

Warszawa, dnia 9 sierpnia 2017 r.

Poz. 33

**DECYZJA NR DRRK-WR.715.26.2016.ŁB  
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 24 lutego 2017 r.

**w sprawie przyznania Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu otwartego dostępu  
dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie  
Warszawa Wschodnia – Kraków Główny – Warszawa Wschodnia**

Na podstawie art. 28r ust. 1 i ust. 1b 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.), w brzmieniu obowiązującym do 29 grudnia 2016 r., zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, 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, z 12 lipca 2016 r., znak: ARP(JG)-17/360/ARP/2016/Z, w sprawie wydania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Warszawa Wschodnia – Kraków Główny – Warszawa Wschodnia na okres od 10 grudnia 2017 r. do 10 grudnia 2022 r.,

**odmawiam wydania decyzji o przyznaniu Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu otwartego dostępu dla  
pasażerskich przewozów kolejowych na trasie  
Warszawa Wschodnia – Kraków Główny – Warszawa Wschodnia,**

obejmującej linie kolejowe oznaczone zgodnie z „Wykazem linii Id-12 (D-29)”, zwanym dalej „Id-12”, PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.:

nr 1 na odcinku Warszawa Centralna – Grodzisk Mazowiecki, nr 2 na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Centralna, nr 4 na odcinku Grodzisk Mazowiecki – Psary, nr 8 na odcinku Kozłów – Kraków Główny, nr 19 na odcinku Warszawa Główna Towarowa – Józefinów, nr 20 na odcinku Warszawa Gdańska – Warszawa Główna Towarowa, nr 23 na odcinku Warszawa Główna Osobowa – Warszawa Zachodnia, nr 64 na odcinku Starzyny – Kozłów, nr 447 na odcinku Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki, nr 509 na odcinku Warszawa Główna Towarowa – Warszawa Gdańska, nr 570 na odcinku Psary – Starzyny

na okres **rozkładów jazdy 2017/2018, 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022**, tj. od 10 grudnia 2017 r. do 10 grudnia 2022 r.

**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 RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu, zwanej dalej „Arriva”, „Przewoźnikiem” lub „Wnioskodawcą” z 12 lipca 2016 r., znak: ARP(JG) 17/360/ARP/2016/Z, o wydanie decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie Warszawa Wschodnia - Kraków Główny i w relacji powrotnej na okres rozkładów jazdy 2017/2018, 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, tj. od 10 grudnia 2017 r. do 10 grudnia 2022 r.

Ze względu na stwierdzone braki formalne wniosku Prezes UTK wezwał Przewoźnika pismem z 19 lipca 2016 r., znak: DRRK-WR.715.26.2016.2.MR, do ich uzupełnienia.

Wnioskodawca przy piśmie z 28 lipca 2016 r., znak: ARP(JG)-17/384/2016, doręczonym 2 sierpnia 2016 r. uzupełnił braki formalne wniosku. Dnia 9 sierpnia 2016 r. do Prezesa UTK wpłynęło stosowne pełnomocnictwo do sprawy, przy piśmie z 3 sierpnia 2016 r. znak: 394/2016/ARP/ADM.

W piśmie z 11 sierpnia 2016 r., znak: DRRK-WR.715.26.2016.5.ŁB, Prezes UTK zawiadomił Wnioskodawcę o wszczęciu 13 lipca 2016 r. postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania przez Prezesa UTK decyzji

o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Warszawa Wschodnia – Kraków Główny – Warszawa Wschodnia na okres rozkładów jazdy 2017/2018, 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022.

W piśmie z 17 sierpnia 2016 r., znak: DRRK-WR.715.26.2016.6.ŁB, 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 Mazowieckiego, Marszałka Województwa Łódzkiego, Marszałka Województwa Świętokrzyskiego, Marszałka Województwa Śląskiego, Marszałka Województwa Małopolskiego oraz Prezydenta m.st. Warszawy 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.

Pismem z 12 września 2016 r. znak: DRRK-WR.715.26.2016.9.ŁB Prezes UTK wyznaczył nowy termin zakończenia postępowania.

Do materiału dowodowego zostały dołączone następujące odpowiedzi udzielone przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego w przewozach kolejowych:

- pismo Marszałka Województwa Świętokrzyskiego z 25 sierpnia 2016 r., znak: WZT-III.8061.20.2016,
- pismo Marszałka Województwa Śląskiego z 8 września 2016 r., znak: KT-OT.8060.00007.2016.LIG KT-OT.KW-00943/16,
- pismo Marszałka Województwa Małopolskiego z 7 września 2016 r., znak: TK-VI.8061.7.2016,
- pismo Marszałka Województwa Mazowieckiego z 7 września 2016 r., znak: NI-IT-I.8060.47.2016.DA,
- pismo Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 15 września 2016 r., znak: DTK.VI.4602.62.2016.RP1, NK: 137549/16 w sprawie wydłużenia terminu na udzielenie odpowiedzi do 21 października 2016 r.,
- pismo Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 24 października 2016 r., znak: DTK.VI.4602.62.2016.RP4, NK: 158110/16 będącego odpowiedzią na pismo Prezesa UTK wysłane w trybie art. 28r ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym.

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

W piśmie z 27 października 2016 r. znak: DRRK-WR.715.26.2016.17.ŁB Prezes UTK zawiadomił Wnioskodawcę o nowym terminie rozpatrzenia niniejszej sprawy, który wyznaczył na 30 grudnia 2016 r.

Postanowieniem z 16 grudnia 2016 r., znak: DRRK-WR.715.26.2016.25.ŁB Prezes UTK ograniczył Wnioskodawcy prawo wglądu do materiału dowodowego zgromadzonego w postępowaniu w zakresie, w jakim stanowi tajemnicę przedsiębiorstwa.

W zawiadomieniu z 11 stycznia 2017 r., znak: DRRK-WR.715.26.2016.29.ŁB, Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o zebraniu materiału dowodowego oraz możliwości złożenia oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 7 dni od dnia otrzymania niniejszego pisma. Dodatkowo Prezes UTK w powyższym zawiadomieniu wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy na 10 lutego 2017 r.

Arriva w piśmie z 20 stycznia 2017 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego 25 stycznia 2017 r.) znak: L.dz. 37/2017/ARP/DG przedstawiła swoje stanowisko, wskazując na brak nowych przesłanek i podtrzymała złożony wniosek, wnosząc o niezwłoczne rozpatrzenie sprawy.

Do materiału dowodowego przedmiotowego postępowania dołączone zostały dodatkowo:

- pismo Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 4 kwietnia 2016 r., znak: DTK.VI.4602.32.2016.RP2, NK: 48031/16, na które powołuje się minister właściwy ds. transportu w piśmie z 24 października 2016 r. znak: DTK.VI.4602.62.2016.RP4, NK: 158110/16, stanowiące odpowiedź na pismo Prezesa UTK znak: DRRK-WR.715.5.2016.5.GS z 19 lutego 2016 r. wysłane w trybie art. 28r ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym w postępowaniu wszczętym na podstawie wniosku Przewoźnika z 20 stycznia 2016 r. (data wpływu: 29 stycznia 2016 r.) na trasę Warszawa Wschodnia - Kraków Główny,
- pismo PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwanej dalej „PKP PLK”, z 11 maja 2016 r. znak: IJRR-711-58/2016 zawierające informacje o planowanych modernizacjach infrastruktury kolejowej na trasie objętej wnioskiem Arriva;

- pismo „PKP Intercity” S.A., zwanej dalej „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;
- umowa ramowa o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich z 25 lutego 2011 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP IC;
- umowa roczna z 15 kwietnia 2016 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2017 r. do 31 grudnia 2017 r. podpisana przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa z PKP IC;
- licencja Wnioskodawcy nr L/011/2016 wraz z załącznikiem dotyczącym ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej;
- certyfikaty bezpieczeństwa Wnioskodawcy: nr A PL1120150007 (część A) oraz B PL1220150007 (część B);
- Wykaz linii Id-12 (D-29).

