



DZIENNIK URZĘDOWY

PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 23 grudnia 2019 r.

Poz. 45

DECYZJA NR DPP-WOPN.718.2.2019.PL PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 13 grudnia 2019 r.

w sprawie przydzielenia otwartego dostępu przewoźnikowi Leo Express Global dla trasy międzynarodowej w relacji Praha hl. n. – Terespol – granica państwa i w relacji powrotnej.

DECYZJA

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 2, 5, 6 oraz art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 710 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, art. 15 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. Urz. UE.L 239 z 12 sierpnia 2014 r., str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 869/2014”, oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku Leo Express Global a.s. z siedzibą w Pradze, zwanej dalej „Leo Express Global” lub „Przewoźnikiem”, z 8 marca 2019 r., uzupełnionego pismem z 25 marca 2019 r., o wydanie decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie międzynarodowej w relacji Praha hl. n. – Terespol – granica państwa i w relacji powrotnej na okres od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r.,

PRYZNAJĘ

Leo Express Global otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dla trasy międzynarodowej w relacji Praha hl. n. – Terespol – granica państwa i w relacji powrotnej,

realizowany liniami kolejowymi nr 1, 2, 4, 93, 139 oraz 150, znajdującymi się w zarządzie zarządcy infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A z siedzibą w Warszawie, zwanych dalej „PKP PLK”, na okres od dnia doręczenia niniejszej decyzji do 10 grudnia 2024 r., tj. na roczne rozkłady jazdy: 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023 oraz 2023/2024, z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie Leo Express Global uruchomi 4 pary pociągów na dobę od poniedziałku do niedzieli, zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i nr 2 do niniejszej decyzji.
2. Przewoźnik obowiązany jest uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji.
Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów w mniejszym wymiarze (tj. częstotliwości lub terminach) niż to wynika z punktu 1 niniejszej decyzji, wyłącznie w wyniku zaistnienia niemożliwych do przewidzenia zdarzeń zewnętrznych, niezależnych od Przewoźnika, będących następstwem siły wyższej lub działalności podmiotów trzecich (jak np. zarządcy infrastruktury).
3. Połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji stanowią uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województwa śląskiego, świętokrzyskiego, łódzkiego, mazowieckiego oraz lubelskiego, organizowanej przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.
4. W przypadku prac modernizacyjnych i 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.
5. Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji, w pełnej relacji, tj. na trasie Praha hl. n – Terespol – granica państwa i w relacji powrotnej.

Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszej relacji, na podstawie niniejszej decyzji, jest dopuszczalne wyłącznie w wyniku zaistnienia niemożliwych do przewidzenia zdarzeń zewnętrznych, niezależnych od Przewoźnika, będących następstwem siły wyższej lub działalności podmiotów trzecich (jak np. zarządcy infrastruktury).

6. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Zebrzydowice, Pszczyna, Tychy, Katowice Ligota, Katowice, Sosnowiec Główny, Dąbrowa Górnicza, Zawiercie, Włoszczowa Północ, Opoczno Południe, Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Mińsk Mazowiecki, Siedlce, Łuków oraz Terespol.

Nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku od organizatora publicznego transportu zbiorowego 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.
7. Na trasie Praha hl. n. – Terespol – granica państwa, w zakresie odcinka na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy pojazdami kolejowymi serii 480 001 – 480 005.

W pojazdach serii 480 001 – 480 005 Przewoźnik zapewni, co najmniej 2 miejsca dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Leo Express Global zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów. Przewoźnik jest zobowiązany do wykorzystywania wyłącznie taboru spełniającego warunki techniczne, środowiskowe i eksploatacyjne określone przez zarządcę infrastruktury dla poszczególnych linii kolejowych.

8. Dopuszcza się korzystanie z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
9. Dopuszcza się uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji, w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy zawartym w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
10. Przewoźnik obowiązany jest poinformować Prezesa UTK o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Praha hl. n. – Terespol – granica państwa i w relacji powrotnej:
 - a) w niepełnej relacji;
 - b) w częstotliwości i terminie innymi niż wprost wynikającymi z niniejszej decyzji.

W przypadku wystąpienia okoliczności, o których mowa powyżej, Przewoźnik w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia ich wystąpienia, obowiązany jest przedstawić stanowisko w sprawie wraz z uzasadnieniem.

UZASADNIENIE

8 marca 2019 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej ePUAP, wniosek Leo Express Global (znak: L. Dz. LEG-DOPK-24/03/2019/JW), o przyznanie otwartego dostępu na trasie Praha hl. n. – Terespol – granica państwa na okres od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r.

Prezes UTK, pismem z 20 marca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2019.2.PL), zawiadomił Leo Express Global o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie przyznania otwartego dostępu na trasie Praha hl. n. – Terespol – granica państwa i w relacji powrotnej w okresie od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r. Jednocześnie Prezes UTK uzupełnił materiał dowodowy postępowania o:

- 1) licencję Przewoźnika z 22 lutego 2010 r., nr L/2010/1544 wraz ze zmianami, wydaną przez Drážní úřad (czeski organ regulacyjny) bezterminowo, wraz z tłumaczeniem na język polski;
- 2) certyfikat bezpieczeństwa Przewoźnika cz. A., potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, wydanego przez Drážní úřad (czeski organ regulacyjny) 26 marca 2015 r. nr CZ1120150004 (ważny od 12 kwietnia 2015 r. do 11 kwietnia 2020 r.), wraz z tłumaczeniem na język polski;

3) certyfikat bezpieczeństwa Przewoźnika cz. B, potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci, zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, wydanego przez Prezesa UTK, 20 kwietnia 2017 r., nr PL1220170006 (ważny od 20 kwietnia 2017 r. do 20 kwietnia 2022 r.);

Dodatkowo Prezes UTK wezwał Leo Express Global do uzupełnienia braków w związku z otrzymanym powiadomieniem w sprawie otwartego dostępu.

Pismem z 25 marca 2019 r. Leo Express Global przekazała do Prezesa UTK uzupełnione informacje w zakresie:

1. taboru, jakim ma być świadczona nowa usługa przewozu osób;
2. opłat skarbowych z tytułu złożenia wniosku oraz przedłożenia pełnomocnictwa.

Informacja o wpływie wniosku Leo Express Global do Prezesa UTK została opublikowana na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego 29 marca 2019 r.

W związku z powyższym Prezes UTK, pismem z 3 kwietnia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2019.3.PL), zawiadomił podmioty uprawnione o wpływie wniosku o przyznanie otwartego dostępu na trasie Praha hl. n. – Terespol – granica państwa i w relacji powrotnej w okresie od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r.

Pismem z 15 kwietnia 2019 r. Przewoźnik przekazał poprawiony rozkład jazdy planowanej nowej usługi przewozu osób.

W związku z przekazaną korektą rozkładu jazdy, 15 kwietnia 2019 r. na ww. stronie internetowej zamieszczono aktualizację projektu rozkładu jazdy.

Prezes UTK, pismem z 16 kwietnia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2019.4.PL) zawiadomił czeski organ regulacyjny, właściwy do rozpatrzenia wniosku o przyznanie otwartego dostępu, w zakresie trasy przebiegającej przez terytorium Republiki Czeskiej, o otrzymaniu wniosku o przyznanie otwartego dostępu na trasie Praha hl. n. – Terespol – granica państwa i w relacji powrotnej w okresie od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r.

Pismem z 17 kwietnia 2019 r. (znak: MHP.F-073-031-2019) przewoźnik kolejowy „Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwany dalej „Kolejami Mazowieckimi”, przedstawił stanowisko w sprawie planowanej nowej usługi Leo Express Global.

Pismem z 19 kwietnia 2019 r. (znak: ZTM-PPO-1-6213.1.2019.JZA(2.JZA) Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie, zwany dalej „ZTM”, przedstawił stanowisko w sprawie planowanej nowej usługi Leo Express Global.

PKP PLK w piśmie z 23 kwietnia 2019 r. (znak: IUS1 – 8204 -27-1/19) przedstawiły stanowisko w sprawie planowanej nowej usługi Przewoźnika.

Pismem z 26 kwietnia 2019 r. przewoźnik kolejowy „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwany dalej „PKP Intercity”, złożył wniosek o badanie równowagi ekonomicznej, w związku z planowanym nowym połączeniem kolejowym Leo Express Global na trasie Praha hl. n. – Terespol – granica państwa i w relacji powrotnej w okresie od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r. Wniosek PKP Intercity zawierał informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa ww. przewoźnika kolejowego.

Przewoźnik kolejowy „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwany dalej „Przewozami Regionalnymi”, złożył 26 kwietnia 2019 r. wniosek o badanie równowagi ekonomicznej, w związku z planowanym nowym połączeniem kolejowym Leo Express Global na trasie Praha hl. n. – Terespol – granica państwa i w relacji powrotnej w okresie od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r. Wniosek Przewozów Regionalnych zawierał informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa ww. przewoźnika kolejowego.

Minister Infrastruktury przedłożył Prezesowi UTK wniosek z 26 kwietnia 2019 r. o badanie równowagi ekonomicznej w związku z planowanym nowym połączeniem kolejowym Leo Express Global na trasie Praha hl. n. – Terespol – granica państwa i w relacji powrotnej w okresie od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r. Wniosek Ministra Infrastruktury zawierał informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa PKP Intercity (przewoźnika kolejowego będącego stroną umowy kontraktu służby publicznej).

W piśmie z 14 maja 2019 r. (znak: NI-IT-I.8060.24.2019.DA) marszałek województwa mazowieckiego przedstawił stanowisko w sprawie planowanej nowej usługi Leo Express Global.

Pismem z 17 czerwca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2019.12.PL) Prezes UTK zwrócił się do PKP PLK o przedstawienie dodatkowych informacji, w związku z przekazanymi przez ww. zarządcę infrastruktury danymi.

Pismem z 17 czerwca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2019.13.PL) Prezes UTK wezwał Przewozy Regionalne do przedstawienia dodatkowych informacji, w związku ze złożonym wnioskiem o badanie równowagi ekonomicznej.

Pismem z 17 czerwca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2019.14.PL) Prezes UTK wezwał PKP Intercity do przedstawienia dodatkowych informacji, w związku ze złożonym wnioskiem o badanie równowagi ekonomicznej.

Pismem z 19 czerwca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2019.15.PL) Prezes UTK zwrócił się do Ministra Infrastruktury o przedstawienie dodatkowych informacji, w związku ze złożonym wnioskiem o badanie równowagi ekonomicznej, w zakresie odpowiadającym punktom wezwania Prezesa UTK z 17 czerwca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2019.14.PL), skierowanego do PKP Intercity.

W piśmie z 1 lipca 2019 r. (znak: IDRR-611-97/2019) PKP PLK przedstawiły dodatkowe informacje w sprawie.

Pismem z 3 lipca 2019 r. (PBH1c-070-019/19) Przewozy Regionalne przekazały dodatkowe informacje m.in. w związku z niniejszym postępowaniem w sprawie przyznania Leo Express Global decyzji na trasę Praha hl. n. – Terespol – granica państwa i w relacji powrotnej. Część przekazanych informacji stanowiła tajemnicę przedsiębiorstwa Przewozów Regionalnych.

W piśmie z 8 lipca 2019 r. (znak: BBPP3j-070-164/2019) PKP Intercity przedstawiła dodatkowe informacje w sprawie. Część przekazanych informacji stanowiła tajemnicę przedsiębiorstwa PKP Intercity.

W piśmie z 16 lipca 2019 r. (znak: DTK-8.4602.51.2019) Minister Infrastruktury przekazał dodatkowe informacje w sprawie.

Postanowieniem z 18 lipca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2019.16.PL) Prezes UTK ograniczył Leo Express Global dostęp do akt sprawy w zakresie tajemnicy przedsiębiorstwa zawartej we wnioskach o badanie równowagi ekonomicznej, zgłoszonych przez podmioty uprawnione.

W piśmie z 19 lipca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2019.17.PL) Prezes UTK zwrócił się do Ministra Infrastruktury o przedstawienie dodatkowych informacji w sprawie, w zakresie tożsamym z wezwaniem z 19 czerwca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2019.15.PL).

23 lipca 2019 r. Leo Express Global zapoznała się z całością materiału dotychczas zgromadzonego w aktach sprawy.

Pismem z 1 sierpnia 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2019.18.PL) Prezes UTK zawiadomił czeski organ regulacyjny, właściwy do rozpatrzenia wniosku o przyznanie otwartego dostępu o przyznanie otwartego dostępu na trasie Praha hl. n. – Terespol – granica państwa i w relacji powrotnej w okresie od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r., w zakresie trasy przebiegającej przez terytorium Republiki Czeskiej, o otrzymaniu wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, przekazanych przez podmioty uprawnione.

W piśmie z 2 sierpnia 2019 r. (znak: DTK-8.4602.51.2019) Minister Infrastruktury przekazał dodatkowe informacje w sprawie.

Leo Express Global, w piśmie z 7 sierpnia 2019 r. (znak: L. Dz.: LEG-DOPK.67/05/2019/JW), przedstawiła stanowisko w związku ze złożonymi przez podmioty uprawnione wnioskami o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej).

Postanowieniem z 8 października 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2019.20.PL) Prezes UTK włączył w poczet materiału dowodowego niniejszego postępowania:

- 1) umowę ramową z 25 lutego 2011 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich, zawartą pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity wraz z aneksami nr 1-9;
- 2) umowę roczną o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r., zawartą 11 maja 2019 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity wraz z aneksem nr 1;
- 3) umowę roczną o świadczenie usług publicznych w zakresie międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r., zawartą 11 maja 2019 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Intercity, wraz z aneksem nr 1;
- 4) pismo PKP Intercity z 9 lipca 2019 r. (znak: BBPP3j-070-166/2019), informujące o zakresie i zasadności klauzuli „Tajemnica przedsiębiorstwa” w umowie ramowej, o której mowa w punkcie 1, oraz w umowach rocznych, o których mowa w punktach 2 i 3;
- 5) umowę o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich pomiędzy województwem lubelskim a Przewozami Regionalnymi zawartą 9 grudnia 2016 r. wraz z aneksami nr 1-7;
- 6) pismo Przewozów Regionalnych z 13 sierpnia 2019 r. (znak: PBH1c-070-022/19), informujące o zakresie i zasadności klauzuli „Tajemnica przedsiębiorstwa” w umowach o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym;

- 7) sieciowy harmonogram zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy 2019/2020, pobrany ze strony internetowej¹ PKP PLK;
- 8) sieciowy harmonogram zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy 2020/2021, pobrany ze strony internetowej² zarządcy infrastruktury PKP PLK;
- 9) plakatowy rozkład jazdy, obowiązujący od 9 grudnia 2018 r. do 14 grudnia 2019 r. (aktualizacja wg stanu na 16 września 2019 r.), pobrany 4 października 2019 r. ze strony <https://www.portalpasazera.pl/>, dla stacji Katowice (odjazdy);
- 10) plakatowy rozkład jazdy, obowiązujący od 9 grudnia 2018 r. do 14 grudnia 2019 r. (aktualizacja wg stanu na 15 września 2019 r.), pobrany 4 października 2019 r. ze strony <https://www.portalpasazera.pl/>, dla stacji Warszawa Zachodnia (odjazdy);
- 11) plakatowy rozkład jazdy, obowiązujący od 9 grudnia 2018 r. do 14 grudnia 2019 r. (aktualizacja wg stanu na 16 września 2019 r.), pobrany 4 października 2019 r. ze strony <https://www.portalpasazera.pl/>, dla stacji Warszawa Wschodnia (odjazdy);
- 12) plakatowy rozkład jazdy, obowiązujący od 9 grudnia 2018 r. do 14 grudnia 2019 r. (aktualizacja wg stanu na 15 września 2019 r.), pobrany 4 października 2019 r. ze strony <https://www.portalpasazera.pl/>, dla stacji Mińsk Mazowiecki (odjazdy);
- 13) plakatowy rozkład jazdy, obowiązujący od 9 grudnia 2018 r. do 14 grudnia 2019 r. (aktualizacja wg stanu na 15 września 2019 r.), pobrany 4 października 2019 r. ze strony <https://www.portalpasazera.pl/>, dla stacji Siedlce (odjazdy);
- 14) plakatowy rozkład jazdy, obowiązujący od 9 grudnia 2018 r. do 14 grudnia 2019 r. (aktualizacja wg stanu na 15 września 2019 r.), pobrany 4 października 2019 r. ze strony <https://www.portalpasazera.pl/>, dla stacji Łuków (odjazdy);
- 15) plakatowy rozkład jazdy, obowiązujący od 9 grudnia 2018 r. do 14 grudnia 2019 r. (aktualizacja wg stanu na 16 września 2019 r.), pobrany 4 października 2019 r. ze strony <https://www.portalpasazera.pl/>, dla stacji Terespol (odjazdy).

