

DECYZJA NR DPP-WOPN.717.17.2024.AR
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 29 kwietnia 2025 r.

w sprawie przyznania RegioJet otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej
Kraków Płaszów – Gdynia Główna – Kraków Płaszów

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 RegioJet a.s. z siedzibą w Brnie (Republika Czeska) („RegioJet”), z 13 czerwca 2024 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego („Urząd”), za pośrednictwem platformy ePUAP: 13 czerwca 2024 r.), zaktualizowanego pismem z 26 czerwca 2024 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 26 czerwca 2024 r.), w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Kraków Płaszów – Gdynia Główna – Kraków Płaszów, w okresie od 15 grudnia 2030 r. do 8 grudnia 2035 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2030/2031, 2031/2032, 2032/2033, 2033/2034 oraz 2034/2035,

PRZYZNAJĘ

RegioJet otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Kraków Płaszów – Gdynia Główna – Kraków Płaszów,

realizowany liniami kolejowymi nr 1, 2, 4, 8, 9, 64, 91, 202, 570 w okresie od 15 grudnia 2030 r. do 8 grudnia 2035 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2030/2031, 2031/2032, 2032/2033, 2033/2034 oraz 2034/2035, z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

I. Niniejsza decyzja zobowiązuje do:

1. uruchomienia:
 - a) w ramach usługi Kraków Płaszów – Gdynia Główna – Kraków Płaszów 7 par pociągów na dobę codziennie, zgodnie z projektem rozkładu jazdy pociągów wskazanym w załącznikach nr 1 oraz 2 do niniejszej decyzji,
 - b) w ramach usługi Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia 1 pary pociągów na dobę codziennie, zgodnie z projektem rozkładu jazdy pociągów wskazanym w załącznikach nr 1 oraz 2 do niniejszej decyzji,
 - c) w ramach usługi Warszawa Wschodnia – Kraków Płaszów – Warszawa Wschodnia 1 pary 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. Kraków Płaszów – Gdynia Główna – Kraków Płaszów, a także w częściowej relacji, tj. na trasie: Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia oraz Warszawa Wschodnia – Kraków Płaszów – Warszawa Wschodnia;

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

4. zatrzymywania się pociągów na następujących stacjach lub przystankach: Kraków Płaszów, Kraków Główny, Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Gdańsk Główny, Sopot, Gdynia Główna.
5. realizacji przewozów:
 - przy pomocy lokomotyw serii Traxx MS lub Vectron oraz 6-10 wagonów pasażerskich;
 - 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 RegioJet;
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 RegioJet;
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 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 publicznych w transporcie kolejowym;
9. połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji powinny stanowić uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarach województw mazowieckiego, pomorskiego i małopolskiego 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 RegioJet 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,

⁴ Dz. U. z 2025 r. poz. 285

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;

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:

13 czerwca 2024 r. wpłynął do Prezesa UTK, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek RegioJet o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej Kraków Płaszów – Gdynia Główna – Kraków Płaszów, w okresie od 15 grudnia 2030 r. do 16 grudnia 2035 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2030/2031, 2031/2032, 2032/2033, 2033/2034 oraz 2034/2035 („Wniosek”).

Pismem z 21 czerwca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.17.2024.2.JK) Prezes UTK wezwał RegioJet do weryfikacji Wniosku, w zakresie informacji dotyczącej planowanego okresu wykonywania przewozów w ramach otwartego dostępu (data zakończenia realizacji usługi). RegioJet został pouczone, że w przypadku nieusunięcia braków w wyznaczonym terminie 14 dni, podanie zostanie pozostawione bez rozpatrzenia.

Pismem z 26 czerwca 2024 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 26 czerwca 2024 r.) RegioJet uczynił zadość wezwaniu Prezesa UTK z 21 czerwca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.17.2024.2.JK) i przekazał zaktualizowany Wniosek.

