

**DECYZJA NR DPP-WOPN.717.1.2024.JK
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 7 maja 2025 r.

**w sprawie przyznania Kolejom Dolnośląskim otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych
na trasie krajowej Wrocław Główny – Warszawa Centralna – Wrocław Główny**

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 2, 5, 7 i 8 oraz art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym¹ („ustawa o transporcie kolejowym”), art. 11 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE² („rozporządzenie 2018/1795”), oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego³ („k.p.a.”), po rozpoznaniu wniosku Koleje Dolnośląskie S.A. z siedzibą w Legnicy („Koleje Dolnośląskie”) z 28 lutego 2024 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego („Urząd”) za pośrednictwem platformy ePUAP: 28 lutego 2024 r.), zaktualizowanego w związku z pismem z 21 marca 2024 r. (znak: KD.EO.032.1.2024, data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 22 marca 2024 r.), w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Wrocław Główny – Warszawa Centralna – Wrocław Główny, w okresie od 15 grudnia 2024 r. do 8 grudnia 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),

PRZYZNAJĘ

Kolejom Dolnośląskim otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie krajowej Wrocław Główny – Warszawa Centralna – Wrocław Główny,

realizowany liniami kolejowymi nr 1, 2, 3, 18, 271 i 351 w okresie od dnia doręczenia niniejszej decyzji do 8 grudnia 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), 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 wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji;
2. uruchomienia nowego połączenia pasażerskiego w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji;
3. uruchomienia pociągów w pełnej relacji, tj. Wrocław Główny – Warszawa Centralna – Wrocław Główny;
4. zatrzymywania się pociągów na następujących stacjach lub przystankach: Wrocław Główny, Wrocław Mikołajów, Leszno, Poznań Główny, Konin, Kutno, Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna;
5. realizacji przewozów:
 - przy pomocy pojazdów 45WE, 48WEc lub alternatywnie 36WEa, 36WEh, 31WE, 2x36WEa, 2x36WEh, 2x31WE, 2x45WE, 2x48WEc;
 - wyłącznie taborem spełniającym warunki techniczne, środowiskowe i eksploatacyjne określone przez zarządcę infrastruktury dla poszczególnych linii kolejowych.

¹ Dz. U. z 2024 r. poz. 697

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

³ Dz. U. z 2024 r. poz. 572

II. Niniejsza decyzja uprawnia do:

1. uruchomienia pociągów w mniejszym wymiarze, tj. częstotliwości lub terminach innych niż to wynika z sentencji decyzji, wyłącznie w wyniku zaistnienia niemożliwych do przewidzenia zdarzeń zewnętrznych, będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury;
2. uruchomienia połączeń w krótszej relacji, wyłącznie w wyniku zaistnienia zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury;
3. wprowadzenia dodatkowych postojów:
 - a) po otrzymaniu pisemnego wniosku, zawierającego uzasadnienie, od organizatora publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym⁴ („ustawa o publicznym transporcie zbiorowym”), realizującego zadania w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji lub przystanku;
 - b) ustalonych w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej w celu zachowania cykliczności rozkładu jazdy pociągów przewoźników kolejowych;
 - c) w przypadku wystąpienia zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury;
4. korzystania z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od Kolei Dolnośląskich;
5. uruchomienia połączeń w innych godzinach niż wskazane w projekcie rozkładu jazdy zawartym w załącznikach nr 1 i 2 do decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Kolei Dolnośląskich;
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 Rzeczypospolitej Polskiej;
8. uruchamianie nowych przewozów kolejowych na podstawie niniejszej decyzji nie powinno skutkować likwidacją skomunikowań pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego;
9. nowe przewozy kolejowe powinny przede wszystkim stanowić uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarach województw: dolnośląskiego, wielkopolskiego, łódzkiego i mazowieckiego, organizowanej przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

III. Na mocy niniejszej decyzji Koleje Dolnośląskie 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;

⁴ Dz. U. z 2025 r. poz. 285

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:

28 lutego 2024 r. wpłynęło do Prezesa UTK, za pośrednictwem platformy ePUAP, pismo Kolei Dolnośląskich z 28 lutego 2024 r. przekazujące wniosek o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej Wrocław Główny – Warszawa Centralna – Wrocław Główny, w okresie 15 grudnia 2024 r. do 8 grudnia 2029 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029 („Wniosek”).

Pismem z 7 marca 2024 r. Prezes UTK wezwał Koleje Dolnośląskie do skorygowania danych zawartych we Wniosku.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 7 marca 2024 r. do Urzędu wpłynęło pismo Kolei Dolnośląskich z 21 marca 2024 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 22 marca 2024 r.) oraz zaktualizowany Wniosek wraz z załącznikami.

Pismem z 26 marca 2024 r. Prezes UTK zawiadomił Koleje Dolnośląskie o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji w sprawie dotyczącej otwartego dostępu na trasie krajowej Wrocław Główny – Warszawa Centralna – Wrocław Główny, w okresie 15 grudnia 2024 r. do 8 grudnia 2029 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029. Koleje Dolnośląskie zostały także poinformowane o zgromadzonym materiale dowodowym i faktach znanych Prezesowi UTK z urzędu. W tym samym piśmie Prezes UTK poinformował o przysługującym prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Ponadto 26 marca 2024 r. Prezes UTK opublikował informację o wpływie Wniosku Kolei Dolnośląskich na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/21208,Powiadomienia-Kolei-Dolnoslaskich-o-planowanych-nowych-krajowych-uslugach-pasaze.html>.

Pismem z 27 marca 2024 r. Prezes UTK powiadomił podmioty uprawnione o otrzymanym Wniosku Kolei Dolnośląskich w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Wrocław Główny – Warszawa Centralna – Wrocław Główny oraz poinformował o przysługującym prawie zgłoszenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w terminie i na zasadach określonych w przepisach rozporządzenia 2018/1795.

Pismem z 18 kwietnia 2024 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 18 kwietnia 2024 r.) „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie („PKP Intercity”) poinformowała, że nie będzie składać wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Jednocześnie PKP Intercity złożyło pismo z 22 marca 2021 r. stanowiące pełnomocnictwo do pisma z 18 kwietnia 2024 r.

6 maja 2024 r. do Urzędu wpłynął, za pośrednictwem poczty elektronicznej, wniosek POLREGIO S.A. z siedzibą w Warszawie („POLREGIO”) z 30 kwietnia 2024 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej („Wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej”), w wersji jawnej oraz niejawnej.

Prezes UTK pismem z 10 czerwca 2024 r. wezwał POLREGIO do uzupełnienia braków formalnych Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 11 lipca 2024 r., w związku z brakiem odpowiedzi, Prezes UTK ponownie wezwał POLREGIO do uzupełnienia braków formalnych Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

W odpowiedzi na wezwania Prezesa UTK z 10 czerwca 2024 r. oraz z 11 lipca 2024 r. 12 lipca 2024 r. do Urzędu wpłynęła wiadomość elektroniczna z 24 czerwca 2024 r., przekazująca pismo POLREGIO z 21 czerwca 2024 r. z załącznikami w postaci zaktualizowanego Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 3 października 2024 r. 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.

Pismem z 3 października 2024 r. Prezes UTK wezwał Koleje Dolnośląskie do przedstawienia dodatkowych informacji w związku ze złożonym przez POLREGIO Wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Koleje Dolnośląskie zostały także poinformowane o materiale dowodowym i faktach znanych Prezesowi UTK z urzędu. W tym samym piśmie Prezes UTK poinformował o możliwości skorzystania z prawa do wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 14 dni od doręczenia pisma. Jednocześnie

Prezes UTK poinformował Koleje Dolnośląskie o wyznaczeniu nowego terminu rozpatrzenia sprawy do 23 października 2024 r.

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 3 października 2024 r., 22 października 2024 r. do Urzędu wpłynęła, za pośrednictwem poczty elektronicznej, wiadomość elektroniczna od PKP PLK zawierająca pismo z 22 października 2024 r. wraz z załącznikami.