Postanowieniem z 8 października 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2019.21.PL) Prezes UTK ograniczył Leo Express Global dostęp do akt sprawy w zakresie tajemnicy przedsiębiorstwa zawartej w umowach o świadczenie usług publicznych, których stronami są podmioty uprawnione, które zgłosiły wnioski o badanie równowagi ekonomicznej, w ramach niniejszego postępowania.

Postanowieniem z 12 listopada 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2019.22.PL) Prezes UTK uzupełnił materiał dowodowy postępowania o wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych, stanowiący załącznik nr 2.6. do Regulaminu Sieci PKP PLK, pobrany ze strony internetowej ww. zarządcy infrastruktury.

Jednocześnie Prezes UTK powiadomił Leo Express Global o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz prawie do wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Przewoźnik nie skorzystał z przysługującego mu prawa.

Mając na względzie powyższe, 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. 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.*

W dniu 8 marca 2019 r. wpłynął do Prezesa UTK wniosek Leo Express Global o przyznanie otwartego dostępu na trasie Praha hl. n. – Terespol – granica państwa i w relacji powrotnej na okres od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r., uzupełniony następnie pismem z 25 marca 2019 r.

Prezes UTK ustalił, że Leo Express Global jest przewoźnikiem kolejowym, posiadającym licencję nr L/2010/1544, wraz z późniejszymi zmianami, na wykonywanie przewozów kolejowych osób, wydaną 22 lutego 2010 r. przez Drážní úřad, certyfikat bezpieczeństwa cz. A nr CZ1120150004, wydany 26 marca 2015 r. przez Drážní úřad (ważny od 12 kwietnia 2015 r. do 11 kwietnia 2020 r.), potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej oraz cz. B nr PL1220170006, wydany 20 kwietnia 2017 r. przez Prezesa UTK (ważny od 20 kwietnia 2017 r. do 20 kwietnia 2022 r.), potwierdzający akceptację regulacji przyjętych

¹ <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahtow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/harmonogram-zamkniec-torowych/>

² Jak wyżej.

przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci.

Stosownie do art. 29c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym: *regularny przewóz kolejowy osób niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej jest wykonywany wyłącznie na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego 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.*

W świetle wyżej cytowanych przepisów ustawy o transporcie kolejowym, podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie krajowej 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.

Leo Express Global jest przewoźnikiem kolejowym. Przysługuje mu, zatem uprawnienie do złożenia wniosku będącego przedmiotem rozpoznania w niniejszej sprawie. Wniosek Leo Express Global został podpisany ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez pełnomocnika należycie umocowanego, zgodnie z zasadami reprezentacji Przewoźnika, stosownie do informacji wskazanych w czeskim rejestrze handlowym (odpowiednik polskiego rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego).

Zgodnie z art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym: *Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie międzynarodowej, w przypadku gdy spełnione zostaną następujące warunki:*

- 1) *w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w art. 7 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. Urz. UE L 239 z 12.08.2014, str. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 869/2014”, Prezes UTK określi, że głównym celem proponowanych nowych usług kolejowych jest przewóz pasażerów między stacjami znajdującymi się w różnych państwach członkowskich Unii Europejskiej, albo żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania;*
- 2) *w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia 869/2014, Prezes UTK określi, że proponowane nowe międzynarodowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, albo żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania.*

Stosownie do brzmienia art. 13 ust. 1 rozporządzenia 869/2014: *Równowagę ekonomiczną umowy o świadczenie usług publicznych uważa się za zagrożoną, gdy proponowana nowa usługa ma znaczący negatywny wpływ na:*

- (i) *rentowność usług świadczonych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych; lub*
- (ii) *koszty netto przyznania umowy o świadczenie usług publicznych przez właściwy organ.*

W dokonywanej analizie organ regulacyjny koncentruje swoją uwagę na wpływie gospodarczym proponowanych nowych przewozów na umowę o świadczenie usług publicznych jako całości, a nie na osobne przewozy wykonywane w ramach tej umowy, w całym okresie jej trwania (art. 13 ust. 2 rozporządzenia 869/2014).

Art. 14 rozporządzenia 869/2014 stanowi, że: *W trakcie procesu oceny organ regulacyjny uwzględni w szczególności następujące kryteria:*

- a) *wpływ na wynik finansowy netto usług świadczonych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych uwzględniany w kontekście okresu trwania przedmiotowej umowy;*
- b) *ewentualne konkurencyjne reakcje przedsiębiorstwa kolejowego realizującego umowę o świadczenie usług publicznych;*
- c) *ewentualne oszczędności przedsiębiorstwa kolejowego realizującego umowę o świadczenie usług publicznych (takie jak brak wymiany taboru kolejowego, którego okres eksploatacyjny dobiega końca, lub personelu, którego umowy wygasają) oraz ewentualne korzyści dla przedmiotowego przedsiębiorstwa kolejowego wynikające z proponowanej nowej usługi (takie jak pozyskanie międzynarodowych pasażerów, którzy mogliby być zainteresowani połączeniem z usługą regionalną w ramach umowy o świadczenie usług publicznych);*
- d) *możliwość zawężenia zakresu stosowania umowy o świadczenie usług publicznych, w szczególności jeżeli w czasie oceny jest ona bliska zakończenia;*
- e) *wpływ na wyniki i jakość usług kolejowych;*

- f) wpływ na planowanie rozkładu jazdy dla przewozów kolejowych;
- g) w stosownych przypadkach wpływ na inwestycje dotyczące taboru kolejowego dokonywane przez przedsiębiorstwa kolejowe lub właściwe organy.

Jednocześnie wskazać należy, że prawodawca unijny określił, że organ regulacyjny, w związku z przeprowadzaniem badania równowagi ekonomicznej, może podjąć decyzję, na podstawie, której następuje przyznanie, zmiana, przyznanie warunkowe lub odmowa przyznania prawa dostępu do infrastruktury kolejowej (art. 15 rozporządzenia 869/2014).

Dodatkowo, należy zwrócić uwagę, że polski ustawodawca zdecydował, zgodnie z art. 29c ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, że *decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat*.

Zgodnie z przepisem art. 3 ust. 4 rozporządzenia 869/2014, organ regulacyjny niezwłocznie publikuje na swojej stronie internetowej powiadomienie o złożonym przez wnioskodawcę wniosku o przyznanie otwartego dostępu na trasie międzynarodowej, z zastrzeżeniem wszelkich informacji wrażliwych z jego handlowego punktu widzenia, i informuje o tym podmioty uprawnione do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych.

Podmiotom uprawnionym przysługuje prawo do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej w terminie czterech tygodni od publikacji wniosku przewoźnika na stronie internetowej organu regulacyjnego (art. 4 ust. 1 rozporządzenia 869/2014).

O badanie równowagi ekonomicznej mogą występować z wnioskiem następujące podmioty (art. 10 rozporządzenia 869/2014):

- a) *właściwy organ lub właściwe organy, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych obejmującą stację początkową i stację końcową proponowanej nowej usługi;*
- b) *każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na mocy art. 11 dyrektywy 2012/34/UE;*
- c) *zarządca infrastruktury na obszarze geograficznym objętym proponowaną usługą w zakresie nowych międzynarodowych przewozów pasażerskich;*
- d) *każde przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych przyznaną przez organ, o którym mowa w lit. a).*

Oznacza to, że do wystąpienia o badanie równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych uprawnieni są:

- a) organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, którzy zawarli, co najmniej jedną umowę o świadczenie usług publicznych na realizację połączeń pasażerskich, obejmującą stację początkową i stację końcową na trasie wnioskowanego nowego połączenia;
- b) inni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, którzy wykażą swój interes w badaniu równowagi ekonomicznej wnioskowanego nowego połączenia;
- c) zarządca infrastruktury na obszarze geograficznym objętym proponowanym nowym połączeniem;
- d) operatorzy umów o świadczenie usług publicznych, którzy realizują umowę o świadczenie usług publicznych na rzecz organizatorów publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w lit. a).

Prezes UTK, mając na względzie przepisy rozporządzenia 869/2014, w tym w szczególności art. 3 ust. 4, dopiero po przekazaniu przez Leo Express Global wniosku zawierającego wszystkie wymagane przepisami dane, uprawniony był do opublikowania informacji na jego temat na swojej stronie internetowej.

Informację o wpływie wniosku Leo Express Global, Prezes UTK opublikował na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego 29 marca 2019 r.

Wobec tego Prezes UTK stwierdził, że czterotygodniowy termin na złożenie ww. wniosków przez podmioty uprawnione upłynął 26 kwietnia 2019 r.

Odnosząc się do przepisu określającego warunki wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu należy stwierdzić, zgodnie z cytowanym wyżej art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, że Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie międzynarodowej, gdy, w zakresie badania głównego celu:

- 1) w wyniku przeprowadzonego badania głównego celu określi, że proponowane nowe połączenie jest faktycznie usługą o charakterze międzynarodowym; albo
- 2) żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie badania głównego celu;

oraz w zakresie badania równowagi ekonomicznej:

- 1) w wyniku przeprowadzonego badania równowagi ekonomicznej określi, że proponowane międzynarodowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych; albo żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Powyższy przepis definiuje kryteria, które powinny zostać spełnione w celu wydania decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu.

Użycie spójnika „albo” wskazuje na alternatywę wykluczającą (rozłączną) zawartą w art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym. Jej zastosowanie oznacza, że należy wybrać pomiędzy dwoma wykluczającymi się możliwymi do zaistnienia wariantami, zawartymi w lit. a) i lit. b) ww. przepisu.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, wskazać należy, że Prezes UTK zobligowany jest do wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej w sytuacji, w odniesieniu do badania głównego celu:

- 1) braku wniosku o badanie głównego celu; albo
- 2) wpłynięcia takiego wniosku i przeprowadzenia badania głównego celu i stwierdzenia, że projektowane nowe połączenie kolejowe jest faktycznie usługą na trasie międzynarodowej;

oraz w odniesieniu do badania równowagi ekonomicznej:

- 1) braku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej; albo
- 2) wpłynięcia takiego wniosku i przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, w wyniku którego zostanie wykazane, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy.

Na marginesie należy wskazać, że w wyniku przeprowadzenia badania głównego celu, w związku z otrzymanym wnioskiem podmiotu uprawnionego, organ regulacyjny może określić, że proponowane nowe połączenie jest faktycznie nową usługą na trasie międzynarodowej bądź nową usługą na trasie krajowej.

W sytuacji uznania przez organ, że proponowana nowa usługa jest w istocie połączeniem krajowym, organ regulacyjny podejmuje decyzję o zmianie przedmiotu postępowania i od tego momentu postępowanie toczy się w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie krajowej. O przekwalifikowaniu wniosku zawiadamia się podmiot starający się o przyznanie otwartego dostępu (art. 9 ust. 3 i 4 rozporządzenia 869/2014).

W związku z tym, że do proponowanego przez Leo Express Global nowego połączenia pasażerskiego, nierealizowanego w ramach świadczenia usług publicznych, wpłynęły wnioski PKP Intercity, Przewozów Regionalnych oraz Ministra Infrastruktury o badanie równowagi ekonomicznej, Prezes UTK zobowiązany był ustalić, czy projektowane nowe połączenie nie zagraża równowadze ekonomicznej obowiązujących umów o świadczenie usług publicznych w zakresie transportu osób kolejną.

Wniosek PKP Intercity o badanie równowagi ekonomicznej

PKP Intercity złożyła do Prezesa UTK wniosek o badanie równowagi ekonomicznej, datowany na 26 kwietnia 2019 r., w związku ze złożonym przez Leo Express Global wnioskiem o przyznanie otwartego dostępu na trasę Praha hl. n. – Terespol – granica państwa – Terespol – Praha hl. n., realizowanego w okresie od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r.

W pierwszej kolejności Prezes UTK obowiązany był stwierdzić, czy podmiot wnioskujący o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, spełnia kryteria formalne, pozwalające uznać go za podmiot uprawniony do zainicjowania takiego badania.

W tym celu Prezes UTK ustalił, że PKP Intercity jest stroną następujących umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym:

- umowy ramowej z 25 lutego 2011 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich zawartej z Ministrem Infrastruktury, zwanej dalej „umową ramową na przewozy międzywojewódzkie”;
- umowy rocznej z 11 maja 2019 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r., zawartej z Ministrem Infrastruktury, zwanej dalej „umową na przewozy międzywojewódzkie”;

- umowy rocznej z 11 maja 2019 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r., zawartej z Ministrem Infrastruktury, zwanej dalej „umową na przewozy międzynarodowe”.

Zawarty w załączniku nr 1 umowy na przewozy międzywojewódzkie oraz załączniku nr 1 umowy na przewozy międzynarodowe rozkład jazdy pociągów PKP Intercity pozwala stwierdzić, że ww. przewoźnik kolejowy jest podmiotem uprawnionym, w myśl art. 10 lit. d) rozporządzenia 869/2014. PKP Intercity jest przewoźnikiem kolejowym, będącym jednocześnie operatorem umowy o świadczenie usług publicznych, która przewiduje wykonywanie połączeń pasażerskich na stacjach wskazanych we wniosku Leo Express Global.

Z tego względu należało uznać, że zgłoszony przez PKP Intercity wniosek o badanie równowagi ekonomicznej powinien podlegać dalszej analizie formalnej oraz merytorycznej.

W zgłoszonym wniosku o badanie równowagi ekonomicznej PKP Intercity wskazała, że: „PKP Intercity” S.A. (dalej: „PKP IC”), jako narodowy przewoźnik kolejowy w Polsce oraz strona umów o świadczenie międzynarodowych i międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na terenie całego kraju wykazuje zainteresowanie wszystkimi zmianami w ofercie przewozowej generowane przez przewoźników kolejowych.

Chęć wprowadzenia nowych połączeń przez Przewoźnika LEO Express Global a.s. wzbudziła duże obawy związane z zaburzeniem równowagi ekonomicznej na liniach kolejowych, na których planowane jest uruchomienie czterech dodatkowych par pociągów dziennie. W związku z powyższym PKP IC zdecydowało się na wykonanie analizy zaproponowanej oferty połączeń kolejowych oraz ich wpływu na połączenia kolejowe, których operatorem jest PKP IC.

W dalszej części wniosku o badanie równowagi ekonomicznej PKP Intercity wskazała, że według przygotowanej przez nią analizy spodziewane jest zmniejszenie przychodu na poziomie \approx \approx ³ w przypadku połączeń krajowych w porównaniu do zmniejszenia przychodu na poziomie \approx \approx w przypadku połączeń międzynarodowych.

Jednocześnie PKP Intercity dołączyła do wniosku wyliczenia dotyczące uzyskanego wyniku (załącznik nr 1) wraz z zastosowaną metodologią (załącznik nr 2).

Ww. przewoźnik kolejowy poinformował, że: Załącznik nr 1 został objęty klauzulą Tajemnica Przedsiębiorstwa „PKP Intercity” S.A. z uwagi na znajdujące się w nim przychody przypadające na konkretny pociąg kursujący w obecnym rozkładzie jazdy i wiążącą się z powyższymi wysoką wartością gospodarczą powyższych informacji. Ponadto PKP IC podjęła działania mające na celu wyeliminowanie możliwości dotarcia do danych objętych klauzulami „Tajemnica przedsiębiorstwa PKP Intercity S.A.” przez osoby trzecie w normalnym toku zdarzeń, bez konieczności podejmowania szczególnych starań. Tajemnicę przedsiębiorstwa stanowi również załącznik nr 2 do wniosku o badanie równowagi ekonomicznej.

PKP Intercity poinformowała, że w wyniku uruchomienia nowej usługi Leo Express Global spodziewany jest spadek przychodów odpowiednio na poziomie \approx \approx dla pociągów międzynarodowych oraz \approx \approx dla pociągów krajowych obecnej rekompensaty. Szczegóły dotyczące wyliczeń zostały przedstawione w załączniku nr 1 do wniosku o badanie równowagi ekonomicznej.

Pismem z 17 czerwca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2019.14.PL) Prezes UTK wezwał PKP Intercity do przedstawienia dodatkowych informacji, w związku ze złożonym wnioskiem o badanie równowagi ekonomicznej. W ww. piśmie Prezes UTK zażądał m.in. informacji dotyczących:

1. podstawy, na jakiej możliwe jest zagrożenie równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych w sytuacji braku takiej umowy/takich umów, w kontekście powiadomienia Leo Express Global;
2. wielkości ujętych w liczbach oraz procentach przedstawiających wpływ planowanej nowej usługi Leo Express Global na wielkość wszystkich przychodów generowanych przez obowiązujące umowy (oddzielnie dla każdego kontraktu służby publicznej) a nie na wielkość przychodów generowanych przez konkretne pociągi PKP Intercity;
3. szacowanej elastyczności przewozów (np. elastyczności cen, elastyczności w odniesieniu do charakterystycznych cech jakościowych usług) i planów dotyczących reakcji na nową usługę oraz ewentualnych oszczędności spowodowanych nową usługą;
4. ewentualnych oszczędności, jakie mogą wystąpić po stronie PKP Intercity w związku z uruchomieniem nowej usługi przewozu przez Leo Express Global;
5. wskazanie, jaki wpływ, na jakość usług kolejowych uruchamianych w ramach umowy służby publicznej, miałyby uruchomienie nowego połączenia Leo Express Global.

