

**DECYZJA NR DPP-WOPN.717.4.2024.JK
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 30 kwietnia 2025 r.

**w sprawie przyznania Kolejom Wielkopolskim otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych
na trasie krajowej Poznań Główny – Kołobrzeg – Poznań 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 Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu („Koleje Wielkopolskie”) z 4 marca 2024 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego („Urząd”) za pośrednictwem poczty elektronicznej: 12 marca 2024 r.), zaktualizowanego 4 kwietnia 2024 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 4 kwietnia 2024 r.), w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Poznań Główny – Kołobrzeg – Poznań Główny, w okresie od 28 czerwca 2025 r. do 2 września 2029 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029, przewozy realizowane w soboty (6) i niedziele (7) w terminach:

- od 28 czerwca 2025 r. do 31 sierpnia 2025 r.;
- od 27 czerwca 2026 r. do 30 sierpnia 2026 r.;
- od 26 czerwca 2027 r. do 29 sierpnia 2027 r.;
- od 24 czerwca 2028 r. do 3 września 2028 r.;
- od 23 czerwca 2029 r. do 2 września 2029 r.,

a także 15 sierpnia 2025 r., 15 sierpnia 2028 r. oraz 15 sierpnia 2029 r.,

PRZYZNAJĘ

Kolejom Wielkopolskim otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Poznań Główny – Kołobrzeg – Poznań Główny,

realizowany liniami kolejowymi nr 351, 354, 404 i 405 w okresie od 28 czerwca 2025 r. do 2 września 2029 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029, przewozy realizowane w soboty (6) i niedziele (7) w terminach:

- od 28 czerwca 2025 r. do 31 sierpnia 2025 r.;
- od 27 czerwca 2026 r. do 30 sierpnia 2026 r.;
- od 26 czerwca 2027 r. do 29 sierpnia 2027 r.;
- od 24 czerwca 2028 r. do 3 września 2028 r.;
- od 23 czerwca 2029 r. do 2 września 2029 r.,

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

a także 15 sierpnia 2025 r., 15 sierpnia 2028 r. oraz 15 sierpnia 2029 r., z zachowaniem wskazanych poniżej warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych.

I. Niniejsza decyzja zobowiązuje do:

1. uruchomienia na wnioskowanej trasie 1 pary 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. Poznań Główny – Kołobrzeg – Poznań Główny;
4. zatrzymywania się pociągów na następujących stacjach lub przystankach: Poznań Główny, Oborniki Wielkopolskie Miasto, Rogoźno Wielkopolskie, Chodzież, Piła Główna, Szczecinek, Białogard, Kołobrzeg;
5. realizacji przewozów:
 - przy pomocy pojazdów typu EN76 lub w przypadku zwiększonego potoku podróźnych pojazdów typu EN76 w podwójnym zestawieniu;
 - 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 Kolei Wielkopolskich;
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 Kolei Wielkopolskich;
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 obszarach województw: wielkopolskiego i zachodniopomorskiego, organizowanej przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

⁴ Dz. U. z 2025 r. poz. 285

III. Na mocy niniejszej decyzji Koleje Wielkopolskie zobowiązane są:

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;
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:**

12 marca 2024 r. wpłynęło do Prezesa UTK, za pośrednictwem poczty elektronicznej, powiadomienie Kolei Wielkopolskich dotyczące przyznania otwartego dostępu na trasie krajowej Poznań Główny – Kołobrzeg – Poznań Główny, w okresie od 20 czerwca 2025 r. do 2 września 2029 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029 („Wniosek”).

Pismem z 21 marca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.2.JK) Prezes UTK wezwał Koleje Wielkopolskie do skorygowania danych zawartych we Wniosku.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 21 marca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.2.JK), 4 kwietnia 2024 r. do Urzędu wpłynął za pośrednictwem poczty elektronicznej zaktualizowany Wniosek Kolei Wielkopolskich o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej Poznań Główny – Kołobrzeg – Poznań Główny, w okresie od 28 czerwca 2025 r. do 2 września 2029 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029.

Pismem z 10 kwietnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.4.JK) Prezes UTK powiadomił Koleje Wielkopolskie o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji w sprawie dotyczącej otwartego dostępu na trasie krajowej Poznań Główny – Kołobrzeg – Poznań Główny, w okresie od 28 czerwca 2025 r. do 2 września 2029 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029, przewozy realizowane w soboty (6) i niedziele (7) w terminach:

- od 28 czerwca 2025 r. do 31 sierpnia 2025 r.;
- od 27 czerwca 2026 r. do 30 sierpnia 2026 r.;
- od 26 czerwca 2027 r. do 29 sierpnia 2027 r.;
- od 24 czerwca 2028 r. do 3 września 2028 r.;
- od 23 czerwca 2029 r. do 2 września 2029 r.,

a także 15 sierpnia 2025 r., 15 sierpnia 2028 r. oraz 15 sierpnia 2029 r.

W tym samym piśmie Koleje Wielkopolskie zostały poinformowane także o materiale dowodowym i faktach znanych Prezesowi UTK z urzędu. Ponadto Prezes UTK poinformował o przysługującym prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Prezes UTK 12 kwietnia 2024 r. opublikował informację o wpływie Wniosku Kolei Wielkopolskich na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/21269,Powiadomienia-Kolei-Wielkopolskich-o-planowanych-nowych-krajowych-uslugach-pasaz.html>.

Pismem z 14 kwietnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.5.JK) Prezes UTK powiadomił podmioty uprawnione o otrzymaniu Wniosku Kolei Wielkopolskich z 4 marca 2024 r. w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Poznań Główny – Kołobrzeg – Poznań Główny oraz poinformował o przysługującym prawie zgłoszenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w terminie i na zasadach określonych w przepisach rozporządzenia 2018/1795.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 14 kwietnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.5.JK), 9 maja 2024 r. wpłynęło pismo Urzędu Marszałkowskiego Województwa Zachodniopomorskiego („UMWZ”) z 7 maja 2024 r. (znak: WliT.II.8061-24.2024-BJ) wnoszące o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z Wnioskiem Kolei Wielkopolskich.

Również w odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 14 kwietnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.5.JK) pismem z 13 maja 2024 r. (znak: PBH1w.8153.13.2.2024, data wpływu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 14 maja 2024 r.), POLREGIO S.A. z siedzibą w Warszawie („POLREGIO”) wniosła o przedłużenie terminu na złożenie wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowaną przez Koleje Wielkopolskie nową usługą. Pismo POLREGIO z 13 maja 2024 r. (znak: PBH1w.8153.13.2.2024) zostało podpisane niezgodnie z zasadami reprezentacji wskazanymi w Rejestrze Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego.

Postanowieniem z 21 maja 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.8.JK) Prezes UTK odmówił POLREGIO wydłużenia terminu na złożenie wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o którym mowa w art. 4 ust. 4 rozporządzenia 2018/1795 w tym postępowaniu. Jednocześnie Prezes UTK wezwał POLREGIO do uzupełnienia braków formalnych pisma z 13 maja 2024 r. (znak: PBH1w.8153.13.2.2024).

Pismem z 22 maja 2024 r. (znak: BBPR1m-070-083/2024, data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 23 maja 2024 r.) „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie („PKP Intercity”) poinformowała, że nie będzie składała wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Ponadto 23 maja 2024 r. do Urzędu wpłynęła opłata skarbową z tytułu złożonego pełnomocnictwa dla pełnomocnika PKP Intercity.

22 maja 2024 r. do Urzędu wpłynęła wiadomość elektroniczna POLREGIO przekazująca wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 21 maja 2024 r. („Wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej”).

Pismem z 7 czerwca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.11.JK) Prezes UTK wezwał UMWZ do uzupełnienia informacji zawartych we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 11 lipca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.12.JK) Prezes UTK ponownie wezwał UMWZ do uzupełnienia informacji zawartych we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 2 sierpnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.15.JK) Prezes UTK wezwał POLREGIO do uzupełnienia informacji zawartych we Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

W odpowiedzi na powyższe wezwanie Prezesa UTK, 27 sierpnia 2024 r. do Urzędu wpłynęła wiadomość elektroniczna POLREGIO przekazująca pismo z 26 sierpnia 2024 r. (znak: PBH1w.713.31.2024), stanowiące uzupełnienie Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 27 września 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.17.JK) Prezes UTK wezwał PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie („PKP PLK”) do przedstawienia dodatkowych informacji w związku ze złożonym przez POLREGIO wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 21 maja 2024 r.

Pismem z 27 września 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.18.JK) Prezes UTK zawiadomił Koleje Wielkopolskie o dokumentach wchodzących w skład materiału dowodowego przedmiotowego postępowania. W tym samym piśmie Prezes UTK wezwał Koleje Wielkopolskie do przekazania stanowiska w sprawie wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej UMWZ oraz POLREGIO. Ponadto Prezes UTK poinformował Koleje Wielkopolskie o możliwości skorzystania z prawa do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem decyzji. Również w tym piśmie Prezes UTK poinformował Koleje Wielkopolskie, że przedmiotowe postępowanie zostanie zakończone w terminie do 8 października 2024 r.

Pismem z 27 września 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.19.JK) Prezes UTK postanowił ograniczyć Kolejom Wielkopolskim prawo wglądu do materiału dowodowego niniejszego postępowania w związku z Wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej POLREGIO z 21 maja 2024 r.

Pismem z 10 października 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.20.JK) Prezes UTK zawiadomił Koleje Wielkopolskie o wyznaczeniu terminu zakończenia sprawy do 8 listopada 2024 r.

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 27 września 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.17.JK), 17 października 2024 r. do Urzędu wpłynęła, za pośrednictwem poczty elektronicznej, wiadomość elektroniczna od PKP PLK przekazująca pismo z 16 października 2024 r. (znak: IDRR.611.132.2024), wraz z załącznikami.

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 27 września 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.18.JK), 18 października 2024 r. do Urzędu wpłynęła, za pośrednictwem poczty elektronicznej, wiadomość elektroniczna od Kolei Wielkopolskich przekazująca pismo z 10 października 2024 r. (znak: KW-WWR-712.047.2024).

Pismem z 5 listopada 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.23.JK) Prezes UTK zawiadomił Koleje Wielkopolskie o dokumentach wchodzących w skład materiału dowodowego przedmiotowego postępowania. W tym samym piśmie Prezes UTK wezwał Koleje Wielkopolskie do przekazania stanowiska w sprawie pisma PKP PLK z 16 października 2024 r. (znak: IDRR.611.132.2024). Ponadto Prezes UTK poinformował Koleje Wielkopolskie o możliwości skorzystania z prawa do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań przed wydaniem decyzji. Również w tym piśmie Prezes UTK poinformował Koleje Wielkopolskie o wyznaczeniu terminu zakończenia sprawy do 9 grudnia 2024 r.