Pismem z 2 lipca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.17.2024.4.JK) Prezes UTK powiadomił RegioJet o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji w sprawie dotyczącej otwartego dostępu na trasie krajowej Kraków Płaszów – Gdynia Główna – Kraków Płaszów, w okresie od 15 grudnia 2030 r. do 8 grudnia 2035 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2030/2031, 2031/2032, 2032/2033, 2033/2034 oraz 2034/2035. RegioJet został także poinformowany o materiale dowodowym i faktach znanych Prezesowi UTK z urzędu. W tym samym piśmie Prezes UTK poinformował RegioJet o przysługującym prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Prezes UTK 5 lipca 2024 r. opublikował informację o wpływie Wniosku RegioJet na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/21481,Powiadomienie-RegioJet-o-planowanych-nowych-krajowych-uslugach-pasazerskich-na-t.html>.

Pismem z 5 lipca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.17.2024.5.JK) Prezes UTK powiadomił podmioty uprawnione o otrzymaniu Wniosku RegioJet z 13 czerwca 2024 r., zaktualizowanego pismem z 26 czerwca 2024 r. w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Kraków Płaszów – Gdynia Główna – Kraków Płaszów oraz poinformował o przysługującym prawie zgłoszenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w terminie i na zasadach określonych w przepisach rozporządzenia 2018/1795.

Pismem z 16 lipca 2024 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 16 lipca 2024 r.) w nawiązaniu do pisma Prezesa UTK z 2 lipca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.17.2024.4.JK) RegioJet przekazał swoją opinię w sprawie.

Pismem z 29 lipca 2024 r. (znak: DIF-KO.8060.9.2024:255, data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 31 lipca 2024 r.) Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego („UMWP”) przekazał stanowisko dotyczące planowanych nowych usług RegioJet na trasie krajowej Kraków Płaszów – Gdynia Główna – Kraków Płaszów.

Pismem z 7 sierpnia 2024 r. (znak: BBJR1k.070.744.2024, data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 8 sierpnia 2024 r.) „PKP Intercity” S.A. („PKP Intercity”), poinformowała, że nie będzie składała wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Z powyższym pismem PKP Intercity przekazało dokument pełnomocnictwa z 20 marca 2024 r. (znak: BBZ1-0200/119/2024).

Pismem z 9 sierpnia 2024 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 9 sierpnia 2024 r.) PKP Intercity przekazało załącznik w postaci opłaty skarbowej z tytułu złożonego pełnomocnictwa do pisma z 7 sierpnia 2024 r. (znak: BBJR1k.070.744.2024).

Pismem z 28 sierpnia 2024 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 28 sierpnia 2024 r.), RegioJet złożył wniosek o udostępnienie akt sprawy.

Pismem z 13 września 2024 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 13 września 2024 r.), dotychczasowy pełnomocnik przekazał nowy dokument pełnomocnictwa m.in. do niniejszego postępowania wraz z potwierdzeniem wniesienia opłaty skarbowej od złożonego dokumentu pełnomocnictwa.

Pismem z 17 września 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.17.2024.11.JK) Prezes UTK zawiadomił RegioJet o dokumentach znajdujących się w materiale dowodowym sprawy, oraz wezwał RegioJet do weryfikacji danych zawartych w załączniku do Wniosku. Prezes UTK przychylił się do wniosku RegioJet o udostępnienie akt postępowania oraz poinformował o możliwości skorzystania z prawa do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 7 dni od doręczenia pisma.

Pismem z 19 września 2024 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 19 września 2024 r.) RegioJet uczynił zadość wezwaniu Prezesa UTK z 17 września 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.17.2024.11.JK) i przekazał zaktualizowany załącznik do Wniosku.

Pismem z 27 września 2024 r. (znak: DTK-8.4602.230.2024 r., data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 27 września 2024 r.) Ministerstwo Infrastruktury wyraziło swoje stanowisko w sprawie.