³ Oznaczenie \approx \approx pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy

W piśmie z 8 lipca 2019 r. (znak: BBPP3j-070-164/2019) PKP Intercity przedstawiła dodatkowe informacje w sprawie.

Ww. przewoźnik kolejowy poinformował między innymi o tym, że w przewozach krajowych świadczenie usług odbywa się na podstawie umowy ramowej na przewozy międzywojewódzkie. Wspomniana umowa ramowa na przewozy międzywojewódzkie została zawarta 25 lutego 2011 r. na okres 10 lat. W związku z obowiązywaniem ww. umowy, PKP Intercity oświadczyła, że spodziewane jest zawarcie w przyszłości umów rocznych, które stanowią uszczegółowienie postanowień umowy ramowej. Umowy roczne powinny zawierać m.in. szczegółowy wykaz uruchamianych pociągów wraz z planowanymi przychodami i wielkością rekompensaty.

W przypadku przewozów międzynarodowych należy zwrócić uwagę, że są one świadczone wyłącznie na podstawie umów rocznych (tj. brak odpowiednika umowy ramowej, jak w przypadku organizacji przewozów międzywojewódzkich), które są podpisywane na każdy rok kalendarzowy osobno.

PKP Intercity zaznaczyła, że uruchomienie nowej usługi Leo Express Global może zagrozić równowadze ekonomicznej umowy na przewozy międzywojewódzkie i umowy na przewozy międzynarodowe.

Ww. przewoźnik kolejowy wskazał: *Przewidujemy poziom elastyczności cenowej popytu w zakresie od ∞ do ∞, w zależności od innych czynników oraz od indywidualnego charakteru pasażera bądź części pasażerów jako grupy docelowej oferty. Spółka planuje wydłużyć relację pociągu „Batory” do Brzeźcia oraz planowane jest uruchomienie dodatkowego pociągu do Brzeźcia. Ponadto PKP IC zamierza na bieżąco analizować frekwencję zarówno w zagrożonych pociągach własnych jak i pociągach konkurencji. Wyniki tych badań będą podstawą do dalszych działań polegających między innymi na ewentualnym obniżeniu cen biletów za przejazd i wprowadzania promocji na bilety, co jednak w przypadku elastyczności cenowej $>\infty$ może spowodować obniżenie przychodów dla pociągów objętych zadaniem.*

W dalszej kolejności PKP Intercity zwróciła uwagę na niepokojące zjawiska, jakie można zaobserwować w sektorze transportu kolejowego, w związku z realizowaniem usług przewozu osób na podstawie otwartego dostępu. W ocenie PKP Intercity negatywnie należy ocenić tzw. strategię „cherry picking”, polegającą na wybieraniu, przez aplikantów legitymujących się uprawnieniem do uruchamiania połączeń w ramach otwartego dostępu, jedynie najlepszych (najbardziej rentownych) odcinków tras, dni, kiedy jest największe zainteresowanie podróżami, zamiast zapewniania pasażerom regularnej usługi przewozu.

PKP Intercity ponadto zauważyła, że uruchomienie nowego połączenia przez Leo Express Global wiązać się może z reakcją przedsiębiorstwa polegającą na wprowadzeniu obniżek cen biletów na przejazd oraz wprowadzeniem większej liczby promocji, w celu zatrzymania pasażera przy swoich usługach.

Zdaniem PKP Intercity, pojawienie się nowej usługi Leo Express Global może również spowodować konieczność zestawiania zagrożonych pociągów nowym i zmodernizowanym taborem, co spowoduje, że wskazany tabor będzie musiał zostać przekierowany z innych rejonów Polski. Pojawienie się konkurencji, w postaci Leo Express Global, może skutkować koniecznością zwiększenia nakładów na inwestycje i modernizacje dotychczas użytkowanego przez PKP Intercity taboru.

Ww. przewoźnik kolejowy zauważył również, że nowa usługa przewozu osób Leo Express Global może negatywnie odbić się na wynikach generowanych przez pociągi komercyjne, uruchamiane przez PKP Intercity.

PKP Intercity również wskazała, że duża liczba postojów, w projektowanym przez Leo Express Global rozkładzie jazdy, może wskazywać na międzywojewódzki charakter przewozów.

Do stanowiska PKP Intercity przedstawiła skorygowane wyliczenia dotyczące planowego wpływu uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na pociągi uruchamiane w ramach obowiązujących kontraktów służby publicznej oraz na same umowy o świadczenie usług publicznych.

W ramach ww. zestawienia PKP Intercity wyszczególniła m.in. informacje dotyczące:

- dokładnego wskazania pociągu służby publicznej, narażonego na negatywny wpływ uruchomienia nowej usługi Leo Express Global;
- określenia odcinka pokrywającego się z planowaną usługą Leo Express Global;
- planowanego przychodu z danego pociągu służby publicznej w rocznym rozkładzie jazdy pociągów;
- spodziewanego zmniejszenia przychodu na odcinku pokrywającym się z nową usługą Leo Express Global;
- procentowego zmniejszenia przychodu spowodowanego uruchomieniem nowej usługi Leo Express Global;
- kwotowego wpływu uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na pociągi krajowe, międzynarodowe oraz na oba rodzaje ww. pociągów łącznie;

- kwotowego wpływu uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na umowę na przewozy międzywojewódzkie, na umowę na przewozy międzynarodowe oraz na oba ww. kontrakty służby publicznej łącznie;
- procentowego wpływu uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na pociągi krajowe, międzynarodowe oraz na oba rodzaje ww. pociągów łącznie;
- procentowego wpływu uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na umowę na przewozy międzywojewódzkie, na umowę na przewozy międzynarodowe oraz na oba ww. kontrakty służby publicznej łącznie.

Zestawienie przedstawione przez PKP Intercity pozwoliło przyjąć, że uruchomienie przez Leo Express Global nowej usługi przewozu osób na trasie Praha hl.n. – Terespol – granica państwa (w kierunku Republiki Białorusi), spowoduje:

- zmniejszenie przychodu, generowanego przez pociągi wykonujące kursy na trasach krajowych, na wszystkich odcinkach pokrywających się w wielkości równej $\times--\times$;
- zmniejszenie przychodu generowanego przez pociągi wykonujące kursy na trasach międzynarodowych, na wszystkich odcinkach pokrywających się w wielkości równej $\times--\times$;
- zmniejszenie przychodu generowanego przez pociągi wykonujące kursy na trasach krajowych i międzynarodowych, na wszystkich pokrywających się odcinkach w wielkości równej $\times--\times$.

Uruchomienie nowej usługi przez Leo Express Global, w ocenie PKP Intercity, skutkowałoby, zatem obniżeniem przychodów generowanych przez konkretne pociągi służby publicznej (a nie całą umowę), w ujęciu procentowym, w następujących wielkościach: $\times--\times$ w przypadku pociągów krajowych, $\times--\times$ w przypadku pociągów międzynarodowych oraz $\times--\times$ w przypadku ustalenia łącznego wpływu nowego połączenia na pociągi PKP Intercity. W odniesieniu natomiast do kontraktów służby publicznej, spodziewany jest spadek przychodów generowanych na podstawie umowy na przewozy międzywojewódzkie w wysokości odpowiadającej $\times--\times$ a na umowę na przewozy międzynarodowe w wysokości odpowiadającej $\times--\times$. Powyżej ustalony wpływ to spodziewany rezultat uruchomienia nowej usługi Leo Express Global w jednym roku funkcjonowania przewozów.

Planowana nowa usługa Leo Express Global zakłada wykonywanie przewozów międzynarodowych na trasie Praha hl. n. – terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – w stronę granicy polsko-białoruskiej.

W wyniku analizy Prezesa UTK ustalono, że nowa usługa Przewoźnika może wpływać na umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym, których stroną jest PKP Intercity. Ze względu na to, że PKP Intercity posiada dwie umowy roczne, w których oddzielnie uregulowano kwestię realizowanych w 2019 r. przewozów międzywojewódzkich oraz przewozów międzynarodowych, wpływ planowanego połączenia Leo Express Global należy rozpatrywać indywidualnie wobec każdego z ww. kontraktów służby publicznej.

Dokonując analizy ekonomicznej, Prezes UTK stwierdził, że PKP Intercity posiada obecnie dwa kontrakty służby publicznej, określające szczegółowe zasady organizacji przewozów, dla których organizatorem jest minister właściwy ds. transportu. Zgodnie z informacjami posiadanymi przez Prezesa UTK, PKP Intercity jest stroną:

- umowy na przewozy międzywojewódzkie, zawartej 11 maja 2019 r., określającej szczegóły świadczenia usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r.; oraz
- umowy na przewozy międzynarodowe zawartej 11 maja 2019 r., określającej szczegóły świadczenia usług publicznych w zakresie międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r.

Uruchomienie nowego połączenia Leo Express Global może wpływać na równowagę ekonomiczną ww. umów, z uwagi na realizowanie przez PKP Intercity połączeń, odcinkowo pokrywających się z planowaną nową usługą Przewoźnika.

Wskazać w tym miejscu należy, że przewidywany wpływ, w ujęciu rocznym, może prezentować się w sposób następujący:

- 1) $\times--\times$ co odpowiada sumarycznej kwocie utraconych przychodów generowanych przez pociągi uruchamiane na podstawie umowy na przewozy międzywojewódzkie;
- 2) $\times--\times$ co odpowiada sumarycznej kwocie utraconych przychodów generowanych przez pociągi uruchamiane na podstawie umowy na przewozy międzynarodowe.

W pierwszej kolejności Prezes UTK przeanalizował wpływ nowej usługi Leo Express Global na umowę na przewozy międzywojewódzkie. Z tego względu zasadne było zweryfikowanie postanowień dotyczących w szczególności finansowania przewozów, ujętych w umowie na przewozy międzywojewódzkie.

Zgodnie z punktem 2.1 umowy rocznej na przewozy międzywojewódzkie: ~~§§~~.

Załącznik nr 2 umowy na przewozy międzywojewódzkie został zaktualizowany w związku z zawarciem przez PKP Intercity i Ministra Infrastruktury aneksu 1 do umowy na przewozy międzywojewódzkie. Zgodnie z jego treścią planowane przychody, w całkowitym okresie obowiązywania umowy na przewozy międzywojewódzkie wynosić mają: ~~§§~~, z czego za okres od 15 grudnia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r. (nowy rozkład jazdy pociągów) – ~~§§~~.

Przewidywane jest również osiągnięcie przez PKP Intercity rozsądnego zysku na poziomie ~~§§~~.

Prezes UTK przeanalizował dane zawarte w umowie na przewozy międzywojewódzkie oraz te ukazujące spodziewany wpływ uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na ww. kontrakt i stwierdził, że:

- szacowany przez PKP Intercity wpływ nowej usługi Przewoźnika na umowę na przewozy międzywojewódzkie odnosi się do sytuacji, gdyby Leo Express Global wykonywała nowe przewozy w okresie od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r., podczas gdy Leo Express Global planuje wykonywanie przewozów kolejowych najwcześniej od 11 grudnia 2019 r.;
- PKP Intercity, posiada obecnie wyłącznie umowę na przewozy międzywojewódzkie na rok 2019 r. (brak umów rocznych, określających szczegóły świadczenia przewozów międzywojewódzkich na lata kolejne, podczas których planowane jest wykonywanie nowych przewozów Leo Express Global);
- świadczenie nowej usługi przewozu Leo Express Global może oddziaływać na umowę na przewozy międzywojewódzkie, ale wyłącznie w wymiarze wspólnym dla obowiązywania ww. kontraktu służby publicznej z planowanym okresem wykonywania nowych przewozów.

Z tego względu należało, zatem zestawić ze sobą wielkości prezentujące planowane przychody w całkowitym okresie obowiązywania umowy na przewozy międzywojewódzkie (tj. ~~§§~~) ze spodziewaną sumaryczną kwotą utraconych przychodów w związku z uruchomieniem nowej usługi przez Leo Express Global (tj. ~~§§~~). Powyższe pozwoliło stwierdzić, że estymowany wpływ uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na obowiązującą umowę na przewozy międzywojewódzkie będzie skutkowało obniżeniem spodziewanych przychodów z tytułu realizacji ww. umowy o blisko 1/3485.

Zwrócić uwagę należy jednakże na to, że przedstawiony powyżej wpływ byłby aktualny w sytuacji, gdyby Leo Express Global uruchamiała przewozy w pełnym roku 2019 tj. przez 365 dni kalendarzowe. Zgodnie z wnioskiem Przewoźnika, którego treść została upubliczniona na stronie Prezesa UTK, (o czym PKP Intercity została poinformowana pismem) Przewoźnik planuje uruchomić realizację nowej usługi najwcześniej 11 grudnia 2019 r. Z tego względu nie można stwierdzić, że Leo Express Global wpłynie na przychody osiągane przez PKP Intercity w pełnym roku kalendarzowym, ale jedynie w okresie wspólnym dla PKP Intercity oraz Leo Express Global. Dlatego też estymowany wpływ uruchomienia nowej usługi w pełnym roku, uzyskany powyżej, tj. 1/3485, w istocie będzie jeszcze mniejszy. Powyższe wynika z tego, że zamiast ukazywać spodziewany wpływ dla 365 dni, zasadne jest wskazanie wpływu dla okresu od 11 grudnia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r., tj. 20 dni. Z tego względu, przedstawiony powyżej wpływ uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na umowę na przewozy międzywojewódzkie i osiągane z tego tytułu przychody zamiast skutkować szacowanym obniżeniem przychodów o 1/3485 w istocie będą skutkować $1/3485 \times 20/365$ (20/365 jako liczba 20 dni wobec 365 dni w roku) – 365 dni w roku ze względu na okres obowiązywania umowy na przewozy międzywojewódzkie. Ostatecznie uzyskany spodziewany wpływ nowej usługi Leo Express Global na przychody osiągane w ramach umowy na przewozy międzywojewódzkie będzie, więc skutkowało ewentualnym spadkiem przychodów na poziomie równym $1/63601$ (wobec całkowitej kwoty spodziewanych przychodów z tytułu realizacji ww. umowy).

Podobnej analizy wymaga również spodziewany wpływ uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na drugi kontrakt służby publicznej, którego stroną jest PKP Intercity tj. umowy na przewozy międzynarodowe.

Zgodnie z § 4 ust. 2 umowy na przewozy międzynarodowe pn. ~~§§~~.

Jednocześnie w § 4 ust. 6 umowy na przewozy międzynarodowe określono zasady obliczania należnej kwoty dotacji za 2019 r. za realizację przez PKP Intercity przewozów wskazanych w ww. umowie.

Zgodnie z treścią przywołanego powyżej postanowienia:

~~§§~~.

Załącznik nr 2 umowy na przewozy międzynarodowe został zaktualizowany w związku z zawarciem przez PKP Intercity i Ministra Infrastruktury aneksu 1 do umowy na przewozy międzynarodowe. Zgodnie z jego treścią planowane przychody, w całkowitym okresie obowiązywania umowy na przewozy międzynarodowe wynosić mają: ~~...~~, z czego za okres od 15 grudnia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r. (nowy rozkład jazdy pociągów) - ~~...~~.

Przewidywane jest również osiągnięcie przez PKP Intercity rozsądnego zysku na poziomie ~~...~~.

Opierając się na podobnych założeniach, jak przy analizie wpływu uruchomienia nowej usługi na umowę na przewozy międzywojewódzkie, Prezes UTK stwierdził, co następuje.

Po zestawieniu wielkości prezentujących planowane przychody w całkowitym okresie obowiązywania umowy na przewozy międzynarodowe (tj. ~~...~~) ze spodziewaną sumaryczną kwotą utraconych przychodów w związku z uruchomieniem nowej usługi przez Leo Express Global (tj. ~~...~~), Prezes UTK stwierdził, że estymowany wpływ uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na obowiązującą umowę na przewozy międzynarodowe będzie skutkował obniżeniem spodziewanych przychodów z tytułu realizacji ww. umowy o blisko 1/349.

