

Warszawa, dnia 9 sierpnia 2017 r.

Poz. 32

**DECYZJA NR DRRK-WR.715.24.2016.MB
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 21 lutego 2017 r.

**w sprawie przyznania otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasach
Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz Hel – Władysławowo – Hel
dla Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu**

Działając na podstawie art. 28r ust. 1 i 2, w związku z art. 28s oraz art. 14 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1727 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, w brzmieniu obowiązującym do 29 grudnia 2016 r., w związku z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r., poz. 1923), zwanej dalej „ustawą o zmianie ustawy o transporcie kolejowym”, oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r., Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 23 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku spółki Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu, adres: ul. Gen. H. Dąbrowskiego 8/24, 87-100 Toruń, zwanej dalej „Arrivą”, „Przewoźnikiem” lub „Wnioskodawcą”, z 12 lipca 2016 r., znak: ARP(JG)-18/361/ARP/2016/Z, w sprawie wydania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasach Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz Hel – Władysławowo – Hel, na okres od 11 grudnia 2016 r. do 11 grudnia 2021 r. (okresy wakacji letnich),


PRYZNAJĘ

**Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasach
Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz Hel – Władysławowo – Hel,**

obejmującej linie kolejowe oznaczone zgodnie z „Wykazem linii Id-12 (D-29)” PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., zwanym dalej „Id-12”, numerami: 9, 131, 213, 202 oraz 250 (w przypadku braku przepustowości linii nr 202), na okres od 11 grudnia 2016 r. do 11 grudnia 2021 r. (okresy wakacji letnich), obejmujący roczne rozkłady jazdy pociągów 2016/2017, 2017/2018, 2018/2019, 2019/2020 i 2020/2021, z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie Przewoźnik może uruchomić do ☞--☞¹ połączeń w dobie w relacji Bydgoszcz Główna – Hel oraz do ☞--☞ połączeń w dobie w relacji Hel – Władysławowo, zgodnie z rozkładem jazdy stanowiącym załącznik nr 1 do niniejszej decyzji.
2. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Arriva na następujących stacjach: Bydgoszcz Główna, ☞--☞ Władysławowo, ☞--☞, Hel. Nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:
 - po otrzymaniu pisemnego wniosku od organizatora publicznego transportu zbiorowego o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji/przystanku;
 - ustalonych w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej w celu zachowania cykliczności rozkładu jazdy pociągów przewoźników kolejowych.
3. Na trasach Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz Hel – Władysławowo – Hel, przebiegających liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy pojazdami kolejowymi serii ☞--☞. Dopuszcza się możliwość wykorzystywania innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Wnioskodawca zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów.

¹ Oznaczenie ☞--☞ pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy

4. Przynajmniej w każdym pojeździe kolejowym, wymienionym w punkcie 3 sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie zapewniał co najmniej  dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz 2 miejsca do przewozów rowerów.
5. 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 realizującego przewozy na podstawie niniejszej decyzji.
6. Dopuszcza się realizację połączeń na trasie Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz Hel – Władysławowo – Hel przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi zgodnie z Id-12 nr: 9, 131, 213, 202 oraz 250, wytrasowanych przez zarządcę infrastruktury w innych godzinach i/lub z innymi czasami przejazdu niż jest to wskazane w rozkładzie jazdy stanowiącym załącznik nr 1 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Arriva, w tym tych, o których mowa w § 4 ust. 5 i 6 oraz w § 5 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2014 r., poz. 788 z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie warunków dostępu”.

UZASADNIENIE

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego ustalił następujący stan faktyczny:

Dnia 13 lipca 2016 r. do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, wpłynął wniosek Arriva z 12 lipca 2016 r., znak: ARP(JG)-18/361/ARP/2016/Z, o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasach Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz Hel – Władysławowo – Hel na okres od 11 grudnia 2016 r. do 11 grudnia 2021 r. (okresy wakacji letnich).

Ze względu na stwierdzone braki we wniosku, Prezes UTK w piśmie z 21 lipca 2016 r., znak: DRRK-WR.715.24.2016.2.MA, wezwał Przewoźnika do uzupełnienia braków formalnych oraz merytorycznych wniosku.

W piśmie z 28 lipca 2016 r., znak: L.Dz. ARP(JG)-18/383/2016, Arriva przekazała Prezesowi UTK uzupełnienie wniosku z 12 lipca 2016 r. Przewoźnik przedstawił okoliczności, w jakich może nastąpić korekta oferty taryfowej oraz sprecyzował wskazane przez Prezesa UTK uchybienia merytoryczne wniosku.

W piśmie z 12 sierpnia 2016 r., znak: DRRK-WR.715.24.2016.5.MA, Prezes UTK zawiadomił Wnioskodawcę o wszczęciu 13 lipca 2016 r. na jego wniosek postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania przez Prezesa UTK decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz Hel – Władysławowo – Hel na okres od 11 grudnia 2016 r. do 11 grudnia 2021 r. (okresy wakacji letnich).

W piśmie z 17 sierpnia 2016 r., znak: DRRK-WR.715.24.2016.6.MA, w trybie art. 28r ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zwrócił się do organizatorów publicznego transportu zbiorowego właściwych ze względu na przebieg trasy wskazanej we wniosku, tj. do Ministra Infrastruktury i Budownictwa, Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego oraz Marszałka Województwa Pomorskiego, o przekazanie dokumentów, informacji i wyliczeń niezbędnych do przeprowadzenia analizy wpływu działalności określonej we wniosku Przewoźnika na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych.

W piśmie z 29 sierpnia 2016 r., znak: NT-II-K.8060.65.2016, Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego odpowiedział na pismo Prezesa UTK z 17 sierpnia 2016 r. Marszałek poinformował, że wnioskowana działalność nie ma wpływu ani na usługi realizowane na podstawie zawartych w województwie umów o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym, ani na wysokość całkowitej wartości rekompensaty. Organizator oznajmił, że Wnioskodawca realizował połączenia na trasie ujętej we wniosku w rozkładzie jazdy 2015/2016 na zasadach komercyjnych. Województwo Kujawsko-Pomorskie nie przewiduje objęcia rekompensatą wskazanych połączeń w kolejnych rozkładach jazdy. Ponadto, zdaniem Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego, uruchomienie przez Przewoźnika wnioskowanych połączeń nie ma wpływu na regularność połączeń w granicach województwa kujawsko-pomorskiego, jak również nie wpływa negatywnie na ofertę przewozową. Marszałek poinformował, że na linii kolejowej nr 131 na odcinku Bydgoszcz Główna – granica województwa kujawsko-pomorskiego z województwem pomorskim, przewozy o charakterze użyteczności publicznej realizuje spółka „Przewozy Regionalne” sp. z o.o., zwana dalej „PR”. Działalność ujęta we wniosku Arriva nie ma wpływu na wysokość rekompensaty przekazywanej PR na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, jak również nie jest usługą stanowiącą podwykonawstwo przewozów zleconych PR.


W piśmie z 15 września 2016 r., znak: DTK.VI.4602.62.2016.RP1, Minister Infrastruktury i Budownictwa poinformował, że z uwagi na zakres informacji i szczególnie skomplikowany charakter sprawy, przekazanie informacji, wyliczeń i dokumentów, o których mowa w art. 28r ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym, nie jest możliwe w wyznaczonym terminie. Minister poinformował, że udzieli informacji nie później niż do 21 października 2016 r.

W piśmie z 6 października 2016 r., znak DIF-TK.8060.25.2016:12, Marszałek Województwa Pomorskiego poinformował, że nie widzi przeszkód w funkcjonowaniu połączeń określonych przez Wnioskodawcę w ramach otwartego dostępu, pod warunkiem nadania priorytetu pociągom wojewódzkim, w których podróżuje 500 i więcej pasażerów. Marszałek wskazał najbardziej obciążone odcinki, tj. linie nr 9 i 202 na trasie Tczew – Gdańsk – Gdynia oraz linię nr 213 na odcinku Gdynia Główna – Hel w okresie sezonu letniego. Organizator przewozów na terenie województwa pomorskiego wskazał, że przedmiotowa relacja będzie miała charakter sezonowy. Zdaniem organizatora, pociąg wjeżdżający w okresie letnim na Półwysep Helski powinien być lepiej dostosowany do potrzeb turystycznych. W pierwszej kolejności tabor powinien umożliwiać samodzielne zajęcie miejsca przez osoby o ograniczonej możliwości poruszania się. Ponadto Marszałek za zasadne uznaje umożliwienie przewożenia w pociągach Arriva rowerów w ograniczonej liczbie.


