

Warszawa, dnia 9 sierpnia 2017 r.

Poz. 34

**DECYZJA NR DRRK-WR.715.33.2016.JBJ
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 18 maja 2017 r.

**w sprawie przyznania Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu otwartego dostępu
dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Wejherowo – Kielce Białogon – Wejherowo**





Działając na podstawie art. 28r ust. 1 i ust. 2 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 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.”, w postępowaniu administracyjnym wszczętym 16 grudnia 2016 r. na wniosek Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu, zwaną dalej również „Arriva”, „Przewoźnikiem” lub „Wnioskodawcą”, w sprawie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Wejherowo – Kielce Białogon i w relacji powrotnej na okres od 10 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r. obejmujący rozkłady jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023,

przyznając Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu, otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Wejherowo – Kielce Białogon – Wejherowo,

realizowany liniami kolejowymi nr: 1, 2, 8, 9, 202 i 250 na okres od 10 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., tj. na roczne rozkłady jazdy pociągów 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023, z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie Przewoźnik może uruchomić, z uwzględnieniem warunków i ograniczeń opisanych w sentencji niniejszej decyzji do ~~☒~~☒¹ pociągów na dobę, z tym że:
 - ~~☒~~☒ w dobie ~~☒~~☒ w relacji ~~☒~~☒,
 - ~~☒~~☒ w relacji ~~☒~~☒.
2. Połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji stanowią uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na trasie Wejherowo – Kielce Białogon – Wejherowo przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.
3. Pomiędzy połączeniami realizowanymi przez Wnioskodawcę na podstawie niniejszej decyzji a połączeniami międzywojewódzkimi i międzynarodowymi przebiegającymi w całości lub w części trasą Wejherowo – Kielce Białogon – Wejherowo, o której mowa w pkt 1 sentencji, realizowanymi na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, zostaną zachowane:
 - co najmniej 1-godzinne odstępy godzin odjazdu ze stacji ~~☒~~☒ i ~~☒~~☒ dla ~~☒~~☒ i dłuższych;
 - co najmniej 1-godzinne odstępy godzin odjazdu ze stacji ~~☒~~☒ i ~~☒~~☒ dla ~~☒~~☒ i dłuższych;
 - co najmniej 2-godzinne odstępy godzin odjazdu ze stacji ~~☒~~☒ i ~~☒~~☒ i dłuższych kursujących także innymi liniami kolejowymi niż wskazane w niniejszej decyzji.
4. Niniejsza decyzja uprawnia Stronę do wystąpienia do zarządcy infrastruktury o przyznanie zdolności przepustowej zgodnie z rozkładem jazdy stanowiącym załączniki nr 1, nr 2, nr 3 i nr 4, jednakże połączenia realizowane na jej podstawie powinny uwzględniać zmiany w godzinach kursowania pociągów wprowadzone na etapie konstruowania rozkładu jazdy, wynikające z sentencji decyzji.
5. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Arriva na następujących stacjach: Wejherowo, ~~☒~~☒, Kielce Białogon.







¹ Oznaczenie ~~☒~~☒ pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy

6. Nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:
- po otrzymaniu pisemnego wniosku organizatora publicznego transportu zbiorowego;
 - ustalonych w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej w celu zachowania cykliczności rozkładu jazdy pociągów przewoźników kolejowych.
7. Na trasie Wejherowo – Kielce Białogon – Wejherowo, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy pojazdami kolejowymi typu:
- --.
 - pojazdami trakcyjnymi: .
- Dopuszcza się wykorzystywanie innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Wnioskodawca zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe.
8. W każdym składzie Przewoźnik będzie zapewniał co najmniej  dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.
9. 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.

UZASADNIENIE

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego ustalił następujący stan faktyczny w sprawie:

W piśmie z 16 grudnia 2016 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego tego samego dnia), znak: 546/2016/ARP/DG, Arriva złożyła do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, wniosek o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu w celu wykonywania przewozu osób w transporcie kolejowym niebędącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej na trasie Wejherowo – Kielce Białogon – Wejherowo. Wniosek zawierał informacje wskazane 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 przedmiotowym wniosku Przewoźnik wniósł o wydanie przez Prezesa UTK decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na okres od 10 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r. w celu realizacji przewozów kolejowych osób w relacji Wejherowo – Kielce Białogon w liczbie:

- -- na dobę w relacji  w okresie  oraz
-  na dobę w relacji .