Zwrócić uwagę należy jednakże na to, że przedstawiony powyżej wpływ byłby aktualny w sytuacji, gdyby Leo Express Global uruchamiała przewozy w pełnym roku 2019, tj. przez 365 dni kalendarzowe. Zgodnie z wnioskiem Przewoźnika, którego treść została upubliczniona na stronie Prezesa UTK, (o czym została poinformowana pismem PKP Intercity) Przewoźnik planuje uruchomić realizację nowej usługi najwcześniej 11 grudnia 2019 r. Z tego względu nie można stwierdzić, że Leo Express Global wpłynie na przychody osiągane przez PKP Intercity w pełnym roku kalendarzowym, ale jedynie w okresie wspólnym dla PKP Intercity oraz Leo Express Global. Dlatego też estymowany wpływ uruchomienia nowej usługi w pełnym roku, uzyskany powyżej tj. 1/349, w istocie będzie jeszcze mniejszy. Powyższe wynika z tego, że zamiast ukazywać spodziewany wpływ dla 365 dni, zasadne jest wskazanie wpływu dla okresu od 11 grudnia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r., tj. 20 dni. Z tego względu, przedstawiony powyżej wpływ uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na umowę na przewozy międzynarodowe i osiągane z tego tytułu przychody zamiast skutkować szacowanym obniżeniem przychodów o 1/349 w istocie będą skutkować $1/349 \times 20/365$ (20/365 jako przybliżona wartość 20 dni wobec 365 dni w roku) – 365 dni w roku ze względu na okres obowiązywania umowy na przewozy międzynarodowe. Ostatecznie uzyskany spodziewany wpływ nowej usługi Leo Express Global na przychody osiągane w ramach umowy na przewozy międzynarodowe będzie, więc skutkował ewentualnym spadkiem przychodów na poziomie równym $1/6369$ (wobec całkowitej kwoty spodziewanych przychodów z tytułu realizacji ww. umowy).

Mając na uwadze powyższą analizę Prezesa UTK, obowiązujące kontrakty służby publicznej, w tym dane finansowe oraz szacunki stron ww. umów, stwierdzić należało, że uruchomienie nowej usługi publicznej nie powinno spowodować zagrożenia równowagi ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych, których stroną jest PKP Intercity.

Analizując pozafinansowe aspekty wniosków o badanie równowagi ekonomicznej, Prezes UTK zwrócił również uwagę na dodatkowe aspekty.

Z uzyskanych przez Prezesa UTK informacji, wynika, że PKP Intercity uruchamia pociągi wykonujące przewozy na następujących odcinkach (mających znaczenie dla niniejszego postępowania):

~~...~~

Wspólne odcinki pociągów uruchamianych przez PKP Intercity wobec planowanej nowej usługi Leo Express Global prezentują się w sposób następujący:

~~...~~

Pomimo wspólnych odcinków dla przewozów realizowanych przez PKP Intercity oraz Leo Express Global, faktyczne stacje zatrzymania, w związku z realizowaną oraz planowaną usługą przewozu osób, różnią się.

Przypomnieć w tym miejscu należy, że Leo Express Global wnioskowała o możliwość zatrzymywania się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej na następujących stacjach pasażerskich: Zebrzydowice, Pszczyna, Tychy, Katowice Ligota, Katowice, Sosnowiec Główny, Dąbrowa Górnicza, Zawiercie, Włoszczowa Północ, Opoczno Południe, Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Mińsk Mazowiecki, Siedlce, Łuków oraz Terespol.

Dla pociągów PKP Intercity, dla których najwyższy wynik w zakresie wspólnego odcinka z planowaną nową usługą Leo Express Global określono dotychczas następujące stacje zatrzymania (stan aktualny do 14 grudnia 2019 r. tj. na rozkład jazdy 2018/2019):

~~...~~

Powyższe pozwala stwierdzić, że nawet pomimo pokrywania się odcinka planowanej trasy Leo Express Global z wykonywanymi przejazdami pociągów służby publicznej, nie występowała całkowita zgodność tych usług

pod względem pośrednich postojów handlowych, czy terminów realizowania usług przewozu osób. Zwrócić uwagę w tym miejscu należy na to, że w istocie zakwestionowano, w ramach wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, zbieżność wykonywania usługi jedynie na pewnym fragmencie świadczenia usługi przez Leo Express Global.

Nie bez znaczenia dla sprawy pozostała okoliczność, że obecnie (rozkład jazdy 2018/2019), w ramach realizowania kontraktów służby publicznej, nie jest uruchamiane bezpośrednie połączenie od stacji Praha hl.n. przez terytorium Polski, w kierunku granicy Republiki Białorusi.

Z tego względu stwierdzić należy, że Leo Express Global, proponując realizowanie połączeń kolejowych dla trasy międzynarodowej w relacji Praha hl. n. – Terespol – granica państwa i w relacji powrotnej (docelowo terytorium Republiki Białorusi), ma na celu zaspokojenie potrzeb i oczekiwań podróżnych, przemieszczających się z terytorium jednego państwa na obszar drugiego.

PKP Intercity nie uruchamia, w ramach żadnego kontraktu służby publicznej, usług przewozu pasażerów na takiej trasie, jak planuje to robić Leo Express Global. Z tego względu należy stwierdzić, że dotychczas realizowane przez PKP Intercity połączenia zaspokajają inne potrzeby transportowe podróżnych, takie jak np. zapewnienie dalekobieżnych połączeń na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej lub umożliwienie przejazdu do takich miast położonych na terytorium innych państw, jak Budapeszt, Wiedeń, położonych na terytorium innego państwa.

Odnosząc się do uwagi PKP Intercity zgodnie, z którą duża liczba postojów, w projektowanym przez Leo Express Global rozkładzie jazdy, może wskazywać na międzywojewódzki charakter przewozów, stwierdzić należy, co następuje.

PKP Intercity została poinformowana o możliwości oraz terminie złożenia wniosku o badanie głównego celu. Dla badania głównego celu przewidziane zostały w rozporządzeniu 869/2014 oddzielne wymagania w zakresie informacji, jakie powinny zostać przedstawione przez podmiot uprawniony. PKP Intercity, w żadnej części przekazanej dokumentacji nie przedstawiła żądania, z którego wynikałaby wola przeprowadzenia badania w sprawie głównego celu usługi.

Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że możliwość złożenia przez podmiot uprawniony wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, w związku z procedowanym wnioskiem o przyznanie otwartego dostępu, ma na celu zapewnienie ochrony zagrożonym pociągom, operującym na podstawie kontraktu służby publicznej. Wniosek o badanie równowagi ekonomicznej nie może być traktowany, jako instrument służący do zapewnienia ochrony pociągów konkurencyjnych, lecz wykonujących przejazdy o charakterze komercyjnym (tj. na podstawie decyzji organu regulacyjnego o przyznaniu otwartego dostępu).

Jednocześnie należy stwierdzić, że Prezes UTK mając na uwadze wniosek Leo Express Global i wolę faktycznego wykonywania nowych połączeń na trasie międzynarodowej, a nie nowych połączeń na trasie w obrębie województwa lub przebiegającego w granicach dwóch województw, przewidział w niniejszej decyzji stosowne klauzule, określające zasady wykonywania nowej usługi przez Przewoźnika.

Dodatkowo, Prezes UTK zwrócił uwagę na stanowisko PKP Intercity, z którego wynika, że pojawienie się nowego przewoźnika kolejowego na trasie Praha hl. n. – Terespol – granica państwa (docelowo terytorium Republiki Białorusi) może spowodować takie następstwa jak:

1. wprowadzenie przez PKP Intercity nowych ofert przewozowych;
2. obniżkę cen biletów;
3. obsługiwane połączeń na odcinku pokrywającym się z planowaną usługą Leo Express Global przez nowy, zmodernizowany tabor;
4. konieczność podejmowania inwestycji taborowych, tj. modernizacji lub zakupu nowych pojazdów.

Z tego względu należało uznać, że nie wystąpiła sytuacja, w której należałoby wydać decyzję odmawiającą przyznania Leo Express Global otwartego dostępu, w związku ze spodziewanym negatywnym wpływem, w postaci zagrożenia równowagi ekonomicznej, obowiązujących kontraktów służby publicznej, których stroną jest PKP Intercity.

Wniosek Ministra Infrastruktury o badanie równowagi ekonomicznej

Minister Infrastruktury złożył do Prezesa UTK wniosek o badanie równowagi ekonomicznej, datowany na 26 kwietnia 2019 r., w związku ze złożonym przez Leo Express Global wnioskiem o przyznanie otwartego dostępu na trasę Praha hl. n. – Terespol – granica państwa – Terespol – Praha hl. n., realizowanego w okresie od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r.

W pierwszej kolejności Prezes UTK obowiązany był stwierdzić, czy podmiot wnioskujący o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, spełnia kryteria formalne, pozwalające uznać go za podmiot uprawniony do zainicjowania takiego badania.

W tym celu Prezes UTK ustalił, że Minister Infrastruktury jest stroną następujących umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym:

- umowy ramowej na przewozy międzywojewódzkie;
- umowy na przewozy międzywojewódzkie; oraz
- umowy na przewozy międzynarodowe;

a więc kontraktów zawartych z PKP Intercity, których istotna dla sprawy treść została przywołana powyżej, przy okazji analizy zasadności wniosku o badanie równowagi ekonomicznej tego przewoźnika kolejowego.

Minister Infrastruktury jest stroną tych samych kontraktów służby publicznej, co PKP Intercity, z tą różnicą, że jest on organizatorem publicznego transportu zbiorowego, a nie tak jak przywołany powyżej przewoźnik kolejowy – operatorem (wykonawcą) tych umów.

Podobnie jak w przypadku analizy wniosku PKP Intercity, zawarty w załączniku nr 1 umowy na przewozy międzywojewódzkie oraz załączniku nr 1 umowy na przewozy międzynarodowe rozkład jazdy pociągów PKP Intercity pozwala stwierdzić, że Minister Infrastruktury, jako organizator publicznego transportu zbiorowego w obszarze pasażerskiego transportu kolejją, jest podmiotem uprawnionym, w myśl art. 10 lit. a) rozporządzenia 869/2014. Minister Infrastruktury jest organem, który zawarł umowy o świadczenie usług publicznych obejmujące stację początkową i stację końcową proponowanej nowej usługi, które przewidują wykonywanie połączeń pasażerskich na stacjach wskazanych we wniosku Leo Express Global.

Z tego względu należało uznać, że zgłoszony przez Ministra Infrastruktury wniosek o badanie równowagi ekonomicznej powinien podlegać dalszej analizie formalnej oraz merytorycznej.

W zgłoszonym wniosku o badanie równowagi ekonomicznej Minister Infrastruktury wskazał, że: *Minister Infrastruktury wnioskuje o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej jako organizator publicznego transportu zbiorowego na sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym, Dz. U. 2011 Nr 5 poz. 13 z późn. zm.) na linii komunikacyjnej Zebrzydowice - Katowice - Warszawa Centralna - Terespol - Granica Państwa. Ww. odcinek stanowi zlokalizowaną na obszarze Polski część trasy nowych (wnioskowanych) kolejowych przewozów pasażerskich w relacji Praha hl. n. - Terespol - Granica Państwa.*

W dalszej części wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, Minister Infrastruktury podniósł, że: *W ocenie Ministra Infrastruktury istnieje ryzyko, że wnioskowane nowe połączenie kolejowe odbierze część klientów korzystających z dotychczasowych przewozów uruchamianych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, co negatywnie wpłynie na rentowność przedmiotowej umowy.*

Odnosnie szacowanego wpływu uruchomienia nowej usługi przez Leo Express Global, Minister Infrastruktury stwierdził, że według przygotowanej przez resort analizy spodziewane proponowane nowe połączenie spowoduje spadek przychodów wielu pociągów kursujących w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, łącznie o ~~ok. 100 mln zł~~. Przekładając powyższe rozważania na kwoty, w ocenie Ministra Infrastruktury: *Spadek przychodów pociągów uruchamianych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych został oszacowany na poziomie ok. 100 mln zł dla roku bazowego, co będzie skutkowało znacznym obniżeniem przychodów osiągniętych przez przedsiębiorstwo świadczące przewozy PSC.*

Jednocześnie Minister Infrastruktury dołączył do wniosku wyliczenia dotyczące uzyskanego wyniku (załącznik nr 1), które są tożsame z tymi przekazanymi przez PKP Intercity, w ramach wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, zgłoszonego w ramach niniejszego postępowania. Dane Ministra Infrastruktury przedstawiały dokładnie te same wyliczenia w zakresie pociągów, których funkcjonowanie może zostać zagrożone, odcinków, na których wykonywane są połączenia służby publicznej, pokrywania się w ujęciu kilometrowym trasy pociągu służby publicznej z projektowaną nową usługą Leo Express Global wraz z sumami globalnymi (bez wskazania konkretnej umowy, której równowaga mogłaby zostać zagrożona).

Ze względu na brak wszystkich informacji, umożliwiających przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w związku z planowanym uruchomieniem przez Leo Express Global nowej usługi przewozu osób, pismem z 19 czerwca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2019.15.PL) Prezes UTK wezwał Ministra Infrastruktury do przedstawienia dodatkowych danych w zakresie m.in.:

1. precyzyjnego wskazania umowy, której równowaga ekonomiczna może zostać zagrożona oraz określenie wielkości ujętych w liczbach oraz procentach przedstawiających wpływ planowanej nowej usługi Leo Express Global na wielkość wszystkich przychodów generowanych przez obowiązujące umowy (oddzielnie dla każdego kontraktu służby publicznej), a nie na wielkość przychodów generowanych przez konkretne pociągi służby publicznej;

2. szacowanej elastyczności przewozów (np. elastyczności cen, elastyczności w odniesieniu do charakterystycznych cech jakościowych usług) i planów dotyczących reakcji na nową usługę oraz ewentualnych oszczędności spowodowanych nową usługą;
3. czy w związku z uruchomieniem nowej usługi przewozu przez Leo Express Global, po stronie Ministra Infrastruktury, jako organizatora publicznego transportu zbiorowego, wystąpią ewentualne oszczędności (takie jak: brak wymiany taboru kolejowego, którego okres eksploatacyjny dobiega końca, lub personelu, którego umowy wygasają) oraz ewentualne korzyści wynikające z proponowanej nowej usługi (takie jak: pozyskanie nowych pasażerów, którzy mogliby być zainteresowani połączeniem realizowanym przez operatora umowy o świadczenie usług publicznych);
4. jaki wpływ, na jakość usług kolejowych uruchamianych w ramach umowy służby publicznej, miałyby uruchomienie nowego połączenia Leo Express Global.

W piśmie z 16 lipca 2019 r. (znak: DTK-8.4602.51.2019) Minister Infrastruktury podtrzymał dotychczas zaprezentowane stanowisko w sprawie, jednocześnie nie przedstawiając dodatkowych informacji w sprawie.

Z uwagi na powyższe, pismem z 19 lipca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2019.17.PL), Prezes UTK ponownie wezwał Ministra Infrastruktury do przedłożenia dodatkowych wyjaśnień (w zakresie spójnym z treścią pisma z 19 czerwca 2019 r. znak: DPP-WOPN.718.2.2019.15.PL), w związku ze złożonym wnioskiem o badanie równowagi ekonomicznej.

W uzupełnionym stanowisku z 2 sierpnia 2019 r. (znak: DTK-8.4602.51.2019), Minister Infrastruktury zwrócił uwagę na konieczność jednoczesnej analizy nowego połączenia (tj. tego, które ma być realizowane na podstawie decyzji w sprawie otwartego dostępu) zarówno na przychody generowane przez konkretne pociągi służby publicznej, jak również na przychody z kontraktu służby publicznej.

Minister Infrastruktury, podobnie jak PKP Intercity, zaznaczył swoją obawę przed wybieraniem, przez podmioty realizujące połączenia w ramach otwartego dostępu, najlepszych fragmentów (odcinków) z całości trasy w ramach, której powinien być realizowany otwarty dostęp. W ocenie Ministra Infrastruktury pełna swoboda takich podmiotów w zakresie faktycznego realizowania połączeń komercyjnych mogłaby negatywnie odbić się na ofertę przewozową oferowaną w ramach kontraktów służby publicznej.

W tym miejscu Minister Infrastruktury przywołał przykład świadczenia usług przewozu osób, w ramach otwartego dostępu, przez Leo Express Global na trasie Praha hl. n. – Kraków Główny.

Prezes UTK zwrócił uwagę, że przedstawione przez Ministra Infrastruktury dane finansowe są identyczne z tymi przekazanymi przez PKP Intercity, będącej stroną tych samych umów o świadczenie usług publicznych. Z tego względu, należy stwierdzić że w pełni zachowuje swoją aktualność analiza Prezesa UTK dokonana przy okazji oceny wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, złożonym przez PKP Intercity.

Dla porządku należy jednakże stwierdzić, że dla oceny wpływu uruchomienia nowej usługi przewozu osób przez Leo Express Global na kontrakty służby publicznej przeanalizowano zarówno informacje przekazane we wniosku Ministra Infrastruktury o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, jak również dane zaczerpnięte z umów o świadczenie usług publicznych, których stroną jest ww. organizator publicznego transportu zbiorowego w obszarze kolei.

Należy uznać, że dane przedstawione przez Ministra Infrastruktury, w postaci tabelarycznej, podobnie jak te pierwotnie przekazane przez PKP Intercity, nie przedstawiały szacowanego wpływu uruchomienia nowej usługi przez Leo Express Global na przychody generowane przez konkretny kontrakt służby publicznej, lecz odnosiły się wyłącznie do przychodów osiąganych przez konkretny pociąg służby publicznej. Z tego względu, przy analizie wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, zgłoszonego przez Ministra Infrastruktury, należało posłużyć się szacunkami wykonywania nowych połączeń przez Leo Express Global na konkretny kontrakt (kontrakty) służby publicznej.