Pismem z 3 października 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.17.2024.15.JK) Prezes UTK zawiadomił PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. („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 3 października 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.17.2024.16.JK) Prezes UTK zawiadomił RegioJet, że w terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 nie został złożony żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, jak również o dokumentach znajdujących się w materiale dowodowym sprawy. Prezes UTK poinformował o możliwości skorzystania z prawa do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 7 dni od doręczenia pisma. Ponadto tym samym pismem Prezes UTK zawiadomił RegioJet o wyznaczeniu terminu zakończenia sprawy do 30 października 2024 r.

Pismem z 25 października 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.17.2024.17.AC) Prezes UTK poinformował RegioJet o wyznaczeniu nowego terminu zakończenia sprawy, tj. do 2 grudnia 2024 r.

Pismem z 3 grudnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.17.2024.18.AR) Prezes UTK wezwał RegioJet do zajęcia stanowiska w związku z informacjami dostarczonymi do niniejszego postępowania administracyjnego przez Ministerstwo Infrastruktury. Prezes UTK poinformował o możliwości skorzystania z prawa do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 7 dni od doręczenia pisma. Ponadto tym samym pismem Prezes UTK zawiadomił RegioJet o wyznaczeniu terminu zakończenia sprawy do 2 stycznia 2025 r.

Pismem z 9 grudnia 2024 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 9 grudnia 2024 r.) RegioJet uczynił zadość wezwaniu Prezesa UTK z 3 grudnia 2024 r. i przekazał swoje stanowisko w sprawie.

Pismem z 2 stycznia 2025 r. (znak: DPP-WOPN.717.17.2024.20.AR) Prezes UTK poinformował RegioJet o wyznaczeniu nowego terminu zakończenia sprawy, tj. do 3 lutego 2025 r.

Pismem z 3 lutego 2025 r. (znak: DPP-WOPN.717.17.2024.21.AR) Prezes UTK poinformował RegioJet o wyznaczeniu nowego terminu zakończenia sprawy, tj. do 3 marca 2025 r.

Pismem z 4 lutego 2025 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 4 lutego 2025 r.) RegioJet przedstawił swoje stanowisko w sprawie.

Pismem z 3 marca 2025 r. (znak: DPP-WOPN.717.17.2024.23.AR) Prezes UTK poinformował RegioJet o wyznaczeniu nowego terminu zakończenia sprawy, tj. do 3 kwietnia 2025 r.

Pismem z 5 marca 2025 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 5 marca 2025 r.) RegioJet przedstawił dodatkowe stanowisko w sprawie.

Pismem z 7 marca 2025 r. (znak: FPK/2025/03/02, data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 7 marca 2025 r.), Fundacja „Pro Kolej” z siedzibą w Warszawie („Fundacja”), wystąpiła do Prezesa UTK z wnioskiem o dopuszczenie do udziału w niniejszym postępowaniu.

Pismem z 11 marca 2025 r. (znak: DPP-WOPN.717.17.2024.26.AR) Prezes UTK zawiadomił RegioJet o wpływie wniosku Fundacji. Jednocześnie Prezes UTK poinformował o prawie RegioJet do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Postanowieniem z 25 marca 2025 r. (znak: DPP-WOPN.717.17.2024.27.AR) Prezes UTK dopuścił Fundację do przedmiotowego postępowania administracyjnego jako podmiotu na prawach strony.

Pismem z 3 kwietnia 2025 r. (znak: DPP-WOPN.717.17.2024.28.AR) Prezes UTK poinformował RegioJet o wyznaczeniu nowego terminu zakończenia sprawy, tj. do 18 kwietnia 2025 r.

Pismem z 8 kwietnia 2025 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 8 kwietnia 2025 r.) RegioJet złożył pismo w trybie art. 37 § 1 pkt 2 k.p.a. wraz z uzasadnieniem.