W piśmie z 19 października 2016 r., znak: BK-JL/88/321/2016, Arriva poinformowała o zmianie składu zarządu spółki oraz adresu siedziby.

W piśmie z 24 października 2016 r., znak: DTK.VI.4602.62.2016.RP5, Minister Infrastruktury i Budownictwa przedstawił stanowisko w niniejszej sprawie. Minister poinformował, że analiza na potrzeby niniejszego postępowania została wykonana w oparciu o:

- zestawienie pociągów uruchomionych na wskazanej trasie w ramach bieżącego rozkładu jazdy 2015/2016;
- zestawienie pociągów planowanych do uruchomienia na wskazanej trasie w ramach rozkładu jazdy 2016/2017;
- dane dotyczące frekwencji w pociągach uruchamianych w ramach służby publicznej na wskazanej trasie.

Organizator poinformował, że z załączonej analizy prognozy spadku przychodów operatora publicznego transportu zbiorowego wynika w sposób jednoznaczny, że w przypadku przyznania Przewoźnikowi otwartego dostępu, wnioskowane przewozy o charakterze komercyjnym będą wywierać znaczny wpływ na warunki ekonomiczne usługi publicznej świadczonej na przedmiotowej trasie. Organizator publicznego transportu zbiorowego oznajmił, że w przypadku uruchomienia dodatkowych  pociągów komercyjnych dojdzie do ok. 43% spadku przychodów uzyskiwanych z działalności w ramach umowy o świadczenie usług publicznych i wzrostu deficytu o ok. 143%.

Organizator wskazał, że z prowadzonej analizy frekwencji i przepełnień w pociągach uruchamianych na trasie wskazanej we wniosku Przewoźnika wynika, że usługi świadczone dotychczas w pełni zaspakajają popyt na tę relację. Jednocześnie Minister przedstawił stanowisko, że przewóz osób, który miałby być wykonywany na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu nie jest powszechnie dostępną usługą w zakresie transportu zbiorowego, wykonywaną przez operatora publicznego transportu zbiorowego w celu bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczności na danym obszarze. Operator podkreślił, że usługa świadczona w tej formule ma charakter stricte komercyjny i nastawiona jest wyłącznie na zysk. Wskazał także, że instytucja otwartego dostępu została wprowadzona do porządku prawnego w Polsce jako uzupełnienie przewozów kolejowych realizowanych w ramach umów o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego. Ponadto funkcją kontroli otwartego dostępu jest m.in. ochrona przewoźnika wykonującego przewozy na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych przed negatywnymi następstwami rozwoju konkurencji oraz ochrona organizatora, który taką umowę zawarł, przed nieuzasadnionymi wydatkami środków publicznych. Minister podkreślił, że wejście na rynek nowego przewoźnika może bowiem wiązać się ze znacznym obniżeniem przychodów osiągniętych przez przedsiębiorstwo świadczące usługi publiczne.

Zdaniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa, biorąc pod uwagę szacunkowe zapotrzebowanie na rekompensatę w pociągach uruchamianych na przedmiotowej trasie, uruchomienie dodatkowych  połączeń, począwszy od rozkładu jazdy 2016/2017, może prowadzić do naruszenia równowagi ekonomicznej operatora. W takim przypadku nieprzewidziany wcześniej spadek przychodów przewoźnika świadczącego usługi o charakterze użyteczności publicznej, spowodowany pojawieniem się konkurenta, może skutkować ograniczeniem przewozów realizowanych przez niego na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych.

Minister Infrastruktury i Budownictwa oznajmił, że w chwili obecnej nie zna założeń dotyczących rozkładów jazdy pociągów od 2017/2018, jednakże pozostaje zainteresowany utrzymaniem na co najmniej niezmiennym poziomie częstotliwości kursowania pociągów w ramach rozkładów jazdy w latach 2017-2021, również w ujęciu godzinowym.

W dalszej części pisma Minister Infrastruktury i Budownictwa wskazał, że zgodnie z Uchwałą nr 214/2010 Rady Ministrów z 23 listopada 2010 r. w sprawie finansowania międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich i zawartą na jej podstawie umową ramową o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a spółką „PKP Intercity” S.A., zwaną dalej „PKP IC”, z 25 lutego 2011 r., zaplanowane zostały limity kwot rekompensaty na dofinansowanie międzywojewódzkich przewozów pasażerskich na poszczególne lata obowiązywania tej umowy. Kwoty te ostatecznie muszą zostać potwierdzone w ustawach budżetowych na poszczególne lata. Jednocześnie organizator podkreślił, że są to wartości maksymalne, które nie ulegną zwiększeniu, nawet w przypadku

wystąpienia okoliczności skutkujących wzrostem zapotrzebowania na rekompensatę. Minister stwierdził również, że jeżeli z szacunków operatora będzie wynikał wzrost deficytu przewozów objętych umową roczną, konieczne będzie ograniczenie dofinansowywanej oferty.

Minister Infrastruktury i Budownictwa przedstawił opinię, że opisana wyżej sytuacja zagraża równowadze ekonomicznej operatora świadczącego dotychczas usługi o charakterze użyteczności publicznej we wnioskowanej relacji oraz może doprowadzić do zakłócenia bieżącego i nieprzerwanego zaspokajania potrzeb przewozowych społeczeństwa przez tego operatora. Minister podkreślił, że istotą usług uruchamianych na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu jest zapewnienie równowagi (uczciwej konkurencji) pomiędzy usługami dotowanymi i komercyjnymi, świadczonymi na tej samej linii. Zdaniem organizatora, dopuszczenie do funkcjonowania otwartej, nieregulowanej konkurencji na rynku pasażerskich przewozów kolejowych może spowodować, że na rynek wejdą nowi usługodawcy, którzy wprawdzie będą prowadzili działalność na zasadach komercyjnych, tj. nie będą korzystali z publicznego finansowania, lecz będą realizować przewozy wyłącznie na rentownych liniach (np. Bydgoszcz – Władysławowo – Hel w okresie wakacji) lub w atrakcyjnych pod względem dochodowym przedziałach czasowych, wpływając tym samym na pogorszenie warunków świadczenia usług publicznych. Powodem takiej sytuacji byłoby obniżenie przychodów operatora świadczącego usługi w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, co w konsekwencji doprowadziłoby do konieczności zwiększenia publicznych subsydiów lub ograniczenia obsługi tras nierentownych.

Minister Infrastruktury i Budownictwa przedstawił stanowisko, że uruchomienie przez Arriva połączeń o charakterze komercyjnym na trasach Bydgoszcz Główna – Hel oraz Władysławowo – Hel może oddziaływać w znacznym stopniu na poziom rekompensaty i deficytu oraz wpłynąć na zakłócenie regularności przewozów pasażerskich przez połączenia objęte umową o świadczenie usług publicznych, realizowane w całości bądź części na wnioskowanej trasie.

W zawiadomieniu z 27 października 2016 r., znak: DRRK-WR.715.24.2016.14.MB, Prezes UTK wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy.

W piśmie z 7 listopada 2016 r., znak: DTK.VI.4602.62.2016.RP6, Minister Infrastruktury i Budownictwa zwrócił się o przekazanie wszelkich informacji znajdujących się w posiadaniu Prezesa UTK, dotyczących funkcjonowania przedmiotowego połączenia w rozkładzie jazdy 2015/2016 oraz mających istotne znaczenie dla toczącego się postępowania.