Wiadomością elektroniczną z 26 listopada 2024 r. Koleje Wielkopolskie wniosły o prolongatę terminu udzielenia odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 5 listopada 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.23.JK).

Pismem z 28 listopada 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.25.JK) Prezes UTK wezwał Koleje Wielkopolskie do uzupełnienia braków formalnych wniosku z 26 listopada 2024 r. o prolongatę terminu udzielenia odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 5 listopada 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.23.JK).

Pismem z 27 listopada 2024 r. (znak: KW-WWR-712.058.2024, data wpływu do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 2 grudnia 2024 r.) Koleje Wielkopolskie przekazały odpowiedź na wezwanie Prezesa UTK z 5 listopada 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.23.JK).

Pismem z 9 grudnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.27.JK) Prezes UTK poinformował Koleje Wielkopolskie o wyznaczeniu terminu zakończenia sprawy do 9 stycznia 2025 r.

Pismem z 9 stycznia 2025 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.28.JK) Prezes UTK poinformował Koleje Wielkopolskie o wyznaczeniu terminu zakończenia sprawy do 10 lutego 2025 r.

Pismem z 7 lutego 2025 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.29.JK) Prezes UTK poinformował Koleje Wielkopolskie o wyznaczeniu terminu zakończenia sprawy do 10 marca 2025 r.

Pismem z 6 marca 2025 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.30.JK) Prezes UTK poinformował Koleje Wielkopolskie o wyznaczeniu terminu zakończenia sprawy do 10 kwietnia 2025 r.

Pismem z 10 kwietnia 2025 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.32.JK) Prezes UTK poinformował Koleje Wielkopolskie o wyznaczeniu terminu zakończenia sprawy do 12 maja 2025 r.

Koleje Wielkopolskie nie skorzystały 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, 12 marca 2024 r. do Prezesa UTK wpłynął Wniosek Kolei Wielkopolskich, zaktualizowany 4 kwietnia 2024 r., w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Poznań Główny – Kołobrzeg – Poznań Główny, na okres 5 kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów, począwszy od 28 czerwca 2025 r. do 2 września 2029 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 Koleje Wielkopolskie spełniają warunki uznania ich za aplikanta.

Wniosek został podpisany przez osoby upoważnione do reprezentacji Kolei Wielkopolskich, 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.

Koleje Wielkopolskie przekazały Wniosek 12 marca 2024 r., czyli nie zachowując terminu 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów 2024/2025. Powyższe oznacza, że moment wniesienia Wniosku do Prezesa UTK, a także szacowany czas uruchomienia przez Koleje Wielkopolskie przewozów, nie są zgodne z postanowieniami art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym. Niezachowanie ww. terminu, w związku z wydaniem na rzecz Kolei Wielkopolskich 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 14 kwietnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.5.JK) Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione, tj. te, którym przysługuje możliwość złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o planowanym uruchomieniu nowej usługi przez Koleje Wielkopolskie. 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 Zachodniopomorskiego, PKP Intercity, POLREGIO i 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: Kolei Wielkopolskich) 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 14 kwietnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.5.JK).

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).

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”))

Zakres badania równowagi ekonomicznej oraz kryteria oceny zostały uregulowane w art. 10 rozporządzenia 2018/1795. Zgodnie z art. 10 ust. 1 zdanie drugie rozporządzenia 2018/1795: „uważa się, że równowaga ekonomiczna jest zagrożona, jeżeli nowe kolejowe przewozy pasażerskie miałyby istotny negatywny wpływ na co najmniej jeden z następujących elementów:

- a) rentowność usług, które przedsiębiorstwo kolejowe świadczy w ramach umowy o świadczenie usług publicznych;
- b) koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę o świadczenie usług publicznych”.

Zgodnie z art. 10 ust. 2 zdanie 1 rozporządzenia 2018/1795 przeprowadzana analiza badania równowagi ekonomicznej odnosi się do umowy o świadczenie usług publicznych jako całości, a nie do poszczególnych usług wykonywanych na jej podstawie, w całym okresie obowiązywania. Ocena organu regulacyjnego (tu: Prezesa UTK) dotyczy wpływu finansowego netto nowych kolejowych przewozów pasażerskich na umowę o świadczenie usług publicznych. Stosownie do treści art. 10 ust. 3 zdania 2 rozporządzenia 2018/1795: „Analiza kosztów i przychodów generowanych w związku ze świadczeniem usług objętych umową o świadczenie usług publicznych po pojawieniu się na rynku nowych kolejowych przewozów pasażerskich obejmuje następujące elementy:

- a) zmienność kosztów ponoszonych i przychodów uzyskiwanych przez przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych (w tym, w stosownych przypadkach, wszelkie oszczędności kosztów, takie jak te wynikające z braku wymiany taboru osiągnącego koniec okresu użytkowania lub niezastępowania pracowników, których umowa się kończy);
- b) skutki finansowe wygenerowane przez proponowane nowe kolejowe przewozy pasażerskie w sieci objętej umową o świadczenie usług publicznych (takie jak doprowadzanie pasażerów, którzy mogą być zainteresowani połączeniem z usługą regionalną objętą umową o świadczenie usług publicznych);
- c) ewentualne konkurencyjne reakcje przedsiębiorstwa kolejowego realizującego umowę o świadczenie usług publicznych;
- d) wpływ na odpowiednie inwestycje przedsiębiorstw kolejowych lub właściwych organów, na przykład w odniesieniu do taboru;
- e) wartość wszelkich istniejących praw wyłącznych”.

Ocena organu regulacyjnego (tu: Prezesa UTK) dotyczy również znaczenia wpływu, mając na względzie obowiązujące ustalenia umowne między właściwym organem (tu: organizatorem publicznego transportu zbiorowego) a przedsiębiorstwem kolejowym wykonującym usługi publiczne, w tym, w stosownych przypadkach, poziom rekompensaty ustalony zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70⁶ („rozporządzenie 1370/2007”), lub wynikający z konkurencyjnego zawarcia umowy oraz wszelkich mechanizmów podziału ryzyka takiego jak ryzyko związane z ruchem i przychodami (art. 10 ust. 4 rozporządzenia 2018/1795).

Ocena organu regulacyjnego (tu: Prezesa UTK), zgodnie z treścią art. 10 ust. 5 rozporządzenia 2018/1795, powinna uwzględniać również:

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

W ramach niniejszego postępowania zostały złożone:

- pismo UMWZ z 7 maja 2024 r. (znak: WliT.II.8061-24.2024-BJ),
- pismo PKP Intercity z 22 maja 2024 r. (znak: BBPR1m-070-083/2024),
- wniosek POLREGIO z 21 maja 2024 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismo UMWZ z 7 maja 2024 r. (znak: WliT.II.8061-24.2024-BJ)

Pismem z 7 maja 2024 r. (znak: WliT.II.8061-24.2024-BJ) UMWZ wniósł o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

UMWZ poinformował: „(...) zgodnie z Umową nr WliT.II.90/2020 z dnia 8 grudnia 2020 roku o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich w okresie obowiązywania dziesięciu kolejnych Rocznych Rozkładów Jazdy Pociągów, tj. od 13 grudnia 2020 r. do 14 grudnia 2030 roku, zawartą pomiędzy Województwem

⁶ Dz. Urz. UE L 315 z 3 grudnia 2007 r. str. 1, z późn. zm.

Zachodniopomorskim – zwanym dalej Organizatorem przewozów, a spółką POLREGIO S.A. – zwaną dalej Operatorem, Województwo Zachodniopomorskie wspólnie i w porozumieniu z Województwem Wielkopolskim zleca Operatorowi wykonywanie kolejowych przewozów pasażerskich pociągami regionalnymi uruchamianymi m.in. w relacji Poznań Główny – Kołobrzeg – Poznań Główny. Są to zarówno pociągi kursujące codziennie przez cały rok i zatrzymujące się na wszystkich przystankach pośrednich na trasie przebiegu, jak również pociągi o charakterze przyspieszonym, uruchamiane sezonowo w dniach i okresach roku cechujących się najwyższym społecznym zapotrzebowaniem na przewozy, tj. w soboty, niedziele i święta w okresie letnich wakacji szkolnych oraz w długie weekendy majowe. Kursowanie wszystkich wyżej wymienionych pociągów współfinansowane jest przez obu Organizatorów przewozów ze środków publicznych, stosownie do długości odcinka przypadającego na dane województwo. Praktyka uruchamiania ww. połączeń oparta jest na wieloletnich doświadczeniach w organizacji kolejowych przewozów na trasie Poznań – Kołobrzeg, uwzględniających występujące na tej trasie potoki pasażerskie oraz sezonowość przewozów występującą w tej relacji”.

UMWZ zwrócił uwagę, że Koleje Wielkopolskie zaplanowały uruchamianie swoich pociągów w godzinach zbliżonych do kursowania pociągów uruchamianych przez ww. organizatora przewozów, tj. w godzinach kursowania pociągu nr 78091 „Riwiera” relacji Poznań Główny – Kołobrzeg oraz pociągu nr 87092 „Riwiera” relacji Kołobrzeg – Poznań Główny.

UMWZ stoi na stanowisku, że wskazuje to na chęć przejęcia potoków pasażerów z pociągów uruchamianych na zlecenie ww. organizatora przewozów.

UMWZ przekazał również: „Dodatkowe obawy budzi fakt, iż wnioskowane przewozy mają być wykonywane z wykorzystaniem linii kolejowych nr 354, 404 i 405, które są liniami jednotorowymi, cechującymi się z jednej strony bardzo niską przepustowością, a z drugiej strony, w okresie letnim, czyli w okresie planowanego uruchamiania wnioskowanych przewozów, bardzo dużym obciążeniem przewozami pasażerskimi, skutkującym częstymi, nierzadko kilkunastominutowymi postojami pociągów na stacjach pośrednich w celu przepuszczenia pociągów kursujących w przeciwnym kierunku. Elementem dodatkowo utrudniającym wprowadzenie i realizację dobrej oferty przewozowej dla podróżnych, czyli takiej, która byłaby konkurencyjna wobec transportu drogowego pod względem czasu podróży, jest zły stan techniczny i ogólne wyeksploatowanie linii kolejowych nr 404 i 405, w tym m.in. przestarzałe urządzenia sterowania ruchem kolejowym, które na wielu stacjach nie pozwalają na jednoczesny wjazd na stację pociągów z przeciwnych kierunków, co wydłuża czas niezbędny na przeprowadzenie tzw. krzyżowania pociągów”.

UMWZ stoi na stanowisku, iż w przypadku uruchomienia pociągów wnioskowanych przez Koleje Wielkopolskie, wystąpi znaczne utrudnienie prowadzenia ruchu pociągów pasażerskich w okresie największego natężenia przewozów i w konsekwencji wydłużenie czasu przejazdu pociągów, które wcześniej zaplanowano do kursowania w ramach wzajemnych porozumień pomiędzy organizatorami przewozów.