Pismem z 15 kwietnia 2025 r. (znak: DPP-WOPN.717.17.2024.30.AR) Prezes UTK zawiadomił Fundację o wpływie ponaglenia RegioJet z 8 kwietnia 2025 r. oraz poinformował strony o materiale zgromadzonym w postępowaniu. Jednocześnie Prezes UTK poinformował strony o prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów w terminie 5 dni od dnia otrzymania pisma. Ponadto tym samym pismem Prezes UTK zawiadomił RegioJet oraz Fundację o wyznaczeniu terminu zakończenia sprawy do 5 maja 2025 r.

Po rozpatrzeniu ponaglenia z 8 kwietnia 2025 r. Prezes UTK w piśmie z 15 kwietnia 2025 r. (znak: DPP-WOPN.717.17.2024.31.AR) przedstawił RegioJet i Fundacji informacje odnośnie do wyjaśnienia skomplikowanego stanu faktycznego sprawy.

RegioJet i Fundacja nie skorzystały z przysługującego im 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, 13 czerwca 2024 r. do Prezesa UTK wpłynął Wniosek RegioJet, zaktualizowany 26 czerwca 2024 r., w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Kraków Płaszów – Gdynia Główna – Kraków Płaszów, w okresie od 15 grudnia 2030 r. do 8 grudnia 2035 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2030/2031, 2031/2032, 2032/2033, 2033/2034 oraz 2034/2035.

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 RegioJet spełnia warunki uznania go za aplikanta.

Wniosek został podpisany przez pełnomocnika umocowanego na podstawie pełnomocnictwa podpisanego przez osobę upoważnioną do reprezentacji RegioJet, zgodnie z zasadami reprezentacji strony wskazanymi w tłumaczeniu z wyciągu z Rejestru Handlowego prowadzonego przez Sąd Okręgowy w Brnie (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 RegioJet przekazał Wniosek 13 czerwca 2024 r., czyli zachowując termin 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów 2030/2031. Powyższe oznacza, że moment wniesienia przez RegioJet Wniosku do Prezesa UTK, a także szacowany czas uruchomienia przewozów były 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 5 lipca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.17.2024.5.JK) 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 Mazowieckiego, Marszałek Województwa Pomorskiego, Marszałek Województwa Małopolskiego, Marszałek Województwa Łódzkiego, Prezydent m. st. Warszawy w imieniu i na rzecz którego zadania realizuje Zarząd Transportu Miejskiego, POLREGIO S.A., „Koleje Małopolskie” sp. z o.o., PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o., „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o., Szybka Kolej Miejska sp. z o.o., „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o., PKP Intercity oraz PKP PLK.

Ze względu na to, że obowiązujące przepisy nie wiążą ze sobą początku biegu terminu dla złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z momentem publikacji jawnej wersji powiadomienia aplikanta (tu: RegioJet) o planowanej nowej usłudze, Prezes UTK przyjął, że początek biegu terminu dla każdego z podmiotów liczony jest indywidualnie. Początek biegu terminu dla złożenia przez podmiot uprawniony wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej związany jest z momentem doręczenia pisma organu regulacyjnego informującego o otrzymaniu wniosku o przyznanie otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu należało przyjąć, że termin na dokonanie czynności, o której mowa powyżej, rozpoczął się, zgodnie z obowiązującymi zasadami obliczania terminów, od momentu doręczenia podmiotom uprawnionym pisma Prezesa UTK z 5 lipca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.17.2024.5.JK).

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 zostały złożone pismo UMWP z 29 lipca 2024 r. (znak: DIF-KO.8060.9.2024:255), pismo PKP Intercity z 7 sierpnia 2024 r. (znak: BBJR1k.070.744.2024) oraz pismo Ministerstwa Infrastruktury z 27 września 2024 r. (znak: DTK-8.4602.230.2024), w których powyższe podmioty przedstawiły swoje stanowisko.