Pismem z 14 listopada 2016 r., znak: DRRK-WR.715.24.2016.16.MB, Prezes UTK zwrócił się do Wnioskodawcy o podanie dodatkowych informacji dotyczących kursowania pociągów wskazanych we wniosku o przyznanie otwartego dostępu, w okresie od 1 lipca do 31 sierpnia 2016 r., tj.:

- 1) wysokości przychodów ze sprzedaży biletów na przejazd pociągami „Słoneczny Patrol”, „Leżak” i „Parawan” (w rozbiu dla każdego pociągu);
- 2) liczby podróżnych korzystających z pociągu „Słoneczny Patrol”, która zakupiła bilet na przejazd na odcinku Władysławowo – Hel lub krótszym;
- 3) wysokości przychodów ze sprzedaży biletów na przejazd pociągiem „Słoneczny Patrol” na odcinku Władysławowo – Hel lub krótszym;
- 4) wskazania jaka grupa klientów korzysta z połączeń realizowanych pociągami „Słoneczny Patrol”, „Leżak” i „Parawan”?

W piśmie z 14 listopada 2016 r., znak: DRRK-WR.715.24.2016.17.MB, Prezes UTK zwrócił się do PKP IC o przekazanie dodatkowych informacji o pociągach uruchamianych przez PKP IC na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych pomiędzy stacjami Bydgoszcz Główna – Hel w okresie od 1 lipca do 31 sierpnia 2015 i 2016 r., tj.:

- 1) liczby podróżnych (za okres od 1 lipca do 31 sierpnia, w rozbiu na lata 2015 i 2016), którzy zakupili bilet na przejazd pomiędzy stacjami ☞--☞;
- 2) wysokości przychodów ze sprzedaży biletów dla podróżnych wskazanych w pkt 1;
- 3) wskazania jaka część podróżnych wskazanych w pkt 1 zakupiła bilet na przejazd pomiędzy stacjami od Władysławowa do Helu;
- 4) wskazania jaką część przychodów wskazanych w pkt 2 stanowią przychody ze sprzedaży biletów dla podróżnych wskazanych w pkt 3, tj. biletów na przejazd pomiędzy stacjami od Władysławowa do Helu;
- 5) prognozowanej liczby podróżnych wskazanych w pkt 1 w czasie wakacji letnich w 2017 r.;

- 6) wskazania ile wyniosła praca eksploatacyjna wykonana na odcinku Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna przez pociągi PKP IC uruchamiane na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w czasie wakacji letnich;
- 7) wskazania ile wyniosło średnie zapełnienie pociągów uruchamianych przez PKP IC na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych na odcinku Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna;
- 8) wskazania jaka grupa klientów korzysta z przejazdów pociągami PKP IC pomiędzy stacjami Bydgoszcz Główna i Hel oraz stacjami pośrednimi?

W piśmie z 21 listopada 2016 r., znak: BBZ8-073/483/2016, PKP IC przedłożyła wnioskowane przez Prezesa UTK informacje.

W związku z nieprzekazaniem przez PKP IC informacji o zakresie danych stanowiących „tajemnicę przedsiębiorstwa”, Prezes UTK w piśmie z 30 listopada 2016 r., znak: DRRK-WR.715.24.2016.20.MB, zwrócił się do PKP IC o wskazanie, czy przesłane w piśmie z 21 listopada 2016 r. dane stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa.

W piśmie z 2 grudnia 2016 r., znak: DS2/321/349/2016 (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 12 grudnia 2016 r.), Arriva przesłała dane wymagane w piśmie Prezesa UTK z 14 listopada 2016 r.

W piśmie z 9 grudnia 2016 r., znak: BBZ8-073/502/2016, PKP IC poinformowała, że przesłane dane na temat liczby podróżnych, wysokości przychodów i pracy eksploatacyjnej pociągów na trasie Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa.

W piśmie z 14 grudnia 2016 r., znak: DRRK-WR.715.24.2016.23.MB, skierowanym do Ministra Infrastruktury i Budownictwa, Prezes UTK przedstawił dodatkowe informacje o kursowaniu pociągów Wnioskodawcy i PKP IC w rozkładzie jazdy 2015/2016. Ponadto Prezes UTK zwrócił się do Ministra Infrastruktury i Budownictwa o pisemne przekazanie informacji, w przypadku gdyby przekazane dane wpłynęły na dotychczasowe stanowisko organizatora.

W piśmie z 19 grudnia 2016 r., znak: DTK.VI.4602.62.2016.RP8, Minister Infrastruktury i Budownictwa poinformował, że przekazane przez Prezesa UTK dodatkowe informacje na temat funkcjonowania połączeń Arriva pozwalają stwierdzić, że uruchomienie przez Przewoźnika pociągów wskazanych we wniosku oddziałuje w pewnym stopniu na poziom rekompensaty i deficytu generowanego przez połączenia objęte umową o świadczenie usług publicznych, realizowane w całości bądź w części na wnioskowanej trasie. Jednakże w świetle przedstawionych danych liczbowych oraz biorąc pod uwagę fakt, że przedmiotowe połączenie funkcjonuje w ofercie od 2016 r., w opinii Ministra brakuje istotnych przesłanek do odmowy wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na wnioskowanej przez Przewoźnika trasie.

W zawiadomieniu z 2 stycznia 2017 r., znak: DRRK-WR.715.24.2016.26.MB, Prezes UTK zawiadomił Wnioskodawcę o nowym terminie rozpatrzenia sprawy.

Postanowieniem z 12 stycznia 2017 r., znak: DRRK-WR.715.24.2016.27.MB, Prezes UTK ograniczył Wnioskodawcy prawo wglądu do materiału dowodowego w zakresie, jakim stanowi on tajemnicę przedsiębiorstwa przewoźników PKP IC i PR.

W zawiadomieniu z 12 stycznia 2017 r., znak: DRR-WR.715.24.2016.28.MB, Prezes UTK zawiadomił Wnioskodawcę o zebraniu materiału dowodowego w sprawie i możliwości złożenia ostatecznego stanowiska.

Do materiału dowodowego przedmiotowego postępowania dołączone zostały z urzędu:

- umowa ramowa o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich z 25 lutego 2011 r. zawarta pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP IC,
- pismo PKP IC z 5 maja 2016 r., znak: BBZ8-073/166/2016, zawierające informacje o zakresie i zasadności klauzuli „tajemnica przedsiębiorstwa” w umowie ramowej z 25 lutego 2011 r. o świadczenie usług publicznych dotyczącej międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich, zawartej pomiędzy Ministrem właściwym ds. transportu a PKP IC,
- dane z ankiety sprawozdawczej do Prezesa UTK na temat liczby pasażerów Arriva w pociągach uruchamianych w ofercie wakacyjnej w okresie od 1 lipca do 31 sierpnia 2016 r.,
- Id-12,
- licencja Wnioskodawcy nr L/011/2016 wraz z załącznikiem dotyczącym ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej,
- certyfikaty bezpieczeństwa Wnioskodawcy: nr PL1120150007 (część A) oraz PL1220150007 (część B),
- informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu z rejestru przedsiębiorców na dzień 14 grudnia 2016 r.

Mając na względzie powyższe, Prezes UTK zważył co następuje:

Na dzień wydania decyzji Wnioskodawca posiada ważną licencję, o której mowa w art. 43 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym – nr licencji L/011/2016, oraz certyfikat bezpieczeństwa, o którym mowa w art. 18b ustawy o transporcie kolejowym – nr certyfikatu część A: PL1120150007 z 19 marca 2015 r. oraz część B: PL1220150007 z 12 maja 2015 r.