UMWZ na podstawie ww. powodów zawniósł o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Stosownie do art. 7 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795: „Podmiot występujący z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej podaje następujące informacje:

- a) nazwę, adres, podmiot prawny i numer rejestracji podmiotu wnioskującego (w odpowiednich przypadkach);
- b) dane kontaktowe osoby odpowiedzialnej za zapytania;
- c) uzasadnienie tego, że nowe kolejowe przewozy pasażerskie zagrażają równowadze ekonomicznej umowy;
- d) jeżeli podmiot występujący z wnioskiem jest właściwym organem lub przedsiębiorstwem kolejowym realizującym umowę o świadczenie usług publicznych – kopię umowy o świadczenie usług publicznych”.

Natomiast zgodnie z art. 7 ust. 2 lit. a pkt 1 i 2 rozporządzenia 2018/1795: „Organ regulacyjny może zażądać przedstawienia wszelkich niezbędnych informacji, w tym w zależności od sytuacji:

- a) od właściwego organu:
 - 1) odpowiednich prognoz dotyczących ruchu, popytu i przychodów, w tym metodyki prognoz;
 - 2) w stosownych przypadkach metodyki i danych wykorzystanych do obliczenia wyniku finansowego netto zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 i załącznikiem do tego rozporządzenia”.

Prezes UTK pismami z 7 czerwca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.11.JK) oraz z 11 lipca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.12.JK) dwukrotnie wzywał UMWZ do uzupełnienia informacji zawartych w piśmie z 7 maja 2024 r. (znak: WliT.II.8061-24.2024-BJ).

UMWZ nie uzupełnił jednak, w terminie wyznaczonym przez organ regulacyjny, informacji wymaganych rozporządzeniem 2018/1795.

Do przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej niezbędne jest dysponowanie przez Prezesa UTK określonymi danymi wejściowymi, na podstawie których dokona analizy możliwego wpływu nowych planowanych przewozów pasażerskich na już istniejące przewozy. W związku z powyższym Prezes UTK, na podstawie art. 9 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795, dwukrotnie wzywał właściwy organ (tu: UMWZ) do przekazania wymaganych danych, zgodnie z art. 7 ust. 2 lit. a pkt 1 i 2 rozporządzenia 2018/1795, dane stanowiące odpowiednie prognozy dotyczące ruchu, popytu i przychodów, w tym metodyki prognoz, jak również metodyki i danych wykorzystanych do obliczenia wyniku finansowego netto zgodnie z art. 6 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 i załącznikiem do tego rozporządzenia.

Informacje przekazane przez UMWZ w piśmie z 7 maja 2024 r. (znak: WliT.II.8061-24.2024-BJ) nie są wystarczające do przeprowadzenia przez Prezesa UTK badania równowagi ekonomicznej. Wobec powyższego brak odpowiedzi UMWZ na wezwania Prezesa UTK z 7 czerwca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.11.JK) oraz z 11 lipca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.12.JK), stosownie do opisanej w art. 9 rozporządzenia 2018/1795 procedury badania równowagi ekonomicznej, skutkuje odrzuceniem wniosku.

Pismo PKP Intercity z 22 maja 2024 r. (znak: BBPR1m-070-083/2024)

W piśmie z 22 maja 2024 r. (znak: BBPR1m-070-083/2024) PKP Intercity oświadczyło, że nie będzie składać wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Zgodnie z wyjaśnieniami PKP Intercity przewidywany jest znikomy wpływ nowych połączeń Kolei Wielkopolskich na pociągi objęte umową o świadczenie usług publicznych zawartą pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity.

Wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej POLREGIO z 21 maja 2024 r., uzupełniony pismem z 26 sierpnia 2024 r. (znak: PBH1w.713.31.2024)

22 maja 2024 r. do Urzędu wpłynęła wiadomość elektroniczna POLREGIO przekazująca Wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 21 maja 2024 r. uzupełniony pismem z 26 sierpnia 2024 r. (znak: PBH1w.713.31.2024, data wpływu do Urzędu na pośrednictwem poczty elektronicznej: 27 sierpnia 2024 r.).

Informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez Koleje Wielkopolskie, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 14 kwietnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.5.JK), została doręczona POLREGIO 22 kwietnia 2024 r. Tym samym Prezes UTK stwierdził, że Wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej został złożony z zachowaniem terminu jednego miesiąca na dokonanie czynności, przewidzianego przepisami prawa.

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

- umowy nr WliT.II-90/2020 o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 13 grudnia 2020 r. do 14 grudnia 2030 r. („umowa PSC UMWZ”) zawartej 8 grudnia 2020 r. pomiędzy Województwem Zachodniopomorskim a POLREGIO,
- umowy nr DT/III/107/2020 o świadczenie usług publicznych w zakresie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 13 grudnia 2020 r. do 14 grudnia 2030 r. („umowa PSC UMWW”) zawartej 10 grudnia 2020 r. pomiędzy Województwem Wielkopolskim a POLREGIO.

Zawarte w załącznikach do ww. umów roczne rozkłady jazdy pociągów, a także wskazanie linii komunikacyjnych objętych ww. umowami, określające stacje początkowe oraz końcowe wykonywania przewozów przez POLREGIO, pozwalają stwierdzić, że POLREGIO jest podmiotem uprawnionym, w myśl art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym i art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795. POLREGIO jest operatorem umów o świadczenie usług publicznych, które przewidują wykonywanie połączeń pasażerskich w tym samym terminie oraz na odcinku pokrywającym się z planowanym uruchamianiem usługi przez Koleje Wielkopolskie. Z tego względu należało uznać, że zgłoszony przez POLREGIO Wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej powinien podlegać dalszej analizie formalnej oraz merytorycznej.

Pismem z 2 sierpnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.15.JK) Prezes UTK wezwał POLREGIO do przedstawienia dodatkowych informacji dotyczących metodyki obliczenia spodziewanego wpływu planowanych nowych kolejowych przewozów pasażerskich wnioskowanych przez Koleje Wielkopolskie na pociągi służby publicznej uruchamiane przez POLREGIO, a także uzupełnienia stanowiska dotyczącego zakresu występowania szczególnie chronionych informacji handlowych we Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

W piśmie z 26 sierpnia 2024 r. (znak: PBH1w.713.31.2024) POLREGIO przedstawiło dodatkowe wyjaśnienia w związku z wezwaniem Prezesa UTK z 2 sierpnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.15.JK). Jednocześnie POLREGIO przedstawiło stanowisko dotyczące występowania w przedstawionej dokumentacji szczególnie chronionych informacji handlowych (tajemnicy przedsiębiorstwa) oraz czynności mających na celu zapewnienie poufności tych informacji.

W następstwie analizy informacji przekazanych przez POLREGIO Prezes UTK przyjął stanowisko dotyczące konieczności zapewnienia poufności określonych informacji zebranych w toku prowadzonego postępowania administracyjnego. W konsekwencji postanowieniem z 27 września 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.19.JK) Prezes UTK ograniczył Kolejom Wielkopolskim prawo wglądu do materiału dowodowego postępowania z uwagi na ochronę szczególnie chronionych informacji handlowych POLREGIO.

Jak wyjaśniono, zgodnie z art. 10 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795: „Organ regulacyjny ocenia, czy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych została zagrożona przez proponowane nowe kolejowe przewozy pasażerskie. Uważa się, że równowaga ekonomiczna jest zagrożona, jeżeli nowe kolejowe przewozy pasażerskie miałyby istotny negatywny wpływ na co najmniej jeden z następujących elementów:

- a) rentowność usług, które przedsiębiorstwo kolejowe świadczy w ramach umowy o świadczenie usług publicznych;
- b) koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę o świadczenie usług publicznych”.

Należało pochylić się nad argumentem przedstawionym we Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, iż planowane uruchomienie nowego połączenia kolejowego przez Koleje Wielkopolskie przyczyni się do spadku przychodów uzyskiwanych przez POLREGIO, a przez to wpłynie też negatywnie na obowiązującą umowę PSC UMWW oraz obowiązującą umowę PSC UMWZ.

W przekazanym Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej POLREGIO wskazało: „POLREGIO S.A. (dalej także: Spółka) na podstawie umów o świadczenie usług publicznych zawartych z właściwymi Organizatorami realizuje przewozy o charakterze użyteczności publicznej na liniach, które pokrywają się z trasą planowanych do uruchomienia nowych połączeń przez przewoźnika Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. (dalej także: KW). Na obszarze Województwa Wielkopolskiego Spółka realizuje przewozy pasażerskie na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich nr DT/III/107/2020 z dnia 10 grudnia 2020 r. dla których Organizatorem jest Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego, natomiast na obszarze Województwa Zachodniopomorskiego realizuje przewozy pasażerskie na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich nr umowy WliT.II-90/2020 z dnia 8 grudnia 2020 r. dla których Organizatorem jest Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego. Okres obowiązywania powyższych umów pokrywa się z planowanym terminem kursowania nowych połączeń komercyjnych, tj. w rozkładach jazdy pociągów: 2024/25, 2025/26, 2026/27, 2027/28, 2028/29. Przewozy objęte umowami PSC realizowane są na liniach komunikacyjnych i odcinkach linii kolejowych, zgodnie z przygotowanym przez Organizatorów przewozów schematem linii kolejowych danego województwa, który znajduje się w zapisach odpowiedniej umowy PSC”. POLREGIO oświadczyło również: „Na przedmiotowej linii Spółka uruchamia 5 par pociągów kursowania codziennego oraz 3 pary pociągów sezonowych, kursujących w wybrane dni wolne od pracy, uzupełniane na odcinku Piła Gł. – Szczecinek – Kołobrzeg pociągami w krótszych relacjach. Pociągi te kursują w kategoriach handlowych REGIO oraz przyspieszony pociąg REGIO”.

Zgodnie ze stanowiskiem przedstawionym przez POLREGIO: „W opinii Spółki, zaplanowane do uruchomienia nowe komercyjne połączenia nie będą miały charakteru uzupełniającego, ale z uwagi na zbliżone godziny kursowania do pociągów uruchamianych przez POLREGIO będą stanowić konkurencyjną ofertę przewozową. Z uwagi na zbieżność z godzinami kursowania pociągów objętych umową PSC, Spółka prognozuje możliwość spadku przychodów z połączeń realizowanych w ramach służby publicznej na ww. odcinku, co będzie rezultatem utraty znacznej liczby podróży dotychczas korzystających z przejazdów pociągami REGIO. Powyższe działania mogą wpłynąć negatywnie na działalność zarówno Spółki, jak i Organizatora przewozów i tym samym mieć negatywny wpływ na równowagę ekonomiczną przewozów realizowanych na podstawie umów PSC z Województwami Wielkopolskim oraz Zachodniopomorskim.