Pismem z 25 października 2024 r. Prezes UTK poinformował Koleje Dolnośląskie o zgromadzonym materiale dowodowym, o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy i o prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Ponadto Prezes UTK wezwał Koleje Dolnośląskie do przedstawienia analizy założeń wskazanych we Wniosku w związku z nowymi informacjami przekazanymi do postępowania administracyjnego przez PKP PLK. Jednocześnie Prezes UTK poinformował Koleje Dolnośląskie o wyznaczeniu nowego terminu rozpatrzenia sprawy do 25 listopada 2024 r.

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 3 października 2024 r., Koleje Dolnośląskie pismem z 24 października 2024 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 29 października 2024 r.) przedstawiły stanowisko w sprawie.

Pismem z 19 listopada 2024 r. Prezes UTK wezwał POLREGIO do uzupełnienia braków formalnych w związku ze złożonym Wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 27 listopada 2024 r. w związku z brakiem odpowiedzi, Prezes UTK ponownie wezwał Koleje Dolnośląskie do przedstawienia analizy założeń wskazanych we Wniosku w związku z nowymi informacjami przekazanymi do postępowania administracyjnego przez PKP PLK. Koleje Dolnośląskie zostały także poinformowane o zgromadzonym materiale dowodowym i faktach znanych Prezesowi UTK z urzędu. W tym samym piśmie Prezes UTK poinformował o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Jednocześnie Prezes UTK poinformował Koleje Dolnośląskie o wyznaczeniu nowego terminu rozpatrzenia sprawy do 27 grudnia 2024 r.

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 19 listopada 2024 r., POLREGIO pismem z 26 listopada 2024 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 28 listopada 2024 r.) uzupełniło braki formalne Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 5 grudnia 2024 r. Prezes UTK postanowił ograniczyć Kolejom Dolnośląskim prawo wglądu do materiału dowodowego postępowania ze względu na występowanie w dokumentacji sprawy szczególnie chronionych informacji handlowych, o których mowa w art. 8 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795.

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 27 listopada 2024 r., Koleje Dolnośląskie pismem z 9 grudnia 2024 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 9 grudnia 2024 r.) przedstawiły stanowisko w sprawie.

Pismem z 23 grudnia 2024 r. Prezes UTK poinformował Koleje Dolnośląskie o zgromadzonym materiale dowodowym oraz o możliwości skorzystania z prawa do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. W tym samym piśmie Prezes UTK poinformował również Koleje Dolnośląskie o wyznaczeniu nowego terminu rozpatrzenia sprawy do 27 stycznia 2025 r.

Pismem z 24 stycznia 2025 r. Prezes UTK poinformował Koleje Dolnośląskie o wyznaczeniu nowego terminu rozpatrzenia sprawy do 27 lutego 2025 r.

Pismem z 24 lutego 2025 r. Prezes UTK poinformował Koleje Dolnośląskie o wyznaczeniu nowego terminu rozpatrzenia sprawy do 27 marca 2025 r.

Pismem z 25 marca 2025 r. Prezes UTK poinformował Koleje Dolnośląskie o wyznaczeniu nowego terminu rozpatrzenia sprawy do 28 kwietnia 2025 r.

Pismem z 28 kwietnia 2025 r. Prezes UTK poinformował Koleje Dolnośląskie o wyznaczeniu nowego terminu rozpatrzenia sprawy do 28 maja 2025 r.

Koleje Dolnośląskie 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.

28 lutego 2024 r. do Prezesa UTK wpłynął Wniosek Kolei Dolnośląskich z 28 lutego 2024 r., zaktualizowany 21 marca 2024 r., w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Wrocław Główny – Warszawa Centralna – Wrocław Główny na okres 5 kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów, poczynsz od 15 grudnia 2024 r. do 8 grudnia 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 Dolnośląskie spełniają warunki uznania ich za aplikanta.

Wniosek został podpisany przez osoby upoważnione do reprezentacji Kolei Dolnośląskich, 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 Dolnośląskie przekazały Wniosek 28 lutego 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 Dolnośląskie przewozów, nie są zgodne z postanowieniami art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym. Niezachowanie ww. terminu, w związku z wydaniem na rzecz Kolei Dolnośląskich 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 27 marca 2024 r. Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione, tj. te, którym przysługuje możliwość złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o planowanym uruchomieniu nowej usługi. W przedmiotowym postępowaniu administracyjnym podmiotami uprawnionymi do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o których mowa w art. 11 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE⁵, byli: Minister Infrastruktury, Marszałek Województwa Dolnośląskiego, Marszałek Województwa Łódzkiego, Marszałek Województwa Mazowieckiego, Marszałek Województwa Wielkopolskiego, Prezydent m.st. Warszawy, w imieniu i na rzecz którego

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”))

zadania realizuje Zarząd Transportu Miejskiego, PKP Intercity, POLREGIO, Koleje Wielkopolskie sp. z o.o., „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o., „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o., Szybka Kolej Miejska sp. z o.o. oraz PKP PLK.

Ze względu na to, że obowiązujące przepisy nie wiążą ze sobą początku biegu terminu dla złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z momentem publikacji jawnej wersji powiadomienia aplikanta (tu: Kolei Dolnośląskich) o planowanej nowej usłudze, Prezes UTK przyjął, że początek biegu terminu dla każdego z podmiotów liczony jest indywidualnie. Początek biegu terminu dla złożenia przez podmiot uprawniony wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej związany jest z momentem doręczenia pisma organu regulacyjnego informującego o otrzymaniu wniosku o przyznanie otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu należało przyjąć, że termin na dokonanie czynności, o której mowa powyżej, rozpoczynał się, zgodnie z obowiązującymi zasadami obliczania terminów, od momentu doręczenia podmiotom uprawnionym pisma Prezesa UTK z 27 marca 2024 r.

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).

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 osiagającego 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:

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

- 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 zostało złożone pismo PKP Intercity z 18 kwietnia 2024 r. oraz Wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej POLREGIO z 30 kwietnia 2024 r.

Pismo PKP Intercity z 18 kwietnia 2024 r.

W piśmie z 18 kwietnia 2024 r. PKP Intercity oświadczyło, że nie będzie składać wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Wniosek POLREGIO z 30 kwietnia 2024 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, uzupełniony pismem z 21 czerwca 2024 r.

6 maja 2024 r. do Urzędu wpłynęła wiadomość elektroniczna POLREGIO przekazująca Wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z 30 kwietnia 2024 r., uzupełniony pismem z 21 czerwca 2024 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem poczty elektronicznej: 24 czerwca 2024 r.).

Informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez Koleje Dolnośląskie, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 27 marca 2024 r., została doręczona POLREGIO 5 kwietnia 2024 r. Tym samym Prezes UTK stwierdził, że Wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej przekazano 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 Dolnośląskie. W tym celu Prezes UTK ustalił, że POLREGIO jest stroną m.in. 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 umowy PSC UMWW roczne rozkłady jazdy pociągów, a także wskazanie linii komunikacyjnych objętych ww. umową, 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 umowy o świadczenie usług publicznych, która przewiduje wykonywanie połączeń pasażerskich w tym samym terminie oraz na odcinku pokrywającym się z planowanym uruchamianiem usługi przez Koleje Dolnośląskie. Z tego względu należało uznać, że zgłoszony przez POLREGIO Wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej powinien podlegać dalszej analizie formalnej oraz merytorycznej.