Stosownie do treści art. 14 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, w brzmieniu sprzed wejścia w życie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, *do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6, przepisy k.p.a.* Zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, do postępowań wszczętych przez Prezesa UTK i niezakończonych przed dniem wejścia w życie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, a zatem także do niniejszego postępowania, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Postępowanie administracyjne w sprawie wydania przez Prezesa UTK decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasach Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz Hel – Władysławowo – Hel, na okres od 11 grudnia 2016 r. do 11 grudnia 2021 r. (okresy wakacji letnich) zostało wszczęte na wniosek Arriva – 13 lipca 2016 r. Wobec tego niniejsze postępowanie powinno być prowadzone, a rozstrzygnięcie wydane, w oparciu o przepisy ustawy o transporcie kolejowym w brzmieniu obowiązującym przed wejściem w życie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym.

Przewóz osób w transporcie kolejowym niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej może być wykonywany przez przewoźnika kolejowego na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (art. 28q ustawy o transporcie kolejowym).

Na podstawie art. 28r ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, decyzję o przyznaniu otwartego dostępu wydaje, za opłatą, Prezes UTK po przeprowadzeniu analizy wpływu działalności określonej we wniosku na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii, na podstawie umów o świadczenie usług publicznych.

Strony umowy o świadczenie usług publicznych są zobowiązane do dostarczenia Prezesowi UTK, na każde jego żądanie, w terminie 30 dni od dnia doręczenia żądania, dokumentów, informacji i wyliczeń niezbędnych do przeprowadzenia analizy wpływu działalności określonej we wniosku na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii (art. 28r ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym).


Analiza, o której mowa w art. 28r ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym ma wykazać, czy nie wystąpi wpływ działalności wnioskowanej przez Arriva na warunki ekonomiczne usług realizowanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych skutkując:

- wzrostem poziomu rekompensaty wypłacanej przez organizatora operatorowi publicznego transportu zbiorowego o więcej niż 10% w stosunku do poziomu wynikającego z umowy o świadczenie usług publicznych, lub
- zakłóceniem regularności przewozów pasażerskich, z uwzględnieniem natężenia ruchu na linii kolejowej oraz potrzeb podróży.

Powyższy przepis definiuje zakres analizy, jaka musi być przeprowadzona w celu wydania decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu, a także sposób, w jaki powinna zostać przeprowadzona.

Użycie spójnika "lub" wskazuje na rozłączny charakter przesłanek określonych w art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym. Prezes UTK wyda zatem decyzję o odmowie przyznania otwartego dostępu w jednej z trzech sytuacji. Po pierwsze, wtedy gdy przyznanie otwartego dostępu prowadziłoby do wzrostu poziomu rekompensaty wypłacanej przez organizatora operatorowi publicznego transportu kolejowego o więcej niż 10% w stosunku do poziomu wynikającego z umowy o świadczenie usług publicznych. Po drugie, wtedy gdy przyznanie otwartego dostępu prowadziłoby do zakłócenia regularności przewozów pasażerskich, z uwzględnieniem natężenia ruchu na linii kolejowej oraz potrzeb podróży. Po trzecie wreszcie, wtedy gdy przyznanie otwartego dostępu prowadziłoby do wzrostu poziomu rekompensaty wypłacanej przez organizatora operatorowi publicznego transportu kolejowego o więcej niż 10% w stosunku do poziomu wynikającego z umowy o świadczenie usług publicznych oraz prowadziłoby do zakłócenia regularności przewozów pasażerskich, z uwzględnieniem natężenia ruchu na linii kolejowej oraz potrzeb podróży.

Mając na względzie powyższe, na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego Prezes UTK dokonał analizy wpływu działalności określonej we wniosku na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, zwanej dalej „umową PSC”, biorąc pod uwagę, że:

- wniosek Przewoźnika dotyczy rozkładów jazdy 2016/2017, 2017/2018, 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, przy czym przewozy odbywać się będą w okresie wakacji letnich w latach 2017-2021;
- wnioskowane połączenia stanowią kontynuację oferty uruchomionej  w czerwcu 2016 r. na okres wakacji letnich;

- w okresie, w którym Arriva zamierza realizować wskazane we wniosku przewozy obowiązują umowy o świadczenie usług publicznych zawarte przez Ministra właściwego ds. transportu, Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego i Marszałka Województwa Pomorskiego.

W odniesieniu do umów zawartych przez wskazanych powyżej organizatorów publicznego transportu zbiorowego, Prezes UTK stwierdził, że:

1. Umowa ramowa zawarta 25 lutego 2011 r. przez Ministra właściwego ds. transportu o świadczenie usług publicznych z PKP IC w zakresie przewozów międzywojewódzkich obowiązuje przez 10 lat od dnia podpisania, czyli w okresie, na jaki Arriva złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu. Na podstawie umowy ramowej operator publicznego transportu zbiorowego PKP IC realizuje przewozy na trasie, na której Przewoźnik planuje połączenia w ramach otwartego dostępu.

Analiza porównawcza oferty o charakterze użyteczności publicznej z wnioskiem Przewoźnika.

Wnioskowane przez Przewoźnika połączenia kierowane są do mieszkańców Bydgoszczy oraz dużych miast położonych na trasie Bydgoszcz – Hel, tj. ☒--☒. Bezpośrednie kolejowe połączenie z Helem ma stanowić dla tych osób atrakcyjną czasowo i finansowo alternatywę w dotarciu nad morze. Zdaniem Wnioskodawcy ☒--☒ do skorzystania z pociągów Arriva. Inną grupą docelową ☒--☒. Wnioskodawca przewiduje ☒--☒.

W wyniku analizy informacji pozyskanych od Przewoźnika na temat dotychczasowego funkcjonowania połączeń wskazanych we wniosku o przyznanie otwartego dostępu, Prezes UTK stwierdził, że w okresie od 1 lipca do 31 sierpnia 2016 r. większość pasażerów pociągów wskazanych we wniosku (66% pasażerów) podróżowało w relacji Władysławowo – Hel lub krótszej, tj. na trasie w granicach jednego województwa, na której Wnioskodawca we wniosku o przyznanie otwartego dostępu zakłada kursowanie ☒--☒.

Natomiast na podstawie danych pozyskanych od operatora publicznego transportu zbiorowego w zakresie połączeń międzywojewódzkich o charakterze użyteczności publicznej, dofinansowywanych przez Ministra właściwego ds. transportu, na trasie Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna, Prezes UTK zauważył, że w porównywalnych okresach, tj. od 1 lipca do 31 sierpnia w latach 2015 i 2016, udział pasażerów, którzy skorzystali z pociągów PKP IC w celu przejazdu na trasie Władysławowo – Hel lub krótszej był kilkukrotnie mniejszy niż w przypadku Wnioskodawcy. Wobec tego, odnośnie do połączeń realizowanych przez PKP IC większe znaczenie miały podróże dalekobieżne. Odwrotnie aniżeli PKP IC kształtowała się zaś oferta Arriva, której większość pasażerów podróżowała na krótszych odcinkach.

Z powyższych informacji wynika zatem, że oferta określona we wniosku Arriva o przyznanie otwartego dostępu jest kierowana do innej grupy docelowej klientów niż oferta połączeń o charakterze użyteczności publicznej realizowanych na podstawie umowy ramowej zawartej przez Ministra właściwego ds. transportu na lata 2011-2021.

Analiza rozkładów jazdy.

Rozkład jazdy pociągów służby publicznej PKP IC jest ustalany w umowie rocznej. Na dzień wydania niniejszej decyzji, Minister nie podpisał umów rocznych obowiązujących w okresie wskazanym we wniosku Arriva. Niemniej jednak, w odniesieniu do umowy ramowej obowiązującej do 2021 r., Minister właściwy ds. transportu przekazał informacje na temat planowanej oferty przewozowej pociągów międzywojewódzkich PKP IC w okresie, na jaki Arriva złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu, tj. w okresie wakacji letnich w latach 2017-2021. Przekazane informacje są niezbędne do przeprowadzenia analizy wpływu działalności określonej we wniosku na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie niniejszej umowy.

Analiza informacji przekazanych przez strony umowy ramowej o świadczenie usług publicznych oraz Przewoźnika.