W sposób szczególny nowe połączenia proponowane przez KW stanowić będą konkurencję do niżej wymienionych pociągów REGIO:

- 1) pociąg nr 78091 relacji Poznań Gł. – Kołobrzeg (zbliżone godziny kursowania na całej trasie, przewiduje się, że potencjalny podróżny skorzysta z konkurencyjnego pociągu KW);
- 2) pociąg nr 87092 relacji Kołobrzeg – Poznań (zbliżone godziny kursowania na całej trasie, przewiduje się, że potencjalny podróżny skorzysta z konkurencyjnego pociągu KW);
- 3) pociąg nr 78941 relacji Poznań Gł. – Kołobrzeg (zbliżone godziny kursowania na całej trasie, przewiduje się, że potencjalny podróżny skorzysta z konkurencyjnego pociągu KW);
- 4) pociąg nr 87944 relacji Kołobrzeg – Poznań (zbliżone godziny kursowania na całej trasie, przewiduje się, że potencjalny podróżny skorzysta z konkurencyjnego pociągu KW)”.

POLREGIO oświadczyło również: „Uruchomienie nowych komercyjnych połączeń na trasie Poznań Gł. – Kołobrzeg może przyczynić się do spadku liczby podróży korzystających z połączeń objętych umowami PSC i tym samym

spowodować spadek przychodów uzyskiwanych przez POLREGIO i wpłynąć negatywnie na realizację założeń zawartych w umowach o świadczenie usług publicznych”.

W dalszej części wniosku POLREGIO przedstawiono szacowany wpływ nowego połączenia Kolei Wielkopolskich na przychody POLREGIO. Zgodnie ze stanowiskiem POLREGIO: „Biorąc pod uwagę wartości prognozowanych przychodów możliwych do uzyskania ze sprzedaży biletów w latach 2025-2029 - prognozowany spadek przychodów oszacowano na poziomie ~~XX--XX~~⁷ wpływów uzyskiwanych na pociągach REGIO nr 78091 oraz 87092 oraz na poziomie ~~XX--XX~~ z pociągów REGIO nr 78441 i 87444, w każdym roku, w którym możliwe będzie przejście podróżnych do nowego pociągu komercyjnego KW”.

Natomiast w uzupełnieniu do Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, POLREGIO w piśmie z 26 sierpnia 2024 r. (znak: PBH1w.713.31.2024) przedstawiło dodatkowe wyjaśnienia: „Danymi wejściowymi do pierwotnie przekazanych we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej szacunków ~~XX--XX~~. W związku brakiem jednorodności przyjętej metodyki obliczeń dla odcinka znajdującego się na terenie Województwa Wielkopolskiego oraz Województwa Zachodniopomorskiego (wynikającej także z odmiennych postanowień umów PSC w tych województwach), Spółka ponownie przeanalizowała przedstawione materiały i opracowano szacunki dot. potencjalnego utraconego przychodu z zastosowaniem jednolitej metodyki (analiza ekonomiczna w załączeniu). ~~XX--XX~~”

Oprócz wyjaśnień oraz założeń dokonanej analizy, POLREGIO przedstawiło również wzór, na podstawie którego obliczony został utracony przychód w związku z nową usługą Kolei Wielkopolskich oraz dalsze stanowisko w sprawie: „~~XX--XX~~ W zakresie dot. analizowanych pociągów REGIO nr 78092 oraz 87092 (pociągi o nazwie „Riwiera”), przyjęto ~~XX--XX~~. ~~XX--XX~~. Przyjęta wartość wynika z tego, że nowe połączenie KW będzie realizowane identyczną trasą jaką ma pociąg „Riwiera”, tym samym realizowane połączenia będą kierowane do tej samej grupy podróżnych. ~~XX--XX~~. Dodatkowo należy nadmienić, że w załączonym do niniejszego pisma formularzu analitycznym dotyczącym umowy PSC z Województwem Wielkopolskim część wielkości nie została podana, co wynika z charakteru postanowień umowy PSC, przewidującej znaczną dowolność oraz zmienność w kształtowaniu oferty w kolejnych rozkładach jazdy. Jednocześnie część sąsiednich województw posiada zawarte ze Spółką umowy PSC na okres krótszy niż Województwo Wielkopolskie, co nie pozwala prognozować oferty przewozowej w odniesieniu do połączeń międzywojewódzkich w relacjach do/z tych Województw na okres dłuższy niż okres trwania tych umów. W zakresie dot. analizowanych pociągów REGIO nr 78941/1 i 87944 (poc. o nazwie „Muszelka”), których trasa przejazdu w całej relacji jest identyczna z trasą planowanych do uruchomienia nowych połączeń KW - ~~XX--XX~~. Przyjęta wartość wynika [z] tego, że nowe połączenia KW będą realizowane w tej samej relacji i w zbliżonych godzinach kursowania, co dotychczas uruchamiane poc. REGIO, tym samym realizowane połączenia będą kierowane do tej samej grupy podróżnych. Z uwagi na zaplanowane postoje w większych miejscowościach, które są istotnymi generatorami ruchu w regionie (tj. Szamotuły, Wronki, Krzyż, Stargard) uważamy, że wpływ nowego połączenia będzie znaczny i zauważalny. Dodatkowo należy wskazać, że w latach 2027 – 2029 liczba dni kursowania pociągów ujętych w analizie ulegnie zwiększeniu - z uwagi na układ przypadających weekendów w sezonach letnich. W związku z tym, szacowany utracony przychód może być jeszcze większy”.

Oprócz powyższego stanowiska w sprawie, w załącznikach nr 2 i 3 do pisma z 26 sierpnia 2024 r. (znak: PBH1w.713.31.2024), POLREGIO przedstawiło analizę wpływu nowych przewozów Kolei Wielkopolskich w stosunku do wcześniej wymienionych pociągów:

- 1) R – 78941 „Muszelka”, relacji Poznań Główny (5:40) – Kołobrzeg (10:11);
- 2) R – 78091 „Riwiera”, relacji Poznań Główny (7:00) – Kołobrzeg (10:40);
- 3) R – 87944 „Muszelka”, relacji Kołobrzeg (17:45) – Poznań Główny (21:50);
- 4) R – 87092 „Riwiera”, relacji Kołobrzeg (19:05) – Poznań Główny (22:40).

W stosunku do powyższych połączeń POLREGIO przedstawiło wysokość przychodu z każdego połączenia w rocznych rozkładach jazdy („RRJ”).

Dla rozpatrywanego RRJ 2024/2025, w zależności od umowy PSC UMWW i umowy PSC UMWZ, szacowane zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów służby publicznej przedstawia się następująco:

⁷ Oznaczenie ~~XX--XX~~ pokazuje usuniętą treść stanowiącą szczególnie chronione informacje handlowe z punktu widzenia przedsiębiorcy

pociąg (relacja)	godzina odjazdu	godzina przyjazdu	zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów służby publicznej (wpływ nowych przewozów Kolei Wielkopolskich na umowę PSC UMWW w RRJ 2024/2025) [w zł]
Poznań Główny – Kołobrzeg R – 78941 „Muszelka”	05:40	10:11	✂--✂
Poznań Główny – Kołobrzeg RP – 78091 „Riwiera”	07:00	10:40	✂--✂
Kołobrzeg – Poznań Główny R – 87944 „Muszelka”	17:45	21:50	✂--✂
Kołobrzeg – Poznań Główny RP – 87092 „Riwiera”	19:05	22:40	✂--✂
		RAZEM	✂--✂

pociąg (relacja)	godzina odjazdu	godzina przyjazdu	zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów służby publicznej (wpływ nowych przewozów Kolei Wielkopolskich na umowę PSC UMWZ w RRJ 2024/2025) [w zł]
Poznań Główny – Kołobrzeg R – 78941 „Muszelka”	05:40	10:11	✂--✂
Poznań Główny – Kołobrzeg R – 78091 „Riwiera”	07:00	10:40	✂--✂
Kołobrzeg – Poznań Główny R – 87944 „Muszelka”	17:45	21:50	✂--✂
Kołobrzeg – Poznań Główny R – 87092 „Riwiera”	19:05	22:40	✂--✂
		RAZEM	✂--✂

Z danych przedstawionych przez POLREGIO wynika, że w konkretnych RRJ szacowane zmniejszenie przychodu z ww. zagrożonych pociągów służby publicznej przedstawiać się będzie następująco:

1) w stosunku do umowy PSC UMWW:

- RRJ 2024/2025 - ✂--✂ zł;
- RRJ 2025/2026 - ✂--✂ zł;
- RRJ 2026/2027 - ✂--✂ zł;
- RRJ 2027/2028 - ✂--✂ zł;
- RRJ 2028/2029 - ✂--✂ zł;

2) w stosunku do umowy PSC UMWZ:

- RRJ 2024/2025 - ✂--✂ zł;
- RRJ 2025/2026 - ✂--✂ zł;
- RRJ 2026/2027 - ✂--✂ zł;
- RRJ 2027/2028 - ✂--✂ zł;
- RRJ 2028/2029 - ✂--✂ zł.

Sumaryczne wielkości szacowanego zmniejszenia przychodu z zagrożonych pociągów służby publicznej w okresie trwania nowych przewozów Kolei Wielkopolskich (RRJ 2024/2025 - 2028/2029) przedstawiają się następująco:

- 1) w stosunku do umowy PSC UMWW - 0 zł,
- 2) w stosunku do umowy PSC UMWZ - 0 zł.

Jednakże, zgodnie z art. 10 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795 Prezes UTK zobowiązany jest przeanalizować wniesiony przez POLREGIO materiał dowodowy pod względem całości zagrożonej ekonomicznie umowy o świadczenie usług publicznych. Prezes UTK analizuje więc możliwy wpływ na zagrożenie równowagi ekonomicznej odnoszący się do umowy PSC jako całości, a nie do poszczególnego połączenia czy konkretnego okresu wpływu planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego.

Zgodnie z powyższym oraz stanowiskiem przedstawionym przez POLREGIO, wysokość całkowitej rekompensaty szacowana jest na:

- 0 zł w stosunku do umowy PSC UMWW, oraz
- 0 zł w stosunku do umowy PSC UMWZ.

POLREGIO prognozuje, że uruchomienie przez Koleje Wielkopolskie planowanej nowej usługi przewozu osób może skutkować obniżeniem przychodów o 0 zł w stosunku do całej umowy PSC UMWW. Dopiero zestawienie powyższej kwoty, tj. 0 zł, z wielkością rekompensaty przewidzianej w umowie PSC UMWW pozwoli ocenić skalę wpływu uruchomienia nowej usługi Kolei Wielkopolskich na ww. umowę.