W pierwszej kolejności Prezes UTK przeanalizował dane zawarte w umowie na przewozy międzywojewódzkie oraz te ukazujące spodziewany wpływ uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na ww. kontrakt i stwierdził, że:

- szacowany przez Ministra Infrastruktury wpływ nowej usługi Przewoźnika na umowę na przewozy międzywojewódzkie odnosi się do sytuacji, w której Leo Express Global wykonywała nowe przewozy w okresie od 1 stycznia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r., podczas gdy Leo Express Global planuje wykonywanie przewozów kolejowych najwcześniej od 11 grudnia 2019 r.;
- Minister Infrastruktury posiada obecnie wyłącznie umowę na przewozy międzywojewódzkie na rok 2019 (brak umów rocznych, określających szczegóły świadczenia przewozów międzywojewódzkich na lata kolejne, podczas których planowane jest wykonywanie nowych przewozów Leo Express Global);

- świadczenie nowej usługi przewozu Leo Express Global może oddziaływać na umowę na przewozy międzywojewódzkie, ale wyłącznie w wymiarze wspólnym dla obowiązywania ww. kontraktu służby publicznej z planowanym okresem wykonywania nowych przewozów.

Z tego względu należało, zatem zestawić ze sobą wielkości prezentujące planowane przychody w całkowitym okresie obowiązywania umowy na przewozy międzywojewódzkie (tj. \approx) ze spodziewaną sumaryczną kwotą utraconych przychodów w związku z uruchomieniem nowej usługi przez Leo Express Global (tj. \approx). Powyższe pozwoliło stwierdzić, że estymowany wpływ uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na obowiązującą umowę na przewozy międzywojewódzkie będzie skutkował obniżeniem spodziewanych przychodów z tytułu realizacji ww. umowy o blisko 1/3485.

Zwrócić uwagę należy jednakże na to, że przedstawiony powyżej wpływ byłby aktualny w sytuacji, gdyby Leo Express Global uruchamiała przewozy w pełnym roku 2019, tj. przez 365 dni kalendarzowe. Zgodnie z wnioskiem Leo Express Global, którego treść została upubliczniona na stronie Prezesa UTK, (o czym został poinformowany pismem Minister Infrastruktury) Przewoźnik planuje uruchomić realizację nowej usługi najwcześniej 11 grudnia 2019 r. Z tego względu nie można stwierdzić, że Leo Express Global wpłynie na przychody osiągane przez PKP Intercity (operatora kontraktu służby publicznej) w pełnym roku kalendarzowym, ale jedynie w okresie wspólnym dla PKP Intercity oraz Leo Express Global. Dlatego też estymowany wpływ uruchomienia nowej usługi w pełnym roku, uzyskany powyżej, tj. 1/3485, w istocie będzie jeszcze mniejszy. Powyższe wynika z tego, że zamiast ukazywać spodziewany wpływ dla 365 dni, zasadne jest wskazanie wpływu dla okresu od 11 grudnia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r., tj. 20 dni. Z tego względu, przedstawiony powyżej wpływ uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na umowę na przewozy międzywojewódzkie i osiągane z tego tytułu przychody zamiast skutkować szacowanym obniżeniem przychodów o 1/3485 w istocie będą skutkować $1/3485 \times 20/365$ (20/365 jako liczba 20 dni wobec 365 dni w roku) – 365 dni w roku ze względu na okres obowiązywania umowy na przewozy międzywojewódzkie. Ostatecznie uzyskany spodziewany wpływ nowej usługi Leo Express Global na przychody osiągane w ramach umowy na przewozy międzywojewódzkie będzie, więc skutkował ewentualnym spadkiem przychodów na poziomie równym $1/63601$ (wobec całkowitej kwoty spodziewanych przychodów z tytułu realizacji ww. umowy).

Podobnej analizy wymaga również spodziewany wpływ uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na drugi kontrakt służby publicznej, którego stroną jest Minister Infrastruktury, tj. umowy na przewozy międzynarodowe.

Po zestawieniu wielkości prezentujących planowane przychody w całkowitym okresie obowiązywania umowy na przewozy międzynarodowe (tj. \approx) ze spodziewaną sumaryczną kwotą utraconych przychodów w związku z uruchomieniem nowej usługi przez Leo Express Global (tj. \approx), Prezes UTK stwierdził, że estymowany wpływ uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na obowiązującą umowę na przewozy międzynarodowe będzie skutkował obniżeniem spodziewanych przychodów z tytułu realizacji ww. umowy o blisko 1/349.

Zwrócić uwagę należy jednakże na to, że przedstawiony powyżej wpływ byłby aktualny w sytuacji, gdyby Leo Express Global uruchamiała przewozy w pełnym roku 2019, tj. przez 365 dni kalendarzowe. Zgodnie z wnioskiem Przewoźnika, którego treść została upubliczniona na stronie Prezesa UTK, (o czym został poinformowany pismem Minister Infrastruktury) Przewoźnik planuje uruchomić realizację nowej usługi najwcześniej 11 grudnia 2019 r. Z tego względu nie można stwierdzić, że Leo Express Global wpłynie na przychody osiągane przez PKP Intercity (operatora kontraktu służby publicznej) w pełnym roku kalendarzowym, ale jedynie w okresie wspólnym dla PKP Intercity oraz Leo Express Global. Dlatego też estymowany wpływ uruchomienia nowej usługi w pełnym roku, uzyskany powyżej, tj. 1/349, w istocie będzie jeszcze mniejszy. Powyższe wynika z tego, że zamiast ukazywać spodziewany wpływ dla 365 dni, zasadne jest wskazanie wpływu dla okresu od 11 grudnia 2019 r. do 31 grudnia 2019 r., tj. 20 dni. Z tego względu, przedstawiony powyżej wpływ uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na umowę na przewozy międzynarodowe i osiągane z tego tytułu przychody zamiast skutkować szacowanym obniżeniem przychodów o 1/349 w istocie będą skutkować $1/349 \times 20/365$ (20/365 jako przybliżona wartość 20 dni wobec 365 dni w roku) – 365 dni w roku ze względu na okres obowiązywania umowy na przewozy międzynarodowe. Ostatecznie uzyskany spodziewany wpływ nowej usługi Leo Express Global na przychody osiągane w ramach umowy na przewozy międzynarodowe będzie, więc skutkował ewentualnym spadkiem przychodów na poziomie równym $1/6369$ (wobec całkowitej kwoty spodziewanych przychodów z tytułu realizacji ww. umowy).

Mając na uwadze powyższą analizę Prezesa UTK, obowiązujące kontrakty służby publicznej, w tym dane finansowe oraz szacunki stron ww. umów, stwierdzić należało, że uruchomienie nowej usługi publicznej nie powinno spowodować zagrożenia równowagi ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych, których stroną jest Minister Infrastruktury (oraz PKP Intercity).

Odnosząc się do argumentów pozafinansowych, a zgłoszonych przez Ministra Infrastruktury i jednocześnie nieprzeanalizowanych przy okazji wniosku o badanie równowagi ekonomicznej PKP Intercity, należy stwierdzić jak poniżej.

Prezes UTK analizuje sposób wykonywania przewozów pasażerskich, w tym m.in. tych realizowanych w oparciu o decyzje w sprawie otwartego dostępu. Mając na względzie prawidłowy rozwój pasażerskiego sektora transportu kolejowego, Prezes UTK ma możliwość określenia w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu warunków realizowania usług. W stosownych klauzulach mogą znaleźć się postanowienia obligujące aplikanta np. do zapewnienia podróżnym stabilnej oferty przewozowej (tj. stałego wykonywania przejazdów); realizacji przejazdów w pełnej relacji, zgodnie ze zgłoszonym wnioskiem (a nie jedynie na najbardziej dochodowych odcinkach tras, w dni swobodnie wybrane przez aplikanta). Te i wiele innych postanowień znalazły swoje odzwierciedlenie w niniejszej decyzji. Powyższe jest również wynikiem analizy argumentacji zgłaszanej przez Ministra Infrastruktury.

Prezes UTK uznał, że wprawdzie argumenty ekonomiczne, w ramach niniejszego postępowania, nie uzasadniają wydania na rzecz Leo Express Global decyzji odmawiającej przyznania otwartego dostępu, to jednakże stanowiska zaprezentowane przez podmioty uprawnione miały istotną wartość dla określenia sposobu realizacji nowej usługi Przewoźnika.

Z tego względu należało uznać, że wniosek Ministra Infrastruktury, podobnie jak wniosek PKP Intercity, nie uzasadniał wydania przez Prezesa UTK decyzji negatywnej dla Leo Express Global.

Jednocześnie aspekty pozafinansowe, na które uwagę zwrócił Minister Infrastruktury, zostały uwzględnione poprzez określenie warunków wykonywania przez Leo Express Global przewozów pasażerskich na trasie Praha hl. n. – Terespol – granica państwa.

Wniosek Przewozów Regionalnych o badanie równowagi ekonomicznej

W ramach niniejszego postępowania w sprawie przyznania Leo Express Global otwartego dostępu na trasę Praha hl. n. – Terespol – granica państwa – Terespol – Praha hl. n., realizowanego w okresie od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r., również Przewozy Regionalne złożyły wniosek o badanie równowagi ekonomicznej.

W pierwszej kolejności Prezes UTK ustalił, że Przewozy Regionalne są stroną wielu kontraktów służby publicznej, w tym m.in. umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich zawartej 9 grudnia 2016 r. pomiędzy województwem lubelskim a Przewozami Regionalnymi, która ma znaczenie dla niniejszego postępowania w sprawie przyznania Leo Express Global otwartego dostępu.

Przywołana powyżej umowa, w tym usługi kolejowe realizowane na ich podstawie w zakresie publicznego transportu zbiorowego, uzasadniają uznanie Przewozów Regionalnych za podmiot uprawniony do wystąpienia z wnioskiem o badanie równowagi ekonomicznej w postępowaniu z wniosku Leo Express Global. Przewozy Regionalne są przewoźnikiem kolejowym, będącym jednocześnie operatorem umowy o świadczenie usług publicznych, które przewidują wykonywanie połączeń pasażerskich m.in. przy udziale stacji wskazanych we wniosku Leo Express Global.

Ze względu na spełnienie wymogów formalnych w zakresie podmiotu wnioskującego o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej oraz terminu złożenia wniosku, należało stwierdzić, że wniosek Przewozów Regionalnych powinien podlegać analizie merytorycznej.

Przewozy Regionalne w złożonym wniosku o badanie równowagi ekonomicznej zwróciły uwagę, że realizują przewozy między innymi na linii nr 2 Warszawa Centralna – Terespol na odcinku Terespol – Łuków – Siedlce oraz Terespol – gr. państwa – Brest Centralni. Jednocześnie Przewozy Regionalne wskazały, że: *podstawą realizacji przewozów, jest zawarta w dn. 09.12.2016 r. pomiędzy Województwem Lubelskim, a Spółką "Przewozy Regionalne" sp. z o.o. umowa nr CRU-P/C/97/2016 o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich na lata 2017 - 2020.*

W dalszej części swojego wniosku, Przewozy Regionalne wskazały, że: *Dodatkowe połączenia innych przewoźników na tych samych odcinkach linii kolejowych stwarzają realną możliwość przejęcia części podróży z pociągów REGIO tym bardziej, że przewoźnik LEO Express nie ograniczył dostępności i taryfy na trasie przejazdu w komunikacji krajowej. Połączenia takie mogą obniżyć rentowność pociągów REGIO objętych umową o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich zarówno na odcinku Siedlce – Terespol jak również w komunikacji przygranicznej w relacji Terespol – Brest Centr. – Terespol.*

Przewozy Regionalne podniosły, że uruchomienie nowych połączeń, w oparciu o zgłoszony projekt rozkładu jazdy, byłoby kolizyjne dla pociągów uruchamianych przez ww. przewoźnika, w ramach kontraktu służby publicznej. Kolizja dotyczy pociągów:

1. REGIO nr 11815 rel. Łuków – Terespol;
2. REGIO nr 11799 relacji Łuków – Biała Podlaska;
3. REGIO nr 119 rel. Brest Centr. – Terespol; oraz
4. REGIO nr 11822 na odcinku Łuków – Siedlce.

W tym miejscu Przewozy Regionalne zaakcentowały, że główna wymiana pasażerska pociągów REGIO odbywa się na stacjach Terespol, Łuków oraz Siedlce tj. postojach handlowych przewidzianych w projekcie rozkładu jazdy Leo Express Global.

Ponadto Przewozy Regionalne oszacowały, że uruchomienie przez Leo Express Global nowej usługi przewozu osób koleją, może skutkować obniżeniem przychodów w skali roku o około 20%.

Priorytet pociągów międzynarodowych, zdaniem Przewozów Regionalnych, na przykładzie pociągu *Skaryna*, uruchamianego przez PKP Intercity, zagraża przygotowaniu i realizacji rozkładu jazdy pociągów pełniących służbę publiczną, będących w finansowaniu organizatora przewozów.

Podobnych efektów może dostarczyć uruchamianie przez Leo Express Global nowych połączeń, w ramach wniosku o przyznanie otwartego dostępu.

Wniosek Przewozów Regionalnych zawierał informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa ww. przewoźnika kolejowego.

Pismem z 17 czerwca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2019.13.PL) Prezes UTK wezwał Przewozy Regionalne do przedstawienia dodatkowych informacji, w związku ze złożonym wnioskiem o badanie równowagi ekonomicznej. W ww. piśmie Prezes UTK zobowiązał Przewozy Regionalne do przedstawienia m.in.:

1. dowodów lub dokumentów uzasadniających zagrożenie dla równowagi ekonomicznej umowy nr 1185/DT/CP/16 o świadczenie usług publicznych zawartej 9 grudnia 2016 r. pomiędzy Przewozami Regionalnymi a województwem lubelskim, na okres od 1 lipca 2017 r. do 31 grudnia 2020 r., wraz ze szczegółowymi danymi dotyczącymi: uzyskiwanych przychodów w ramach ww. umowy dla relacji Siedlce – Łuków – Siedlce oraz Łuków – Terespol – Łuków; wszystkich uzyskiwanych przychodów w związku z realizacją ww. umowy za dwa ostatnie pełne lata kalendarzowe; spodziewanego spadku przychodów na danym odcinku linii w ujęciu rocznym, w całkowitym okresie funkcjonowania nowej usługi przewozu Leo Express Global, w ujęciu kwotowym oraz procentowym, przy uwzględnieniu okresu obowiązywania umowy;
2. informacji na temat szacowanej elastyczności przewozów (np. elastyczności cen, elastyczności w odniesieniu do charakterystycznych cech jakościowych usług) i planów dotyczących reakcji na nową usługę oraz ewentualnych oszczędności spowodowanych nową usługą;
3. informacji, czy w związku z uruchomieniem nowej usługi przewozu przez Leo Express Global, po stronie Przewozów Regionalnych wystąpią ewentualne oszczędności (takie jak: brak wymiany taboru kolejowego, którego okres eksploatacyjny dobiega końca, lub personelu, którego umowy wygasają) oraz ewentualne korzyści wynikające z proponowanej nowej usługi (takie jak: pozyskanie międzynarodowych pasażerów, którzy mogliby być zainteresowani połączeniem z usługą regionalną w ramach umowy o świadczenie usług publicznych).

Pismem z 8 lipca 2019 r. Przewozy Regionalne przekazały dodatkowe informacje m.in. w związku z niniejszym postępowaniem w sprawie przyznania Leo Express Global decyzji na trasę Praha hl. n. – Terespol – granica państwa i w relacji powrotnej.