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 UMWP z 29 lipca 2024 r. (znak: DIF-KO.8060.9.2024:255)

W piśmie z 29 lipca 2024 r. (znak: DIF-KO.8060.9.2024:255) UMWP pozytywnie odniósł się do wniosku RegioJet dotyczącego uruchomienia nowych połączeń na trasie Kraków Płaszów – Gdynia Główna – Kraków Płaszów. Jednocześnie wskazany podmiot zastrzegł, że wnioskowane połączenia zwiększą możliwości przewozu, o ile nie będą one kolidować z rozkładem jazdy kursowania pociągów użyteczności publicznej, zamawianych przez województwo pomorskie. UMWP nie formułował konkretnych uwag do Wniosku RegioJet.

Pismo PKP Intercity z 7 sierpnia 2024 r. (znak: BBJR1k.070.744.2024)

W piśmie z 7 sierpnia 2024 r. (znak: BBJR1k.070.744.2024) PKP Intercity oświadczyło, że nie będzie składać wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Jak wyjaśniło PKP Intercity, w okresie, w którym RegioJet planuje uruchamiać nowe połączenia PKP Intercity nie ma podpisanej umowy o świadczenie usług publicznych z Ministrem Infrastruktury. PKP Intercity zwróciło także uwagę, że: „zgodnie z zasadami IV pakietu kolejowego od grudnia 2030 r. wchodzi obowiązek przetargowego wyboru operatora świadczącego przewozy dalekobieżne o charakterze służby publicznej. Efektem wdrożenia tego pakietu ma być liberalizacja rynku pasażerskich przewozów kolejowych od 2030 roku. W związku z powyższym zlecenie obsługi poszczególnych tras będzie się odbywało w ramach nowych zasad przetargowych.”

W związku ze wskazanymi zmianami zasad wyboru operatora świadczącego przewozy dalekobieżne o charakterze służby publicznej od grudnia 2030 roku, PKP Intercity stoi na stanowisku, zgodnie z którym: „składanie wniosków o otwarty dostęp na ww. okres bez znajomości zasad, które będą obowiązywały od 2030 roku jest nieuzasadnione, ponieważ do czasu uruchomienia pociągów mogą nastąpić zmiany prawne w zakresie przepisów dotyczących rynku przewozów pasażerskich.”

Dodatkowo PKP Intercity zwróciło uwagę na omyłkę w proponowanym przez RegioJet rozkładzie jazdy.

Pismem z 17 września 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.17.2024.11.JK) Prezes UTK, wezwał RegioJet do weryfikacji danych zawartych w załączniku nr 1 do Wniosku, w zakresie planowanego harmonogramu (rozkładu jazdy) wykonywania nowych przewozów kolejowych.

W odpowiedzi na powyższe, pismem z 19 września 2024 r. RegioJet skorygował wskazany błąd pisarski.

Pismo Ministerstwa Infrastruktury z 27 września 2024 r. (znak: DTK-8.4602.230.2024)

Pismo Ministerstwa Infrastruktury z 27 września 2024 r. (znak: DTK-8.4602.230.2024) 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 się wiązało z potrzebą przeprowadzenia postępowań przetargowych, które zostaną ogłoszone w kolejnych latach.

Ministerstwo Infrastruktury zwróciło także uwagę na trwający w Parlamencie Europejskim proces legislacyjny w związku z rozporządzeniem w sprawie wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej w jednolitym europejskim obszarze kolejowym. W opinii Ministerstwa Infrastruktury: „wdrożenie wskazanego rozporządzenia będzie wiązało się z potrzebą reorganizacji oraz zmiany trybu pracy zarządcy infrastruktury kolejowej. Z uwagi na trwający proces legislacyjny i brak możliwości dostosowania krajowych regulacji nie są jeszcze znane szczegółowe zasady zarządzania przepustowością przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Choć nie musi to negatywnie wpływać na rozpatrywanie wniosku o otwarty dostęp (rozporządzenie nie wyłącza tego trybu dostępu do infrastruktury, ale dotyczy sposobu procedowania wniosków o dostęp), należy mieć świadomość mogących zajść zmian.”