Pismem z 10 czerwca 2024 r. Prezes UTK wezwał POLREGIO m.in. do:

- przedstawienia dodatkowych informacji dotyczących metodyki obliczenia spodziewanego wpływu planowanych nowych kolejowych przewozów pasażerskich wnioskowanych przez Koleje Dolnośląskie na pociągi służby publicznej uruchamiane przez POLREGIO;
- uzupełnienia braków formalnych poprzez złożenie do Prezesa UTK kopii umowy PSC, której równowaga ekonomiczna może zostać zagrożona w następstwie uruchomienia planowanych nowych kolejowych przewozów pasażerskich przez Koleje Dolnośląskie;
- uzupełnienia stanowiska dotyczącego zakresu występowania szczególnie chronionych informacji handlowych we Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

W piśmie z 21 czerwca 2024 r. POLREGIO przedstawiło dodatkowe wyjaśnienia w związku z wezwaniem Prezesa UTK z 10 czerwca 2024 r. 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 5 grudnia 2024 r. Prezes UTK ograniczył Kolejom Dolnośląskim prawo wglądu do materiału dowodowego postępowania z uwagi na ochronę szczególnie chronionych informacji handlowych POLREGIO.

Jak już zostało wspomniane, zgodnie z art. 10 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795: „Organ regulacyjny ocenia, czy równowaga ekonomiczna umowy o świadczenie usług publicznych zostałaby 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 Dolnośląskie przyczyni się do spadku przychodów uzyskiwanych przez POLREGIO, a przez to wpłynie też negatywnie na obowiązującą umowę PSC UMWW.

W przekazanym Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej POLREGIO na podstawie umów o świadczenie usług publicznych zawartych z właściwymi Organizatorami realizuje przewozy w przewozach o charakterze użyteczności publicznej na linii kolejowej nr 271 Wrocław Gł. – Poznań Gł. Pociągi uruchamiane przez Spółkę na tej linii częściowo pokrywają się z trasą planowanych nowych połączeń planowanych do uruchomienia przez przewoźnika Koleje Dolnośląskie sp. z o.o. (dalej także: KD). 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.

W opinii Spółki uruchomienie nowych połączeń kolejowych przez KD w relacji Wrocław Gł. – Poznań Gł. – Warszawa Centralna (kursowanie w soboty i niedziele z uwzględnieniem wybranych dodatkowych dni) będzie wywierać negatywny wpływ na równowagę ekonomiczną przewozów realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych zawartej z Województwem Wielkopolskim. Spółka uruchamia w dobie 7 par pociągów na odcinku Wrocław Gł. – Poznań Gł., a rozkład jazdy na tym odcinku uzupełniany jest także pociągami uruchamianymi w krótszych relacjach (tj. Poznań Gł. – Leszno: 2 pary pociągów, Leszno – Wrocław Gł.: 3 pary pociągów). Na tym odcinku Spółka uruchamia pociągi REGIO, w tym także przyspieszone pociągi REGIO. Obowiązująca umowa PSC z Organizatorem przewozów w województwie wielkopolskim w swej ważności obejmuje jej wykonanie także w okresie, w którym KD planuje uruchomić nowe połączenia, tj. w rozkładach jazdy pociągów: 2024/25, 2025/26, 2026/27, 2027/28, 2028/29”.

Zgodnie ze stanowiskiem przedstawionym przez POLREGIO: „W opinii Spółki, zaplanowane do uruchomienia nowe komercyjne połączenia nie będą miały charakteru uzupełniającego rozkład jazdy względem pociągów uruchamianych przez POLREGIO, ale z uwagi na zbliżone godziny kursowania będą stanowić konkurencyjną ofertę przewozową. Z uwagi na zbieżność z godzinami kursowania pociągów umową PSC – prognozuje się możliwość spadku przychodów z połączeń realizowanych w ramach służby publicznej na ww. odcinku z uwagi na możliwość utraty znacznej części podróży dotychczas korzystających z przejazdów pociągami REGIO, a tym samym wpłynąć negatywnie na działalność zarówno Spółki jak i Organizatora przewozów.

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

- 1) pociąg nr 67923 relacji Wrocław Gł. – Poznań Gł. (zbliżone godziny kursowania na odcinku Leszno – Poznań. Przewidujemy że potencjalny podróżny kończący podróż na stacji Poznań Gł. skorzysta z konkurencyjnego pociągu KD).
- 2) pociąg nr 67925 relacji Wrocław Gł. – Poznań Gł. (zbliżone godziny kursowania zwłaszcza dla odjazdu ze stacji Wrocław Gł. Przewidujemy że potencjalny podróżny rozpoczynający podróż na stacji Wrocław Gł. skorzysta z konkurencyjnego pociągu KD).
- 3) pociąg nr 76940 relacji Poznań Gł. – Wrocław Gł. (zbliżone godziny kursowania, w szczególności dla odcinka Poznań Gł. – Leszno. Przewidujemy że potencjalny podróżny rozpoczynający podróż na stacji Poznań Gł. skorzysta z konkurencyjnego pociągu KD wobec podobnej godziny przyjazdu do stacji Leszno i korzystnego czasu przejazdu w relacji do Wrocławia).

Należy nadmienić, że zaproponowane przez KD godziny kursowania nowych połączeń wiązać się mogą z trudnościami w trasowaniu pociągów REGIO uruchamianych w ramach umowy PSC (wyprzedzanie poc. REGIO przez poc. KD,) co może doprowadzić do realnego pogorszenia usług świadczonych przez POLREGIO na tym odcinku i tym samym spowodować odejście podróżnych do pociągów KD lub do innych środków transportu”.

POLREGIO oświadczyło również: „Uruchomienie nowych komercyjnych połączeń na linii kolejowej nr 271 może przyczynić się do spadku liczby podróży korzystających z połączeń objętych umową PSC i tym samym spowodować spadek przychodów uzyskiwanych przez POLREGIO i tym samym wpłynąć negatywnie na realizację założeń zawartych w umowie świadczenie usług publicznych.

Prognozowany spadek przychodów oszacowano jako $\approx$ uzyskiwanych na pociągach REGIO nr 67923, 67925 oraz 76940 w relacjach, w których możliwe będzie przejście podróżnych do nowego pociągu KD. Prognozę wykonano w oparciu o ceny biletów jednorazowych. Obliczenia prowadzono dla zidentyfikowanych głównych kierunków potoku podróżnych, tj.:

- poc. nr 67923: dla ciążenia w kierunku Poznania,
- poc. nr 67925: dla ciążenia w kierunku od Wrocławia,
- poc. nr 76940: ciążenie w kierunku od Poznania.

Przyjęto, że nowe połączenia KD - z uwagi na planowany rozkład jazdy mogą przejąć około $\approx$ podróżnych korzystających z przejazdów ww. pociągami objętymi umową PSC. (...).

Natomiast w uzupełnieniu do Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, POLREGIO w piśmie z 21 czerwca 2024 r. przedstawiło dodatkowe wyjaśnienia: „Zastosowana przez Spółkę metodyka obliczenia spodziewanego wpływu planowanych nowych połączeń umożliwia oszacowanie utraconego przychodu z tytułu uruchomienia pociągu konkurencyjnego do badanego pociągu. $\approx$ ”.

POLREGIO zwróciło uwagę na zależność między godzinami kursowania dotychczasowych połączeń ww. przewoźnika a planowanymi nowymi przewozami Kolei Dolnośląskich, szacując potencjalny spadek przychodów. POLREGIO wskazało w tym kontekście, że „Spółka dostrzega korelację pomiędzy godzinami kursowania pociągów uruchamianych przez POLREGIO, a planowanymi godzinami kursowania nowych pociągów KD, które to na badanym odcinku będą na tyle konkurencyjne, aby móc uznać że część podróżnych z uwagi na zaproponowany rozkład jazdy będzie wybierać nowe połączenia. Wpływ na to będzie mieć zarówno godzina odjazdu ze stacji Poznań jak i przyjazdu do stacji Wrocław (dotyczy także relacji powrotnej). Badaniu podlegał odcinek Wrocław Gł. – Poznań Gł. i na podstawie posiadanych danych z badań frekwencji z tego odcinka były dokonywane stosowne analizy. $\approx$ ”.