W piśmie z 23 grudnia 2016 r., znak DRRK-WR.715.33.2016.2.ŁB, Prezes UTK zawiadomił Arriva o wszczęciu 16 grudnia 2016 r. postępowania administracyjnego na wniosek Przewoźnika w przedmiocie wydania przez Prezesa UTK decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Wejherowo – Kielce Białogon i w relacji powrotnej na okres od 10 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r. obejmujący rozkłady jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023. Jednocześnie, wobec oznaczenia niektórych informacji zawartych we wniosku jako „tajemnica przedsiębiorstwa”, Prezes UTK zwrócił się do Przewoźnika o przekazanie w terminie do 5 stycznia 2017 r. jego jawnej wersji, czyli ze zanonimizowanymi fragmentami podlegającymi ochronie na podstawie art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (tekst jednolity: Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji”.

W piśmie z 29 grudnia 2016 r. Arriva wniosła o dołączenie aktualnego odpisu KRS Arriva załączonego do tego pisma.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 23 grudnia 2016 r., znak: DRRK-WR.715.33.2016.2.ŁB, Arriva w załączeniu do pisma z 2 stycznia 2017 r. przesłała wniosek o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Wejherowo – Kielce Białogon i w relacji powrotnej w wersji jawnej, tj. ze zanonimizowanymi fragmentami podlegającymi ochronie na podstawie art. 11 ust. 4 ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji.

W piśmie z 26 stycznia 2017 r. znak: DRRK-WR.715.33.2016.5.MB, Prezes UTK wystąpił do Ministra Infrastruktury i Budownictwa, Marszałków Województw: Mazowieckiego, Pomorskiego, Warmińsko-Mazurskiego i Świętokrzyskiego i Prezydenta m.st. Warszawy o dostarczenie dokumentów, informacji i wyliczeń niezbędnych do przeprowadzenia analizy wpływu działalności określonej we wniosku na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, zwanej dalej „umową o świadczenie usług publicznych” lub „umową PSC”. Pismo zostało także wysłane do wiadomości Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie.

W piśmie z 20 lutego 2017 r. znak: DRRK-WR.715.33.2016.6.JBJ, Prezes UTK wystąpił do spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie, zwanej dalej „PKP PLK”, o udzielenie informacji, czy możliwa będzie realizacja połączeń wnioskowanych przez Przewoźnika, a także czy przydzielenie przedmiotowej trasy wpłynie na przepustowość infrastruktury kolejowej i trasowanie dotychczas realizowanych przewozów pasażerskich.

Do dnia wydania niniejszej decyzji PKP PLK nie zajęła stanowiska w sprawie.

W piśmie z 21 lutego 2017 r., znak: DRRK-WR.715.33.2016.7.JBJ, Prezes UTK zawiadomił Wnioskodawcę o nowym terminie rozpatrzenia sprawy do 7 kwietnia 2017 r.

W odpowiedzi na pismo z 26 stycznia 2017 r. znak: DRRK-WR.715.33.2016.5.MB wpłynęły, przedstawione szczegółowo w dalszej części uzasadnienia niniejszej decyzji, stanowiska następujących organizatorów publicznego transportu zbiorowego:

- Marszałka Województwa Świętokrzyskiego w piśmie z 24 lutego 2017 r., znak: WZT-III.8061.1.2017;
- Marszałka Województwa Mazowieckiego w piśmie z 14 lutego 2017 r., znak: NI-IT-I.8060.9.2017.DA;
- Prezydenta m.st. Warszawy w piśmie Zarządu Transportu Miejskiego, zwanego dalej „ZTM”, z 4 marca 2017 r., znak: ZTM-PTA.6113.2.2017.AKA (2.AKA.ZTM.PTA);
- Ministra Infrastruktury i Budownictwa w piśmie znak: DTK.VI.4602.3.2017.AS1 wskazującym na nowy termin zajęcia stanowiska oraz w piśmie z 10 marca 2017 r. znak: DTK.VI.4602.3.2017.AS7.

W piśmie z 24 marca 2017 r. znak: DRRK-WR.717.24.2017.1.AnK, Prezes UTK zwrócił się do tego Ministra o wskazanie zakresu informacji objętych klauzulą „tajemnica przedsiębiorstwa”.

W piśmie z 3 kwietnia 2017 r. znak: DTK.VI.4602.15.2017.AS Minister Infrastruktury i Budownictwa określił zakres tajemnicy przedsiębiorstwa odnośnie do informacji wskazanych w piśmie z 10 marca 2017 r. znak DTK.VI.4602.3.2017.AS7.

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 Pomorskiego, Marszałka Województwa Świętokrzyskiego, Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego i Prezydenta m.st. Warszawy. Do materiału dowodowego dołączone zatem została umowa ramowa 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”, zawarta 25 lutego 2011 r. w Warszawie wraz z aneksami nr 1, nr 2, nr 3, nr 4, nr 5, nr 6, nr 7 i nr 8.