Dodatkowo Ministerstwo Infrastruktury nawiązało do realizowanego projektu Horyzontalnego Rozkładu Jazdy („HRJ”). Zgodnie z zaprezentowanymi założeniami: „HRJ w perspektywie lat 30. zaowocuje zintegrowanym i cyklicznym rozkładem jazdy pociągów w skali całego kraju, kursujących w równych odstępach czasowych, w powtarzalnym układzie połączeń i ze stałym, wzorcem zatrzymań oraz układem skomunikowań pociągów regionalnych i dalekobieżnych. W HRJ uwzględniane są trasy pociągów komercyjnych i PSO w taki sposób, aby powstała spójna sieć połączeń, w której oferta połączeń komercyjnych byłaby komplementarna do oferty połączeń dotowanych”. Jednocześnie Ministerstwo Infrastruktury zastrzegło, że: „nie będzie obowiązku korzystania ze stworzonych w ramach HRJ predefiniowanych tras pociągów. Przewoźnicy będą mogli składać wnioski w trybie otwartego dostępu na połączenia wg własnej koncepcji”.

Pismem z 3 grudnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.17.2024.18.AR) Prezes UTK wezwał RegioJet do zajęcia stanowiska w związku z informacjami dostarczonymi do niniejszego postępowania przez Ministerstwo Infrastruktury.

W odpowiedzi na powyższe wezwanie, pismem z 9 grudnia 2024 r. RegioJet wskazał, że pismo Ministerstwa Infrastruktury nie jest wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. RegioJet przedstawił także swój pogląd na tryb postępowania organu regulacyjnego „w przypadku braku umowy o usługach publicznych o zbliżonym charakterze do usługi powiadamianej”.

Pismo RegioJet z 4 lutego 2025 r. oraz 5 marca 2025 r.

W piśmie z 4 lutego 2025 r. RegioJet zwrócił się o wyjaśnienie kwestii wyznaczenia nowego terminu zakończenia sprawy w kontekście zawiadomienia z art. 5 ust. 3 rozporządzenia 2018/1795 oraz terminów czynności organu regulacyjnego określonych we wskazanym akcie prawnym.

W piśmie z 5 marca 2025 r. RegioJet ponownie odwołał się do zawiadomienia o braku, w terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795, wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Ponadto RegioJet przywołał przepis art. 9 ust. 6 rozporządzenia 2018/1795 oraz przytoczył przesłanki stanowiące ewentualne odstępstwo w zakresie terminu wydania decyzji.

W odpowiedzi na przywołane stanowiska RegioJet należy wskazać, że Prezes UTK, jako organ regulacyjny, realizuje poszczególne czynności w postępowaniach wszczętych na wniosek aplikanta wynikające z art. 29c ustawy o transporcie kolejowym oraz przepisów rozporządzenia 2018/1795.

Obowiązujące przepisy krajowe nie przewidują odstępstwa od obowiązku poinformowania podmiotów uprawnionych o otrzymaniu przez Prezesa UTK powiadomienia o planowanych nowych kolejowych przewozach pasażerskich. Należy przy tym pamiętać, że pod określonymi warunkami, z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej mogą wystąpić także podmioty, które nie zawarły jeszcze umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Stosownie do art. 5 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795: „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”.

Do postępowania przez Prezesem UTK stosuje się przepisy k.p.a., w tym reguły dowodowe określone w art. 7 i 77 § 1 k.p.a. Tym samym Prezes UTK, będąc obowiązany w sposób wyczerpujący zebrać i rozpatrzyć cały materiał dowodowy, nie mógł pominąć złożonych do postępowania pism podmiotów uprawnionych. RegioJet był w toku postępowania informowany o okolicznościach faktycznych i prawnych, które mogą mieć wpływ na ustalenie praw i obowiązków będących przedmiotem postępowania administracyjnego. Dodatkowo należy wskazać, że dopuszczalność wyznaczania, w postępowaniach dotyczących otwartego dostępu, nowego terminu załatwienia sprawy na podstawie art. 36 § 1 k.p.a., została potwierdzona w orzecznictwie (wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z 28 listopada 2022 r., sygn. akt VI SAB/Wa 69/22, Legalis nr 2884628, utrzymany w mocy wyrokiem Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 19 lipca 2023 r., sygn. akt II GSK 529/23, Legalis nr 2969657).