Po zestawieniu ze sobą powyższych wartości wpływ wnioskowanej przez Koleje Wielkopolskie nowej usługi na umowę PSC UMWW przedstawia się następująco:

$0 \text{ zł (zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów służby publicznej)} / 0 \text{ zł (rekompensata umowy PSC UMWW)} \cdot 100\% = 0,0587\% \sim 0,06\%$

(spadek % w stosunku do całej umowy PSC UMWW)

Przedstawia to poniższa tabela:

	razem szacowane zmniejszenie przychodów [w zł] (pociągi R – 78091 „Riviera”, R – 87092 „Riviera”, R – 78941 „Muszelka”, R – 87944 „Muszelka”)	całkowita rekompensata z umowy PSC UMWW [w zł]	zmniejszenie przychodu w stosunku do całkowitej rekompensaty [w %]
RRJ 24/25	0	0	0,0099%
RRJ 25/26	0		0,0101%
RRJ 26/27	0		0,0109%
RRJ 27/28	0		0,0134%
RRJ 28/29	0		0,0144%
RAZEM	0		0,0587%

Natomiast w stosunku do umowy PSC UMWZ POLREGIO prognozuje, że uruchomienie przez Koleje Wielkopolskie planowanej nowej usługi przewozu osób może skutkować obniżeniem przychodów o 0 zł. Dopiero zestawienie tej kwoty z wielkością rekompensaty przewidzianej w umowie PSC UMWZ pozwoli ocenić skalę wpływu uruchomienia nowej usługi Kolei Wielkopolskich na ww. umowę.

Po zestawieniu ze sobą powyższych wartości wpływ wnioskowanej przez Koleje Wielkopolskie nowej usługi na umowę PSC UMWZ przedstawia się następująco:

$0 \text{ zł (zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów służby publicznej)} / 0 \text{ zł (rekompensata umowy PSC UMWZ)} \cdot 100\% = 0,0567\% \sim 0,06\%$

(spadek % w stosunku do całej umowy PSC UMWZ)

Przedstawia to poniższa tabela:

	razem szacowane zmniejszenie przychodów [w zł] (pociągi R – 78091 „Riviera”, R – 87092 „Riviera”, R – 78941 „Muszelka”, R – 87944 „Muszelka”)	całkowita rekompensata z umowy PSC UMWZ [w zł]	zmniejszenie przychodu w stosunku do całkowitej rekompensaty [w %]
RRJ 24/25	✂--✂	✂--✂	0,0096%
RRJ 25/26	✂--✂		0,0098%
RRJ 26/27	✂--✂		0,0105%
RRJ 27/28	✂--✂		0,0130%
RRJ 28/29	✂--✂		0,0139%
RAZEM	✂--✂		0,0567%

Zestawienie ze sobą powyższych kwot, pozwala stwierdzić, że spodziewany spadek przychodów, w następstwie uruchomienia nowej usługi Kolei Wielkopolskich, może stanowić w przybliżeniu 0,06% rekompensaty przewidzianej na pokrycie kosztów zarówno w umowie PSC UMWW jak i umowie PSC UMWZ.

Zgodnie z założeniami zawartymi w umowie PSC UMWW i umowie PSC UMWZ, kwoty wypłacanych rekompensat corocznie mogą podlegać aktualizacji (głównie podwyższeniu), w celu faktycznego pokrycia poniesionych przez POLREGIO kosztów świadczenia usług publicznych w kolejowych przewozach pasażerskich. W efekcie powyższego zmniejszenie przychodu w stosunku do całkowitej rekompensaty może osiągnąć jeszcze niższe wartości finansowe i procentowe w stosunku do tych przedstawionych powyżej. Jednocześnie nie jest możliwe jednoznaczne stwierdzenie, czy w przyszłości strony umowy PSC UMWW lub umowy PSC UMWZ (które to umowy mogą podlegać aneksowaniu) nie podejmą decyzji o modyfikacji (poszerzeniu albo ograniczeniu) aktualnej oferty pasażerskiej.

Szacowany współczynnik ✂--✂ zmniejszenia przychodu z umowy PSC UMWW oraz współczynnik ✂--✂ zmniejszenia przychodu z umowy PSC UMWZ, w przypadku uruchomienia planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego przez Koleje Wielkopolskie, nie został należycie uzasadniony przez POLREGIO. Zgodnie ze stanowiskiem POLREGIO, ustalenie współczynnika zmniejszenia przychodu z umowy PSC UMWW na poziomie ✂--✂ związane jest ze spodziewanym odpływem ✂--✂ pasażerów na trasie Poznań Główny – Kołobrzeg. POLREGIO nie posiada jednak sprawdzonych informacji, które potwierdziłyby zmniejszenie ruchu pasażerskiego o około ✂--✂. POLREGIO oparło swoje szacunki na założeniu, że pociągi jadące w zbliżonych godzinach oraz identyczną trasą będą kierowane do tej samej grupy podróżnych, a w konsekwencji tego prawdopodobnie około połowa pasażerów skorzysta z konkurencyjnego połączenia. Podobne uzasadnienie POLREGIO przedstawiło w stosunku do współczynnika zmniejszenia przychodu z umowy PSC UMWZ na poziomie ✂--✂. Przytoczona argumentacja POLREGIO nie daje jednak wystarczających podstaw do stwierdzenia, że nastąpi odpływ pasażerów na poziomie wskazanych powyżej wartości na trasie Poznań Główny – Kołobrzeg.

W ocenie Prezesa UTK powyższe założenie nie uwzględnia między innymi tego, że podróżni oprócz czasu przejazdu biorą pod uwagę również inne aspekty konkretnego połączenia, takie jak cena biletu, skomunikowanie z innym środkiem transportu czy godzina wyjazdu lub powrotu. Należy także pamiętać, że uruchomienie nowego połączenia kolejowego może również skutkować wzrostem liczby nowych pasażerów. W ramach kontynuowania podróży (np. wycieczki krajoznawczej), będą oni mogli również korzystać z połączeń realizowanych przez POLREGIO w województwie zachodniopomorskim.

Reasumując, dostarczone przez POLREGIO informacje, a następnie ich analiza oraz ocena przeprowadzona przez Prezesa UTK, nie pozwoliły przyjąć, że w następstwie uruchomienia nowej usługi przez Koleje Wielkopolskie zagrożona zostanie umowa PSC UMWW lub umowa PSC UMWZ. Prezes UTK ocenił, że w wyniku uruchomienia nowego połączenia przez Koleje Wielkopolskie nie wystąpi istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które POLREGIO świadczy w ramach ww. umów, lub na koszty netto dla właściwych podmiotów, które zawarły powyższe umowy.

Pismo PKP PLK z 16 października 2024 r. (znak: IDRR.611.132.2024) przekazujące stanowisko dotyczące możliwości trasowania pociągów Kolei Wielkopolskich

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 27 września 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.17.JK), PKP PLK w piśmie z 16 października 2024 r. (znak: IDRR.611.132.2024) przedstawiła informacje dotyczące planowanego uruchomienia przez Koleje Wielkopolskie nowej usługi kolejowych przewozów pasażerskich na trasie krajowej Poznań Główny – Kołobrzeg – Poznań Główny.

Zgodnie z art. 10 ust. 5 lit. c rozporządzenia 2018/1795 organ regulacyjny ocenia także wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych.

Powyższe uzasadniało konieczność wzięcia pod uwagę złożonego do postępowania stanowiska PKP PLK, która to posiada status zarządcy infrastruktury kolejowej. Stosownie do definicji zawartej w art. 4 pkt 7 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca infrastruktury jest podmiotem odpowiedzialnym za zarządzanie infrastrukturą kolejową, jej eksploatację, utrzymanie, odnowienie lub udział w rozwoju tej infrastruktury, a w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiotem, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora.

Uprawnienia i obowiązki zarządcy infrastruktury uregulowane zostały w art. 5 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, a należą do nich między innymi udostępnianie infrastruktury kolejowej, świadczenie usług z tym związanych i pobieranie z tego tytułu opłat, a także prowadzenie ruchu kolejowego. Stosownie do brzmienia art. 5 ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym: „Zadania, o których mowa w ust. 1 pkt 1-2, w szczególności w zakresie prowadzenia ruchu kolejowego i utrzymania infrastruktury kolejowej, są wykonywane przez zarządcę w sposób przejrzysty, zapewniający niedyskryminujące traktowanie aplikantów i przewoźników kolejowych oraz uniemożliwiający konflikt interesów”.

W ocenie PKP PLK przedłożony przez Koleje Wielkopolskie we Wniosku projekt rozkładu jazdy „nie jest możliwy do realizacji, bez zmian w trasowaniu na wnioskowanej trasie pociągów POLREGIO S.A.”.

PKP PLK w swoim stanowisku przedstawiła informacje dotyczące średniego procentowego wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej dla planowanej nowej usługi Kolei Wielkopolskich, które przedstawiają się następująco:

Nr linii	Odcinki linii kolejowych i części odcinków	% wykorzystania	
		Tor nieparzysty	Tor parzysty
351	Poznań Główny – Poznań POD	33	47
354	Poznań POD – Suchy Las	36	36
354	Suchy Las – Złotniki	25	23
354	Złotniki – Wargowo	43	43
354	Wargowo – Oborniki Wielkopolskie Most	26	32
354	Oborniki Wielkopolskie Most – Oborniki Wielkopolskie	46	
354	Oborniki Wielkopolskie – Rogoźno Wielkopolskie	89	
354	Rogoźno Wielkopolskie – Budzyń	74	
354	Budzyń – Chodzież	59	
354	Chodzież – Dziembówko	55	
354	Dziembówko – Piła Główna	29	28
405	Piła Główna – Piła Północ	28	
405	Piła Północ – Stara Łubianka	36	
405	Stara Łubianka – Płytnica	28	
405	Płytnica – Jastrowie	40	
405	Jastrowie – Okonek	48	
405	Okonek – Turowo Pomorskie	48	
405	Turowo Pomorskie – Szczecinek	22	
404	Szczecinek – Dałęcino	43	
404	Dałęcino – Iwin	38	
404	Iwin – Grzmiąca	35	
404	Grzmiąca – Wielanowo	39	

404	Wielanowo – Tychowo	41	
404	Tychowo – Podborsko	36	
404	Podborsko – Białogard	54	
404	Białogard – Karlino	21	
404	Karlino – Wrzosowo	23	
404	Wrzosowo – Dygowo	24	
404	Dygowo – Kołobrzeg	34	

Dane pochodzą z załącznika nr 1 do pisma PKP PLK z 16 października 2024 r. (znak: IDRR.611.132.2024).

Z powyższych informacji wynika, że najbardziej wykorzystanymi odcinkami na trasie Poznań Główny – Kołobrzeg – Poznań Główny są jednotorowe odcinki Oborniki Wielkopolskie – Rogoźno Wielkopolskie (89%) oraz Rogoźno Wielkopolskie – Budzyń (74%).

PKP PLK przedstawiła stanowisko: „Wytrasowanie pociągów Kolei Wielkopolskich zgodnie z przedłożonym projektem rozkładu jazdy wymagać będzie wprowadzenia kilkuminutowych zmian oraz dodatkowych lub wydłużonych postojów w trasach pociągów POLREGIO S.A. oraz może wymagać wariantowania tych tras w soboty (6) i niedziele (7) oraz 15 sierpnia co przełoży się na różnice w rozkładach jazdy w zależności od dnia tygodnia”.