W trybie art. 28r ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym Minister Infrastruktury i Budownictwa przedstawił planowaną liczbę połączeń PKP IC o charakterze użyteczności publicznej w rozkładzie jazdy pociągów 2016/2017 oraz w kolejnych rozkładach na trasach Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz Hel – Władysławowo – Hel. Na tej podstawie Prezes UTK stwierdził, że w okresie, na jaki Arriva złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu, zakładana liczba połączeń planowanych na analizowanych trasach na podstawie umowy PSC z PKP IC, będzie większa niż liczba połączeń dostępnych w rozkładzie 2015/2016. Minister poinformował także, że pozostaje zainteresowany utrzymaniem na co najmniej niezmiennym poziomie częstotliwości kursowania pociągów w latach 2017-2021, również w ujęciu godzinowym.

Na podstawie danych pozyskanych od operatora i Wnioskodawcy oraz biorąc pod uwagę fakt, że połączenia wskazane we wniosku były uruchamiane w okresie wakacji letnich w 2016 r., Prezes UTK ustalił, że pomimo pojawienia się konkurencyjnych połączeń Arriva, w okresie od 1 lipca do 31 sierpnia 2016 r., w pociągach PKP IC wzrosła liczba osób podróżujących na trasie Władysławowo – Hel lub krótszej, w porównaniu do tego samego okresu w 2015 r., kiedy nie kursowały pociągi Przewoźnika. Wobec powyższego Prezes UTK uznał, że w 2016 r. zarówno PKP IC, jak i Arriva

obsłużyły nowe, dodatkowe potoki podróży na trasie Władysławowo – Hel lub krótszej, tj. na trasie, na której Wnioskodawca zakłada ~~☒--☒~~.

W odniesieniu do całej linii Bydgoszcz Główna – Hel, Prezes UTK stwierdził, że liczba pasażerów nowych połączeń Arriva w lipcu i sierpniu 2016 r. była kilkukrotnie większa niż zmniejszenie liczby pasażerów pociągów PKP IC. To pozwala przyjąć, że stosunkowo niewielka grupa osób dotychczas korzystających z pociągów PKP IC, w 2016 r. wybrała podróż pociągami Arriva, rezygnując ze skorzystania z oferty o charakterze użyteczności publicznej. Na podstawie powyższych informacji zasadne jest stwierdzenie, że w czasie wakacji letnich w 2016 r., udostępniając nowe przewozy na trasie Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna, Arriva wygenerowała i obsłużyła dodatkowe potoki podróży, którzy dotychczas nie korzystali z przewozów kolejowych PKP IC, zwłaszcza na odcinku Władysławowo – Hel.

Podsumowanie analizy wpływu działalności określonej we wniosku na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych.

Uruchamianie przez Wnioskodawcę połączeń na linii komunikacyjnej, na której kursują pociągi PKP IC, potencjalnie mogłoby prowadzić do rezygnacji części pasażerów z połączeń o charakterze użyteczności publicznej na rzecz pociągów Przewoźnika. Odejście części pasażerów pociągów służby publicznej do pociągów Wnioskodawcy mogłoby spowodować zmniejszenie wpływów operatora ze sprzedaży biletów. Tym samym nastąpiłby spadek jego przychodów osiąganych z tytułu świadczenia „usług publicznych” w zakresie międzywojewódzkich przewozów pasażerskich. Skutkiem utraty części przychodów przez operatora jest wzrost różnicy pomiędzy przychodami i kosztami świadczenia usług na podstawie przedmiotowej umowy o świadczenie usług publicznych. Stosownie do zapisów umowy ramowej, różnica ta pokrywana jest z przekazywanej przez organizatora publicznego transportu rekompensaty, o której mowa w art. 28r ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym.

Niemniej jednak, w ramach przeprowadzonej analizy wpływu działalności określonej we wniosku Przewoźnika na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie umowy PSC, Prezes UTK ustalił, że wnioskowane przez Arriva połączenia adresowane są do innej grupy docelowej niż ta, która korzysta z połączeń międzywojewódzkich obsługiwanych przez PKP IC, dofinansowywanych przez Ministra właściwego ds. transportu na podstawie umowy ramowej. Ze struktury przychodów uzyskiwanych przez przewoźników na linii komunikacyjnej Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna wynika bowiem, że dla PKP IC większe znaczenie mają przychody ze sprzedaży biletów na podróże dalekobieżne na analizowanej trasie, odwrotnie niż w przypadku Arriva, której większość pasażerów podróżuje na krótszych odcinkach. Jednocześnie, przeprowadzona analiza pozwoliła stwierdzić, że w czasie dotychczasowego kursowania pociągów wskazanych we wniosku, Arriva wygenerowała i obsłużyła nowe potoki podróży, którzy nie korzystali z przewozów kolejowych PKP IC na analizowanej trasie, zwłaszcza na odcinku Władysławowo – Hel, na którym Przewoźnik zakłada największą liczbę połączeń. Wynika to z faktu, że w czasie dotychczasowego funkcjonowania przedmiotowych połączeń Wnioskodawcy, nie doszło do istotnej utraty pasażerów i przychodów operatora publicznego transportu zbiorowego. Wobec powyższego, niezasadne jest stwierdzenie, że przyznanie otwartego dostępu dla Arriva (umożliwiający kontynuację realizacji przedmiotowych połączeń w kolejnych rozkładach jazdy w takim samym wymiarze jak dotychczas), zwłaszcza przy planowanym powiększeniu oferty PKP IC, spowoduje wystąpienie wpływu na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie umowy PSC w sposób, o którym mowa w art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym.

Przeprowadzając postępowanie administracyjne w niniejszej sprawie Prezes UTK zobligowany był do sprawdzenia, czy działalność określona we wniosku Arriva nie wpłynie na:

- wzrost poziomu rekompensaty wypłacanej przez Ministra właściwego ds. transportu o więcej niż 10% w stosunku do poziomu wynikającego z umowy PSC, lub
- zakłócenie regularności przewozów pasażerskich realizowanych na podstawie niniejszej umowy, z uwzględnieniem natężenia ruchu na linii kolejowej oraz potrzeb podróży.

Biorąc pod uwagę powyższe, Prezes UTK przeanalizował umowę ramową zawartą przez Ministra właściwego ds. transportu pod kątem możliwego wzrostu rekompensaty, o którym mowa w art. 28r ust. 1b pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym. W umowie ramowej zamieszczono klauzulę, zgodnie z którą w przypadku, gdy wartość należnej rekompensaty, wynikającej z rozliczeń z operatorem, przekroczy kwotę określoną w umowie rocznej na dofinansowanie zadania, strony mają obowiązek dostosować umowę roczną i rozkład jazdy pociągów do wysokości środków zaplanowanych w danym roku w ustawie budżetowej. Wobec tego limity rekompensaty na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich są wartościami maksymalnymi, które nie ulegną zwiększeniu nawet w przypadku wystąpienia okoliczności skutkujących zwiększeniem zapotrzebowania na rekompensatę, tj. w wyniku nieosiągnięcia określonej wysokości przychodów. Oznacza to, że w odniesieniu do umowy ramowej zawartej przez Ministra właściwego ds. transportu, nie dojdzie do zwiększenia kwoty rekompensaty wypłacanej przez organizatora publicznego transportu zbiorowego o więcej niż 10%, o czym mowa w art. 28r ust. 1b pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym.

Nie zachodzi zatem przesłanka do wydania przez Prezesa UTK decyzji o odmowie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na podstawie art. 28r ust. 1b pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym.

W odniesieniu do art. 28r ust. 1b pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, który stanowi, że Prezes UTK może odmówić wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu z uwagi na wystąpienie wpływu działalności określonej przez Wnioskodawcę na warunki ekonomiczne usług realizowanych na podstawie umowy PSC, skutkującego *zakłóceniem regularności połączeń pasażerskich, z uwzględnieniem natężenia ruchu na linii kolejowej oraz potrzeb podróźnych*, Prezes UTK, w wyniku przeprowadzonej analizy ustalił, że w sytuacji, gdy nie dojdzie do wpływu na warunki ekonomiczne usług realizowanych na podstawie umowy PSC wywołującego konieczność ograniczenia liczby połączeń określonych w umowie, ze względu na funkcjonowanie innego przewoźnika, nie można mówić o skutku w postaci zakłócenia regularności połączeń pasażerskich, o którym mowa w art. 28r ust. 1b pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym. Wobec powyższego, Prezes UTK nie ma podstaw do odmowy wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na podstawie ww. przepisu.