Zgodnie z wykazem Id-12 (D-29) nastąpiła zmiana w zakresie punktu rozpoczęcia linii kolejowych nr 1 i 2. Arriva we wniosku o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu zawarła obie wyżej wymienione linie kolejowe, podając punkt rozpoczęcia Warszawa Centralna. Obecnie, zgodnie z wykazem linii Id-12, jest to stacja Warszawa Zachodnia. Zmiana powyższa nie zmienia przebiegu trasy, a jedynie ma charakter porządkujący.

W piśmie z 11 maja 2016 r., znak: IJRR-711-58/2016, PKP PLK przekazała Prezesowi UTK informacje o przepustowości infrastruktury kolejowej i trasowaniu dotychczas realizowanych przewozów pasażerskich na trasie Warszawa – Kraków w kontekście planowanych prac remontowych i modernizacyjnych.

Do dnia wydania niniejszej decyzji, Marszałek Województwa Łódzkiego oraz Prezydent m.st. Warszawy nie zajęli stanowiska w sprawie.

#### **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 trasie Warszawa Wschodnia – Kraków Główny – Warszawa Wschodnia, na okres od 10 grudnia 2017 r. do 10 grudnia 2022 r. 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.

Zgodnie natomiast z art. 28q przewóz osób w transporcie kolejowym niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej może być wykonywany przez przewoźnika kolejowego na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

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 obowiązane do dostarczenia Prezesowi UTK, na każde jego żądanie, w terminie 30 dni od dnia doręczenia żądania, dokumentów, informacji i wycień 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 wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu w jednej z dwóch 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.

Mając na względzie powyższe, Prezes UTK na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego dokonał analizy wpływu działalności określonej we wniosku na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych.

Zgodnie z wnioskiem Arriva planowane pociągi dedykowane są ~~☒--☒~~<sup>1</sup>.

Zgodnie z art. 28pb ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, organizatorzy publicznego transportu zbiorowego przekazują Prezesowi UTK potwierdzone za zgodność z oryginałem kopie umów o świadczenie usług publicznych.

Wnioskowana przez Arriva trasa przebiega liniami kolejowymi zlokalizowanymi na obszarach pozostających w kompetencji następujących organizatorów publicznego transportu zbiorowego: Ministra Infrastruktury i Budownictwa, Marszałka Województwa Mazowieckiego, Marszałka Województwa Łódzkiego, Marszałka Województwa Świętokrzyskiego, Marszałka Województwa Śląskiego, Marszałka Województwa Małopolskiego, Prezydenta m.st. Warszawy. Z zawartych przez tych organizatorów umów o świadczenie usług publicznych wynika poniższy stan faktyczny.

Prezes UTK dokonał analizy umów o świadczenie usług publicznych zawartych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego, stwierdzając, co następuje.

**Minister Infrastruktury i Budownictwa** posiada podpisaną 25 lutego 2011 r. z PKP IC, umowę ramową o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich na lata 2011-2021. Umowa ta została zawarta na okres 10 lat od daty podpisania, dotyczy więc okresu wskazanego we wniosku Arriva. Zawiera także, będący częścią Planu Przedmiotowo-Finansowego, wykaz połączeń, który uwzględnia pociągi relacji przebiegających w całości lub części trasą Warszawa Wschodnia – Kraków Główny – Warszawa Wschodnia. Umowa ramowa przewiduje, że wysokość rekompensaty ustalana jest na podstawie Planu Przedmiotowo-Finansowego uwzględniającego środki finansowe przewidziane na realizację zadania w projekcie ustawy budżetowej na rok, którego dotyczy umowa. W przypadku gdyby należąca rekompensata była wyższa od kwoty określonej w umowie rocznej na dofinansowanie zadania, konieczne jest dostosowanie warunków umowy do wysokości środków finansowych przewidzianych na ten cel w ustawie budżetowej. Umowa nie zawiera rozkładów jazdy obejmujących w całości lub w części okres od 10 grudnia 2017 r. do 10 grudnia 2022 r.

Zgodnie z informacją przekazaną przez organizatora, każda umowa roczna określa maksymalną wysokość rekompensaty należącej operatorowi za wykonanie usług nią przewidzianych jako kwotę określoną w ustawie budżetowej na rok, na który została zawarta. Umowa roczna na daną trasę będzie zawierana na podstawie ww. umowy ramowej, która uwzględnia trasę Warszawa Wschodnia – Kraków Główny – Warszawa Wschodnia w okresie, który w części pokrywa się z okresem, którego dotyczy wniosek Arriva. Z przekazanego przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa stanowiska wynika, że kwota przeznaczona na dofinansowanie przewozów o charakterze użyteczności publicznej jest wartością maksymalną i nie może ulec zwiększeniu nawet w przypadku wystąpienia okoliczności skutkujących zwiększeniem zapotrzebowania na rekompensatę. Ponadto, zgodnie ze stanowiskiem przedstawionym przez Ministra, analiza frekwencji i przepełnień w pociągach uruchamianych na tej trasie w ramach umów o świadczenie usług publicznych w pełni zaspokaja popyt na połączenia tej relacji. Organizator przekazał także wyliczenie wskazujące, że uruchomienie pociągów, których dotyczy wniosek Arriva, spowoduje ubytek pasażerów i przychodów operatora z połączeń, na które została zawarta umowa ramowa, na poziomie 27%.

---

<sup>1</sup> Oznaczenie ~~☒--☒~~ pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy

Ponadto Minister Infrastruktury i Budownictwa wskazał, że na podstawie materiałów dostarczonych przez operatora, między innymi szacowanych kosztów, przychodów i planowanego wyniku finansowego, uruchomienie połączeń wnioskowanych przez Arrivę doprowadzi do wzrostu deficytu o 106%.

Dodatkowo Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa posiada podpisaną 15 kwietnia 2016 r. z PKP IC umowę roczną o świadczenie usług publicznych w zakresie międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich. Umowa została zawarta na okres od 1 stycznia 2017 r. do 31 grudnia 2017 r., dotyczy więc części okresu wskazanego we wniosku przez Arriva. Zawiera także planowany rozkład jazdy pociągów kursujących w okresie od 1 stycznia 2017 r. do 9 grudnia 2017 r., czyli kończący się przed okresem wskazanym przez Przewoźnika we wniosku o przyznanie otwartego dostępu. Ze względu na brak rozkładu jazdy w umowie, Prezes UTK nie ma możliwości stwierdzenia, czy pociągi planowane przez Wnioskodawcę będą kolidowały z pociągami międzynarodowymi planowanymi do uruchomienia na podstawie ww. umowy. Ponadto Minister nie wniósł uwag odnośnie do umowy na przewozy międzynarodowe. W związku z powyższym Prezes UTK nie może uznać, że przyznanie otwartego dostępu spowoduje wystąpienie wpływu na powyższą umowę.

Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 8 grudnia 2016 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2016 r., poz. 1996), zwanym dalej „Krajowym Planem Transportowym” został ustanowiony plan połączeń pasażerskich, które będą finansowane przez ministra właściwego ds. transportu w ramach umowy o świadczenie usług publicznych. Krajowy Plan Transportowy obowiązuje od 10 grudnia 2016 r.

Trasa wnioskowana przez Arriva pokrywa się z siecią połączeń w obu scenariuszach zawartych w Krajowym Planie Transportowym. W punkcie 3.8 *Planowana docelowa sieć kolejowych pasażerskich przewozów międzynarodowych i międzywojewódzkich objętych Planem* zostały ustalone zasady kształtowania poszczególnych połączeń.

*Należy przyjąć, że poziom minimalny oferty będzie zapewniał:*

- *bezpośrednie pociągi (nie mniej niż 2 pary w dobie) pomiędzy Warszawą a pozostałymi miastami wojewódzkimi,*
- *bezpośrednie pociągi (nie mniej niż 4 pary w dobie) pomiędzy głównymi miastami siedmiu największych aglomeracji (Warszawa, Kraków, Katowice, Gdańsk, Wrocław, Poznań, Łódź),*
- *bezpośrednie pociągi pomiędzy jak największą liczbą miast wojewódzkich, (...)*

*Połączenia międzywojewódzkie codzienne planowano w oparciu o następujące ogólne przesłanki:*

- *zapewnienie połączeń dla jak największej liczby powiatów w kraju, przy zachowaniu zasady zapewnienia co najmniej 2 połączeń codziennych w ciągu doby z każdego obsługiwanego punktu handlowego; obsługiwane linie kolejowe zróżnicowano scenariuszami, co opisano w punkcie 3.7,*  
(...)
- *minimalizacji dodatkowej pracy eksploatacyjnej potrzebnej do osiągnięcia odpowiedniego poziomu oferty,*
- *zapewnienie częstych i bezpośrednich połączeń w relacjach, w których duże potoki pasażerskie występują już obecnie (szczególnie pomiędzy miastami wojewódzkimi dla sąsiadujących ze sobą województw), na poziomie nie mniejszym niż przewidziano to w rjp 2015/16,*
- *kształtowanie relacji bezpośrednich w taki sposób, aby każde połączenie obsługiwało przynajmniej jedną z siedmiu największych aglomeracji (Warszawa, Kraków, Katowice, Gdańsk, Wrocław, Poznań, Łódź),*  
(...)
- *wprowadzenie dla poszczególnych linii komunikacyjnych częstotliwości kursowania umożliwiających utworzenie równoodstępowego rozkładu jazdy; podstawowym modulem liczby połączeń w ciągu doby jest 4 (kursowania pociągów co 4 godziny w ciągu dnia) bądź jej dzielniki (2) lub wielokrotności (8, 16). W szczególnych przypadkach uwzględniano wydłużone pory kursowania pociągów zwiększając liczbę połączeń z 4 do 5 lub z 8 do 10.*

Jednocześnie Krajowy Plan Transportowy precyzuje połączenia międzywojewódzkie codzienne jako pociągi kursujące średnio co najmniej 6 dni w tygodniu.

Zapewnienie połączeń między jak największą liczbą miast wojewódzkich, takich jak Białystok czy Olsztyn z Krakowem, możliwe jest przede wszystkim połączeniami obejmującymi trasę Warszawa – Kraków. Podobna sytuacja dotyczy połączenia Krakowa z Gdańskiem.

Krajowy Plan Transportowy oprócz codziennych połączeń precyzuje także zasady kształtowania połączeń sezonowych.

*Odrębną kategorię połączeń stanowią połączenia międzywojewódzkie sezonowe, rozumiane jako:*

*(...) wykonywane od piątku do niedzieli (lub tylko w piątki i niedziele) jak połączenia dowozowe do/z większych aglomeracji z/do obszarów pozbawionych codziennych połączeń międzywojewódzkich.*

*Połączenia sezonowe powinno kształtować się w oparciu na następujące ogólne zasady:*

- *uruchamiania połączeń sezonowych przede wszystkim jako przedłużenia relacji kursujących codziennych pociągów międzywojewódzkich, w uzasadnionych przypadkach jako dodatkowe pociągi,*
- *uruchamianie dodatkowych grup wagonów bezpośrednich w celu zapewniania możliwości bezpośredniego dojazdu do miejscowości turystycznych z jak największego obszaru kraju, (...).*

Ze względu na ustalenie realizacji połączeń sezonowych jako wydłużenia kursujących codziennie pociągów, należy podkreślić, że realizacja tras w relacjach Warszawa – Hajnówka, Kraków – Zakopane, Kraków – Krynica-Zdrój, Kraków – Stróże – Zagórz, Kraków – Sucha Beskidzka – Żywiec – Zwardoń, Kraków – Wadowice – Bielsko-Biała, które wymienia Krajowy Plan Transportowy, będzie odbywała się w dużej mierze w ramach połączeń na trasie Warszawa – Kraków. Oznacza to, że zaburzenie liczby połączeń pomiędzy Warszawą a Krakowem realizowanych w ramach usług użyteczności publicznej będzie skutkowało zmianą dostępności regionów atrakcyjnych turystycznie. W efekcie nie będzie możliwe zrealizowanie w pełni ustaleń Krajowego Planu Transportowego.

Jak wskazano wyżej, zgodnie z informacją przekazaną przez organizatora, kwota przeznaczona na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich, realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych podpisanej przez Ministra właściwego do spraw transportu z PKP IC, jest wartością maksymalną i nie może ulec zwiększeniu niezależnie od okoliczności. Pociągi wnioskowane przez Arriva skierowane są do tego samego segmentu pasażerów, co uruchamiane przez PKP IC na tej trasie połączenia użyteczności publicznej. Oznacza to, że uruchomienie przewozów przez Arriva może prowadzić do zmniejszenia liczby pasażerów pociągów PKP IC, kursujących na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych.