Wniosek RegioJet dotyczy okresu od 15 grudnia 2030 r. do 8 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 RegioJet, zwróciły także uwagę PKP Intercity oraz 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.

Opisane okoliczności, w szczególności konieczność analizy dopuszczalnego maksymalnego terminu, w którym aplikant może złożyć powiadomienie o planowanych nowych kolejowych przewozach pasażerskich, składały się na skomplikowany charakter sprawy i skutkowały przedłużeniem terminu jej zakończenia.

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 Kraków Płaszów – Gdynia Główna – Kraków Płaszów, w okresie od 15 grudnia 2030 r. do 8 grudnia 2035 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2030/2031, 2031/2032, 2032/2033, 2033/2034 oraz 2034/2035.

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:

- a) 7 par pociągów na dobę codziennie, w relacji Kraków Płaszów – Gdynia Główna – Kraków Płaszów;
- b) 1 pary pociągów na dobę codziennie, w relacji Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia;
- c) 1 pary pociągów na dobę codziennie, w relacji Warszawa Wschodnia – Kraków Płaszów – Warszawa Wschodnia,

zgodnie z projektem rozkładu jazdy pociągów wskazanym w załącznikach nr 1 i 2.

Na mocy niniejszej decyzji pociągi będą uruchamiane w pełnej relacji, tj. Kraków Płaszów – Gdynia Główna – Kraków Płaszów, a także w częściowej relacji, tj. Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna oraz Warszawa Wschodnia – Kraków Płaszów. W ocenie Prezesa UTK, skoro RegioJet złożył wniosek o przyznanie otwartego dostępu na wykonywanie nowych przewozów kolejowych na trasie Kraków Płaszów – Gdynia Główna – Kraków Płaszów, 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: Kraków Płaszów, Kraków Główny, Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Gdańsk Główny, Sopot oraz Gdynia Główna.

Zgodnie ze złożonym przez RegioJet Wnioskiem, przewozy realizowane na trasie Kraków Płaszów – Gdynia Główna – Kraków Płaszów przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, będą realizowane przy pomocy lokomotyw serii Traxx MS lub Vectron oraz 6-10 wagonów pasażerskich. 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 RegioJet (np. w związku z ograniczoną zdolnością przepustową konkretnego odcinka infrastruktury kolejowej lub obowiązywaniem trasy okężnej 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 RegioJet (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 mazowieckiego, pomorskiego i małopolskiego organizowaną przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego. W rezultacie spodziewany jest wzrost zainteresowania podróży 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, po analizie stanowisk podmiotów uprawnionych, 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 RegioJet zobowiązany jest poinformować Prezesa UTK o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na wnioskowanej trasie:

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

RegioJet 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, RegioJet 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 RegioJet Wniosek, Prezes UTK przyznał RegioJet prawo otwartego dostępu na trasie krajowej Kraków Płaszów – Gdynia Główna – Kraków Płaszów, w okresie od 15 grudnia 2030 r. do 8 grudnia 2035 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2030/2031, 2031/2032, 2032/2033, 2033/2034 oraz 2034/2035 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.

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

⁷ Dz. U. z 2021 r. poz. 535

OPLATA:

Od niniejszej decyzji należna opłata skarbową wynosi 10 zł (słownie: dziesięć złotych 00/100), zgodnie z cz. I pkt 53 Załącznika do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej⁸. RegioJet, wraz z Wnioskiem, przedstawił potwierdzenie uiszczenia 13 czerwca 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 RegioJet w całości.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

ZALĄCZNIKI:

1. Projekt rocznego rozkładu jazdy w okresie od 15 grudnia 2030 r. do 8 grudnia 2035 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2030/2031, 2031/2032, 2032/2033, 2033/2034 oraz 2034/2035 na trasie krajowej Kraków Płaszów – Gdynia Główna
2. Projekt rocznego rozkładu jazdy w okresie od 15 grudnia 2030 r. do 8 grudnia 2035 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2030/2031, 2031/2032, 2032/2033, 2033/2034 oraz 2034/2035 na trasie krajowej Gdynia Główna – Kraków Płaszów

⁸ Dz. U. z 2023 r. poz. 2111 i poz. 1757

Załącznik nr 1 do decyzji znak: DPP-WOPN.717.17.2024.AR

km Σ	km	stacja	przyjazd odjazd		przyjazd odjazd		przyjazd odjazd		przyjazd odjazd		przyjazd odjazd		przyjazd odjazd		przyjazd odjazd		przyjazd odjazd					
4	4	Kraków Płaszów			05:45		07:45		09:45		11:45		13:45		15:45		17:45		19:45			
		Kraków Główny			05:50	05:55	07:50	07:55	09:50	09:55	11:50	11:55	13:50	13:55	15:50	15:55	17:50	17:55	19:50	19:55		
		294	290	Warszawa Zachodnia		06:17	08:15	08:17	10:15	10:17	12:15	12:17	14:15	14:17	16:15	16:17	18:15	18:17	20:15	20:17	22:15	22:17
		297	3	Warszawa Centralna	06:21	06:24	08:21	08:24	10:21	10:24	12:21	12:24	14:21	14:24	16:21	16:24	18:21	18:24	20:21	20:24	22:21	22:24
		301	4	Warszawa Wschodnia	06:30	06:32	08:30	08:32	10:30	10:32	12:30	12:32	14:30	14:32	16:30	16:32	18:30	18:32	20:30	20:32	22:30	
		624	323	Gdańsk Główny	09:23	09:26	11:23	11:26	13:23	13:26	15:23	15:26	17:23	17:26	19:23	19:26	21:23	21:26	23:23	23:26		
		636	12	Sopot	09:40	09:41	11:40	11:41	13:40	13:41	15:40	15:41	17:40	17:41	19:40	19:41	21:40	21:41	23:40	23:41		
		645	9	Gdynia Główna	09:48		11:48		13:48		15:48		17:48		19:48		21:48		23:48			

Załącznik nr 2 do decyzji: DPP-WOPN.717.17.2024.AR

km Σ	km	stacja	przyjazd	odjazd	przyjazd	odjazd	przyjazd	odjazd	przyjazd	odjazd	przyjazd	odjazd	przyjazd	odjazd	przyjazd	odjazd	przyjazd	odjazd		
		Gdynia Główna			04:30		06:30		08:30		10:30		12:30		14:30		16:30		18:30	
9	9	Sopot			04:37	04:38	06:37	06:38	08:37	08:38	10:37	10:38	12:37	12:38	14:37	14:38	16:37	16:38	18:37	18:38
21	12	Gdańsk Główny			04:52	04:55	06:52	06:55	08:52	08:55	10:52	10:55	12:52	12:55	14:52	14:55	16:52	16:55	18:52	18:55
344	323	Warszawa Wschodnia		05:48	07:46	07:48	09:46	09:48	11:46	11:48	13:46	13:48	15:46	15:48	17:46	17:48	19:46	19:48	21:46	21:48
348	4	Warszawa Centralna	05:54	05:57	07:54	07:57	09:54	09:57	11:54	11:57	13:54	13:57	15:54	15:57	17:54	17:57	19:54	19:57	21:54	21:57
351	3	Warszawa Zachodnia	06:01	06:03	08:01	08:03	10:01	10:03	12:01	12:03	14:01	14:03	16:01	16:03	18:01	18:03	20:01	20:03	22:01	
641	290	Kraków Główny	08:23	08:27	10:23	10:27	12:23	12:27	14:23	14:27	16:23	16:27	18:23	18:27	20:23	20:27	22:23	22:37		
645	4	Kraków Płaszów	08:32		10:32		12:32		14:32		16:32		18:32		20:32		22:32			