POLREGIO przedstawiło również założenia dotyczące spadku liczby podróżnych korzystających z pociągów objętych umową PSC. Według POLREGIO: „Potencjalny utracony przychód został oszacowany w oparciu $\approx$ i zgodnie z przedłożonymi założeniami, spadek liczby podróżnych korzystających z pociągów objętych umową PSC może wynieść $\approx$, co w sposób klarowny powinno przełożyć się na osiągnięte przychody. W związku z tym, założono że w przypadku niepozyskania nowych podróżnych spadek ten może wynieść $\approx$ przychodów osiągniętych z pociągów nr 67923, 67925 i 76940, tj. strata w rozkładzie jazdy 2024/2025 może wynieść $\approx$, a w okresie 5 lat $\approx$ (należy wskazać, że w prognozie 5-letniej nie uwzględniano zmiany cen biletów oraz zmiany liczby podróżnych, dla uproszczenia obliczeń wartości te zostały przyjęte jako stałe). $\approx$ ”.

Oprócz powyższego stanowiska w sprawie, w załączniku nr 2 do pisma z 21 czerwca 2024 r., POLREGIO przedstawiło analizę wpływu nowych przewozów Kolei Dolnośląskich w stosunku do następujących pociągów:

- 1) PR - R nr 67923, relacji Wrocław Główny (8:42) – Poznań Główny (11:30);
- 2) PR - R nr 67925, relacji Wrocław Główny (10:00) – Poznań Główny (12:25);
- 3) PR - R nr 76940, relacji Poznań Główny (19:15) – Wrocław Główny (21:40).

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

Dla rozpatrywanego RRJ 2024/2025, zgodnie z postanowieniami umowy PSC UMWW, szacowane zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów służby publicznej przedstawia się następująco:

pociąg (relacja)	godzina odjazdu	godzina przyjazdu	zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów służby publicznej (wpływ nowych przewozów Kolei Dolnośląskich na umowę PSC UMWW w RRJ 2024/2025) [w zł]
PR - R nr 67923, relacji Wrocław Główny – Poznań Główny	8:42	11:30	$\approx$
PR - R nr 67925, relacji Wrocław Główny – Poznań Główny	10:00	12:25	$\approx$

⁷ Oznaczenie $\approx$ pokazuje usuniętą treść stanowiącą szczególnie chronione informacje handlowe z punktu widzenia przedsiębiorcy

PR - R nr 76940, relacji Poznań Główny – Wrocław Główny	19:15	21:40	✂--✂
		RAZEM	✂--✂

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

- 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 Dolnośląskich (RRJ 2024/2025 - 2028/2029) w stosunku do umowy PSC UMWW wyniesie ✂--✂ 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 ✂--✂ zł w stosunku do umowy PSC UMWW. POLREGIO prognozuje, że uruchomienie przez Koleje Dolnośląskie planowanej nowej usługi przewozu osób może skutkować obniżeniem przychodów o ✂--✂ zł w stosunku do całej umowy PSC UMWW. Dopiero zestawienie powyższej kwoty, tj. ✂--✂ zł z wielkością rekompensaty przewidzianej w umowie PSC UMWW pozwoli ocenić skalę wpływu uruchomienia nowej usługi Kolei Dolnośląskich na ww. umowę.

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

$\text{✂--✂ zł (zmniejszenie przychodu z zagrożonych pociągów służby publicznej) / ✂--✂ zł (rekompensata) * 100\% = 0,26\%}$ (spadek % w stosunku do całej umowy PSC UMWW)

Przedstawia to poniższa tabela:

	razem szacowane zmniejszenie przychodów [w zł] (pociągi PR - R nr 67923, 67925 i 76940)	całkowita rekompensata z umowy PSC UMWW [w zł]	zmniejszenie przychodu w stosunku do całkowitej rekompensaty [w %]
RRJ 24/25	✂--✂	✂--✂	0,0566%
RRJ 25/26	✂--✂		0,0556%
RRJ 26/27	✂--✂		0,0561%
RRJ 27/28	✂--✂		0,0557%
RRJ 28/29	✂--✂		0,0356%
RAZEM	✂--✂		0,26%

Zestawienie ze sobą powyższych kwot, pozwala stwierdzić, że spodziewany spadek przychodów, w następstwie uruchomienia nowej usługi Kolei Dolnośląskich, może stanowić w przybliżeniu 0,26% rekompensaty przewidzianej na pokrycie kosztów w umowie PSC UMWW.

Należy również zauważyć, że zgodnie z założeniami zawartymi w umowie PSC UMWW 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 jak i procentowe w stosunku do tych przedstawionych powyżej. Jednocześnie nie jest możliwe jednoznaczne

stwierdzenie, czy w przyszłości strony umowy PSC UMWW (która może podlegać aneksowaniu) nie podejmą decyzji o modyfikacji (poszerzeniu albo ograniczeniu) aktualnej oferty pasażerskiej.

POLREGIO wskazało we Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, że: „Godziny kursowania pociągów komercyjnych zaproponowanych przez przewoźnika KD są zbliżone do godzin kursowania pociągów REGIO nr 67923 i 67925 relacji Wrocław Gł. – Poznań Gł. oraz 76940 relacji Poznań Gł. – Wrocław Gł.”. Jednakże, analiza proponowanego przez Koleje Dolnośląskie rozkładu jazdy wykazuje, że argumentacja POLREGIO dotycząca nakładania się godzin kursowania pociągów Kolei Dolnośląskich z pociągami R - R nr 67923, 67925 oraz 76940 jest niezasadna. Przeprowadzone porównanie wykazuje, że godziny odjazdu i przyjazdu pociągów obu przewoźników nie pokrywają się w sposób jednoznaczny.

Ponadto stwierdzić należy, że szacowany współczynnik $\approx$ zmniejszenia przychodu z umowy PSC UMWW w przypadku uruchomienia planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego przez Koleje Dolnośląskie, nie został należycie uzasadniony przez POLREGIO. Zgodnie ze stanowiskiem POLREGIO, ustalenie współczynnika zmniejszenia przychodu z umowy PSC UMWW na poziomie $\approx$ związane jest ze spodziewanym odpływem $\approx$ pasażerów na trasie Wrocław Główny – Poznań Główny. POLREGIO nie posiada jednak sprawdzonych informacji, które potwierdziłyby zmniejszenie ruchu pasażerskiego o około $\approx$. 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 $\approx$ pasażerów skorzysta z konkurencyjnego połączenia. Przytoczona argumentacja POLREGIO nie daje jednak wystarczających podstaw do stwierdzenia, że nastąpi odpływ pasażerów na poziomie wskazanych powyżej wartości na trasie Wrocław Główny – Poznań Główny.

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 województwach, w których operuje.

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 Dolnośląskie zagrożona zostanie umowa PSC UMWW. Prezes UTK ocenił, że w wyniku uruchomienia nowego połączenia przez Koleje Dolnośląskie nie wystąpi istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które POLREGIO świadczy w ramach ww. umowy lub na koszty netto dla właściwych podmiotów, które zawarły powyższą umowę.

Pismo PKP PLK z 22 października 2024 r. przekazujące stanowisko dotyczące możliwości trasowania pociągów Kolei Dolnośląskich

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 3 października 2024 r. PKP PLK piśmie z 22 października 2024 r. przedstawiła informacje dotyczące planowanego uruchomienia przez Koleje Dolnośląskie nowej usługi kolejowych przewozów pasażerskich na trasie krajowej Wrocław Główny – Warszawa Centralna – Wrocław 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 piśmie z 22 października 2024 r. PKP PLK poinformowała że przedłożony przez Koleje Dolnośląskie projekt rozkładu jazdy nie jest możliwy do realizacji bez wprowadzenia zmian w trasowaniu pociągów POLREGIO na odcinku Wrocław Główny – Poznań Główny.