2. Umowa roczna o świadczenie usług publicznych w zakresie międzynarodowych przewozów pasażerskich zawarta przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa z PKP IC na okres od 1 stycznia 2017 r. do 31 grudnia 2017 r. obowiązuje w części okresu, na jaki Arriva złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu i zawiera połączenia biegnące w części trasą wskazaną przez Wnioskodawcę, m.in. połączenia Gdynia Główna – Rzepin (Berlin Hbf). W wyniku przeprowadzonej analizy Prezes UTK stwierdził, że wnioskowane przez Arriva połączenia adresowane są do innej grupy docelowej klientów niż ta, która korzysta z połączeń międzynarodowych uruchamianych na podstawie ww. umowy. Oferta Arriva nastawiona jest na sezonową obsługę pasażerów podróżujących w większości w obszarze jednego województwa, podczas gdy PKP IC uruchamia pociągi międzynarodowe, których taryfa, rozkład jazdy oraz warunki podróżowania dostosowane są do podróży dalekobieżnych. Różnice pomiędzy połączeniami Wnioskodawcy a ofertą dostępną na podstawie ww. umowy PSC, a co za tym idzie ich wpływ na warunki ekonomiczne świadczonych usług, można określić jako analogiczny do tych stwierdzonych w analizie dotyczącej umowy ramowej o świadczenie usług przez PKP IC w przewozach międzywojewódzkich. W związku z powyższym, biorąc także pod uwagę fakt, że Minister Infrastruktury i Budownictwa nie zgłosił uwag odnośnie do wpływu przyznania Przewoźnikowi otwartego dostępu na umowę dotyczącą przewozów międzynarodowych, przyznanie otwartego dostępu zgodnie z wnioskiem Przewoźnika nie wpłynie na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie tej umowy w sposób, o którym mowa w art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym.

3. Umowa nr AD.III-3042-844/2010 zawarta przez Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego z Wnioskodawcą obowiązuje do 12 grudnia 2020 r., tj. w części okresu, na jaki Arriva złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu. Umowa obejmuje połączenia, które pokrywają się z trasą wnioskowaną w ramach otwartego dostępu na odcinku od Bydgoszczy do Maksymilianowa. Wspólną stacją jest tylko Bydgoszcz Główna, co oznacza, że na pokrywającej się trasie nie dojdzie do rezygnacji pasażerów na rzecz pociągów uruchamianych na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu. Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego oznajmił, że wnioskowana działalność nie ma wpływu na usługi realizowane na podstawie zawartych przez niego umów PSC. W związku z powyższym, przyznanie otwartego dostępu zgodnie z wnioskiem Przewoźnika nie wpłynie na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie tej umowy w sposób, o którym mowa w art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym.

4. Umowa nr NT-II-E.042.13.2015 zawarta przez Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego z PR, obowiązująca od 13 grudnia 2015 r. do 12 grudnia 2020 r. Umowa ta obejmuje połączenia biegnące po linii kolejowej nr 131 od Inowrocławia do granicy województwa pomorskiego, które pokrywają się z trasą wnioskowaną przez Przewoźnika od Bydgoszczy do granicy województwa.

Analiza porównawcza oferty o charakterze użyteczności publicznej z wnioskiem Przewoźnika

W wyniku przeprowadzonej analizy, Prezes UTK uznał, że połączenia objęte wnioskiem Arriva mogą być kierowane do grupy pasażerów, która w sezonie letnim korzysta z pociągów wojewódzkich uruchamianych przez PR w podróżach pomiędzy miejscowościami, takimi jak np. ☞--☞ na linii komunikacyjnej określonej w niniejszej umowie, tj. od Inowrocławia do granicy województwa. Jednakże przypomnieć należy, że większość pasażerów pociągów wskazanych we wniosku Przewoźnika dotychczas podróżowało w relacji Władysławowo – Hel lub krótszej, tj. na lokalnej trasie w województwie pomorskim, innej niż pokrywająca się trasa w województwie kujawsko-pomorskim, w związku z czym należy przyjąć, że podróżni na trasie od Bydgoszczy do granicy województwa nie byli głównymi odbiorcami proponowanej usługi.

Analiza rozkładów jazdy

Ze względu na brak w umowie rozkładu jazdy na okres wskazany we wniosku Przewoźnika, niemożliwe jest szczegółowe porównanie oferty Wnioskodawcy i oferty o charakterze użyteczności publicznej pod kątem planowanych godzin przyjazdów i odjazdów pociągów.

Analiza informacji przekazanych przez organizatora publicznego transportu zbiorowego


W trybie art. 28r ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym, Marszałek stwierdził, że wnioskowana działalność nie ma wpływu na wysokość przekazywanej rekompensaty. Ponadto, uruchomienie przez Przewoźnika wnioskowanych połączeń nie ma wpływu na regularność połączeń w granicach województwa kujawsko-pomorskiego, jak również nie wpływa negatywnie na ofertę przewozową. Marszałek stwierdził, że realizacja wakacyjnych połączeń z Bydgoszczy do miejscowości nadmorskich stanowi atrakcyjne uzupełnienie istniejącej siatki połączeń regionalnych i dalekobieżnych.

Podsumowanie analizy wpływu działalności określonej we wniosku na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych

Przeprowadzona przez Prezesa UTK analiza wykazała, że pomimo możliwości kierowania wnioskowanych połączeń do pasażerów korzystających z usług PR, w wyniku przyznania Przewoźnikowi otwartego dostępu nie dojdzie do istotnego wpływu wnioskowanych połączeń na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie umowy PSC zawartej z PR. Wnioskowane połączenia należy uznać jako uzupełnienie dostępnych połączeń, co wskazał także organizator publicznego transportu zbiorowego. Ich głównym celem jest przewożenie turystów w obrębie Półwyspu Helskiego oraz dowożenie z/do Bydgoszczy i wybranych miejscowości na trasie, co potwierdzają dane na temat liczby pasażerów w pociągach Arriva w 2016 r. Wobec powyższego, przyznanie otwartego dostępu zgodnie z wnioskiem Przewoźnika nie wpłynie na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie tej umowy w sposób, o którym mowa w art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym.

5. Umowa nr 645/U/15 zawarta przez Marszałka Województwa Pomorskiego z PR o świadczenie usług publicznych w okresie od 13 grudnia 2015 r. do 12 grudnia 2020 r. W umowie znajduje się wyłącznie rozkład jazdy 2015/2016, który kończy się przed okresem, na jaki Arriva złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu. Z informacji przekazanych przez Marszałka wynika, że na podstawie niniejszej umowy, w rozkładzie jazdy 2016/2017 PR obsługuje linię komunikacyjną Gdynia – Hel, tj. pokrywającą się z trasą wnioskowaną przez Przewoźnika.

Analiza porównawcza oferty o charakterze użyteczności publicznej z wnioskiem Przewoźnika

Przeprowadzona analiza wykazała, że połączenia objęte wnioskiem Arriva mogą być kierowane do grupy pasażerów, która w sezonie letnim korzysta z pociągów wojewódzkich uruchamianych przez PR w celu przejazdów pomiędzy  oraz miejscowościami położonymi pomiędzy nimi, zwłaszcza biorąc pod uwagę ich turystyczne znaczenie.

Analiza rozkładów jazdy

Ze względu na brak w umowie rozkładu jazdy oraz informacji o planowanej ofercie przewozowej, obowiązujących w całym okresie, na jaki Arriva złożyła wniosek, Prezes UTK nie ma możliwości dokładnej analizy ofert pod kątem planowanych godzin przyjazdów i odjazdów pociągów.