Jednocześnie w okresie, którego dotyczy wnioski Arriva, będą realizowane prace remontowo-modernizacyjne na linii kolejowej nr 1, które w znacznym stopniu ograniczą jej przepustowość, co zostało szczegółowo przedstawione w piśmie PKP PLK z 11 maja 2016 r. znak: IJRR-711-58/2016. PKP PLK podniosła, że zaplanowane są zamknięcia toru nr 2 na szlaku Kraków Przedmieście – Kraków Główny w okresie od 1 lipca 2017 r. do 14 lutego 2018 r., z ograniczeniem wjazdu na tory nr 6, 8, 10 i 12 na stacji Kraków Główny. Dodatkowo w rocznym rozkładzie jazdy 2017/2018 planowane jest zamknięcie toru nr 1, z ograniczeniem wjazdu na tory nr 4, 6 i 8 do 31 marca 2018 r. i przez cały okres na tor nr 2 na stacji Kraków Główny oraz do listopada 2018 r. na tory nieparzyste. W okresie od 1 lipca 2017 r. do końca 2020 r. dostępny będzie tylko jeden tor na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów, a w roku 2018 będzie ograniczona możliwość obsługi torów postojowych na stacji Kraków Towarowy. Prace te spowodują ograniczenia przepustowości w obrębie stacji Kraków Główny. Ponadto w latach 2018–2019 planowane są zamknięcia na Centralnej Magistrali Kolejowej, czyli linii kolejowej nr 4, na odcinku Idzikowice – Olszamowice, ograniczające przepustowość do około 2,5 pociągów na godzinę. W roku 2019, po zakończeniu zamknięcia linii kolejowej nr 447, nastąpi ponowne zamknięcie jednego toru na linii kolejowej nr 1 na odcinku Warszawa Włochy – Pruszków – Grodzisk Mazowiecki, z uwagi na demontaż konstrukcji odciążających. W okresie od 5 września 2017 r. do 31 grudnia 2018 r. nastąpi przerwa w ruchu w związku z dwutorowym zamknięciem linii kolejowej nr 447 na odcinku Warszawa Włochy – Grodzisk Mazowiecki. Ponadto na II i III kwartał 2017 r. zaplanowano zabudowę przytorowych urządzeń systemu ERTMS/ETCS w obszarach Grodzisk Mazowiecki (linia kolejowa nr 1), Skierniewice (linia kolejowa nr 1), Koluszki (linia kolejowa nr 1 i 17), co obejmować będzie także linie styczne i przejazdy. Na lata 2019–2023 planowana jest modernizacja linii kolejowych nr 1 i 2 na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia. Zarządca infrastruktury wyjaśnił, że szczególnie uciążliwe i mające wpływ na ograniczenia przepustowości na linii kolejowej nr 1 na odcinku Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki będzie całkowite zamknięcie linii kolejowej nr 447 oraz związane z tym domknięcia linii kolejowej nr 1, co przełoży się na konieczność zmiany i ograniczenia dotychczas realizowanych przewozów, pasażerskich nawet bez uwzględnienia połączeń objętych wnioskiem Arriva. PKP PLK nie widzi możliwości przydzielenia tras, o których mowa we wniosku Przewoźnika, bez wpływu na trasowanie dotychczas realizowanych przewozów pasażerskich do czasu zakończenia modernizacji linii kolejowych nr 1 i 2 na odcinku Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia, tj. do roku 2023.

Mimo że decyzja w sprawie przyznania otwartego dostępu na danej trasie krajowej, o której mowa w art. 28r ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, nie stanowi gwarancji przydzielenia zdolności przepustowej, a jedynie uprawnia do wystąpienia do zarządcy infrastruktury z wnioskiem o przydzielenie trasy pociągu, to kwestie podniesione w ww. piśmie PKP PLK mają duże znaczenie dla rozstrzygnięcia wydanego w niniejszym postępowaniu. Z przedstawionych bowiem przez PKP PLK informacji wynika, że przydzielanie Arriva wnioskowanych tras pociągów będzie się wiązało z ograniczeniem liczby wszystkich połączeń na liniach, na których realizowane będą połączenia Arriva, np. poprzez przenoszenie ich na trasy zastępcze, czy przesuwanie godzin kursowania. Nastąpi wydłużenie czasów przejazdu oraz spadek poziomu dostosowania układu połączeń do oczekiwań i przyzwyczajzeń pasażerów.

Spadnie zadowolenie podróżnych korzystających z transportu kolejowego na przedmiotowej trasie, co z kolei przyczyni się do zmniejszenia ich zainteresowania połączeniami kolejowymi na tej trasie. W tej sytuacji wzrost liczby połączeń, jakie miałyby być wytrasowane dla przedmiotowej relacji, prowadziłby do dalszego spadku liczby pasażerów korzystających z połączeń „służby publicznej”, ponieważ część z nich zostałaby przejęta przez połączenia Wnioskodawcy. Zgodnie z wyliczeniami przedstawionymi przez organizatora byłby to 27% ubytek pasażerów. Przełożyłoby się to także na spadek przychodów operatora osiąganych z realizacji połączeń o charakterze użyteczności publicznej na trasie Warszawa Wschodnia – Kraków Główny – Warszawa Wschodnia. Rekompensata, o której mowa w art. 28r ust. 1b pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, ma na celu pokrycie różnicy pomiędzy kosztami i przychodami połączeń realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Niemniej jednak z informacji przekazanych przez organizatora wynika, że rekompensata nie może wzrosnąć ponad poziom określony w umowie o świadczenie usług publicznych. Wytrasowanie połączeń Arriva wiązałoby się zatem z koniecznością dostosowania liczby połączeń realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, tak aby dopłata przeznaczona na pokrycie kosztów tych usług nie przekroczyła wartości granicznej ustalonej ustawą budżetową na dany rok kalendarzowy. Wobec tego konieczne byłoby ograniczenie liczby połączeń realizowanych na podstawie umowy zawartej pomiędzy Ministrem właściwym ds. transportu a PKP IC. Organizator publicznego transportu zbiorowego oznajmił bowiem, że w przypadku uruchomienia dodatkowych ~~sk~~ pociągów komercyjnych dojdzie do ok. 27% spadku przychodów uzyskiwanych z działalności w ramach umowy o świadczenie usług publicznych i wzrostu deficytu o ok. 106%. Ponieważ dotacja dla operatora nie może wzrosnąć (jej wysokość limitowana jest ustawą budżetową), spadek przychodów spowoduje zakłócenie regularności, ponieważ organizator będzie musiał zlikwidować połączenia. Tym samym spełniona została przesłanka, o której mowa w art. 28r ust. 1b pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym. Stosownie do treści niniejszego przepisu Prezes UTK może odmówić wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu dla realizacji przedmiotowych połączeń komercyjnych z uwagi na wystąpienie wpływu wnioskowanych połączeń na warunki ekonomiczne usług realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych skutkującego zakłóceniem regularności połączeń pasażerskich z uwzględnieniem natężenia ruchu na linii kolejowej oraz potrzeb podróżnych.

Arriva we wniosku wskazała alternatywny przebieg połączeń w rejonie węzła warszawskiego w okresie występujących utrudnień lub braku przepustowości na podstawowej wnioskowanej trasie. Podczas prowadzonych przez PKP PLK prac remontowych i modernizacji, na wskazane wariantowe trasy na terenie węzła warszawskiego, tj. linie kolejowe nr 19, nr 20, nr 509 czy nr 23, będą także kierowane połączenia, których organizatorem jest minister właściwy ds. transportu. Dodatkowo Arriva ujęła we wniosku linię kolejową nr 447 ~~sk~~. W świetle grupy docelowej, do jakiej ma być kierowana oferta z wniosku Arriva, a także dalekobieżnego charakteru połączeń, w niniejszej analizie nie ma znaczenia zmiana stacji zatrzymania na terenie aglomeracji warszawskiej, bowiem będzie ona dotyczyła zarówno pociągów Wnioskodawcy, jak i operatora publicznego transportu zbiorowego. Wprowadzenie zaś dodatkowych pociągów w węzle warszawskim, w okresie prac remontowych na trasy alternatywne, podczas znacznego ograniczenia zdolności przepustowej na odcinku Warszawa Włochy – Warszawa Zachodnia – Warszawa Wschodnia będzie skutkowało także zakłóceniem regularności połączeń, których organizatorem jest minister właściwy ds. transportu.

**Marszałek Województwa Mazowieckiego** posiada zawartą z „Kolejami Mazowieckimi - KM” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie umowę ramową nr 4/KM/NI.IT.I/09 „o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego na obszarze województwa mazowieckiego w piętnastu kolejnych latach, tj. w okresie od 1 stycznia 2010 r. do 31 grudnia 2024 r.” Umowa ramowa zawiera schemat połączeń, lecz nie zawiera rozkładu jazdy pociągów. Umowa dotyczy połączeń o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym, oferta adresowana jest więc do innej grupy podróżnych niż planowana oferta Wnioskodawcy. Tak więc połączenia wskazane we wniosku Arriva nie będą stanowiły konkurencji dla pociągów uruchamianych na podstawie umów o charakterze użyteczności publicznej przez tego samego przewoźnika. Ponadto brak rozkładu jazdy na okres, którego dotyczy wniosek, uniemożliwia stwierdzenie czy występować będą połączenia kolidujące.