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

Nr linii	Odcinki linii kolejowych i części odcinków	Zdolność całkowita [liczba tras w dobie]		Zdolność wykorzystana [liczba tras w dobie]		% wykorzystania	
		Nieparz.	Parz.	Nieparz.	Parz.	Nieparz.	Parz.
271	Wrocław Główny - Grabiszyn	185	156	139	123	75	79
271	Grabiszyn - Wrocław Popowice Wp2	144	144	106	103	74	72
271	Wrocław Popowice Wp2 - Wrocław Popowice	156	145	38	37	24	26
271	Wrocław Popowice - Wrocław Popowice Wp4	172	172	38	38	22	22
271	Wrocław Popowice Wp4 - Wrocław Osobowice	167	201	38	38	23	19
271	Wrocław Osobowice - Pęgów	164	153	50	48	30	31
271	Pęgów - Oborniki Śląskie	144	197	50	48	35	24
271	Oborniki Śląskie - Skokowa	173	177	48	48	28	27
271	Skokowa - Żmigród	176	188	48	48	27	26
271	Żmigród - Rawicz	155	171	46	47	30	27
271	Rawicz - Bojanowo	129	128	49	52	38	41
271	Bojanowo - Rydzyna PODG	168	151	43	45	26	30
271	Rydzyna PODG - Leszno	157	196	43	46	27	23
271	Leszno - Leszno GT101- 116	120	128	54	54	45	42
271	Leszno GT101-116 - Stare Bojanowo	116	125	52	53	45	42
271	Stare Bojanowo - Przys. Stara PGL	196	172	49	52	25	30
271	Przys. Stara PGL - Kościan	163	202	49	52	30	26
271	Kościan - Czempień	183	179	53	57	29	32
271	Czempień - Mosina	166	169	55	59	33	35
271	Mosina - Luboń k. Poznania	174 [121]	194 [137]	62 [43]	65 [46]	36	34
271	Luboń k. Poznania - Poznań Główny	220	192	42	41	19	21
3	Poznań Wschód - Poznań Główny	198	211	103	102	52	48
3	Poznań Antoninek - Poznań Wschód	160	208	37	38	23	18

3	Swarzędz - Poznań Antoninek	225	172	36	36	16	21
3	Paczkowo - Swarzędz	164	192	58	58	35	30
3	Kostrzyn Wlkp. - Paczkowo	191	164	61	60	32	37
3	Podstolice - Kostrzyn Wlkp.	150 [144]	145	27 [26]	23	18	16
3	Sokołowo Wrze. - Podstolice	168	174	26	23	15	13
3	Strzałkowo - Sokołowo Wrze.	151	150	27	23	18	15
3	Cienin - Strzałkowo	178	177	56	51	31	29
3	Konin - Cienin	153	136	57	51	37	38
3	Kramsk - Konin	163	183	46	39	28	21
3	Koło - Kramsk	169	169	46	38	27	22
3	Barłogi - Koło	156	179	42	33	27	18
3	Zamków - Barłogi	171	181	40	33	23	18
3	Kłodawa - Zamków	174	163	46	35	26	21
3	Krzewie - Kłodawa	140	144	44	34	31	24
3	Kutno Zachód - Krzewie	141	161	43	33	30	20
3	Kutno - Kutno Wsch. Tow.	130	145	35	40	27	28
3	Kutno Wsch. Tow. - Kutno Zachód	148	140	40	39	27	28
3	Stara Wieś - Kutno	156	181	43	46	28	25
3	Żychlin - Stara Wieś	164	154	53	55	32	36
3	Jackowice - Żychlin	149	155	53	55	36	35
3	Łowicz Gł. - Jackowice	175	168	45	40	26	24
3	Łowicz Gł. R24-31 - Łowicz Gł. GT	162	172	49	43	30	25
3	Łowicz Gł. GT - Łowicz Gł.	162	172	49	43	30	25
3	Bednary - Łowicz Gł. R24-31	184	167	49	45	27	27
3	Sochaczew - Bednary	156	145	50	48	32	33
3	Teresin Niepokal. - Sochaczew	177	181	63	58	36	32
3	Błonie - Teresin Niepokal.	164	167	63	59	38	35
3	Ożarów Maz. - Błonie	174	172	72	68	41	40
3	Warszawa Gołębki - Ożarów Maz.	160		129		81	
3	Warszawa Włochy - Warszawa Gołębki	163	163	66	63	40	39

3	Warszawa Zachodnia - Warszawa Włochy	158		145		92*	
2	Warszawa Zachodnia - Warszawa Centralna	209	215	122	132	58	61
2	Warszawa Zachodnia - Warszawa Centralna	209	215	122	132	58	61

Dane pochodzą z załącznika nr 1 do pisma PKP PLK z 22 października 2024 r.

Z powyższych informacji wynika, że najbardziej wykorzystanymi odcinkami na trasie Wrocław Główny – Warszawa Centralna – Wrocław Główny są Warszawa Gołębki – Ożarów Mazowiecki (81%) oraz Wrocław Główny – Grabiszyn (75%-79%). Ponadto, jak wskazała PKP PLK, procent wykorzystania przepustowości sięgający 92% dla odcinka Warszawa Zachodnia – Warszawa Włochy wynika z prowadzonych prac przy przebudowie stacji Warszaw Zachodnia.

Dodatkowo, według PKP PLK, wytrasowanie pociągów Kolei Dolnośląskich, zgodnie z projektem rozkładu jazdy, może wymagać kilkuminutowych zmian oraz dodatkowych lub wydłużonych postojów pociągów POLREGIO, co wpłynie na wydłużenie czasu ich przejazdu. PKP PLK zwróciła również uwagę, że stacja Warszawa Centralna nie jest przeznaczona do kończenia i rozpoczynania biegu pociągów, z wyjątkiem sytuacji, gdy postój nie przekracza 20 minut, co uniemożliwia jej wykorzystanie jako punktu końcowego i początkowego nowego połączenia.

Ponadto PKP PLK wskazała, że: „Zasadniczo na wnioskowanej trasie nie są planowane prace modernizacyjne aczkolwiek aktualnie prowadzony jest globalny przegląd projektów, w tym także projektów realizowanych w ramach Programu Uzupełniania Lokalnej i Regionalnej Infrastruktury Kolejowej – Kolej + do 2029 roku. Prowadzone analizy mają na celu uzyskanie maksymalnych funkcjonalnych i technicznych parametrów planowanej do udostępnienia infrastruktury, co może wiązać się ze zmianą zakresów realizacji inwestycji. Ponadto na styku omawianej trasy planowane są do realizacji dwa projekty tj. budowa nowej linii kolejowej Turek – Konin oraz rewitalizacja linii kolejowej nr 369 na odcinku Śrem – Czempin”.

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

Pismo Kolei Dolnośląskich z 24 października 2024 r. przekazujące stanowisko dotyczące możliwości trasowania pociągów

W piśmie z 24 października 2024 r. Koleje Dolnośląskie wskazały, że: „Konstrukcja rozkładu jazdy dla tras wskazanych we wcześniej przekazanych Prezesowi UTK wnioskach o wydanie decyzji o przyznanie otwartego dostępu na odcinku krajowym dla pociągów w relacji w Wrocław Główny – Poznań Główny – Warszawa Centralna (tam i z powrotem) w okresie obowiązywania rocznych rozkładów jazdy 2024/25 - 2028/29 dla trzech terminów podstawowych (1)-(4), (5) oraz (6)(7) będzie prowadzona przez zarządcę infrastruktury tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w oparciu o obowiązujące regulacje tj. Regulamin Sieci oraz Instrukcję o rozkładzie jazdy pociągów Ir-11”.

Koleje Dolnośląskie podkreśliły, że wnioskowana trasa przebiega w całości po liniach kolejowych dwutorowych o wysokich parametrach technicznych, co zapewnia duże możliwości w zakresie optymalizacji rozkładu jazdy. Jednocześnie Koleje Dolnośląskie wskazały, że dzięki odpowiedniej organizacji ruchu możliwe będzie zapewnienie atrakcyjnych czasów przejazdu dla pociągów ww. aplikanta przy jednoczesnym uwzględnieniu postojów pociągów POLREGIO na stacjach umożliwiających wyprzedzanie składów.