Jednocześnie PKP PLK poinformowała o planowanych pracach modernizacyjnych, które mogą mieć znaczenie dla wykonywania m.in. przez Koleje Wielkopolskie przewozów kolejowych na trasie Poznań Główny – Kołobrzeg – Poznań Główny. Zgodnie z informacjami uzyskanymi od PKP PLK aktualnie realizowane są poniższe prace: „Na linii nr 404 odc. Szczecinek – Białogard trwają obecnie prace utrzymaniowe o znacznym zakresie, które umożliwią podniesienie parametrów techniczno-eksploatacyjnych infrastruktury kolejowej. Zakończenie prac planowane jest IV kw. 2024 r. Plany inwestycyjne PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. obejmują również prace na linii kolejowej nr 354 – projekt „Budowa drugiego toru kolejowego wraz z drugą przeprawą mostową na rzece Warcie na odcinku linii kolejowej nr 354 od posterunku odgałęźnego Oborniki Wlkp. Most do stacji Oborniki Wlkp.”. Zadanie znajduje się na liście podstawowej inwestycji do realizacji w ramach KPO (planowane zakończenie w III kw. 2026 roku)”.

W piśmie z 16 października 2024 r. (znak: IDRR.611.132.2024) PKP PLK zawarła również informację: „W ramach Programu Kolej+ planowana jest natomiast realizacja projektu „Rewitalizacja kolejowego ciągu komunikacyjnego na liniach kolejowych nr 390 / 236 Czarnków – Rogoźno – Wągrowiec” obejmującego prace na stacji węzłowej Rogoźno, położonej na liniach nr 354 i 236. Trwa opracowanie dokumentacji projektowej. Przewidywany termin zakończenia prac budowlanych: IV kw. 2028. Ponadto w Krajowym Programie Kolejowym do 2030 roku (z perspektywą do roku 2032) ujęty jest, na liście rezerwowej, projekt „Prace na liniach kolejowych 404, 405 na odcinku Piła - Szczecinek - Kołobrzeg - prace przygotowawcze”. Niemniej zadanie (obejmujące na razie prace przygotowawcze) nie ma zapewnionego źródła finansowania, wobec czego nie można jednoznacznie wskazać okresu jego realizacji”.

Analizując stanowisko PKP PLK Prezes UTK zwrócił uwagę, że choć konieczne są kilkuminutowe przesunięcia pociągów POLREGIO, zdolność przepustowa na trasie Poznań Główny – Kołobrzeg – Poznań Główny wciąż pozwala na uruchomienie dodatkowych połączeń kolejowych.

Pismo Kolei Wielkopolskich z 10 października 2024 r. (znak: KW-WWR-712.047.2024) przedstawiające stanowisko w sprawie informacji przekazanych przez POLREGIO we Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej

Koleje Wielkopolskie w piśmie z 10 października 2024 r. (znak: KW-WWR-712.047.2024) oświadczyły, że zapoznały się z argumentami dotyczącymi potencjalnych negatywnych skutków wprowadzenia nowego połączenia, jednocześnie przedstawiając własne stanowisko w sprawie.

Według Kolei Wielkopolskich: „Proponowany pociąg komercyjny ma być odpowiedzią na rosnące zainteresowanie podróźnych, głównie z Wielkopolski. Mieszkańcy naszego regionu wnioskowali o możliwość odwiedzenia Kołobrzegu szczególnie w szczycie sezonu letniego w godzinach dostosowanych do ich potrzeb. Wprowadzenie nowego połączenia wychodzi na przeciw tym wnioskom. Należy podkreślić, że celem rozwoju rynku kolejowego w Polsce jest zapewnienie konkurencyjności oraz dostępności różnych ofert przewozów dla pasażerów. W naszej opinii proponowane przez Koleje Wielkopolskie połączenie może być uzupełnieniem istniejącej oferty połączeń kolejowych i odpowiedzią na zmieniające się potrzeby mieszkańców regionu. Co więcej, większa liczba połączeń przyczyni się do wzrostu udziału kolei w rynku zbiorowych przewozów osób, poprawi też komunikację między Kołobrzegiem a Poznaniem”.

Ponadto Koleje Wielkopolskie odpowiedziały również na zarzut POLREGIO, iż zaproponowane godziny kursowania nowych połączeń mogą prowadzić do konfliktów tras i trudności w trasowaniu pociągów REGIO, co może wpłynąć na pogorszenie jakości świadczonych usług przez POLREGIO, w tym konieczność wyprzedzania pociągów osobowych przez pociągi przyspieszone. Koleje Wielkopolskie poinformowały, że: „wszelkie kwestie dotyczące trasowania pociągów są rozpatrywane i regulowane przez Zarządcę Infrastruktury, który odpowiedzialny jest za zarządzanie ruchem kolejowym w sposób zapewniający jego płynność i bezpieczeństwo. Przydział tras dla nowego przewoźnika jest procesem transparentnym, prowadzonym zgodnie z obowiązującymi przepisami, a przewidywane przez POLREGIO problemy mogą być rozwiązywane w ramach ustalonych procedur. Wprowadzenie dodatkowych połączeń na trasie Poznań – Kołobrzeg sprzyja wzrostowi jakości usług na rynku kolejowych przewozów pasażerskich oraz przyniesie korzyści pasażerom poprzez szerszy wybór środka transportowego i lepsze dopasowanie połączeń do swoich potrzeb”.

Koleje Wielkopolskie zauważyły również, że wszelkie kwestie związane z zarządzaniem infrastrukturą kolejową, w tym dostępnością torów postojowych i trasowania pociągów, należą do kompetencji zarządcy infrastruktury. Ponadto Koleje Wielkopolskie stoją na stanowisku, iż uruchomienie nowych połączeń na trasie Poznań Główny – Kołobrzeg przyczyni się do zwiększenia konkurencyjności na rynku i poprawy jakości usług świadczonych pasażerom.

W związku z powyższym, Koleje Wielkopolskie nie wprowadziły zmian do Wniosku oraz wniosły o jego dalsze procedowanie przez Prezesa UTK bez modyfikacji.

Pismo Kolei Wielkopolskich z 27 listopada 2024 r. (znak: KW-WWR-712.058.2024) przekazujące stanowisko dotyczące możliwości trasowania pociągów

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 5 listopada 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.4.2024.23.JK) Koleje Wielkopolskie w piśmie z 27 listopada 2024 r. (znak: KW-WWR-712.058.2024) przekazały swoje stanowisko odnośnie do informacji przedstawionych przez PKP PLK: „Zgłoszone przez Zarządcę infrastruktury konieczności kilkuminutowych zmian oraz wydłużonych postojów w trasach pociągów POLREGIO S.A. zostały szczegółowo przeanalizowane. Koleje Wielkopolskie są otwarte na współpracę w zakresie koordynacji prac przy tworzeniu rozkładów jazdy, tak aby zmiany te miały minimalny wpływ na funkcjonowanie połączeń POLREGIO, a jednocześnie umożliwiły płynną realizację nowych połączeń komercyjnych. Jednocześnie, Koleje Wielkopolskie deklarują gotowość do odstępstw od pierwotnie proponowanych czasów przejazdów swoich połączeń. Takie podejście ma na celu zapewnienie, że nowe kursy w żaden sposób nie wpłyną na konieczność wprowadzania istotnych zmian w trasowaniu pociągów innych przewoźników, co pozwoli na harmonijne współdziałanie wszystkich podmiotów na wspólnej infrastrukturze kolejowej”.

Koleje Wielkopolskie pozytywnie przyjęły również informację PKP PLK o aktualnie przeprowadzanych oraz planowanych modernizacjach infrastruktury kolejowej, zwracając równocześnie uwagę, iż projekt rewitalizacji kolejowego ciągu komunikacyjnego na liniach nr 390 i 236 w ramach Programu Kolej+ nie wpłynie na możliwość realizacji planowanych przez Koleje Wielkopolskie komercyjnych połączeń.

Koleje Wielkopolskie podtrzymały swoje stanowisko, iż uruchomienie nowych połączeń na trasie Poznań Główny – Kołobrzeg będzie miało pozytywny wpływ na konkurencyjność na rynku kolejowym oraz przyczyni się do poprawy jakości usług świadczonych pasażerom. Ponadto Koleje Wielkopolskie przedstawiły również argument, że nowe połączenie z pewnością spełni oczekiwania podróżnych, oferując lepszy dostęp do atrakcyjnych miejscowości turystycznych oraz poprawiając mobilność regionalną. Jednocześnie, przyjmując stanowisko PKP PLK dotyczące planowanych inwestycji infrastrukturalnych, Koleje Wielkopolskie wyraziły gotowość do modyfikacji Wniosku dotyczące terminu kursowania pociągów nowej usługi oraz zaprezentowały alternatywny harmonogram uruchomienia połączeń.

Koleje Wielkopolskie nie dokonały ostatecznie modyfikacji zaktualizowanego 4 kwietnia 2024 r. Wniosku w toku toczącego się przed Prezesem UTK postępowania. Wobec powyższego zakres przedmiotowy niniejszego postępowania, w tym okres kursowania pociągów, pozostał bez dalszych zmian.

Przeprowadzając badanie równowagi ekonomicznej Prezes UTK analizuje również regulacje wynikające z art. 10 ust. 5 rozporządzenia 2018/1795: „Organ regulacyjny ocenia również:

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

We Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej POLREGIO przedstawiło stanowisko, iż zaplanowane do uruchomienia nowe komercyjne połączenia nie będą miały charakteru uzupełniającego, a stanowić będą konkurencyjną ofertę przewozową z uwagi na zbliżone godziny kursowania do pociągów uruchamianych przez POLREGIO. Ponadto POLREGIO uważa, że „z uwagi na zbieżność z godzinami kursowania pociągów objętych umową PSC, Spółka prognozuje możliwość spadku przychodów z połączeń realizowanych w ramach służby publicznej

na ww. odcinku, co będzie rezultatem utraty znacznej liczby podróżnych dotychczas korzystających z przejazdów pociągami REGIO”.

Prezes UTK stoi na stanowisku, że nowe połączenie Kolei Wielkopolskich na trasie Poznań Główny – Kołobrzeg – Poznań Główny może mieć nie tylko charakter komercyjny, lecz także uzupełniający wobec obecnej oferty przewozowej, tym bardziej wobec oferty wakacyjnej. Uruchomienie nowego połączenia kolejowego może również skutkować wzrostem liczby nowych pasażerów. Tym samym należy podnieść, że pomimo występowania zbieżności trasy wykonywania przejazdów przez pociągi POLREGIO i Kolei Wielkopolskich, nie można stwierdzić jednoznacznie, że obie usługi będą nawzajem się wykluczać. Ponadto Koleje Wielkopolskie wyraziły chęć współpracy przy procesie tworzenia RRJ, tak by nowe połączenia komercyjne nie wpływały negatywnie na połączenia służby publicznej, jak również na planowane modernizacje infrastruktury kolejowej zaplanowane do realizacji przez PKP PLK. Uruchamianie nowej usługi Kolei Wielkopolskich planowane jest na kilkadziesiąt dni rocznie, jedynie w okresie letnich wakacji szkolnych w soboty i niedziele oraz corocznie 15 sierpnia. Przykładowo w RRJ 2024/2025 zaplanowywanych jest 21 dni kursowania pociągu Kolei Wielkopolskich na trasie Poznań Główny – Kołobrzeg – Poznań Główny.