Ww. przewoźnik kolejowy poinformował, że: *Dane dotyczące uzyskiwanych przychodów, spodziewanego spadku przychodów, wpływu uruchomienia nowej usługi na umowę oraz liczby pasażerów przewiezionych pociągami Spółki "Przewozy Regionalne" znajdują się w załączniku nr 1 do niniejszego pisma. Dane te objęte zostały klauzulą tajemnicy przedsiębiorstwa.*

Ponadto Przewozy Regionalne wskazały, że nie jest obecnie możliwe oszacowanie elastyczności przewozów. Jednocześnie ww. przewoźnik kolejowy zaznaczył, że: *na liniach gdzie występuje konkurencja jednym z najistotniejszych czynników jest cena, której obniżenie w przypadku omawianego odcinka nie daje możliwości zwiększenia potoku podróżnych na tyle, aby pozyskać przychody na niezmiennym poziomie. Utrata przychodów powoduje zwiększenie rekompensaty wypłacanej przez Organizatora.*

Przewozy Regionalne, w dalszej części stanowiska, poinformowały, że nie zaobserwowały potencjalnych korzyści, które mogłyby być następstwem uruchomienia przez Leo Express Global nowej usługi przewozu osób. W ocenie ww. przewoźnika kolejowego: *wprowadzenie dodatkowych połączeń nie przyniesie oszczędności zarówno w obszarze taborowym jak i pracowniczym. Fakt wprowadzenia dodatkowych pociągów na omawianym odcinku łącznie z przejściem granicznym może spowodować utrudnienia w ruchu lokalnym i przygranicznym pociągów REGIO, a nawet skutkować odwołaniem pociągów w relacji Terespol – Brest Cent. – Terespol z powodu braku przepustowości na stacji granicznej (priorytet pierwszeństwa przejazdu pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych).*

Z załączonych przez Przewozy Regionalne informacji wynika, że:

1. przychody na odcinku Siedlce – Łuków – Terespol w roku:
 - a) 2017 wyniosły - ;
 - b) 2018 wyniosły - ;
2. przychody na odcinku Siedlce – Łuków (i powrót) w roku:
 - a) 2017 wyniosły - ;
 - b) 2018 r wyniosły - ;
3. przychody na odcinku Terespol – Brest Centralni w roku:
 - a) 2017 wyniosły - ;
 - b) 2018 wyniosły - ;
4. przychody ze sprzedaży biletów, w oparciu o umowę zawartą z województwem lubelskim w roku:
 - a) 2017 wyniosły - ;
 - b) 2018 wyniosły - ;
5. spodziewane utracone przychody od 11 grudnia 2019 r. do końca obowiązywania umowy z województwem lubelskim w 2020 r. dla odcinka:
 - a) Siedlce – Łuków – Terespol wynoszą - ;
 - b) Terespol – Brest Centralni wynoszą - ;
6. spodziewane sumaryczne przychody od 11 grudnia 2019 r. do końca obowiązywania umowy z województwem lubelskim tj. do 31 grudnia 2020 r. dla całej trasy wynoszą - .

W tym miejscu należy wskazać, że Przewozy Regionalne prawidłowo wskazały potencjalny zakres wpływu uruchomienia nowej usługi przez Leo Express Global, który związany jest z czasem obowiązywania umowy z województwem lubelskim tj. do 31 grudnia 2020 r.

W dalszej kolejności Prezes UTK przeanalizował treść obowiązującej umowy o świadczenie usług publicznych zawartej przez Przewozy Regionalne z województwem lubelskim.

Stosownie do punktu 6.1 ww. umowy, regulującej zagadnienia finansowe: .

Strony ww. umowy ustaliły, że szacowany poziom wypłacanej rekompensaty zostanie bardziej szczegółowo opisany w załączniku.

W dalszej części ww. umowy, strony postanowiły, że: .

W punkcie 6.2.1. ustalono elementy jakie powinien określać plan finansowy. Zgodnie z jego treścią: .

Odnosnie elementów kształtujących wysokość wypłacanej przez organizatora rekompensaty, to strony ustaliły, że: .

W zakresie wpływów wygenerowanych w związku z realizacją kontraktu służby publicznej, strony postanowiły, że: .

Załącznik nr 7 ww. kontraktu służby publicznej z województwem lubelskim, w zakresie odnoszącym się do rekompensaty i sposobu jej wyliczenia stanowi, że: .

Wysokość wynagrodzenia wypłacanego przez organizatora Przewozom Regionalnym z tytułu realizacji kontraktu służby publicznej, zakres usług czy praca eksploatacyjna na przestrzeni pełnego okresu obowiązywania kontraktu ulegały zmianom.

Zgodnie z brzmieniem załącznika nr 2 do aneksu nr 7 do ww. umowy zaktualizowano wielkości odnoszące się do szacowanych nakładów finansowych, planowanej pracy eksploatacyjnej oraz minimalnej pracy eksploatacyjnej.

Szacowane nakłady finansowe, z podziałem na lata, prezentują się w sposób następujący:

- rok 2017 – ;

- rok 2018 – ~~---~~;
- rok 2019 – ~~---~~;
- rok 2020 – ~~---~~;
- lata 2017 – 2020 łącznie – ~~---~~.

Zgodnie z informacjami zawartymi w rocznym planie finansowym na rok 2019, stanowiącym załącznik nr 3 do aneksu nr 7 do ww. kontraktu służby publicznej, przez określone powyżej nakłady finansowe należy rozumieć kwotę należną Przewozom Regionalnym z tytułu realizacji usług przewozu osób.

Z tego względu należało stwierdzić, że kwota względem, której powinno się, zgodnie z rozporządzeniem 869/2014, oceniać wpływ na równowagę ekonomiczną, jest sumą blisko ~~---~~ (w przybliżeniu).

Aby ocenić spodziewany wpływ nowej usługi Leo Express Global, podobnie jak w przypadku analizy wniosku o badanie równowagi ekonomicznej PKP Intercity, należało, zatem zestawić ze sobą wielkości prezentujące planowane przychody w całkowitym okresie obowiązywania umowy zawartej przez Przewozy Regionalne z województwem lubelskim (daną wyjściową powinna być wysokość ustalonej przez strony rekompensaty, tj. blisko ~~---~~), ze spodziewaną sumaryczną kwotą utraconych przychodów w związku z uruchomieniem nowej usługi przez Leo Express Global, dla okresu wspólnego realizowania tych usług tj. od 11 grudnia 2019 r. do 31 grudnia 2020 r. (tj. blisko ~~---~~). Zauważyć jednakże należy, że po analizie danych finansowych za wykonywanie przewozów w zrealizowanych rocznych rozkładach jazdy pociągów, Przewozy Regionalne oprócz otrzymanej rekompensaty uzyskiwały dodatkowe przychody w wysokości równej blisko ~~---~~ w każdym rocznym rozkładzie jazdy pociągów. W istocie, zatem całkowite przychody Przewozów Regionalnych były większe, aniżeli określa to wysokość rekompensaty przyznawana operatorowi z tytułu realizacji kontraktu służby publicznej. Nie posiadając jednakże gwarancji uzyskania przez Przewozy Regionalne zysków w kolejnym rocznym rozkładzie jazdy pociągów, na poziomie takim jak wskazano powyżej, Prezes UTK odniósł wysokość utraconych przychodów wyłącznie do wielkości rekompensaty wypłacanej przez województwo lubelskie Przewozom Regionalnym. Powyższe pozwoliło stwierdzić, że estymowany wpływ uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na obowiązującą umowę zawartą przez Przewozy Regionalne z województwem lubelskim będzie skutkowało obniżeniem spodziewanych przychodów z tytułu realizacji ww. umowy o blisko 1/1242. Zwrócić uwagę w tym miejscu należy, że w przypadku uwzględnienia przez Prezesa UTK uzyskiwanych przez Przewozy Regionalne przychodów z tytułu realizacji kontraktu służby publicznej, wpływ uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na umowę z województwem lubelskim byłby w istocie jeszcze mniejszy.

Podkreślić w tym miejscu jeszcze raz należy, że spodziewany wpływ uruchomienia nowej usługi komercyjnego przewozu osób należy odnosić wobec całego obowiązującego kontraktu służby publicznej.

Mając na uwadze przeprowadzoną analizę, należało stwierdzić, że uruchomienie nowego połączenia przez Leo Express Global nie będzie stanowiło zagrożenia równowagi ekonomicznej obowiązującego kontraktu służby publicznej, zawartego pomiędzy Przewozami Regionalnymi a województwem lubelskim.

Dodatkowo Prezes UTK zwrócił uwagę, że pociągi realizujące połączenia dla Przewozów Regionalnych w istocie zorientowane są na zapewnianie innego rodzaju usług, aniżeli ma to docelowo czynić nowe połączenie Leo Express Global.

Intencją Leo Express Global jest zapewnienie nowej usługi przewozu osób, umożliwiającej przemieszczanie się koleją przez terytorium Republiki Czeskiej, Rzeczypospolitej Polskiej oraz Republiki Białorusi (w dowolnych kierunkach, przewidzianych warunkami niniejszej decyzji). Istotą nowej usługi jest realizacja połączeń o charakterze międzynarodowym, o zdecydowanie większej skali niż ma to miejsce np. w przypadku pociągów Przewozów Regionalnych, wykonujących połączenia do stacji Brest Centralny. Nowa usługa Przewoźnika ma przewidywać również taką konstrukcję oferty, która ma promować realizowanie przez pasażerów podróży na dłuższe odległości niż tylko w ramach jednego województwa czy nawet dwóch. Przewozy, które realizują Przewozy Regionalne mają odpowiadać na potrzeby społeczności w zakresie dojazdu do/z pracy lub szkoły, gdzie Leo Express Global ma z założenia zaspokajać potrzeby transportowe turystów, osób podróżujących z Brześcia do Pragi i Polski w celach zarobkowych i biznesowych, a także osób podróżujących z Polski do Białorusi w celach turystycznych oraz biznesowych.

Jednocześnie Prezes UTK przeanalizował argumenty Przewozów Regionalnych w zakresie występowania potencjalnej konkurencji dla pociągów kategorii REGIO i w tym celu zawarł w niniejszej decyzji odpowiednie postanowienia, określające zasady wykonywania przewozów przez Leo Express Global.

Postanowienia te dotyczyły m.in. kwestii komplementarnego charakteru nowej usługi Leo Express Global wobec usług świadczonych w ramach kontraktu służby publicznej.

Wskaźać jednakże należy, że zgłoszony przez Przewozy Regionalne wniosek o badanie równowagi ekonomicznej oraz dokonana przez Prezesa UTK analiza, nie pozwoliła stwierdzić, że wystąpiły warunki do wydania na rzecz Leo Express Global decyzji odmawiającej przyznania otwartego dostępu.

Stanowisko Kolei Mazowieckich

Koleje Mazowieckie w piśmie z 17 kwietnia 2019 r. (znak: MHP.F-073-031-2019) przedstawiły stanowisko w związku ze złożonym przez Leo Express Global wnioskiem o przyznanie otwartego dostępu na trasę Praha hl. n. – Terespol – granica państwa – Terespol – Praha hl. n., realizowanego w okresie od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r.

Koleje Mazowieckie zwróciły uwagę, że nie wnoszą zastrzeżeń natury ekonomicznej, tj. uruchomienie przez Leo Express Global nowej usługi nie stanowi zagrożenia równowagi ekonomicznej umowy, której są stroną. Jednocześnie ww. przewoźnik kolejowy zwrócił uwagę na ograniczoną zdolność przepustową obecnej infrastruktury kolejowej i potencjalne konsekwencje, jakie może wywołać uruchomienie przez Przewoźnika nowej usługi.

Stanowisko Kolei Mazowieckich nie stanowiło wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, z tego względu nie zostało przeprowadzone badanie w ww. zakresie. Jednocześnie Prezes UTK wziął pod uwagę argumenty zgłaszane przez Koleje Mazowieckie i z tego względu zawarł w niniejszej decyzji odpowiednie warunki wykonywania nowej usługi przez Leo Express Global, dzięki którym oczekiwane jest uniknięcie wystąpienia negatywnych następstw wykonywania połączeń przez Przewoźnika na trasie międzynarodowej Praga – terytorium Rzeczypospolitej Polskiej – terytorium Republiki Białorusi.

Stanowisko ZTM

W przedstawionym stanowisku z 19 kwietnia 2019 r. (znak: ZTM-PPO-1-6213.1.2019.JZA(2.JZA)) ZTM poinformował, że wniosek Leo Express Global, dotyczy, jako całości trasy, która pozostaje poza właściwością organizacyjną m. st. Warszawy w zakresie przewozów kolejowych w publicznym transporcie zbiorowym.

Jednocześnie ZTM zwrócił uwagę, że istotną kwestią, w związku z procedowaniem tego oraz podobnych wniosków w sprawie otwartego dostępu, jest zachowanie odpowiedniej przepustowości układu średnicowego i dalekobieżnego, a także poszczególnych linii wprowadzających ruch kolejowy do Warszawy, dla potrzeb usług realizowanych na podstawie kontraktów służby publicznej organizowanych przez m.st. Warszawy.

ZTM podkreślił, że: z perspektywy potrzeb ruchu aglomeracyjnego konkurencja w segmencie przewozów o charakterze międzywojewódzkim nie może wpłynąć na zakłócenie regularności przewozów pasażerskich (aglomeracyjnych i wojewódzkich) i pogorszenie poziomu zaspokojenia potrzeb pasażerów korzystających z połączeń SKM oraz KM (w ramach oferty Wspólny Bilet ZTM-KM).

Stanowisko zaprezentowane przez ZTM nie stanowiło wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, z tego względu Prezes UTK nie przeprowadził ww. badania w tym zakresie.

Prezes UTK zwrócił uwagę na argumenty podnoszone przez ZTM i postanowił uwzględnić je w niniejszej decyzji m.in. poprzez wskazanie Leo Express Global warunków korzystania z infrastruktury kolejowej. Zwrócić uwagę należy m.in., że nowa usługa przewozu Leo Express Global powinna stanowić uzupełnienie (a więc korzyść dla szeroko rozumianego pasażera) a nie powodować negatywne następstwa dla realizowanej przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego polityki transportowej.

Stanowisko PKP PLK

PKP PLK w piśmie z 23 kwietnia 2019 r. (znak: IUS1 – 8204 -27-1/19) przedstawiła stanowisko w sprawie planowanej nowej usługi Przewoźnika.

Ww. zarządca infrastruktury kolejowej zwrócił uwagę, że w jego ocenie, przyznanie Leo Express Global otwartego dostępu dla 4 par pociągów w relacji Praga – Terespol – granica państwa, zgodnie z wnioskiem Przewoźnika, wpłynie negatywnie, na jakość i możliwość realizacji połączeń w ramach ogłoszonych planów transportowych w obrębie warszawskiego i katowickiego węzła kolejowego.

Jednocześnie PKP PLK zaznaczyła, że: opracowuje rozkład jazdy uwzględniając jak najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej, co w przypadku tych pociągów, z uwagi na ich parametry, oznacza trasowanie przed pociągami realizującymi usługi w ramach służby publicznej, co w konsekwencji przekłada się na realizację planów transportowych.

Dodatkowo PKP PLK zwróciła uwagę, że dla realizacji przewozów kolejowych nie jest możliwe rozpoczynanie i kończenie biegu pociągów na granicy państwa.

Przedstawione przez PKP PLK stanowisko nie stanowiło wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, z tego względu Prezes UTK nie przeprowadził ww. badania w tym zakresie.

Pismem z 17 czerwca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2019.12.PL) Prezes UTK zwrócił się do PKP PLK o przedstawienie dodatkowych informacji, w związku z przekazanymi przez ww. zarządcę infrastruktury, danymi, w zakresie:

1. możliwości trasowania pociągów Leo Express Global, zgodnie z rozkładem jazdy zawartym w powiadomieniu, bez zmian w trasowaniu na wnioskowanej trasie pociągów Przewozów Regionalnych oraz PKP Intercity;
2. stopnia wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, przy zastosowaniu której Leo Express Global planuje wykonywać nowe połączenie pasażerskie na trasie Praha hl. n. – Terespol – granica państwa i w relacji powrotnej, a znajdującej się w zarządzie PKP PLK w okresie od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r.;
3. spodziewanego wpływu wytrasowania pociągów Leo Express Global na możliwość trasowania pociągów Przewoźników, w całym okresie planowanego wykonywania przewozów przez Leo Express Global tj. od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r.

Jednocześnie Prezes UTK wziął pod uwagę zastrzeżenia PKP PLK i określił w niniejszej decyzji warunki korzystania z infrastruktury kolejowej, których zastosowanie ma na celu uniknięcie negatywnych następstw wykonywania przewozów przez Leo Express Global.

W związku z otrzymaniem przez PKP PLK wezwania Prezesa UTK z 17 czerwca 2019 r. (znak: DPP-WOPN.718.2.2019.12.PL) ww. zarządca infrastruktury w piśmie z 1 lipca 2019 r. (znak: IDRR-611-97/2019) przedstawił dodatkowe informacje w sprawie.

PKP PLK zwróciła uwagę, że w jej ocenie nie jest możliwe trasowanie pociągów Leo Express Global, zgodnie z przedstawionym projektem rozkładu jazdy, bez jednoczesnej zmiany rozkładów jazdy PKP Intercity, Przewozów Regionalnych oraz PKP Intercity.

Ponadto ww. zarządca infrastruktury przekazał informacje dotyczące przewidywanego stopnia wykorzystania zdolności przepustowej w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020. Według informacji PKP PLK stopień wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, niezbędnej do wykonywania przejazdów przez Leo Express Global, kształtować się będzie w sposób następujący:

1. Zebrzydowice – Ochodza – 45%;
2. Ochodza – Most Wisła – 20%;
3. Most Wisła – Tychy – 50%;
4. Tychy – Katowice – 80%;
5. Katowice – Zawiercie – 70%;
6. Zawiercie – Grodzisk Mazowiecki – 45% (w rocznym rozkładzie jazdy 2019/2020 100% z uwagi na ruch jednotorowy i nocne przerwy technologiczne);
7. Grodzisk Mazowiecki – Warszawa Zachodnia – 60%;
8. Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia – 80%;
9. Warszawa Wschodnia – Mińsk Mazowiecki – 70%;
10. Mińsk Mazowiecki – Łuków – 50%;
11. Łuków – Terespol – 40%.