Ponadto Koleje Dolnośląskie poinformowały, że linia kolejowa nr 271 wyposażona jest w czterostawną samoczynną blokadę liniową, co umożliwia prowadzenie ruchu także po torze lewym i stosowanie dynamicznych manewrów wyprzedzania, a planowane wdrożenie systemu ETCS przez PKP PLK przyczyni się do poprawy efektywności i bezpieczeństwa prowadzenia ruchu kolejowego. Koleje Dolnośląskie wyraziły stanowisko, że argumenty przedstawione przez POLREGIO w niniejszym postępowaniu administracyjnym są niezasadne i mogą stanowić próbę opóźnienia wydania decyzji mającej na celu poprawę dostępności komunikacyjnej Dolnego Śląska, Ziemi Leszczyńskiej oraz połączeń na trasie przez Poznań do Warszawy.

Pismo Kolei Dolnośląskich z 9 grudnia 2024 r. przekazujące stanowisko dotyczące możliwości trasowania pociągów

W piśmie z 9 grudnia 2024 r. Koleje Dolnośląskie przedstawiły stanowisko, zgodnie z którym planowane uruchomienie połączeń na wnioskowanej trasie nastąpi najwcześniej od 14 grudnia 2025 r. Jednocześnie Koleje Dolnośląskie wskazały na brak wiedzy na temat planowanej oferty przewozowej w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2025/2026 na linii kolejowej nr 271, co uniemożliwia rzetelną ocenę przez PKP PLK proponowanego przez Koleje Dolnośląskie rozkładu

jazdy. Według Kolei Dolnośląskich: „kwestionowanie propozycji rozkładu jazdy, bez posiadania przez którykolwiek z podmiotów wiedzy nt. planowanej oferty, nie powinno być przesłanką do stwierdzenia braku możliwości realizacji rozkładu jazdy. Ponadto, nie jest znane Spółce stanowisko Organizatorów, w którym byłyby podnoszone problemy przy konstrukcji rozkładu jazdy opisane zarówno przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jak i POLREGIO S.A.”.

Koleje Dolnośląskie wyjaśniły również, że: „Stacja Warszawa Centralna została wyznaczona jako stacja początkowa/końcowa dla wnioskowanego połączenia z uwagi na dogodne położenie oraz kwestie wizerunkowe i marketingowe. Zważywszy na fakt, że trasę można traktować jako dalekobieżną oraz wysoko frekwentowaną, będzie zachodziła potrzeba zjazdu w celu obsługi sanitarnej pojazdów. Równolegle trwają wstępne rozmowy z innymi przewoźnikami posiadającymi własne OIU. Obecnie nie jesteśmy w stanie wskazać kierunku zjazdu (wschód/zachód) składu jako pociąg służbowy (PWJ). Kwestie te będą rozstrzygnięte w terminie późniejszym, a następnie będą mogły zostać zamówione dodatkowe potrzebne trasy pociągów w porozumieniu PKP PLK S.A. oraz OIU”.

Koleje Dolnośląskie uznały, że argumenty przedstawione przez PKP PLK w niniejszym postępowaniu administracyjnym są nieuzasadnione i nie powinny stanowić przeszkody w poprawie dostępności komunikacyjnej Dolnego Śląska, Ziemi Leszczyńskiej przez Poznań z Warszawą.

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 „zaplanowane do uruchomienia nowe komercyjne połączenia nie będą miały charakteru uzupełniającego rozkład jazdy względem pociągów uruchamianych przez POLREGIO, ale z uwagi na zbliżone godziny kursowania będą stanowić konkurencyjną ofertę przewozową. Z uwagi na zbieżność z godzinami kursowania pociągów umową PSC – prognozuje się możliwość spadku przychodów z połączeń realizowanych w ramach służby publicznej na ww. odcinku z uwagi na możliwość utraty znacznej części podróży dotychczas korzystających z pociągami REGIO, a tym samym wpłynąć negatywnie na działalność zarówno Spółki jak i Organizatora przewozów”.

Prezes UTK dokonał również analizy kwestii trasowania pociągów Kolei Dolnośląskich. Pociąg Kolei Dolnośląskich na trasie Wrocław Główny – Warszawa Centralna zaplanowano do odjazdu ze stacji Wrocław Główny o godzinie 9:40. Tymczasem pociągi POLREGIO kursujące na trasie Wrocław Główny – Poznań Główny, zgodnie ze stanowiskiem przekazanym we Wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w RRJ 2024/2025 zaplanowano do odjazdu ze stacji początkowej odpowiednio o godz. 8:42 (PR - R nr 67923) i godz. 10:00 (PR - R nr 67925). Różnice czasowe wynoszące niemal godzinę w przypadku pociągu PR - R nr 67923 oraz 20 minut w odniesieniu do pociągu PR - R nr 67925 wskazują na brak pokrywania się ww. terminów w sposób nie budzący wątpliwości, zwłaszcza że pociągi POLREGIO nie obsługują relacji bezpośredniej do Warszawy. Analogicznie w relacji powrotnej, przyjazd pociągu Kolei Dolnośląskich do stacji Wrocław Główny planowany jest na godz. 21:10, podczas gdy przyjazd pociągu POLREGIO nr 76940, obsługującego relację Poznań – Wrocław, na stację Wrocław Główny w RRJ 2024/2025 zaplanowano na godz. 21:35. Tym samym zarzut dotyczący bezpośredniego nakładania się kursów nie znajduje potwierdzenia w faktach.

Ponadto, istotnym elementem analizy jest odmienny profil pasażerów obu usług. W omawianym przypadku POLREGIO koncentruje swoją ofertę na przewozach regionalnych, obsługując podróży podróżujących między Wrocławiem a Poznaniem, z przystankami w miejscowościach takich jak Leszno, Konin czy Kutno. 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. Z kolei nowa usługa Kolei Dolnośląskich obejmowałaby dalekobieżne połączenie na trasie Wrocław – Warszawa, przeznaczone dla pasażerów oczekujących bezpośredniego przejazdu między tymi miastami wojewódzkimi, co może być szczególnie atrakcyjne dla podróżujących służbowo, turystów czy osób planujących szybki transfer między województwem dolnośląskim a mazowieckim.

Podkreślić należy również, że pociągi POLREGIO nie zapewniają bezpośredniego połączenia Wrocławia z Warszawą. Tym samym ww. przewoźnicy realizują odmienny model usług transportowych: POLREGIO odpowiada na potrzeby podróży regionalnych, natomiast Koleje Dolnośląskie wnioskują o wprowadzenie połączenia dalekobieżnego, którego obecnie POLREGIO nie oferuje. W świetle powyższych argumentów należy uznać, że ewentualne kursowanie pociągów Kolei Dolnośląskich na trasie Wrocław Główny – Warszawa Centralna nie powoduje istotnej konkurencji w zakresie regionalnych przewozów pasażerskich i stanowi odpowiedź na inny segment popytu transportu kolejowego. Tym samym

należy podnieść, że pomimo występowania zbieżnych odcinków wykonywania przejazdów przez pociągi Kolei Dolnośląskich oraz POLREGIO, są to usługi ukierunkowane na zaspokajanie różnych potrzeb podróżnych.

Analizując pozostałe aspekty związane się z uruchomieniem nowej usługi, Prezes UTK zauważył również, że połączenie Kolei Dolnośląskich na trasie Wrocław Główny – Warszawa Centralna – Wrocław 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 Dolnośląskich, 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 obsłużyła 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 odległość, na jaką podróżuje pasażer kolei, zwiększa się. Koleje Dolnośląskie obsłużyły ponad 22,53 mln pasażerów w 2024 r. wobec 19,18 mln pasażerów w 2023 r. (+17,4%)⁹.