Ponadto istotnym elementem analizy jest odmienny profil pasażerów obu usług. W omawianym przypadku POLREGIO koncentruje swoją ofertę na przewozach regionalnych, obsługując pasażerów podróżujących między Poznaniem a Kołobrzegiem, w przypadku pociągu „Riviera” z przystankami w miejscowościach takich jak: Jastrowie, Okonek, Szczecinek Chyże, Grzmiąca, Tychowo czy Karlino. Natomiast pociąg „Muszelka” zatrzymuje się na wszystkich przystankach osobowych na trasie między Poznaniem a Kołobrzegiem. Oferta POLREGIO jest więc skierowana głównie do osób podróżujących na krótszych odcinkach, w szczególności do mieszkańców mniejszych miejscowości, dla których usługi regionalnego przewoźnika kolejowego stanowią podstawowy środek transportu.

Nowa usługa Kolei Wielkopolskich obejmowałaby dalekobieżne połączenie na trasie Poznań – Kołobrzeg, przeznaczone dla pasażerów oczekujących bezpośredniego przejazdu między tymi miastami, co może być szczególnie atrakcyjne dla turystów i osób planujących szybki transfer między województwem wielkopolskim a zachodniopomorskim.

Analizując pozostałe aspekty wiążące się z uruchomieniem nowej usługi, Prezes UTK zauważył również, że połączenie Kolei Wielkopolskich na trasie Poznań Główny – Kołobrzeg – Poznań Główny może mieć nie tylko charakter komercyjny, lecz także uzupełniający wobec obecnej oferty przewozowej. Uruchomienie nowego połączenia kolejowego może również skutkować wzrostem liczby nowych pasażerów. Prezes UTK, wydając niniejszą decyzję, wziął pod uwagę stopień korzystania z połączeń kolejowych w różnych regionach kraju, w wyniku czego stwierdził, że wskaźnik wykorzystania kolei rośnie wraz z lepszym dopasowaniem oferty przewozowej do potrzeb podróżnych. Trzeba bowiem zauważyć, że oferta przewozowa, która nie zapewnia połączeń odpowiadających podróżnym, zniechęca do brania pod uwagę możliwości przejazdu danym środkiem transportu. Tym samym uruchomienie dodatkowych połączeń na danej trasie w godzinach stanowiących uzupełnienie oferty połączeń służby publicznej przyczyni się do wzrostu atrakcyjności połączeń kolejowych i tym samym do zwiększenia potoków podróżnych ogółem.

Działania polegające na uruchamianiu dodatkowych połączeń kolejowych mogą w praktyce spowodować wzrost w zakresie liczby podróży odbywanych średniorocznie w Polsce (np. z powodu uatrakcyjnienia oferty przewozowej, czy zwiększenia dostępności transportowej kolei). Z tego względu pozytywnie należy ocenić inicjatywy zmierzające do uruchamiania połączeń stanowiących rozwinięcie podstawowej oferty realizowanej przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

W ocenie Prezesa UTK dobrą praktyką jest planowanie i organizowanie transportu zbiorowego nie tylko w obrębie jednego województwa, ale także we współpracy z innymi samorządami. Usługa Kolei Wielkopolskich, pomimo oferowania przejazdów na zasadach komercyjnych, może faktycznie przyczynić się do realizacji wspomnianych dobrych praktyk.

W ramach przeprowadzonej analizy Prezes UTK wziął pod uwagę także dane dotyczące organizacji przewozów kolejowych, które zostały opublikowane przez Urząd.

W 2024 r. kolej na terenie Rzeczypospolitej Polskiej obsługiwała ponad 407,5 mln pasażerów⁸. W porównaniu do danych z 2023 r. to wynik wyższy o 33,1 mln (+8,8%). W 2024 r. pociągi pasażerskie wypracowały prawie 28,5 mld pasażerokilometrów pracy przewozowej, co jest wynikiem wyższym o 2,6 mld pasażerokilometrów (+10,2%) rok do roku. W przypadku pracy eksploatacyjnej, która wyniosła 205,6 mln pociągokilometrów, wzrost wyniósł 14,3 mln pociągokilometrów (+7,5%). Średnia odległość na jaką pasażer podróżował koleją w 2024 r. to 69,9 km. Jest to wartość tylko nieznacznie wyższa niż rok wcześniej (69,1 km). Z danych Urzędu wynika, że w perspektywie 10-letniej średnia

⁸ źródło: „Podsumowanie 2024 r. w przewozach pasażerskich i towarowych”, dostępne na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/22058,Podsumowanie-2024-r-w-przewozach-pasazerskich-i-towarowych.html>

odległość, na jaką podróżuje pasażer kolei, zwiększa się. Koleje Wielkopolskie obsłużyły ponad 18,57 mln pasażerów w 2024 r. wobec 16,86 mln pasażerów w 2023 r. (+10,1%)⁹.

Prezes UTK dokonał analizy wykorzystania połączeń kolejowych w województwach, w których Koleje Wielkopolskie zaplanowały umiejscowienie stacji zatrzymania, tj. w wielkopolskim i zachodniopomorskim, na podstawie danych za rok 2024¹⁰. Analiza danych dotyczących liczby pasażerów odprawionych w ww. województwach, ich udziału procentowego oraz wskaźnika wykorzystania kolei pozwala na szczegółowe określenie trendów w latach 2020–2024. Uwzględniając dostępne dane, można zauważyć istotne zmiany w liczbie przewiezionych pasażerów w poszczególnych województwach.

W analizowanym okresie liczba odprawionych pasażerów w województwach wielkopolskim i zachodniopomorskim wykazywała systematyczny wzrost. W województwie wielkopolskim liczba pasażerów wzrosła z 18,92 mln w 2020 r. do 36,34 mln w 2023 r., natomiast w 2024 r. wyniósł do III kwartału 28,58 mln, co nadal oznacza utrzymanie wskaźnika na wysokim poziomie. Województwo zachodniopomorskie również odnotowało wzrost – z 6,33 mln w 2020 r. do 11,23 mln w 2023 r., a w 2024 r. liczba pasażerów do III kwartału kształtuje się na poziomie 9,48 mln.

Analizując udział odprawionych pasażerów w ogólnej liczbie podróżnych, można zauważyć, że województwo wielkopolskie utrzymuje swój udział na stabilnym poziomie – z 9,03% w 2020 r. do 9,71% w 2023 roku, a w 2024 r. na poziomie 9,43%. Województwo zachodniopomorskie wykazuje nieznaczne wahania – od 3,02% w 2020 r. do 3,00% w 2023 r., z wartością 3,11% w 2024 r.

Wskaźnik wykorzystania kolei w dwóch analizowanych województwach, wyrażający liczbę podróży przypadającą na jednego mieszkańca, wykazuje wyraźny wzrost w latach 2020–2023, natomiast w 2024 r. wartości te stabilizują się na wysokim poziomie. W województwie wielkopolskim wskaźnik wzrósł z 5,41 w 2020 r. do 10,40 w 2023 r., a w 2024 r. wyniósł 8,19 (bez uwzględnienia IV kwartału). W województwie zachodniopomorskim nastąpił wzrost z 3,73 w 2020 r. do 6,85 w 2023 r., a w 2024 r. wskaźnik osiągnął, bez uwzględnienia IV kwartału, wartość 5,81. Zaprezentowane dane dowodzą, że lata 2020–2023 charakteryzowały się dynamicznym wzrostem przewozów kolejowych, co mogło być wynikiem poprawy jakości usług, rozwoju infrastruktury oraz rosnącej popularności kolei jako środka transportu. W 2024 r. wartości te pozostają na wysokim poziomie, co oznacza utrzymanie silnej pozycji kolei w analizowanych województwach.

Dane zgromadzone przez Prezesa UTK świadczą o występującej potrzebie i potencjale do rozwoju międzywojewódzkiego ruchu przewozowego w regionach Rzeczypospolitej Polskiej, objętych Wnioskiem, a także dalszego zwiększania znaczenia połączeń dalekobieżnych, w tym na wnioskowanej przez Koleje Wielkopolskie trasie.

Prezes UTK w toku niniejszego postępowania zwrócił również uwagę na wielkość postojów handlowych wskazanych we Wniosku, na których planowane jest zatrzymywanie pociągów w związku z uruchamianiem nowej usługi Kolei Wielkopolskich. Zgodnie z danymi Prezesa UTK¹¹ w zestawieniu stacji o największej dobowej wymianie pasażerskiej w 2023 r., na których zatrzymywał się więcej niż jeden przewoźnik kolejowy, dane dotyczące stacji zamieszczonych w projekcie rozkładu jazdy Kolei Wielkopolskich, prezentowały się następująco:

- Poznań Główny – 68300;
- Oborniki Wielkopolskie Miasto – 1300;
- Rogoźno Wielkopolskie – 500-699;
- Chodzież – 700-999;
- Piła Główna – 5400;
- Szczecinek – 2000;
- Białogard – 1700;
- Kołobrzeg – 4300.

Zgromadzone dane pozwalają stwierdzić, że stacja Poznań Główny, przewidziana dla postojów w planowanej nowej usłudze Kolei Wielkopolskich, odznacza się wysokim wynikiem w zakresie dobowej wymiany pasażerskiej, zajmując 2 miejsce w rankingu stacji o największej dobowej wymianie pasażerskiej na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.

⁹ źródło: opracowanie Urzędu pn. „Podsumowanie 2024 r. w przewozach pasażerskich i towarowych”, dostępne na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/22058,Podsumowanie-2024-r-w-przewozach-pasazerskich-i-towarowych.html>

¹⁰ źródło: Dane statystyczne dot. przewozów pasażerskich w województwach, dostępne na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/przewozy-pasazerskie-w-wojewod/21881,Przewozy-pasazerskie-w-wojewodztwach.html>

¹¹ źródło: Dane statystyczne dot. wymiany pasażerskiej na stacjach, dostępne na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/wymiana-pasazerska-na-s/21440,Przewozy-pasazerskie.html>

Analizując dane dotyczące wymiany pasażerskiej w województwach wielkopolskim i zachodniopomorskim w 2023 r., można zauważyć istotne różnice w natężeniu ruchu kolejowego oraz liczbie pasażerów korzystających z transportu kolejowego w poszczególnych regionach.