Dodatkowo PKP PLK wskazała, że: *na chwilę obecną nie dysponuje konkretnymi wyliczeniami. Prognozujemy, że ilość pociągów pasażerskich po rozkładzie jazdy 2019/2020 będzie sukcesywnie wzrastać, a zdolność przepustowa na kluczowym odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Zachodnia utrzyma się zasadniczo na takim samym poziomie jak w rozkładzie jazdy 2019/2020.*

Jednocześnie ww. zarządca infrastruktury poinformował, że PKP PLK nie posiada obecnie wszystkich informacji pozwalających ocenić wpływ uruchomienia nowej usługi Leo Express Global na trasowanie pociągów, w tym pociągów służby publicznej. Zdaniem PKP PLK chęć wykonywania przez Leo Express Global nowej usługi przewozu osób wiązać się będzie z koniecznością wprowadzenia zmian w trasach pociągów przewoźników kolejowych, po uzyskaniu ich zgody.

Zarządca infrastruktury zwrócił ponadto uwagę, że możliwość dokonania oceny wpływu uruchomienia nowej usługi Leo Express Global zaistnieje dopiero po złożeniu wniosków o przydzielenie (a docelowo wykorzystanie) zdolności

przepustowej infrastruktury kolejowej przez wszystkich zainteresowanych aplikantów. Obecnie PKP PLK nie ma wiedzy na temat ww. wniosków wykraczających poza roczny rozkład jazdy pociągów 2019/2020.

Przedstawione przez PKP PLK wyjaśnienia wskazują, że tylko 1 odcinek, po którym ma być realizowana nowa usługa przewozu, tj. Zawiercie – Grodzisk Mazowiecki będzie w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2019/2020 wykorzystywany na poziomie 100% dostępnej zdolności przepustowej.

Powodem maksymalnego wykorzystania zdolności przepustowej na ww. odcinku są prace na infrastrukturze kolejowej. Ograniczona zdolność przepustowa spowodowana jest wykonywaniem prac polegających na modernizacji infrastruktury kolejowej. Zgodnie z opisem prowadzenia ruchu, zawartym w *Sieciowym harmonogramie zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy 2019/2020*, na ww. odcinku przewidziano wymianę wieszaków, modernizację obiektów inżynierskich, przeprowadzenie badań dynamicznych. Powyższe czynności skutkować będą przerwą w ruchu pociągów bądź prowadzeniem ruchu dwukierunkowego z wykorzystaniem jednego toru. Według informacji PKP PLK utrudnienia w prowadzeniu ruchu pociągów na ww. odcinku mają trwać od 21 kwietnia 2020 r. do 12 grudnia 2020 r.

Prezes UTK zauważa, że w przypadku braku zdolności przepustowej na odcinku Zawiercie – Grodzisk Mazowiecki, skutkującym brakiem możliwości wytrasowania pociągów Leo Express Global, PKP PLK może, zgodnie z postanowieniami niniejszej decyzji wytrasować pociągi Przewoźnika trasą alternatywną. Prezes UTK ma świadomość realizowania przez PKP PLK prac modernizacyjnych na infrastrukturze kolejowej mających na celu jej właściwe utrzymanie i modernizację. Jednocześnie Prezes UTK zauważa, że prowadzone na ww. odcinku prace modernizacyjne zostały przewidziane na okres od kwietnia do grudnia 2020 r., a nie przez cały okres, kiedy Leo Express Global planuje wykonywać nowe przewozy osobowe tj. do grudnia 2024 r. Z tego względu Prezes UTK uznał, że niecelowe i niezasadne jest dokonywanie zmian w projekcie rozkładu jazdy pociągów Przewoźnika.

Z tego względu należy stwierdzić, że czasowe ograniczenia w dostępności zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej nie mogą oznaczać, że planowane nowe przewozy Przewoźnika nie zostaną uruchomione. Podkreślić jednakże należy, że ze względu na zamknięcia torowe Przewoźnik może zostać zmuszony do realizacji usługi z niezbędnymi modyfikacjami. Prace modernizacyjne na infrastrukturze kolejowej należy, bowiem traktować, jako okoliczności niezależne od Przewoźnika.

Z uwagi na to, że PKP PLK nie dysponuje informacjami pozwalającymi kategorycznie stwierdzić, że w kolejnych rocznych rozkładach jazdy pociągów, tj. po 2019/2020, na całym odcinku planowanej nowej usługi nie będzie dostępnej zdolności przepustowej i w związku z tym nie będzie możliwe uruchomienie nowej usługi Przewoźnika, Prezes UTK nie mógł uznać tego za okoliczność przemawiającą za wydaniem na rzecz Leo Express Global decyzji odmownej w przedmiocie otwartego dostępu. Zauważyć w tym miejscu należy, że w istocie, zgodnie ze stanowiskiem PKP PLK, ocena tego, czy jest dostępna zdolność przepustowa na danym fragmencie linii kolejowej, jest możliwa dopiero po otrzymaniu wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej przez wszystkich aplikantów. Ponieważ zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, zarządca infrastruktury (m.in. PKP PLK), co roku opracowuje roczny rozkład jazdy pociągów, na podstawie otrzymanych wniosków o przydzielenie (i docelowo wykorzystanie) zdolności przepustowej, nie jest możliwe stwierdzenie jak będzie prezentować się sytuacja na infrastrukturze kolejowej (np. pod względem jej dostępności) w całym okresie, kiedy Przewoźnik planuje wykonywać nową usługę przewozu osób.

Stanowisko marszałka województwa mazowieckiego

W piśmie z 14 maja 2019 r. (znak: NI-IT-I.8060.24.2019.DA) marszałek województwa mazowieckiego przedstawił stanowisko, zgodnie z którym: *W odpowiedzi na pismo nr DPP-WOPN.718.2.2019.3.PL z dnia 3 kwietnia br. w sprawie wniosku o przyznanie otwartego dostępu na trasie międzynarodowej Praha hl.n. - Terespol - granica państwa i w relacji powrotnej jaki został złożony do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego przez LEO Express Global a.s. z siedzibą w Pradze uprzejmie informuję, że Organizator publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa mazowieckiego nie wnosi uwag do niniejszego postępowania administracyjnego.*

Ze względu na brak zgłoszonych zastrzeżeń przez marszałka województwa mazowieckiego, działającego w imieniu organizatora publicznego transportu zbiorowego (województwa mazowieckiego), Prezes UTK nie otrzymał informacji wymagających szczególnego odniesienia się w niniejszej decyzji.

Stanowisko Leo Express Global

W piśmie z 7 sierpnia 2019 r. (znak: L. Dz.: LEG-DOPK.67/05/2019/JW) Przewoźnik przedstawił swoje stanowisko w sprawie.

Jak wskazała Leo Express Global: *Na wstępie należy ponownie podkreślić, że pozytywne rozstrzygnięcie przez Prezesa UTK wniosku z 8 marca 2019 r. (uzupełnionego pismem z 25 marca 2019 r.) korzystnie wpłynie na rozwój oferty w pasażerskim transporcie kolejowym w Polsce. Wskazują na to doświadczenia państw członkowskich UE, w których instytucja otwartego dostępu (w tym otwartego dostępu międzynarodowego) jest stosowana w szerokim zakresie.*

Przewoźnik, na uzasadnienie swojego stanowiska przywołał przykłady dwóch państw tj. Czech i Włoch, gdzie wykonywane są połączenia na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Leo Express Global podniosła, że: *Szczególną uwagę warto poświęcić przykładom dwóch państw UE - Włoch i Czech, w których konkurencja w pasażerskim transporcie kolejowym wydaje się być najbardziej rozwinięta i gdzie w ostatnich latach występują wyjątkowo pozytywne tendencje na rynku przewozów pasażerskich. W obu tych państwach, obserwując ofertę przewozową od momentu wejścia na rynek nowych przewoźników, można zaobserwować znaczny wzrost zainteresowania przejazdami koleją, w szczególności w zakresie wzrostu liczby podróżnych. Zaprezentowane poniżej dane dotyczą liczby pasażerokilometrów na całej sieci kolejowej zarówno we Włoszech, jak i w Czechach.*

Przewoźnik zwrócił uwagę na wzrost liczby przewiezionych podróżnych od momentu pojawienia się na rynku transportu kolejowego przewoźników kolejowych wykonujących usługi w oparciu o decyzje regulacyjne właściwych organów państw członkowskich.

W swoim stanowisku Leo Express Global zwróciła uwagę, że: *Również biorąc pod uwagę wzrost udziału pasażerskich przewozów kolejowych w podziale modalnym tj. pomiędzy różnymi rodzajami transportu, dane zagregowane dla rynku czeskiego pokazują, że w okresie rozpoczęcia konkurencji na torach (w wyniku przyznania decyzji o otwartym dostępie) atrakcyjność oferty kolejowej przyczyniła się do rezygnacji podróżnych z innych środków transportu.*

Doświadczenia Czech i Włoch potwierdzają, że na wejściu na rynek przewoźników komercyjnych, skorzystać mogą nie tylko pasażerowie, ale również podmioty dotychczas prowadzące działalność w obszarze przewozu osób.

Z punktu widzenia pasażerów, wprowadzenie nowych połączeń komercyjnych skutkowało m.in. wprowadzeniem nowych ofert dla podróżnych, jak również obniżeniem cen biletów bez jednoczesnego pogorszenia standardu obsługi pasażerów.

Prezes UTK zwrócił uwagę na argumenty przedstawione przez Przewoźnika i stwierdził, że z punktu widzenia rynku kolejowego istotne jest wprowadzenie większej różnorodności ofert przewoźników. Wprowadzenie nowych połączeń może z jednej strony stanowić uzupełnienie dla usług dotychczas świadczonych w oparciu o umowy o świadczenie usług publicznych, jak również katalizator dla wynajdowania przez przewoźników coraz lepszych i bardziej innowacyjnych rozwiązań propasażerskich.

W ocenie Prezesa UTK, wprowadzenie nowej usługi przewozu osób może dodatkowo pozytywnie wpłynąć na cały sektor transportu osób koleją. Powyższe powinno skutkować zwiększeniem zainteresowania pasażerów koleją.

Prezes UTK, analizując wniosek Leo Express Global w przedmiocie uruchomienia nowego połączenia kolejowego na trasie Praha hl. n. – Terespol – granica państwa i w relacji powrotnej w okresie od 11 grudnia 2019 r. do 10 grudnia 2024 r., zgłoszone wnioski o badanie równowagi ekonomicznej oraz stanowisko zarządcy infrastruktury, uwzględnił również inne czynniki, mające wpływ na kierunek wydanego rozstrzygnięcia.

Proponowana nowa usługa Przewoźnika ma na celu zapewnienie bezpośredniego połączenia pomiędzy Białorusią a Republiką Czeską. Jednocześnie, z uwagi na przebieg trasy pociągu Leo Express Global, w tym przewidywane stacje zatrzymania, spodziewane jest również skorzystanie z oferty Leo Express Global także podróżnych wsiadających/wysiadających w Polsce. Ze względu na to, że dotychczas nie istniało połączenie bezpośrednie, uwzględniające świadczenie przewozu *stricte* pomiędzy stacją początkową a końcową (docelowo Leo Express Global ma realizować przewozy do stacji położonej na terytorium Białorusi), następstwem przyznania otwartego dostępu nie powinno być ograniczenie usług świadczonych w ramach kontraktów służby publicznej przez PKP Intercity oraz Przewozy Regionalne. Prezes UTK zwrócił uwagę, że planowane przewozy Leo Express Global mają zapewniać nową (a więc dotychczas nierealizowaną) usługę przewozu na trasie międzynarodowej. Dla tego rodzaju usługi zostanie przygotowana odpowiednia oferta taryfowa, która powinna w swojej konstrukcji uwzględniać najkorzystniejsze rozwiązania dla podróżnych wybierających przejazdy w dłuższych relacjach. Nastęstwem powyższego będzie przede wszystkim zapewnienie dotychczas nierealizowanych potrzeb podróżnych. Z tego względu nie jest spodziewany odpływ podróżnych dotychczas korzystających z połączeń lokalnych, aglomeracyjnych czy regionalnych korzystających z połączeń realizowanych m.in. przez Przewozy Regionalne.

Dobra oferta pasażerska, tj. taka, która odpowiada na potrzeby podróżnych, może stanowić również poważny argument nakłaniający do skorzystania z kolei, jako środka lokomocji pomiędzy określonymi punktami na mapie, zamiast innego środka transportu (samochodu osobowego czy samolotu). Podróżni będą mieli możliwość pokonania trasy w komfortowych warunkach, przy wykorzystaniu ekologicznego lub niskoemisyjnego, w porównaniu do innych środków transportu, taboru. Wybór środka transportu może mieć, zatem nie tylko wpływ na osobiste odczucia podróżnych, związane z przejazdem z punktu A do punktu B, ale również dodatni efekt na środowisko naturalne. Jednocześnie należy przypomnieć, że uruchomienie nowej usługi Leo Express Global ma na celu otwarcie nowego kierunku podróży pasażerów przy pomocy transportu kolejowego.

Ponadto Prezes UTK stoi na stanowisku, że konkurencja (nawet potencjalna) na rynku kolejowym powinna mieć pozytywny wpływ na wyniki oraz jakość usług kolejowych. Intencją Leo Express Global jest przede wszystkim

zaspokojenie potrzeb podróżnych zainteresowanych odbyciem podróży pomiędzy Republiką Czeską a Rzeczpospolitą Polską, Republiką Czeską a Białorusią, czy Rzeczpospolitą Polską a Białorusią. Jednocześnie Przewoźnik nie ograniczył możliwości zakupu biletu dla odbycia podróży w krótszych relacjach np. wyłącznie po terytorium Republiki Czeskiej czy Rzeczypospolitej Polskiej. Efektem uruchomienia nowej usługi Leo Express Global powinno być uzupełnienie dotychczas ustanowionej oferty przewozu koleją. Powyższe nie powinno negatywnie oddziaływać na wyniki usług kolejowych, realizowanych w ramach kontraktów służby publicznej. Co więcej, w ocenie Prezesa UTK możliwe jest również wystąpienie sytuacji, w której operatorzy umów o świadczenie usług publicznych, tacy jak Przewozy Regionalne czy PKP Intercity, również odniosą korzyści z tytułu uruchomienia nowej usługi Przewoźnika. Wskazać w tym miejscu należy, że w przypadku przyjazdu na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej turystów z Republiki Czeskiej, czy Białorusi, operatorzy oferujący lokalne, regionalne czy nawet dalekobieżne połączenia kolejowe będą mieli szanse na pozyskanie potencjalnych nowych klientów (odbiorców usług). To może mieć bezpośredni wpływ np. na wysokość przychodów uzyskiwanych przez operatora usług publicznych z tytułu sprzedaży biletów.

Efektem wykonywania przewozów przez nowego uczestnika rynku może być również np. inwestycja w nowocześniejszy, wygodniejszy tabor kolejowy, wprowadzenie w ramach połączeń służby publicznej, czy nawet połączeń komercyjnych, nowych ofert przewozowych, przewidujących nowe, propasażerskie rozwiązania. Obecność nowego przewoźnika kolejowego może przyczynić się do podniesienia, jakości dotychczasowych usług. Wskazać w tym miejscu należy, że wprawdzie zdarzają się przypadki, w których operator kontraktu służby publicznej wykorzystuje tabor kolejowy organizatora publicznego transportu zbiorowego (tabor nowy, pozyskany w większości przypadków przy udziale środków pochodzących z funduszy Unii Europejskiej), to zazwyczaj do realizacji określonego zadania wykorzystuje własny tabor. W ocenie Prezesa UTK tabor kolejowy, który jest wykorzystywany do wykonywania przewozów po infrastrukturze kolejowej, nie zawsze spełnia oczekiwania wszystkich podróżnych np. pod kątem komfortu, czy czasu realizacji przejazdu. Zdaniem Prezesa UTK, również, jakość taboru może wpływać na decyzje potencjalnych podróżnych w przedmiocie tego, czy ostatecznie zdecydują się na odbycie podróży koleją. Nowe połączenie pasażerskie Leo Express Global może stanowić katalizator dla dokonania zmian w sektorze, jakości obsługi podróżnych, z których ostatecznie korzystać będzie odbiorca końcowy usług (pasażer).

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK zdecydował się przyznać Leo Express Global otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych, w zakresie odcinka przebiegającego przez terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dla trasy międzynarodowej w relacji Praha hl. n. – Terespol – granica państwa (w kierunku Białorusi) i w relacji powrotnej, realizowany w okresie od dnia doręczenia niniejszej decyzji do 10 grudnia 2024 r., tj. na roczne rozkłady jazdy: 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023 oraz 2023/2024 na warunkach określonych w niniejszej decyzji.

Zgodnie brzmieniem art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym: *W decyzji o przyznaniu otwartego dostępu określa się w szczególności:*

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

Przepis art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym obliguje Prezesa UTK do określenia w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, warunków oraz zakresu wykorzystywania dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu Prezes UTK wprowadził w sentencji klauzule regulujące, na jakich warunkach i w jaki sposób Przewoźnik będzie mógł korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie niniejszej decyzji.