Prezes UTK dokonał analizy wykorzystania połączeń kolejowych w województwach, w których Koleje Dolnośląskie zaplanowały umiejscowienie stacji zatrzymania, tj. w dolnośląskim, wielkopolskim, łódzkim i mazowieckim, 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 dolnośląskim, łódzkim, mazowieckim i wielkopolskim wykazywała systematyczny wzrost. W województwie dolnośląskim liczba pasażerów wzrosła z 19,23 mln w 2020 r. do 36,54 mln w 2023 r., natomiast w 2024 r. wyniósł do III kwartału 28,15 mln, co nadal oznacza utrzymanie wskaźnika na wysokim poziomie. Województwo wielkopolskie również odnotowało wzrost – z 18,92 mln w 2020 r. do 36,34 mln w 2023 r., a w 2024 roku liczba pasażerów do III kwartału kształtuje się na poziomie 28,58 mln. Podobne tendencje można zauważyć w województwie łódzkim, gdzie w 2020 r. odprawiono 9,94 mln pasażerów, a w 2023 r. liczba ta wzrosła do 18,31 mln. W 2024 r. wartość ta wyniosła 14,15 mln do III kwartału, co oznacza stabilizację liczby podróżnych. W województwie mazowieckim, będącym liderem w zakresie liczby przewozów spośród ww. czterech województw, liczba pasażerów wzrosła z 67,37 mln w 2020 r. do 97,58 mln w 2023 r., natomiast w 2024 r. osiąga do III kwartału poziom 78,36 mln.

Analizując udział odprawionych pasażerów w ogólnej liczbie podróżnych, można zauważyć, że województwo dolnośląskie utrzymuje swój udział na stabilnym poziomie – z 9,18% w 2020 r. do 9,76% w 2023 r., a w 2024 r. na poziomie 9,28%. Udział województwa wielkopolskiego pozostaje stabilny, oscylując w granicach 8,8%–10,2%

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>

⁹ źródło: opracowanie Urzędu pn. „Podsumowanie 2024 r. w przewozach pasażerskich i towarowych”, dostępne na stronie internetowej Urzędu pod adresem: 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: dane.utk.gov.pl/sts/przewozy-pasazerskie/przewozy-pasazerskie-w-wojewod/21881,Przewozy-pasazerskie-w-wojewodztwach.html

w analizowanych latach. Województwo łódzkie wykazuje nieznaczne wahania – od 4,74% w 2020 r. do 4,89% w 2023 r., z wartością 4,67% w 2024 r. Województwo mazowieckie, mimo wzrostu liczby pasażerów, zmniejszyło swój udział w skali kraju – z 32,17% w 2020 r. do 25,45% w 2024 r., co może wynikać z dynamicznego rozwoju przewozów kolejowych w innych regionach Polski.

Wskaźnik wykorzystania kolei w czterech 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 dolnośląskim wskaźnik wzrósł z 6,63 w 2020 r. do 12,65 w 2023 r., a w 2024 r. wyniósł 9,78 (bez uwzględnienia IV kwartału). W województwie wielkopolskim nastąpił wzrost z 5,41 w 2020 r. do 10,40 w 2023 r., a w 2024 r. wskaźnik osiągnął bez uwzględnienia IV kwartału wartość 8,19. W województwie łódzkim wartość ta wzrosła z 4,05 w 2020 r. do 7,70 w 2023 r., a w 2024 r. do III kwartału osiąga poziom 5,99. W województwie mazowieckim wskaźnik wzrósł z 12,42 w 2020 r. do 17,71 w 2023 r., po czym w 2024 r. wyniósł do III kwartału 14,22. Ww. 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 pozostawały 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 Dolnośląskie trasie.

Prezes UTK w toku niniejszego postępowania zwrócił również uwagę na wielkość postojów handlowych wskazanych we Wniosku, na których planowane jest zatrzymywanie się pociągów w związku z uruchamianiem nowej usługi Kolei Dolnośląskich. 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 Dolnośląskich na trasie Wrocław Główny – Warszawa Centralna – Wrocław Główny, prezentowały się następująco:

- Wrocław Główny – 80500;
- Wrocław Mikołajów – 4900;
- Leszno – 6200;
- Poznań Główny – 68300;
- Konin – 2700;
- Kutno – 3700;
- Warszawa Zachodnia – 22200;
- Warszawa Centralna – 36600.

Zgromadzone dane pozwalają stwierdzić, że stacje Wrocław Główny, Poznań Główny, Warszawa Zachodnia i Warszawa Centralna, przewidziane dla postojów w planowanej nowej usłudze Kolei Dolnośląskich, odznaczają się wysokim wynikiem w zakresie dobowej wymiany pasażerskiej, zajmując odpowiednio 1, 2, 12 i 7 miejsce w rankingu stacji o największej dobowej wymianie pasażerskiej na terenie Rzeczypospolitej Polskiej.

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

Województwo dolnośląskie charakteryzuje się średnią liczbą 354 zatrzymań pociągów na godzinę, co świadczy o dużym natężeniu ruchu pasażerskiego. W regionie funkcjonuje 31 stacji o wymianie pasażerskiej przekraczającej 1000 osób na dobę oraz 131 stacji z wymianą pasażerską pomiędzy 100 a 1000 pasażerów na dobę. W skali roku na 273 stacjach w województwie odnotowuje się ponad 1000 zatrzymań pociągów. Największym węzłem transportowym regionu jest Wrocław, na którym odnotowano wymianę pasażerską na poziomie 35,71 mln osób w 2023 r., co stanowi wzrost o 11,94% w porównaniu do roku poprzedniego. Wrocław odpowiada za 4,80% całkowitej wymiany pasażerskiej w Polsce.

Województwo wielkopolskie również charakteryzuje się wysokim poziomem wymiany pasażerskiej, przy średniej liczbie 344 zatrzymań pociągów na godzinę. Na terenie województwa znajduje się 36 stacji, na których dzienna wymiana

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>

pasażerska przekracza 1000 osób, oraz 112 stacji o wymianie pomiędzy 100 a 1000 pasażerów na dobę. Liczba stacji z ponad 1000 zatrzymań rocznie wynosi 260. Poznań, jako główne miasto regionu, odnotował 27,93 mln pasażerów w 2023 r., co oznacza wzrost o 13,39% w stosunku do 2022 r. Miasto to odpowiada za 3,75% całkowitej wymiany pasażerskiej w Polsce.

Województwo łódzkie charakteryzuje się średnią liczbą 236 zatrzymań pociągów na godzinę, co jest wartością niższą niż w województwach dolnośląskim i wielkopolskim. W regionie funkcjonuje 18 stacji z wymianą pasażerską powyżej 1000 osób na dobę oraz 69 stacji o wymianie między 100 a 1000 pasażerów na dobę. Liczba stacji, na których roczna liczba zatrzymań przekracza 1000, wynosi 135.

Województwo mazowieckie wyróżnia się najwyższą liczbą zatrzymań pociągów na godzinę w Polsce, wynoszącą 895. W regionie znajduje się 111 stacji z wymianą pasażerską powyżej 1000 osób na dobę oraz 199 stacji z wymianą pasażerską pomiędzy 100 a 1000 pasażerów na dobę. Liczba stacji z ponad 1000 zatrzymań rocznie wynosi 321, co potwierdza kluczowe znaczenie regionu w krajowej siatce transportu kolejowego. Warszawa, jako najważniejszy węzeł komunikacyjny, odnotowała 90,59 mln pasażerów w 2023 r., jednak w przeciwieństwie do innych analizowanych miast, nastąpił spadek o 4,82% w stosunku do 2022 r. Jednocześnie stolica Polski odpowiada za 12,17% całkowitej wymiany pasażerskiej w Polsce.

Podsumowując, województwa dolnośląskie, wielkopolskie i łódzkie odnotowały wzrost liczby pasażerów w 2023 r., podczas gdy województwo mazowieckie zanotowało spadek. Dane te wskazują na rosnącą popularność transportu kolejowego w innych regionach Polski, przy jednoczesnym osłabieniu dynamiki w stołecznym węźle kolejowym.