W piśmie z 7 września 2016 r., znak: NI-IT-I.8060.47.2016.DA, Marszałek Województwa Mazowieckiego poinformował, że pomimo rezygnacji przez Wnioskodawcę z uruchomienia pociągów w ramach rozkładu jazdy 2016/2017, które określone były w poprzednim wniosku Arriva o przyznanie otwartego dostępu na tej samej trasie, zwiększenie ilości kursowania pociągów w ramach rozkładu jazdy 2017/2018 na linii nr 1 na odcinku Warszawa Zachodnia – Grodzisk Mazowiecki w dalszym ciągu budzi niepokój organizatora publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa mazowieckiego w kontekście planowanych prac modernizacyjnych na linii nr 447. Dodatkowo Marszałek zaznaczył, że inwestycja ta ma być zakończona na przełomie października i listopada 2018 r., a ~~sk~~, może być warunkiem niewystarczającym do tego, aby minimalizować problemy związane z przepustowością linii, przy jednoczesnym realizowaniu wniosków przez PKP PLK, na trasowanie pociągów wojewódzkich, międzywojewódzkich oraz komercyjnych najwyższej kategorii.

Odnosząc się do obaw Marszałka Województwa Mazowieckiego dotyczących skutków dodatkowego ograniczenia przepustowości na linii kolejowej nr 1 dla realizacji połączeń o charakterze użyteczności publicznej na terenie województwa należy wskazać, że wniosek Arriva od rozkładu jazdy pociągów 2017/2018 obejmuje połączenia, ~~sk~~

Tak więc, pomimo braku w umowie o świadczenie usług publicznych rozkładu jazdy na wnioskowany przez Przewoźnika okres, uwagi organizatora w zgłoszonym zakresie są uzasadnione. Jednym z podstawowych celów umowy o świadczenie usług publicznych zawartej przez Marszałka Województwa Mazowieckiego jest bowiem realizacja właśnie przewozów w porach natężonych przejazdów podróźnych pracujących i uczących się w Warszawie. Potwierdza to fakt, że takie połączenia występowały w umowach rocznych podpisywanych do tej pory na podstawie umowy ramowej 4/KM/NI.IT.I/09 i brak jest przesłanek, które mogłyby świadczyć, że nie będą one przedmiotem kolejnych umów rocznych zawieranych z tym operatorem do roku 2024. Jednakże Marszałek Województwa Mazowieckiego nie przedstawił wyliczeń wskazujących na możliwy wzrost rekompensaty wypłacanej operatorowi o ponad 10% w stosunku do poziomu należnego mu na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych na skutek uruchomienia przedmiotowych połączeń komercyjnych. Organizator publicznego transportu zbiorowego na terenie województwa mazowieckiego nie wskazał także na sytuację uzasadniającą konieczność zrezygnowania z części połączeń „służby publicznej”, czy innego zakłócenia regularności połączeń, będącego skutkiem wpływu wnioskowanej działalności na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej trasie na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Wobec tego, mając na uwadze przytoczony powyżej przepis art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym, nie można uznać, że wskazane przez Marszałka okoliczności stanowią przesłankę do odmówienia przez Prezesa UTK wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu dla realizacji połączeń, o których mowa we wniosku Arrivy.

**Marszałek Województwa Łódzkiego** na okres, którego dotyczy wniosek, zawarł umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na terenie województwa, które obejmują połączenia pokrywające się w całości lub w części z wnioskowaną trasą. Są to umowy:

- umowa nr 21/2015/IFIV z 31 grudnia 2015 r. podpisana z „Łódzką Koleją Aglomeracyjną” sp. z o.o., dotycząca świadczenia usług publicznych w transporcie kolejowym w okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2028 r., zwana dalej „Umową ŁKA”, w tym aneks nr 6 zawarty 16 września 2016 r. do niniejszej umowy, którym objęto połączenia do Warszawy; uwzględniono w niej dwa warianty rozkładów jazdy różniące się okresem obowiązywania: do 8 grudnia 2018 r. oraz po 9 grudnia 2018 r.
- umowa nr 15/2016/IFIV zawarta 27 października 2016 r. z „Przewozami Regionalnymi” sp. z o.o. na okres od 1 stycznia 2017 r. do 31 grudnia 2017 r. obejmująca między innymi linię Łódź – Skierniewice z możliwością wydłużenia wybranych relacji do najbliższej stacji węzłowej Warszawy. Na czas zamknięcia torowych spowodowanych modernizacją linii Łódź – Warszawa dopuszcza się jazdę przez Łowicz. Umowa zawiera projekt rozkładu jazdy 2016/2017, a więc poza okresem wnioskowanym przez Arriva.

Odnosnie do Umowy ŁKA dla rozkładu jazdy 2017/2018 istnieje ~~☒--☒~~. O ile Arriva we wniosku zastrzegła możliwość realizacji połączeń linią kolejową nr 19, nr 20, nr 23 lub nr 509, to kolizja może dotyczyć także odcinka linii kolejowej nr 1 pomiędzy Grodziskiem Mazowieckim a Pruszkowem w godzinach szczytu przewozowego. Ze względu na planowane zamknięcie linii kolejowej nr 447, co wskazała PKP PLK w piśmie z 11 maja 2016 r. znak IJRR-711-58/2016, w tym okresie nie jest więc możliwe przydzielenie zdolności przepustowej na tej linii. ~~☒--☒~~.

~~☒--☒~~, a co za tym idzie na ewentualny wzrost rekompensaty i wpływ na warunki ekonomiczne świadczenia usług publicznych.

Organizator nie wniósł zastrzeżeń oraz dokumentów, informacji i wyliczeń do niniejszego postępowania. W związku z tym Prezes UTK nie stwierdził możliwości wystąpienia wpływu wnioskowanej przez Arriva działalności na zawarte przez Marszałka Województwa Łódzkiego umowy o świadczenie usług publicznych

**Marszałek Województwa Świętokrzyskiego** posiada, zawartą ze spółką „Przewozy Regionalne” sp. z o.o., umowę nr WZT – III.8060.60.2015 o świadczenie usług publicznych w zakresie wykonywania kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa świętokrzyskiego w okresie od 13 grudnia 2015 r. do 12 grudnia 2020 r. Niniejsza umowa zawiera połączenia przebiegające linią kolejową nr 4 na odcinku przystanek odgałęźny Knapówka – Psary, który pokrywa się z wnioskowaną trasą. Do przedmiotowej umowy nie dołączono rozkładu jazdy pociągów obejmującego okres wskazany we wniosku.