Analiza informacji przekazanych przez organizatora publicznego transportu zbiorowego

Marszałek poinformował, że nie widzi przeszkód, jeśli chodzi o funkcjonowanie połączeń Przewoźnika na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, jednakże zwrócił uwagę na obciążenie odcinka linii kolejowych nr 9 i 202 Tczew – Gdańsk – Gdynia oraz 213 Gdynia – Hel w sezonie letnim i warunek nadania priorytetu pociągom wojewódzkim.


Nawiązując do uwagi Marszałka Województwa Pomorskiego wskazać należy, że w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu Prezes UTK nie dokonuje alokacji zdolności przepustowej. Decyzja nie stanowi także gwarancji przydzielenia trasy przez zarządcę infrastruktury, a jedynie uprawnienia przewoźnika kolejowego do wystąpienia do zarządcy z wnioskiem o przyznanie otwartego dostępu, o czym traktuje art. 30 ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym *W zakresie pasażerskich przewozów kolejowych, zarządca planuje trasy pociągów w rozkładzie jazdy pociągów na podstawie zawartych umów o świadczenie usług publicznych lub decyzji o przyznaniu otwartego dostępu*. Oznacza to, że trasy pociągów przydziela zarządca infrastruktury, na zasadach określonych w przepisach. Prezes UTK może natomiast odmówić wydania decyzji w przypadku stwierdzenia, że działalność określona we wniosku wpłynie na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie umowy PSC skutkując w sposób, o którym mowa w art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym, tj. wywołując wzrost wypłacanej rekompensaty o więcej niż 10% lub zakłócenie regularności przewozów pasażerskich, z uwzględnieniem natężenia ruchu na linii kolejowej oraz potrzeb podróży. Wobec tego, wskazanie jedynie na obciążenie odcinków linii kolejowej, na których Wnioskodawca zamierza uruchomić przewozy określone we wniosku, nie stanowi przesłanki do odmowy wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Podsumowanie analizy wpływu działalności określonej we wniosku na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych



Pomimo, że wnioskowana przez Arriva oferta wydaje się być kierowana do tej samej grupy docelowej pasażerów, w wyniku przyznania Przewoźnikowi otwartego dostępu nie dojdzie do istotnego wpływu wnioskowanego połączenia na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie umowy PSC zawartej z PR. Oferta kierowana do pasażerów na podstawie umowy PSC jest bowiem całoroczna i bardziej kompleksowa, w porównaniu do połączeń oferowanych przez Wnioskodawcę, które będą świadczone jedynie w okresie wakacji letnich. Sezonowy charakter wnioskowanego połączenia oraz potrzebę dostosowania go do potrzeb turystycznych podkreślił także Marszałek. Wobec tego przyznanie otwartego dostępu zgodnie z wnioskiem Przewoźnika nie wpłynie na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie umowy zawartej przez Marszałka Województwa Pomorskiego w sposób, o którym mowa w art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym.

6. Umowa nr 582/U/16 zawarta przez Marszałka Województwa Pomorskiego z PR i PKP Szybką Koleją Miejską w Trójmieście sp. z o.o. o świadczenie usług publicznych w okresie od 11 grudnia 2016 r. do 9 grudnia 2017 r., tj. w rozkładzie jazdy 2016/2017. Umowa obejmuje połączenia na linii komunikacyjnej Gdynia – Tczew – Smętowo Graniczne – gr. województwa – Laskowice Pomorskie/Bydgoszcz Główna, pokrywającej się z trasą wnioskowaną przez Arriva.

Analiza porównawcza oferty o charakterze użyteczności publicznej z wnioskiem Przewoźnika

W wyniku przeprowadzonej analizy Prezes UTK uznał, że połączenia objęte wnioskiem Arriva mogą być kierowane do grupy pasażerów, która w sezonie letnim korzysta z pociągów wojewódzkich uruchamianych przez PR w celu przejazdów pomiędzy  oraz miejscowościami położonymi pomiędzy nimi. Niemniej jednak, większość pasażerów pociągów wskazanych we wniosku Przewoźnika dotychczas podróżowała w relacji Władysławowo – Hel lub krótszej, tj. na lokalnej trasie w województwie pomorskim, innej niż pokrywająca się trasa w województwie kujawsko-pomorskim.


Analiza rozkładów jazdy

Analizy rozkładów jazdy w umowie PSC i wniosku Przewoźnika wykazała, że pociąg planowany przez Wnioskodawcę w relacji Bydgoszcz Główna – Hel, odjeżdżający z Bydgoszczy Główny o godz. . Jednocześnie Prezes UTK zauważył, że pociąg Arriva charakteryzuje  w stosunku do pociągu PR. Dodatkowo, w bieżącym rozkładzie jazdy, tj. 2016-2017, trasa niniejszego pociągu PR została przydzielona z godziną odjazdu zwiększającą odstęp czasowy od wnioskowanych połączeń w porównaniu do godziny odjazdu przyjętej dla tego pociągu w umowie PSC.

Analiza informacji przekazanych przez organizatora publicznego transportu zbiorowego

Z wyjątkiem wskazania na obciążenie odcinków linii kolejowych nr 9 i 202 i priorytety dla pociągów wojewódzkich, Marszałek Województwa Pomorskiego nie wniósł uwag odnośnie wpływu przyznania Przewoźnikowi otwartego dostępu na wnioskowanej trasie na analizowaną umowę PSC.

Podsumowanie analizy wpływu działalności określonej we wniosku na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych

Biorąc pod uwagę przeprowadzoną analizę działalności określonej we wniosku w stosunku do usług świadczonych na podstawie umowy PSC podpisanej przez Marszałka Województwa Pomorskiego, Prezes UTK ustalił, że w wyniku przyznania Wnioskodawcy otwartego dostępu nie dojdzie do wpływu na warunki ekonomiczne świadczenia ww. usług w sposób, o którym mowa w art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym. Oferta określona we wniosku ma bowiem charakter sezonowy, realizowany w czasie kolejnych wakacji letnich w latach 2017-2021 i jest głównie nastawiona na obsługę podróżnych na obszarze Półwyspu Helskiego, co wykazała analiza danych o dotychczasowej liczbie pasażerów pociągów Arriva. Natomiast połączenia realizowane na podstawie niniejszej umowy PSC, obowiązującej tylko w rozkładzie jazdy 2016/2017, charakteryzują się większą dostępnością, m.in. ze względu na . Połączenia Arriva mogą stanowić uzupełnienie oferty dla podróżnych w analizowanej relacji Bydgoszcz Główna – Gdynia Główna.

Podsumowując, w niniejszej sprawie analizowany był wpływ wnioskowanej działalności na trasach Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz Hel – Władysławowo – Hel, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi zgodnie z Id-12 numerami: 9, 131, 213, 202 oraz 250, na usługi realizowane na podstawie umów PSC zawartych przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa, Marszałka Województwa Pomorskiego i Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego, które dotyczą okresu objętego wnioskiem i linii komunikacyjnych pokrywających się z przebiegiem trasy wskazanej przez Wnioskodawcę.