Województwo wielkopolskie charakteryzuje się średnią liczbą 344 zatrzymań pociągów na godzinę, co świadczy o dużym natężeniu ruchu pasażerskiego. W regionie funkcjonuje 36 stacji o wymianie pasażerskiej przekraczającej 1000 osób na dobę, oraz 112 stacji z wymianą pasażerską pomiędzy 100 a 1000 pasażerów na dobę. W skali roku na 260 stacjach w województwie odnotowuje się ponad 1000 zatrzymań pociągów. Największym węzłem transportowym regionu jest Poznań, na którym odnotowano wymianę pasażerską na poziomie 27,93 mln osób w 2023 r., co stanowi wzrost o 13,39% w porównaniu do roku poprzedniego. Poznań odpowiada za 3,75% całkowitej wymiany pasażerskiej w kraju.

Województwo zachodniopomorskie charakteryzuje się średnią liczbą 137 zatrzymań pociągów na godzinę, co jest wartością niższą niż w województwie wielkopolskim. W regionie funkcjonuje 14 stacji z wymianą pasażerską powyżej 1000 osób na dobę oraz 42 stacje o wymianie między 100 a 1000 pasażerów na dobę. Liczba stacji, na których roczna liczba zatrzymań przekracza 1000, wyniosła 172.

Jak wyjaśniono, uruchamianie nowej usługi Kolei Wielkopolskich planowane jest jedynie w okresie letnich wakacji szkolnych. Natomiast porównanie liczby pasażerów korzystających z przewozów koleją w miesiącach wakacji letnich tj. lipiec/sierpień z roku na rok jest coraz wyższa, co przedstawia poniższa tabela:

Liczba pasażerów (mln osób) ¹²		
miesiąc	2023	2024
lipiec	31,29	34,58
sierpień	31,05	34,84

Reasumując, z roku na rok wykorzystanie kolei jest coraz większe, a coraz lepsza i rozszerzająca się oferta przewozowa będzie wpływać w dalszym ciągu pozytywnie na ten trend.

Uruchomienie dodatkowych pociągów przez Koleje Wielkopolskie, zapewniających bezpośrednie połączenie pomiędzy Poznaniem a Kołobrzegiem, stanowić będzie istotny element poprawy obecnej oferty przewozowej. W rezultacie spodziewany jest wzrost zainteresowania podróży transportem kolejowym w regionach, przez które przebiega trasa wnioskowanego połączenia. Jednocześnie oczekuje się, że uruchomienie połączenia Kolei Wielkopolskich nie spowoduje ujemnych następstw dla połączeń realizowanych w ramach służby publicznej. Projektowane połączenie powinno mieć charakter uzupełniający, a nie konkurencyjny wobec dotychczasowej oferty przewozów pasażerskich.

Analizując pozostałe aspekty wiążące się z uruchomieniem nowej usługi Kolei Wielkopolskich, Prezes UTK zauważył, że uruchomienie nowego połączenia kolejowego może mieć również pozytywny wpływ na wyniki i jakość przewozów kolejowych na wnioskowanej trasie. Nowa usługa Kolei Wielkopolskich może skutkować poprawą jakości świadczonych usług również w przewozach dotowanych.

Natomiast odnośnie do wpływu nowych kolejowych przewozów pasażerskich na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych, Prezes UTK zauważył już przy przedstawieniu stanowiska PKP PLK z 16 października 2024 r. (znak: IDRR.611.132.2024), że wykazana przepustowość odcinków linii kolejowych na trasie Poznań Główny – Kołobrzeg – Poznań Główny pozostawia jeszcze możliwości zwiększenia jej wykorzystania. Poza ewentualnymi kilkuminutowymi przesunięciami pociągów innych przewoźników, wytrasowanie dodatkowego połączenia Kolei Wielkopolskich nie wpłynie znacząco na obecną przepustowość na trasie Poznań Główny – Kołobrzeg – Poznań Główny.

Planowana nowa usługa Kolei Wielkopolskich i wyprawianie pociągów na trasie Poznań Główny – Kołobrzeg – Poznań Główny, pomimo zasygnalizowanych przez PKP PLK uwarunkowań dotyczących infrastruktury kolejowej, może pozwolić uniknąć występowania w przyszłości sytuacji przepełnienia składów innych przewoźników kolejowych.

Mając na uwadze całokształt zebranego w sprawie materiału dowodowego, na podstawie art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zobowiązany był wydać decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na trasie krajowej Poznań Główny – Kołobrzeg – Poznań Główny, realizowaną liniami kolejowymi nr 351, 354, 404 i 405, w okresie od 28 czerwca 2025 r. do 2 września 2029 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029.

¹² źródło: dane miesięczne dotyczące liczby pasażerów, dostępne na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/dane-eksploatacyjne/22109,Przewozy-pasazerskie.html#Dane%20miesi%C4%99czne>

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

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

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

Prezes UTK określił częstotliwość kursowania na wnioskowanej trasie w wymiarze 1 pary pociągów na dobę, w okresie od 28 czerwca 2025 r. do 2 września 2029 r., przewozy realizowane w soboty (6) i niedziele (7) w terminach:

- od 28 czerwca 2025 r. do 31 sierpnia 2025 r.;
- od 27 czerwca 2026 r. do 30 sierpnia 2026 r.;
- od 26 czerwca 2027 r. do 29 sierpnia 2027 r.;
- od 24 czerwca 2028 r. do 3 września 2028 r.;
- od 23 czerwca 2029 r. do 2 września 2029 r.,

a także 15 sierpnia 2025 r., 15 sierpnia 2028 r. oraz 15 sierpnia 2029 r., zgodnie z projektem rozkładu jazdy pociągów wskazanym w załącznikach nr 1 i 2.

Na mocy niniejszej decyzji pociągi będą uruchamiane w pełnej relacji, tj. Poznań Główny – Kołobrzeg – Poznań Główny. W ocenie Prezesa UTK, skoro Koleje Wielkopolskie złożyły wniosek o przyznanie otwartego dostępu na wykonywanie nowych przewozów kolejowych na trasie Poznań Główny – Kołobrzeg – Poznań 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: Poznań Główny, Oborniki Wielkopolskie Miasto, Rogoźno Wielkopolskie, Chodzież, Piła Główna, Szczecinek, Białogard, Kołobrzeg.

Zgodnie ze złożonym przez Koleje Wielkopolskie Wnioskiem, przewozy realizowane na trasie Poznań Główny – Kołobrzeg – Poznań Główny, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, będą realizowane przy pomocy pojazdów typu EN76. W przypadku zwiększonego potoku podróżnych wyprawiane będzie podwójne zestawienie składu przy pomocy pojazdów typu EN76. 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 Kolei Wielkopolskich (np. w związku z ograniczoną zdolnością przepustową konkretnego odcinka infrastruktury kolejowej lub obowiązaniem trasy okrężnej dla określonego fragmentu trasy).

Prezes UTK ustalił, że dopuszczalne jest uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 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 Kolei Wielkopolskich (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 obszarach województw: wielkopolskiego i zachodniopomorskiego, organizowaną przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego. W rezultacie spodziewany jest wzrost zainteresowania podróży 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 Koleje Wielkopolskie zobowiązane są poinformować Prezesa UTK o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Poznań Główny – Kołobrzeg – Poznań 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, Koleje Wielkopolskie zobowiązane są, w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia ich wystąpienia, przedstawić stanowisko w sprawie wraz z uzasadnieniem.

Koleje Wielkopolskie zobowiązane są również poinformować Prezesa UTK o każdym przewoźniku kolejowym, którego wskażą 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, Koleje Wielkopolskie zobowiązane są, 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 niej 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 Koleje Wielkopolskie Wniosek, Prezes UTK przyznał Kolejom Wielkopolskim prawo otwartego dostępu na trasie krajowej Poznań Główny – Kołobrzeg – Poznań Główny, w okresie od 28 czerwca 2025 r. do 2 września 2029 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029, przewozy realizowane w soboty (6) i niedziele (7) w terminach:

- od 28 czerwca 2025 r. do 31 sierpnia 2025 r.;
- od 27 czerwca 2026 r. do 30 sierpnia 2026 r.;
- od 26 czerwca 2027 r. do 29 sierpnia 2027 r.;
- od 24 czerwca 2028 r. do 3 września 2028 r.;
- od 23 czerwca 2029 r. do 2 września 2029 r.,

a także 15 sierpnia 2025 r., 15 sierpnia 2028 r. oraz 15 sierpnia 2029 r., 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 administracyjnymi¹³ („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 administracyjnymi¹⁴.

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.

¹³ Dz. U. z 2024 r. poz. 935, z późn. zm.

¹⁴ Dz. U. z 2021 r. poz. 535

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 skarbowej¹⁵. Koleje Wielkopolskie, wraz z przekazany Wnioskiem, przedstawiły potwierdzenie uiszczenia 11 marca 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 Koleje Wielkopolskie w całości.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

ZAŁĄCZNIKI:

1. Projekt rocznego rozkładu jazdy pociągów w okresie od 28 czerwca 2025 r. do 2 września 2029 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029 na trasie krajowej Poznań Główny – Kołobrzeg
2. Projekt rocznego rozkładu jazdy pociągów w okresie od 28 czerwca 2025 r. do 2 września 2029 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029 na trasie krajowej Kołobrzeg – Poznań Główny

¹⁵ Dz. U. z 2023 r. poz. 2111, z późn. zm.

Załącznik nr 1 do decyzji znak: DPP-WOPN.717.4.2024.JK

Linia Kolejowa	Km Σ	Km	Stacja	godzina przyjazdu	godzina odjazdu
351	0,000	0,000	Poznań Główny		07:00
354	29,228	29,228	Oborniki Wielkopolskie Miasto	07:20	07:21
354	45,411	16,183	Rogoźno Wielkopolskie	07:33	07:34
354	73,336	27,925	Chodzież	07:51	07:52
354	95,435	22,099	Piła Główna	08:09	08:10
405	166,145	70,710	Szczecinek	09:12	09:13
404	229,666	63,521	Białogard	10:08	10:09
404	268,561	38,895	Kołobrzeg	10:38	

Załącznik nr 2 do decyzji znak: DPP-WOPN.717.4.2024.JK

Linia Kolejowa	Km Σ	Km	Stacja	godzina przyjazdu	godzina odjazdu
404	0,000	0,000	Kołobrzeg		19:00
404	38,895	38,895	Białogard	19:29	19:30
405	102,416	63,521	Szczecinek	20:25	20:26
354	173,126	70,710	Piła Główna	21:28	21:29
354	195,225	22,099	Chodzież	21:46	21:47
354	223,150	27,925	Rogoźno Wielkopolskie	22:04	22:05
354	239,333	16,183	Oborniki Wielkopolskie Miasto	22:17	22:18
351	268,561	29,228	Poznań Główny	22:38	