W piśmie z 25 sierpnia 2016 r., znak: WZT-III.8061.20.2016, Marszałek Województwa Świętokrzyskiego poinformował, że z uwagi na fakt pokrywania się w części trasy przejazdu pociągu z pociągami osobowymi relacji Kielce – Sędziszów – Kraków Główny oraz Sędziszów – Kraków Główny, w trakcie tworzenia kolejnych rozkładów jazdy pociągów, zastrzegł „sobie prawo pierwszeństwa przejazdu (rezerwacji tras)” przed pociągami kursującymi na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Organizator nie przedstawił wyliczeń wskazujących na możliwy wzrost rekompensaty wypłacanej operatorowi o ponad 10% w stosunku do poziomu należnego mu na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych jako skutek uruchomienia przedmiotowych połączeń komercyjnych. Marszałek Województwa nie wskazał także na wystąpienie sytuacji uzasadniającej konieczność zrezygnowania z części połączeń „służby publicznej”, czy innego zakłócenia



regularności połączeń, na skutek wpływu wnioskowanej działalności na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej trasie na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Dlatego też, mając na uwadze przepis art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym, nie można uznać, że występują okoliczności, które umożliwiają Prezesowi UTK odmowę wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu dla realizacji połączeń, o których mowa we wniosku Przewoźnika.

**Marszałek Województwa Śląskiego** na okres, którego dotyczy wniosek, nie zawarł umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym na terenie województwa, która obejmowałaby połączenia pokrywające się w całości lub w części z wnioskowaną trasą. Organizator nie przedstawił wyliczeń wskazujących na możliwy wzrost rekompensaty wypłacanej operatorowi o ponad 10% w stosunku do poziomu należnego mu na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, będącego skutkiem uruchomienia przedmiotowych połączeń komercyjnych.

W piśmie z 8 września 2016 r., znak: KT-OT.8060.00007.2016.LIG, Marszałek Województwa Śląskiego poinformował, że na chwilę obecną nie dysponuje dokumentami potwierdzającymi wpływ wnioskowanej działalności na usługi realizowane na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. Marszałek oznajmił, że obecnie nie występują okoliczności w postaci kolizji pociągów planowanych do uruchomienia przez Arriva w ramach otwartego dostępu z pociągami planowanymi do uruchomienia przez województwo śląskie.

Marszałek Województwa nie wskazał także na wystąpienie sytuacji uzasadniającej konieczność zrezygnowania z części połączeń „służby publicznej”, czy innego zakłócenia regularności połączeń, na skutek wpływu wnioskowanej działalności na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej trasie na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. W tej sytuacji, mając na uwadze przepis art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym, nie można uznać, że występują okoliczności, które umożliwiają Prezesowi UTK odmowę wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu dla realizacji połączeń, o których mowa we wniosku Przewoźnika.

**Marszałek Województwa Małopolskiego** zawarł następujące umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na obszarze województwa:

- umowę nr I/2257/TK/3234/16 zawartą z „Przewozami Regionalnymi” sp. z o.o. na okres od 11 grudnia 2016 r. do 14 grudnia 2019 r. Umowa nie posiada rozkładu jazdy na okres objęty wnioskiem Arriva;
- umowę nr I/2258/TK/3235/16 zawartą z Kolejami Małopolskimi sp. z o.o. na okres od 11 grudnia 2016 r. do 12 grudnia 2026 r. Umowa nie posiada rozkładu jazdy na okres objęty wnioskiem Arriva.

W piśmie z 7 września 2016 r., znak: TK-VI.8061.7.2016, Marszałek Województwa Małopolskiego poinformował, że wnioskowana działalność Arriva „na ten moment” nie powinna wpłynąć na zakłócenie regularności połączeń wojewódzkich na odcinkach wnioskowanych linii przebiegających przez Województwo Małopolskie oraz zastrzegł, że planowane jest zwiększenie liczby połączeń na linii Sędziszów – Kraków wraz z wydłużeniem do Skawiny i wprowadzeniem cyklicznego rozkładu jazdy z częstotliwością co godzinę z dogęszczeniem w godzinach szczytu do 30 minut.

W tej sytuacji nie można stwierdzić, że przyznanie otwartego dostępu zgodnie z wnioskiem Arriva spowoduje wystąpienie wpływu na warunki ekonomiczne świadczenia usług na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w sposób, o którym mowa w art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym.

**Prezydent m.st. Warszawy** posiada zawartą z Szybka Koleją Miejską sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej „SKM”, umowę wykonawczą o świadczenie usług przewozowych w komunikacji zbiorowej realizowanej koleją w latach 2010-2024. Umowa ta nie zawiera postanowień dotyczących wypłacania operatorowi rekompensaty, ponieważ otrzymuje on od organizatora wynagrodzenie za wykonane usługi, natomiast wpływy z opłat za przewóz oraz innych opłat pobieranych od pasażerów nie stanowią jego przychodu. Umowa wykonawcza obejmuje połączenia, które pokrywają się z częścią przebiegu wnioskowanej trasy. W umowie nie ma jednak rozkładu jazdy obowiązującego w okresie, na jaki Arriva złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu. Pociągi uruchamiane przez SKM mają charakter aglomeracyjny i adresowane są do grupy pasażerów, którzy zainteresowani są lokalnymi połączeniami o dużej częstotliwości i podróżami realizowanymi na krótkich odcinkach. Pociągi, których dotyczy wniosek, mają zapewniać dogodne połączenia dalekobieżne dla innej grupy pasażerów. Wobec tego połączenia ujęte we wniosku nie stanowią istotnej konkurencji dla usług przewozowych świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych podpisanej przez Prezydenta m.st. Warszawy. Organizator nie przekazał też żadnych dokumentów oraz wyliczeń wskazujących na ewentualny wpływ wnioskowanej przez Arriva działalności na przewozy wykonywane na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. W tej sytuacji Prezes UTK nie ma podstaw do stwierdzenia, że przyznanie otwartego dostępu zgodnie z wnioskiem Arrivy spowoduje wystąpienie wpływu na warunki ekonomiczne świadczenia usług na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w sposób, o którym mowa w art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym.

Podsumowując powyższe rozważania, wskazać należy, że w niniejszej sprawie analizowany był wpływ wnioskowanej działalności na linii komunikacyjnej Warszawa Wschodnia – Kraków Główny – Warszawa Wschodnia, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi zgodnie z Id-12 numerami: nr 1, nr 2, nr 4, nr 8, nr 19, nr 20, nr 23, nr 64, nr 447, nr 509 i nr 570, na usługi realizowane na podstawie umów o świadczenie usług publicznych zawartych przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa, Marszałków Województw: Mazowieckiego, Łódzkiego, Świętokrzyskiego, Śląskiego, Małopolskiego oraz Prezydenta m.st. Warszawy.

W przypadku umów zawartych przez Marszałka Województwa Mazowieckiego, Marszałka Województwa Świętokrzyskiego, Marszałka Województwa Małopolskiego, Marszałka Województwa Łódzkiego w zakresie umowy z operatorem „Przewozy Regionalne” sp. z o.o., Prezydenta m.st. Warszawy oraz Ministra Infrastruktury i Budownictwa w zakresie umowy na przewozy międzynarodowe brak jest planowanych rozkładów jazdy pociągów na okres wskazany we wniosku, tj. od 10 grudnia 2017 r. oraz informacji na temat planowanej oferty przewozowej, będących podstawą do stwierdzenia, czy usługa wnioskowana przez Przewoźnika wpłynie na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie zawartych umów. W przypadku województw śląskiego i małopolskiego brak jest umów o świadczenie usług publicznych obejmujących połączenia przebiegające trasą wskazaną przez Przewoźnika, obowiązujących we wnioskowanym okresie.