Tym samym stwierdzić należy, że uruchomienie nowego połączenia międzywojewódzkiego wnioskowanego przez Koleje Dolnośląskie przyczyni się do wzrostu wykorzystania węzłów przesiadkowych we Wrocławiu, Poznaniu i w Warszawie, będących dużym generatorem ruchu oraz stacjami węzłowymi dla innych usług transportu (nie tylko kolejowego), dla ruchu ponadregionalnego. Uruchomienie dodatkowych pociągów zapewniających bezpośrednie połączenie pomiędzy Wrocławiem a Warszawą stanowić będzie istotny element poprawy obecnej oferty przewozowej. W rezultacie spodziewany jest wzrost zainteresowania podróżnych transportem kolejowym w regionach, przez które przebiega trasa wnioskowanego połączenia. Jednocześnie oczekuje się, że uruchomienie połączenia Kolei Dolnośląskich nie spowoduje ujemnych następstw dla połączeń realizowanych w ramach służby publicznej.

Analizując pozostałe aspekty wiążące się z uruchomieniem nowej usługi Kolei Dolnośląskich, 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 Dolnośląskich może skutkować poprawą jakości świadczonych usług również w przewozach dotowanych.

Natomiast jeśli chodzi o wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych, poza ewentualnymi kilkuminutowymi przesunięciami pociągów innych przewoźników, wytrasowanie dodatkowego połączenia Kolei Dolnośląskich nie wpłynie znacząco na obecną przepustowość na trasie Wrocław Główny – Warszawa Centralna – Wrocław Główny.

Połączenia, których dotyczy niniejsza decyzja, planowane są w atrakcyjnych godzinach, a proponowany rozkład jazdy Kolei Dolnośląskich może stanowić dodatkową ofertę dla osób planujących podróż w celach turystycznych, uzupełniając dotychczasową ofertę przewoźników kolejowych. Prezes UTK zauważa również, że planowana nowa usługa Kolei Dolnośląskich i wyprawianie pociągów na trasie Wrocław Główny – Warszawa Centralna i w relacji powrotnej, pomimo zasygnalizowanych przez PKP PLK problemów dotyczących infrastruktury kolejowej, pozwoli 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 Wrocław Główny – Warszawa Centralna – Wrocław Główny, realizowanego liniami kolejowymi nr 1, 2, 3, 18, 271 i 351, w okresie od dnia doręczenia niniejszej decyzji do 8 grudnia 2029 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029.

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

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

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

Prezes UTK określił częstotliwość kursowania na wnioskowanej trasie w wymiarze 1 pary pociągów na dobę, w okresie od dnia doręczenia niniejszej decyzji do 8 grudnia 2029 r., przewozy realizowane w soboty (6) i niedziele (7), zgodnie z projektem rozkładu jazdy pociągów wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2.

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

Prezes UTK ustalił, że dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów na następujących stacjach lub przystankach: Wrocław Główny, Wrocław Mikołajów, Leszno, Poznań Główny, Konin, Kutno, Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna.

Zgodnie ze złożonym przez Koleje Dolnośląskie Wnioskiem, przewozy realizowane na trasie Wrocław Główny – Warszawa Centralna – Wrocław Główny przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, będą realizowane przy pomocy pojazdów 45WE, 48WEc lub alternatywnie 36WEa, 36WEh, 31WE, 2x36WEa, 2x36WEh, 2x31WE, 2x45WE, 2x48WEc. 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 Dolnośląskich (np. w związku z ograniczoną zdolnością przepustową konkretnego odcinka infrastruktury kolejowej lub obowiązywaniem trasy okężnej dla określonego fragmentu trasy).

Prezes UTK ustalił, że dopuszczalne jest uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt I sentencji decyzji, w godzinach innych niż wskazane w rozkładzie jazdy zawartym w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Kolei Dolnośląskich (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 taborami 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 uwzględnić w procesie alokacji zdolności przepustowej charakter realizowanej na mocy niniejszej decyzji usługi. W ocenie Prezesa UTK powyższe przewozy powinny przede wszystkim uzupełniać ofertę przewozową zapewnianą na obszarach województw: dolnośląskiego, wielkopolskiego, łódzkiego i mazowieckiego, organizowaną przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego. W rezultacie spodziewany jest wzrost zainteresowania podróżnych transportem kolejowym w regionach, przez które przebiega trasa wnioskowanego połączenia.

Mając na względzie rolę Prezesa UTK jako organu regulacyjnego w zakresie sektora kolejowego ustalono, że Koleje Dolnośląskie zobowiązane są poinformować Prezesa UTK o każdym wystąpieniu okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Wrocław Główny – Warszawa Centralna – Wrocław Główny:

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

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

Koleje Dolnośląskie 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 Dolnośląskie 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 Dolnośląskie Wniosek, Prezes UTK przyznał Kolejom Dolnośląskim prawo otwartego dostępu na trasie krajowej Wrocław Główny – Warszawa Centralna – Wrocław Główny, w okresie od dnia doręczenia niniejszej decyzji do 8 grudnia 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), zgodnie z projektem rozkładu jazdy pociągów wskazanymi 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 administracyjnymi¹² („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 administracyjnymi¹³.

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

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

OPLATA:

Od niniejszej decyzji należna opłata skarbową wynosi 10 zł (słownie: dziesięć złotych 00/100), zgodnie z cz. I pkt 53 Załącznika do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej¹⁴. Koleje Dolnośląskie, wraz z przekazanym Wnioskiem, przedstawiły potwierdzenie uiszczenia 28 lutego 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 Dolnośląskie w całości.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

ZAŁĄCZNIKI:

1. Projekt rocznego rozkładu jazdy w okresie od dnia doręczenia niniejszej decyzji do 8 grudnia 2029 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029 na trasie krajowej Wrocław Główny – Warszawa Centralna
2. Projekt rocznego rozkładu jazdy w okresie od dnia doręczenia niniejszej decyzji do 8 grudnia 2029 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029 na trasie krajowej Warszawa Centralna – Wrocław Główny

¹² Dz. U. z 2024 r. poz. 935 i poz. 1685

¹³ Dz. U. z 2021 r. poz. 535

¹⁴ Dz. U. z 2023 r. poz. 2111 oraz Dz. U. z 2024 r. poz. 1222 i poz. 1757

Załącznik nr 1 do decyzji znak: DPP-WOPN.717.1.2024.JK

Stacja	Odległość	Odległość narastająco	Przyjazd	Odjazd
Wrocław Główny	-	0	-	09:40
Wrocław Mikołajów	4	4	09:45	09:46
Leszno	92	96	10:30	10:31
Poznań Główny	68	164	11:05	11:08
Konin	98	262	11:52	11:53
Kutno	78	340	12:28	12:29
Warszawa Zachodnia	123	463	13:28	13:30
Warszawa Centralna	3	466	13:35	-

Załącznik nr 2 do decyzji znak: DPP-WOPN.717.1.2024.JK

Stacja	Odległość	Odległość narastająco	Przyjazd	Odjazd
Warszawa Centralna	-	0	-	17:15
Warszawa Zachodnia	3	3	17:20	17:22
Kutno	123	126	18:20	18:21
Konin	78	204	18:56	18:57
Poznań Główny	98	302	19:42	19:45
Leszno	63	370	20:20	20:21
Wrocław Mikołajów	92	462	21:04	21:05
Wrocław Główny	4	466	21:10	-

Podstawowy	Oraz	Oprócz
(6)(7)	19.06.2025, 15.08.2025, 11.11.2025	27.12.2025
	01.01.2026, 06.01.2026, 06.04.2026, 01.05.2026, 04.06.2026, 11.11.2026,	04.04.2026, 05.04.2026, 26.12.2026
	01.01.2027, 06.01.2027, 29.03.2027, 03.05.2027, 27.05.2027, 01.11.2027, 11.11.2027	27.03.2027, 28.03.2027, 25.12.2027
	06.01.2028, 17.04.2028, 01.05.2028, 03.05.2028, 15.06.2028, 01.11.2028, 26.12.2028	15.04.2028, 16.04.2028, 24.12.2028
	01.01.2029, 02.04.2029, 01.05.2029, 03.05.2029, 31.05.2029, 01.11.2029	31.03.2029, 01.04.2029