeństwa pociągów. W rezultacie nie jest aktualnie możliwe określenie jakie zasady i warunki będą obowiązywały w momencie rozpatrywania wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej na podstawie niniejszej decyzji.

Mając na względzie rolę Prezesa UTK jako organu regulacyjnego w zakresie sektora kolejowego ustalono, że SKPL Cargo zobowiązane jest poinformować Prezesa UTK o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Wrocław Główny – Poznań Główny – Wrocław Główny:

- 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, SKPL Cargo zobowiązane jest, w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia ich wystąpienia, przedstawić stanowisko w sprawie wraz z uzasadnieniem.

SKPL Cargo zobowiązane 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, SKPL Cargo zobowiązane 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 SKPL Cargo Wniosek, Prezes UTK przyznał SKPL Cargo prawo otwartego dostępu na trasie krajowej Wrocław Główny – Poznań Główny – Wrocław Główny, w okresie od 1 stycznia 2031 r. do 31 grudnia 2035 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2030/2031, 2031/2032, 2032/2033, 2033/2034, 2034/2035 oraz 2035/2036, 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 uprawnienia 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. SKPL Cargo, wraz z przekazanym Wnioskiem, przedstawiło potwierdzenie uiszczenia 23 września 2024 r. ww. opłaty skarbowej na rachunek Centrum Obsługi Podatnika Urzędu m.st. Warszawy.

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

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

Załączniki:

1. Projekt rocznego rozkładu jazdy w okresie od 1 stycznia 2031 r. do 31 grudnia 2035 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2030/2031, 2031/2032, 2032/2033, 2033/2034, 2034/2035 oraz 2035/2036 na trasie krajowej Wrocław Główny – Poznań Główny
2. Projekt rocznego rozkładu jazdy w okresie od 1 stycznia 2031 r. do 31 grudnia 2035 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2030/2031, 2031/2032, 2032/2033, 2033/2034, 2034/2035 oraz 2035/2036 na trasie krajowej Poznań Główny – Wrocław Główny

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 i poz. 1757

Załącznik nr 1 do decyzji znak: DPP-WOPN.717.21.2024.JK

[illegible][illegible]

Załącznik nr 2 do decyzji znak: DPP-WOPN.717.21.2024.JK

[illegible][illegible]