Biorąc pod uwagę treść ww. art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK przyznał Leo Express Global, zgodnie z wnioskiem Przewoźnika, prawo do wykonywania przewozów, na wnioskowanej trasie, w postaci 4 par pociągów na dobę, realizujących przewozy od poniedziałku do niedzieli, zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i nr 2 do niniejszej decyzji.

Zgodnie z żądaniem Leo Express Global, Prezes UTK ustalił, że Przewoźnik będzie uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji. Możliwość uruchamiania przez Leo Express Global pociągów w mniejszym wymiarze (tj. częstotliwości lub terminach) niż to wynika z punktu 1 sentencji niniejszej decyzji, została zastrzeżona wyłącznie dla sytuacji wynikłych z zaistnienia niemożliwych do przewidzenia zdarzeń zewnętrznych, niezależnych od Przewoźnika, będących następstwem siły wyższej lub działalności podmiotów trzecich (jak np. zarządcy infrastruktury).

Prezes UTK stoi na stanowisku, że każdy aplikant, starający się o decyzję o przyznaniu otwartego dostępu, powinien racjonalnie podchodzić do kwestii jego faktycznych możliwości świadczenia usług w sposób określony w złożonym przez niego wniosku.

Rolą organu regulacyjnego jest przeprowadzenie postępowania, w wyniku, którego analizowany jest zarówno wniosek aplikanta (tu: Leo Express Global), ewentualne wnioski o badanie równowagi ekonomicznej lub badanie głównego celu (to drugie w przypadku postępowań o przyznanie dostępu na trasie międzynarodowej). W następstwie przeprowadzonego postępowania i analizy zgromadzonego materiału w sprawie, organ regulacyjny decyduje o przyznaniu, zmianie, przyznaniu warunkowym lub odmowie przyznania prawa dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu zasadne jest, aby aplikant racjonalnie podchodził do danych wskazywanych we wniosku o przyznanie otwartego dostępu dotyczących m.in. częstotliwości realizowania przewozów czy okresu ich wykonywania. Należy podkreślić, że niecelowe jest postępowanie organu regulacyjnego polegające na analizie wniosku o przyznanie otwartego dostępu, który z założenia aplikanta nie będzie realizowany w taki sposób jak to wskazano w ww. wniosku. Dla przykładu, w sytuacji, gdy aplikant zadeklarował we wniosku np. wykonywanie kursów codziennie, to oczekiwane jest, aby faktycznie realizował te połączenia codziennie, a nie jedynie w dwa wskazane przez siebie dni. Prezes UTK zwraca uwagę, że nieracjonalne zakładanie przez przewoźników kolejowych wykonywania usług przewozu osób np. w określonej częstotliwości (tj. przewoźnik kolejowy zadeklarował wykonywanie połączeń codziennie, natomiast możliwości, które posiada, umożliwiają mu jedynie na wykonywanie przewozów w dwa dni w tygodniu) może powodować wystąpienie negatywnych skutków dla takiego wnioskodawcy. Zwrócić uwagę należy, że złożenie takiego wniosku może skutkować reakcją ze strony podmiotów uprawnionych np. w postaci złożenia wniosków o badanie równowagi ekonomicznej, które niekoniecznie zostałyby złożone gdyby aplikant już na początku przedstawił swoje rzeczywiste intencje oraz realne możliwości prowadzenia działalności na danej trasie. Z tego względu, mając na względzie realizowanie przez Przewoźnika przewozów zgodnie z wnioskiem, Prezes UTK zastrzegł do wyjątkowych sytuacji, niezależnych od Leo Express Global, możliwość wykonywania usługi w sposób odmienny.

Analiza przeprowadzona przez Prezesa UTK pozwoliła ustalić, że połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji powinny stanowić uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województwa śląskiego, świętokrzyskiego, łódzkiego, mazowieckiego oraz lubelskiego, organizowanej przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego. W ocenie Prezesa UTK, nowa usługa Leo Express Global powinna przede wszystkim stanowić odpowiedź na dotychczas niezaspokojone potrzeby podróżnych, w szczególności w przedmiocie możliwości odbywania przejazdów na terytorium innego państwa. Z tego też względu Prezes UTK określił w decyzji, w przypadku prac modernizacyjnych i 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.

W zgodzie z powyższym, Prezes UTK zastrzegł również, że Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji, w pełnej relacji, tj. na trasie Praha hl. n. – Terespol – granica państwa i w relacji powrotnej.

Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszej relacji, na podstawie niniejszej decyzji, zostało zastrzeżone dla sytuacji będących następstwem zaistnienia niemożliwych do przewidzenia zdarzeń zewnętrznych, niezależnych od Przewoźnika, będących następstwem siły wyższej lub działalności podmiotów trzecich (jak np. zarządcy infrastruktury). W ocenie Prezesa UTK, skoro Leo Express Global złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu, na podstawie, którego uruchamiane będą połączenia przebiegające docelowo przez terytorium kilku państw, umożliwiające podróżnym z tych państw odbycie przejazdu w pełnej relacji, niecelowe byłoby postępowanie Przewoźnika, w którym usługa uruchamiana byłaby np. tylko pomiędzy subiektywnie wyselekcjonowanymi przez niego stacjami. Prezes UTK zauważa, że takie działanie mogłoby godzić nie tylko w prawidłowość przeprowadzonego postępowania przez organ regulacyjny, oceny ewentualnie zgłoszonych wniosków przez podmioty uprawnione, ale również w interes potencjalnych podróżnych.

Prezes UTK, zgodnie z wnioskiem Leo Express Global ustalił, że dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Zebrzydowice, Pszczyna, Tychy, Katowice Ligota, Katowice, Sosnowiec Główny, Dąbrowa Górnicza, Zawiercie, Włoszczowa Północ, Opoczno Południe, Warszawa Zachodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Mińsk Mazowiecki, Siedlce, Łuków oraz Terespol.

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

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku od organizatora publicznego transportu zbiorowego 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.

Zgodnie ze złożonym przez Leo Express Global wnioskiem, przewozy realizowane na trasie Praha hl. n. – Terespol – granica państwa, w zakresie odcinka na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przebiegającej liniami kolejowymi

oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie wykonywał pojazdami kolejowymi serii 480 001 – 480 005.

W pojazdach serii 480 001 – 480 005 Przewoźnik zapewni co najmniej 2 miejsca dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Leo Express Global zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów.

Przewoźnik jest zobowiązany do wykorzystywania wyłącznie taboru spełniającego warunki techniczne, środowiskowe i eksploatacyjne określone przez zarządcę infrastruktury dla poszczególnych linii kolejowych.

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

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

Mając na względzie rolę Prezesa UTK, jako organu regulacyjnego w zakresie sektora kolejowego, ustalono że Przewoźnik obowiązany jest poinformować organ regulacyjny o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasie Praha hl. n. – Terespol – granica państwa i w relacji powrotnej:

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

W przypadku wystąpienia okoliczności o których mowa powyżej, Przewoźnik obowiązany jest, w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia ich wystąpienia, przedstawić stanowisko w sprawie wraz z uzasadnieniem.

Powyższa klauzula ma na celu uzyskiwanie na bieżąco wiedzy na temat faktycznie realizowanych przez Przewoźnika przewozów i ich zgodności z treścią postanowień zawartych w niniejszej decyzji.

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

Zgodnie z art. 29c ust 6 ustawy o transporcie kolejowym decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat. Ze względu na złożony przez Leo Express Global wniosek, Prezes UTK przyznał Przewoźnikowi prawo otwartego dostępu na trasie Praha hl. n. – Terespol – granica państwa i w relacji powrotnej w okresie od dnia doręczenia niniejszej decyzji do 10 grudnia 2024 r.

Prezes UTK dokonuje okresowej kontroli działalności przewoźników kolejowych wykonujących usługę w ramach otwartego dostępu w zakresie warunków jej wykonywania określonych w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (art. 29c ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym).

Jednocześnie należy podkreślić, że decyzja o przyznaniu otwartego dostępu wygasa w przypadku likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana (art. 29c ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym).

W art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym określono sytuacje, w jakich Prezes UTK uchyla decyzję o przyznaniu otwartego dostępu w przypadku:

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

Oplata

Od niniejszej decyzji należna opłata skarbową wynosi 10 zł (słownie: dziesięć złotych), zgodnie z cz. I pkt 53 Załącznika do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 1000 z późn. zm.).

Leo Express Global przedstawiła, przy piśmie z 25 marca 2019 r., dowód przelewu bankowego kwoty 10 złotych na rachunek Urząd m.st. Warszawy Urząd Dzielnicy Ochota.

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

POUCZENIE

Strona niezadowolona z niniejszej decyzji może wnieść odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu ochrony konkurencji i konsumentów. Odwołanie od decyzji wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji (art. 29c ust. 3 w związku z art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz art. 479⁶⁹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 1460 z późn. zm.), zwanej dalej: „k.p.c.”. Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji toczy się według przepisów k.p.c. o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 13b ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym).

Oplata od odwołania wynosi 1.000 zł (art. 32 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 785 z późn. zm.), zwanej dalej „u.k.s.c.”). Oplata uiszczana jest na rachunek bankowy sądu lub w kasie sądu właściwego lub w znakach opłaty sądowej według ustalonego wzoru (§ 2 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 21 marca 2016 r. w sprawie sposobu uiszczania opłat sądowych w sprawach cywilnych (Dz. U. z 2016 r. poz. 408 z późn. zm.)). Stronie przysługuje prawo zwolnienia od kosztów sądowych oraz pomocy prawnej z urzędu na zasadach określonych w art. 95 i nast. u.k.s.c. w związku z art. 117 i nast. k.p.c.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

Załączniki:

1. Projekt rozkładu jazdy Praha hl. n. – Terespol – (granica państwa).
2. Projekt rozkładu jazdy (granica państwa) – Terespol – Praha hl. n.

Załącznik nr 1- Projekt rozkładu jazdy Praha hl. n. – Terespol – (granica państwa)

Nazwa stacji	Km osi	Km	Nr pociągu międzynarodowego							
			1351		1355		1357		1361	
			p.:	o.:	p.:	o.:	p.:	o.:	p.:	o.:
Praha hl. n.	0	0		08:09		10:09		12:09		16:09
Praha Libeň	5	5	8:15	08:16	10:15	10:16	12:15	12:16	16:15	16:16
Kolin	57	62	8:45	08:46	10:45	10:46	12:45	12:46	16:45	16:46
Pardubice hl. n.	42	104	9:04	09:05	11:04	11:05	13:04	13:05	17:04	17:05
Zabrech na Morave	100	204	9:57	09:58	11:57	11:58	13:57	13:58	17:57	17:58
Olomouc hl. n.	46	250	10:19	10:20	12:19	12:20	14:19	14:20	18:19	18:20
Prerov	22	272	10:37	10:38	12:33	12:34	14:33	14:34	18:33	18:34
Hranice na Morave	29	301	10:56	10:57	12:56	12:57	14:56	14:57	18:56	18:57
Schdol nad Odrou	21	322	11:08	11:09	13:08	13:09	15:08	15:09	19:08	19:09
Studenka	12	334	11:15	11:16	13:15	13:16	15:15	15:16	19:15	19:16
Ostrava Svinov	17	351	11:26	11:27	13:26	13:27	15:26	15:27	19:26	19:27
Ostrava hl. n.	5	356	11:35	11:36	13:34	13:35	15:34	15:35	19:34	19:35
Bohumín	8	364	11:42	11:43	13:41	13:42	15:41	15:42	19:41	19:42
Zebrzydowice	21	385	12:07	12:08	14:07	14:08	16:07	16:08	20:07	20:08
Pszczyna	36	421	12:32	12:33	14:32	14:33	16:32	16:33	20:32	20:33
Tychy	19	440	12:46	12:47	14:46	14:47	16:46	16:47	20:46	20:47
Katowice Ligota	11	451	12:55	12:56	14:55	14:56	16:55	16:56	20:55	20:56
Katowice Osobowe	6	457	13:01	13:02	15:01	15:02	17:01	17:02	21:01	21:02
Sosnowiec	9	466	13:09	13:10	15:09	15:10	17:09	17:10	21:09	21:10
Dąbrowa Górnicza	9	475	13:16	13:17	15:16	15:17	17:16	17:17	21:16	21:17
Zawiercie	26	501	13:31	13:32	15:31	15:32	17:31	17:32	21:31	21:32
Włoszczowa	70	571	14:11	14:12	16:11	16:12	18:11	18:12	22:11	22:12
Opoczno	62	633	14:39	14:40	16:39	16:40	18:39	18:40	22:39	22:40
Warszawa Zachodnia	119	752	15:29	15:30	17:29	17:30	19:29	19:30	23:29	23:30
Warszawa Centralna	3	755	15:33	15:34	17:33	17:34	19:33	19:34	23:33	23:34
Warszawa Wschodnia	4	759	15:39	15:40	17:39	17:40	19:39	19:40	23:39	23:40
Mińsk Mazowiecki	36	795	16:03	16:04	18:03	18:04	20:03	20:04	0:03	00:04
Siedlce	52	847	16:33	16:34	18:33	18:34	20:33	20:34	0:33	00:34
Łuków	28	875	16:49	16:50	18:49	18:50	20:49	20:50	0:49	00:50
Terespol	89	964	17:29	17:30	19:29	19:30	21:29	21:30	1:29	01:30
Granica Państwa	2	966	17:45		19:45		21:45		01:45	

Załącznik nr 2 - Projekt rozkładu jazdy (granica państwa) – Terespol – Praha hl. n.

Nazwa stacji	Km osi	km	Nr pociągu międzynarodowego							
			1354		1356		1362		1366	
			p.	o.	p.	o.	p.	o.	p.	o.
Granica Państwa	0	0		23:39		1:39		6:39		9:39
Terespol	2	2	23:42	23:43	1:42	1:43	6:42	6:43	9:42	9:43
Łuków	89	91	0:41	0:42	2:41	2:42	7:41	7:42	10:41	10:42
Siedlce	28	119	1:01	1:02	3:01	3:02	8:01	8:02	11:01	11:02
Mińsk Mazowiecki	52	171	1:26	1:27	3:26	3:27	8:26	8:27	11:26	11:27
Warszawa Wschodnia	36	207	1:51	1:52	3:51	3:52	8:51	8:52	11:51	11:52
Warszawa Centralna	4	211	1:57	1:58	3:57	3:58	8:57	8:58	11:57	11:58
Warszawa Zachodnia	3	214	2:01	2:02	4:01	4:02	9:01	9:02	12:01	12:02
Opoczno	119	333	2:51	2:52	4:51	4:52	9:51	9:52	12:51	12:52
Włoszczowa	62	395	3:19	3:20	5:19	5:20	10:19	10:20	13:19	13:20
Zawiercie	70	465	3:59	4:00	5:59	6:00	10:59	11:00	13:59	14:00
Dąbrowa Górnicza	26	491	4:14	4:15	6:14	6:15	11:14	11:15	14:14	14:15
Sosnowiec	9	500	4:21	4:22	6:21	6:22	11:21	11:22	14:21	14:22
Katowice Osobowe	9	509	4:29	4:30	6:29	6:30	11:29	11:30	14:29	14:30
Katowice Ligota	6	515	4:35	4:36	6:35	6:36	11:35	11:36	14:35	14:36
Tychy	11	526	4:44	4:45	6:44	6:45	11:44	11:45	14:44	14:45
Pszczyna	19	545	4:58	4:59	6:58	6:59	11:58	11:59	14:58	14:59
Zebrzydowice	36	581	5:23	5:24	7:23	7:24	12:23	12:24	15:23	15:24
Bohumin	21	602	5:49	5:50	7:49	7:50	12:49	12:50	15:49	15:50
Ostrava hl. n.	8	610	5:56	5:57	7:56	7:57	12:56	12:57	15:56	15:57
Ostrava Svinov	5	615	6:04	6:05	8:04	8:05	13:04	13:05	16:04	16:05
Studenka	17	632	6:15	6:16	8:15	8:16	13:15	13:16	16:15	16:16
Schdol nad Odrou	12	644	6:22	6:23	8:22	8:23	13:22	13:23	16:22	16:23
Hranice na Morave	21	665	6:34	6:35	8:34	8:35	13:34	13:35	16:34	16:35
Prerov	29	694	6:57	6:58	8:57	8:58	13:57	13:58	16:57	16:58
Olomouc hl. n.	22	716	7:11	7:12	9:11	9:12	14:11	14:12	17:11	17:12
Zabrech na Morave	46	762	7:33	7:34	9:33	9:34	14:33	14:34	17:33	17:34
Pardubice hl. n.	100	862	8:26	8:27	10:26	10:27	15:26	15:27	18:26	18:27
Kolin	42	904	8:45	8:46	10:45	10:46	15:45	15:46	18:45	18:46
Praha Libeň	57	961	9:15	9:16	11:15	11:16	16:15	16:16	19:15	19:16
Praha hl. n.	5	966	9:23		11:23		16:23		19:23	