W odniesieniu do umów zawartych przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa, informacje pozyskane przez Prezesa UTK od Wnioskodawcy i operatora publicznego transportu zbiorowego pozwoliły stwierdzić, że w okresie

dotychczasowego funkcjonowania przewozów wskazanych we wniosku Przewoźnika, m.in. ze względu na odmienną grupę docelową oferowanych usług, nie doszło do istotnej utraty pasażerów w pociągach „służby publicznej” i spadku przychodów operatora, które skutkowałyby koniecznością ograniczenia liczby oferowanych połączeń ze względu na brak możliwości powiększenia rekompensaty. Ponadto, w wyniku dokonanej analizy oferty planowanej w kolejnych latach na podstawie umowy PSC nie można uznać, że podczas kontynuacji przewozów Arriva na wnioskowanej trasie, wystąpi wpływ na warunki ekonomiczne usług o charakterze użyteczności publicznej, w sposób stanowiący przesłankę do odmowy wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na okres wskazany we wniosku Przewoźnika. Powyższe potwierdza stanowisko organizatora odpowiedzialnego za finansowanie połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych uruchamianych przez PKP IC. Minister Infrastruktury i Budownictwa, stwierdził w piśmie z 19 grudnia 2016 r., że biorąc pod uwagę m.in. funkcjonowanie wnioskowanego połączenia od 2016 r., *brakuje istotnych przesłanek do odmowy wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.*

Jednocześnie, w wyniku przeprowadzonej analizy umów PSC zawartych przez Marszałków Województw Kujawsko-Pomorskiego i Pomorskiego, Prezes UTK stwierdził, że wnioskowane przez Arriva połączenia stanowią sezonowe uzupełnienie oferty połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Prezes UTK nie ma podstaw do uznania, że działalność określona we wniosku Przewoźnika wpłynie na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie ww. umów PSC, w sposób stanowiący przesłankę do odmowy wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu. Ponadto organizatorzy nie przekazali dokumentów, informacji lub wyliczeń, stanowiących podstawę do stwierdzenia wpływu wnioskowanych połączeń na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie zawartych przez nich umów oraz podkreślili sezonowy charakter określonych przez Arriva usług, nastawiony na obsługę ruchu turystycznego.

Należy jednocześnie wskazać, że wydanie przez Prezesa UTK decyzji o przyznaniu otwartego dostępu nie stanowi gwarancji przydzielenia tras pociągów wskazanych we wniosku o przyznanie otwartego dostępu. Ustawa o transporcie kolejowym nie przyznaje bowiem Prezesowi UTK kompetencji w zakresie przydzielania tras pociągów, pozostawiając ten zakres w gestii zarządcy infrastruktury. Zatem, skoro decyzja o przyznaniu otwartego dostępu nie stanowi gwarancji przydzielenia trasy przez zarządcę infrastruktury, a jedynie uprawnienie przewoźnika kolejowego do wystąpienia do zarządcy z wnioskiem o wytrasowanie pociągu, to cel wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu jest inny niż sama alokacja zdolności przepustowej, której dokonuje, w niedyskryminujący sposób, zarządca infrastruktury na podstawie wniosku przewoźnika, decyzji wydanej przez Prezesa UTK o przyznaniu przewoźnikowi kolejowemu otwartego dostępu oraz zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, rozporządzeniem w sprawie warunków dostępu, a także regulaminem przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych. Biorąc pod uwagę powyższe, należy stwierdzić, że:

1. działalność określona we wniosku przez Arriva nie spowoduje wzrostu wypłacanej przez organizatora operatorowi publicznego transportu zbiorowego rekompensaty o więcej niż 10% w stosunku do poziomu wynikającego z umowy PSC;
2. wnioskowana przez Arriva działalność nie spowoduje zakłócenia regularności przewozów pasażerskich, z uwzględnieniem natężenia ruchu na linii kolejowej oraz potrzeb podróźnych, które byłoby skutkiem wpływu wnioskowanej działalności na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych.

W tej sytuacji Prezes UTK postanowił jak w sentencji niniejszej decyzji.

W zakresie objętym punktami 1-3 sentencji, decyzja została wydana zgodnie z wnioskiem Przewoźnika, zawierającym dane określone w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 8 czerwca 2011 r. w sprawie dokumentów i informacji, jakie należy dołączyć do wniosku o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu oraz wysokości opłaty za jej wydanie (Dz. U. z 2011 r. nr 125 poz. 708), zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie otwartego dostępu”.


W punkcie 2 sentencji decyzji Prezes UTK uwzględnił możliwość wprowadzenia dodatkowych stacji zatrzymania pociągów uruchamianych w ramach wnioskowanego przez Przewoźnika otwartego dostępu. Taką możliwość wprowadzono na pisemny wniosek organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Prezes UTK uznał za zasadne wprowadzenie takiej klauzuli w celu umożliwienia elastycznego dostosowania się do potrzeb podróźnych, zgłaszanych przez poszczególnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

Jednocześnie Prezes UTK umożliwił wprowadzenie dodatkowych postojów pociągów Wnioskodawcy na wniosek zarządcy infrastruktury, w celu zachowania cyklicznego rozkładu jazdy przewoźników. Uruchomienie dodatkowego postoju pozwoli Wnioskodawcy na realizację cyklicznego rozkładu jazdy w przypadku, gdy stosować będzie na tej samej linii komunikacyjnej pociągi o różnych prędkościach maksymalnych lub handlowych, co może wpływać na zajętość szlaku dla pociągów innej kategorii. Nie zakłóci to także realizacji cyklicznego rozkładu jazdy przez innych przewoźników, o ile taki rozkład będzie zgłoszony podczas przyjmowania wniosków przez zarządcę infrastruktury.

Należy zaznaczyć, że zgodnie z § 4 ust. 5 pkt 1 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, zarządca infrastruktury opracowuje projekt rocznego rozkładu jazdy biorąc pod uwagę między innymi pierwszeństwo w opracowaniu tras,

dla których przewoźnik wskazał we wniosku, że mają kursować w ramach cyklicznego rozkładu jazdy. Jednocześnie rozporządzenie to przewiduje także inne warunki, jakie powinny być spełnione w tym celu przez zarządcę infrastruktury, między innymi lepsze wykorzystanie zdolności przepustowej.

Prezes UTK uznał zatem za zasadne wprowadzenie możliwości elastycznego kształtowania postojów dla pociągów na wniosek zarządcy, celem dostosowania rozkładu jazdy do potrzeb wszystkich uczestników rynku.

W punkcie 4 sentencji decyzji Prezes UTK wprowadził wymóg zapewnienia co najmniej  dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz co najmniej 2 miejsc do przewożenia rowerów. Taki obowiązek Prezes UTK uznał za uzasadniony w celu lepszego dostosowania pociągów do potrzeb turystycznych na wniosek organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Jednocześnie zobowiązanie Przewoźnika w punkcie 4 sentencji decyzji do zapewnienia miejsc dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, zgodnie z wymogiem nałożonym przepisem § 3 ust. 1 pkt 10 rozporządzenia w sprawie otwartego dostępu jest spełnieniem minimalnych wymagań jakie powinny być zapewnione zgodnie z postanowieniem art. 21 Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym.

W zakresie objętym punktami 5 i 6 sentencji decyzji, zgodnie z postanowieniami art. 28s pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK wydając decyzję o przyznaniu otwartego dostępu jest uprawniony do określenia warunków oraz zakresu wykorzystywania dostępu do linii kolejowej lub linii kolejowych. Po przeprowadzeniu analizy zebranego materiału dowodowego oraz analizy wpływu działalności, określonej we wniosku, na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, Prezes UTK postanowił wprowadzić dodatkowe warunki. Należy wskazać, że tryb przydzielania tras pociągów przez zarządcę infrastruktury uregulowany postanowieniami art. 30 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 4 i § 5 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu przewiduje możliwość wytrasowania połączeń inaczej niż wnioskuje o to przewoźnik kolejowy. Dlatego zasadne było sprecyzowanie w sentencji niniejszej decyzji, że dopuszcza ona realizację połączeń trasami zastępczymi, w innych godzinach lub z innymi czasami przejazdu niż określa to załączony do niniejszej decyzji rozkład jazdy, o ile sytuacja taka nie nastąpi z przyczyn leżących po stronie Przewoźnika.

POUCZENIE

Na podstawie art. 28u, art. 28r ust. 1 w związku z art. 14 ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym od niniejszej decyzji Prezesa UTK przysługuje Stronie odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji Prezesa UTK, zgodnie z art. 14 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym, toczy się według przepisów ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 1822). Natomiast zgodnie z art. 479⁶⁹ § 1 Kodeksu postępowania cywilnego, odwołanie wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK w terminie dwutygodniowym od dnia doręczenia niniejszej decyzji.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

Załącznik nr 1 do decyzji DRRK-WR.715.24.2016.MB