Tylko jedna umowa, zawarta przez Marszałka Województwa Łódzkiego z „Łódzką Koleją Aglomeracyjną” sp. z o.o., zawiera rozkład jazdy na okres, którego dotyczy wniosek Arriva. W wyniku przeprowadzonej analizy Prezes UTK stwierdził, że ze względu na niewielką liczbę wspólnych stacji zatrzymania pociągów, leżących w obrębie jednej gminy, nie dojdzie do istotnego odpływu pasażerów, który skutkowałby w sposób opisany w art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym. ☒--☒ Oznacza to, że potencjalni pasażerowie obu przewoźników stanowią odrębne grupy pasażerów i nie są to podróżni korzystający tylko z odcinka pomiędzy ☒--☒.

Wobec powyższego należy stwierdzić, że jedynie materiał dowodowy przedstawiony przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa daje Prezesowi UTK podstawę do odmowy wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu zgodnie z wnioskiem Przewoźnika. Zgodnie bowiem z art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym, *Prezes UTK może odmówić wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu w przypadku stwierdzenia, że działalność określona we wniosku przez przewoźnika kolejowego wpłynie na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, skutkując:*

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

Organizator publicznego transportu zbiorowego w zakresie pasażerskich międzywojewódzkich przewozów kolejowych przekazał dane pozwalające stwierdzić Prezesowi UTK, że uruchomienie wnioskowanych przewozów na trasie Warszawa Wschodnia – Kraków Główny – Warszawa Wschodnia doprowadzi do zmniejszenia liczby pasażerów w pociągach „służby publicznej”. Skutkiem pomniejszonych przychodów operatora byłby wzrost różnicy pomiędzy przychodami osiąganymi z tytułu realizacji połączeń „służby publicznej” na liniach wskazanych we wniosku Arriva a kosztami ponoszonymi przy ich świadczeniu. W ślad za wzrostem deficytu połączeń realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych doszłoby do zwiększenia rekompensaty, jaka powinna być wypłacona operatorowi. Należy jednak wziąć pod uwagę, że w świetle postanowień umowy o świadczenie usług publicznych rekompensata nie może wzrosnąć ponad maksymalny poziom określony w ustawie budżetowej na dany rok kalendarzowy. Wobec powyższego, w celu uniknięcia nadmiernego deficytu, konieczne byłoby ograniczenie liczby połączeń realizowanych w ramach „służby publicznej”. Działanie takie stanowi zakłócenie regularności, o którym mowa w art. 28r ust. 1b pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym.

W przywołanym wyżej przepisie mowa jest o zakłóceniu regularności przewozów pasażerskich, *z uwzględnieniem natężenia ruchu na linii kolejowej i potrzeb podróźnych*. W toku postępowania Prezes UTK stwierdził, że połączenia będące przedmiotem wniosku Arriva są nowymi usługami, które do tej pory nie były realizowane. Mogą one być odpowiedzią na dotychczas niezaspokojone potrzeby podróźnych, np. w zakresie zwiększenia częstotliwości, jakości i standardu dostępnych połączeń. W takim przypadku uruchomienie połączeń, na które Arriva złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu, wygenerowałoby nowy popyt na połączenia kolejowe. Jednakże stwierdzić należy, że prowadzone prace modernizacyjno-remontowe ograniczają możliwość powiększania oferty przewozowej i generowania nowego popytu, bez wpływu na dotychczas realizowane przewozy. Jak wskazała PKP PLK, prace remontowo-modernizacyjne realizowane na liniach kolejowych nr 1, nr 2, nr 4, nr 447, a także prace zaplanowane zgodnie z Krajowym Programem Kolejowym do roku 2023 na linii kolejowej nr 20 (Projekt nr 1.104 Prace na linii obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki / Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska), którego dotyczy wniosek Arriva, ograniczą przepustowość infrastruktury kolejowej i możliwość uruchamiania dodatkowych przewozów. Jednocześnie uruchomienie przewozów komercyjnych jest odpowiedzią tylko na tę część zapotrzebowania

społecznego, która przynosi satysfakcjonujący dla przewoźnika komercyjnego dochód przy optymalnych kosztach. Celem przewozów komercyjnych jest bowiem osiągnięcie zysku. Tymczasem przewozy międzywojewódzkie ujęte w umowie o świadczenie usług publicznych mają zaspokoić potrzeby podróżnych niezależnie od tego, czy oferowane usługi są opłacalne i generują dodatkowy popyt. Tym samym zakłócenie regularności przewozów o charakterze użyteczności publicznej, które wynika z konieczności ograniczenia oferty na skutek pojawienia się przewoźnika realizującego przewozy komercyjne na tej samej linii komunikacyjnej i generującego wpływ na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, określone z *uwzględnieniem natężenia ruchu na linii kolejowej i potrzeb podróżnych*, spełnia przesłankę sformułowaną w art. 28r ust. 1b pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym. Wobec tego Prezes UTK może odmówić wydania decyzji o przyznaniu Przewoźnikowi otwartego dostępu na przewozy określone we wniosku.

Odnosząc się do okresu, na jaki Arriva złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu, wskazać należy, że umowa ramowa, na podstawie której PKP IC realizuje przewozy o charakterze użyteczności publicznej na analizowanej trasie, obowiązuje do lutego 2021 r. Niemniej jednak z Krajowego Planu Transportowego wynika, że na trasie Warszawa Wschodnia – Kraków Główny – Warszawa Wschodnia, w tym na liniach kolejowych nr 1, nr 2, nr 4, nr 8, nr 64 i nr 570, które stanowią podstawowe połączenie we wnioskowanej działalności przez Arriva, Minister właściwy ds. transportu będzie organizatorem międzywojewódzkich przewozów pasażerskich realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych do 2025 r., gwarantując ofertę przewozową przynajmniej na poziomie liczby połączeń z bieżącego rozkładu jazdy (tzw. scenariusz naturalny). Oznacza to, że stwierdzony wpływ na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych dotyczy całego okresu wskazanego we wniosku Przewoźnika, tj. do 10 grudnia 2022 r. Wobec tego, mając na uwadze art. 28r ust. 1b pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK może odmówić wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na realizację pasażerskich połączeń kolejowych na trasie Warszawa Wschodnia – Kraków Główny – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej na okres od 10 grudnia 2017 r. do 10 grudnia 2022 r.

Reasumując powyżej przedstawioną analizę, należy wskazać, że ze zgromadzonego w niniejszym postępowaniu materiału dowodowego wynika, że:

- Minister Infrastruktury i Budownictwa wykazał, że uruchomienie wnioskowanych połączeń spowoduje spadek liczby pasażerów pociągów „służby publicznej” i tym samym nastąpi zmniejszenie przychodów operatora, a w ślad za tym wzrost deficytu dla połączeń realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, co z kolei spowodowałoby zwiększenie rekompensaty, jaka powinna być wypłacona z tego tytułu. Biorąc jednak pod uwagę, że zgodnie z oświadczeniem przekazanym przez Ministra właściwego ds. transportu rekompensata w świetle postanowień umowy o świadczenie usług publicznych nie może wzrosnąć ponad maksymalny poziom określony w ustawie budżetowej na dany rok kalendarzowy, konieczne byłoby ograniczenie liczby połączeń realizowanych w ramach „służby publicznej”;
- prace remontowo-modernizacyjne na linii kolejowej nr 1, 2 i 4 oraz na linii kolejowej nr 447, które będą realizowane w okresie od lipca 2017 r. do końca 2023 r. ograniczą przepustowość na liniach kolejowych nr 1, 2 i 4, którymi przebiega trasa połączeń wskazanych we wniosku Przewoźnika. Zgodnie z oświadczeniem zarządcy infrastruktury, ograniczenia przepustowości spowodowane pracami na tych liniach kolejowych będą skutkowały koniecznością zmiany i ograniczenia dotychczas realizowanych przewozów pasażerskich nawet bez uwzględnienia połączeń objętych wnioskiem Arriva;
- przewozy międzywojewódzkie ujęte w umowie o świadczenie usług publicznych mają zapewnić zaspokojenie potrzeb podróżnych korzystających z połączeń kolejowych niezależnie od tego, czy usługi takie są opłacalne czy nie. Oczywiście faktem jest, że przewozy komercyjne także są odpowiedzią na potrzeby pasażerów, gdyż inaczej nikt by takimi pociągami nie jeździł. Niemniej jednak pomiędzy przewozami realizowanymi w ramach umowy o świadczenie usług publicznych oraz na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu występuje znaczna różnica. Mianowicie, celem przewozów komercyjnych jest osiągnięcie zysku. Wobec tego przewozy komercyjne są odpowiedzią tylko na tę część zapotrzebowania społecznego, która przynosi najwyższy dochód przy optymalnych kosztach. Przewozy o charakterze użyteczności publicznej stanowią tymczasem odpowiedź na zapotrzebowanie wszystkich podróżnych, także w tych przypadkach, kiedy osiągnięcie dodatniego wyniku finansowego nie jest możliwe;
- Krajowy Plan Transportowy zawiera liczne zasady kształtowania siatki połączeń, które włączają relację Kraków – Warszawa do innych relacji celem zapewnienia bezpośrednich kursów pomiędzy wszystkimi miastami wojewódzkimi, a także stanowią połączenia podstawowe, które będą przedłużane do miejscowości atrakcyjnych turystycznie w okresie sezonowym o wskazane linie komunikacyjne. Relacja Kraków – Warszawa realizowana w ramach usług publicznych jest niezbędna do prawidłowego funkcjonowania siatki połączeń międzywojewódzkich, których organizatorem jest minister właściwy ds. transportu.

Dodatkowo należy wyjaśnić, że ustawa o transporcie kolejowym umożliwia Prezesowi UTK odmowę wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, jeśli zakłócenie regularności przewozów będzie skutkiem wpływu działalności

wnioskowanej w ramach decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Ma to istotne znaczenie przy dokonywaniu, zgodnie z art. 28r ust. 1b pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, oceny wniosku. Sam brak przepustowości na tej samej linii komunikacyjnej nie stanowi przesłanki do odmowy wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu. Prezes UTK w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu nie dokonuje bowiem alokacji zdolności przepustowej. Stanowisko to potwierdza art. 30 ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym: *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.* Dalej, art. 30 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym określa zasady przydzielania przewoźnikom tras przez zarządców infrastruktury stanowiąc, że: *Zarządca przydziela trasy pociągów przewoźnikom kolejowym, zapewniając jak najlepsze wykorzystanie zdolności przepustowej oraz uwzględniając:*

- 1) *pierwszeństwo przewozu osób;*
- 2) *ogłoszone plany transportowe lub zawarte umowy o świadczenie usług publicznych;*
- 3) *obowiązek wykonywania przewozu nałożony przepisami prawa przewozowego;*
- 4) *umowy ramowe w zakresie przewozu rzeczy;*
- 5) *pierwszeństwo, o którym mowa w art. 14 ust. 4 rozporządzenia nr 913/2010.*

Dodatkowo Rozporządzenie 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.), zwane dalej „Rozporządzeniem w sprawie warunku dostępu”, w § 4 ust. 5 pkt 1 precyzuje kryteria dotyczące opracowania przez zarządcę infrastruktury projektu rocznego rozkładu jazdy jako:

- a) obowiązek uwzględniania zasad określonych w art. 30 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym,
- b) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów zapewniające lepsze wykorzystanie zdolności przepustowej,
- c) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których przewoźnik wskazał we wniosku, że mają kursować w ramach cyklicznego rozkładu jazdy,
- d) pierwszeństwo w opracowaniu tras pociągów, dla których przewidziano większą liczbę dni kursowania.

Wobec tego ustawa o transporcie kolejowym nie przyznaje Prezesowi UTK kompetencji w zakresie przydzielania tras pociągów, pozostawiając te kompetencje 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 trasy pociągu, cel wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu jest inny niż sama alokacja zdolności przepustowej, której dokonuje, w niedyskryminujący sposób, zarządca infrastruktury na podstawie wydanej przez Prezesa UTK decyzji o przyznaniu przewoźnikowi kolejowemu otwartego dostępu oraz zgodnie z postanowieniami przepisu art. 30 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, a także regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych. Prezes UTK w obszarze regulacji transportu kolejowego sprawuje jednocześnie nadzór nad zapewnieniem niedyskryminującego dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej, w tym przewoźników mających siedzibę w jednym z państw członkowskich Unii Europejskiej, a także nad równoprawnym traktowaniem przez zarządców wszystkich przewoźników kolejowych, w szczególności w zakresie rozpatrywania wniosków o udostępnienie tras pociągów i naliczania opłat. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowych działań ze strony zarządcy infrastruktury Prezes UTK może prowadzić w tym zakresie postępowanie administracyjne.

Osobnym zagadnieniem, które Prezes UTK zobligowany jest poddać analizie w ramach postępowania administracyjnego w sprawie przyznania otwartego dostępu, jest wpływ wnioskowanej działalności na wzrost rekompensaty należnej operatorowi na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. W wyniku przeprowadzonej analizy Prezes UTK stwierdził, że w przypadku uruchomienia połączeń ujętych we wniosku Przewoźnika rekompensata ulegnie wzrostowi. Jednakże w niniejszej sprawie nie zaszła potrzeba analizowania wpływu działalności określonej we wniosku na wysokość wzrostu rekompensaty wypłacanej operatorowi przez organizatora w stosunku do poziomu wynikającego z umowy o świadczenie usług publicznych. Zgodnie bowiem z informacją przekazaną przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa, rekompensata należna operatorowi na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich przewozów pasażerskich nie może wzrosnąć ponad poziom określony w ustawie budżetowej na dany rok, który jest tożsamy z kwotą wskazaną w umowie rocznej zawieranej na podstawie umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP IC z 25 lutego 2011 r. W związku z tym, niezależnie od tego o jaki procent w stosunku do poziomu wynikającego z umowy miałyby wzrosnąć wypłacana operatorowi rekompensata, nie byłoby możliwe wypłacenie

mu kwoty wyższej niż określona w ustawie budżetowej. W tej sytuacji, zgodnie z informacjami przekazanymi przez organizatora, konieczne byłoby ograniczenie wielkości przewozów realizowanych na podstawie tej umowy o świadczenie usług publicznych, czyli nastąpiłoby zakłócenie regularności przewozów pasażerskich. Tym samym spełniona w niniejszej sprawie jest przesłanka dla odmowy wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, o której traktuje art. 28r ust. 1b pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym.

Mając na uwadze powyższe rozważania, Prezes UTK postanowił jak w sentencji decyzji.

#### **POUCZENIE**

Na podstawie art. 28u, art. 28r ust. 1 w zw. 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 toczy się według przepisów ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1822) o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 14 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym). Natomiast zgodnie z art. 479<sup>69</sup> § 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*