Ponadto do materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszym postępowaniu, oprócz pism nadesłanych przez Stronę oraz pism skierowanych do Strony przez Prezesa UTK, dołączone zostały następujące dokumenty:

1. Wykaz linii Id-12 (D-29);
2. Licencja Arrivy nr L/011/2016 wraz z załącznikiem dotyczącym ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej;
3. Certyfikat bezpieczeństwa Arrivy: nr PL1120150007 (część A) oraz PL1220150007 (część B);
4. Pismo PKP IC z 5 maja 2016 r., znak: BBZ8-073/166/2016.

Postanowieniem z 7 kwietnia 2017 r., znak: DRRK-WR.715.33.2017.20.JBJ, Prezes UTK ograniczył Arriva prawo wglądu do materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie w zakresie stanowiącym tajemnicę przedsiębiorstwa, wskazanym szczegółowo w tym postanowieniu.

W piśmie z 7 kwietnia 2017 r., znak: DRRK-WR.715.33.2017.19.KK Prezes UTK zawiadomił Wnioskodawcę o niezłaźwieniu sprawy w terminie i wyznaczył nowy termin zakończenia postępowania na 15 maja 2017 r.

Pismem z 9 maja 2017 r., znak: DRRK-WR.715.33.2017.22.JBJ Prezes UTK zawiadomił Arriva o włączeniu do materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszym postępowaniu pism wskazanych powyżej oraz poinformował, że przed wydaniem rozstrzygnięcia w sprawie Wnioskodawca ma prawo do złożenia ostatecznych oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowód i zgłoszonych żądań.

Do dnia wydania decyzji Strona nie skorzystała z tego prawa.

Mając na względzie powyższe Prezes UTK zważył co następuje:

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 niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.*

Niniejsze postępowanie administracyjne zostało wszczęte przez Prezesa UTK na wniosek Arriva 16 grudnia 2016 r.

Wobec tego, w myśl wyżej cytowanego przepisu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, do niniejszego postępowania zastosowanie znajdują przepisy ustawy o transporcie kolejowym w brzmieniu obowiązującym do 29 grudnia 2016 r.

Zgodnie z art. 28q 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.

Decyzję o przyznaniu otwartego dostępu wydaje Prezes UTK na podstawie wniosku złożonego przez przewoźnika kolejowego, po przeprowadzeniu analizy wpływu działalności określonej we wniosku na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii, na podstawie umów o świadczenie usług publicznych (art. 28r ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym).

Przewoźnikiem kolejowym jest przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną (art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym). Na dzień wydania decyzji Arriva posiada ważną, wydaną przez Prezesa UTK, licencję nr L/011/2016, która uprawnia ją do wykonywania przewozów kolejowych osób. Wobec tego Arriva jest podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

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

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 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).

Przepis art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym, definiuje zakres analizy, jaka musi być przeprowadzona w celu wydania decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu, a także sposób w jaki powinna zostać przeprowadzona.

Wobec tego, mając na uwadze zgromadzony w sprawie materiał dowodowy, 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.

Zgodnie z wnioskiem Przewoźnika planowane pociągi dedykowane są ~~☒--☒~~. Wnioskodawca przewiduje wygenerowanie ~~☒--☒~~. Przewoźnik zamierza uruchamiać pociągi ~~☒--☒~~. Przewiduje się wprowadzenie ~~☒--☒~~.

Trasa określona przez Wnioskodawcę, tj. Wejherowo – Kielce Białogon – Wejherowo, pokrywa się z obszarem działania i zasięgiem przewozów realizowanych przez Ministra właściwego ds. transportu, Województwo Pomorskie, Województwo Warmińsko-Mazurskie, Województwo Mazowieckie i m.st. Warszawę, a także od 14 grudnia 2020 r. Województwo Świętokrzyskie.

Ww. podmioty są organizatorami publicznego transportu zbiorowego w myśl art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1867 z późn. zm.), zwanej dalej „p.t.z.”. Zgodnie z art. 7 ust. 4 p.t.z. zadania organizatora wykonuje, w przypadku gminy funkcjonującej na prawach powiatu - prezydent miasta na prawach powiatu, województwa - marszałek województwa, w zakresie linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym – minister właściwy do spraw transportu. Według art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 486 z późn. zm.), marszałek województwa organizuje pracę zarządu województwa i urzędu marszałkowskiego, kieruje bieżącymi sprawami województwa oraz reprezentuje województwo na zewnątrz. Stosownie do art. 11a ust. 1 pkt 2 i art. 31 ustawy z dnia 8 marca 1990 r. o samorządzie gminnym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 446) w związku z art. 1 ust. 1 ustawy z dnia 15 marca 2002 r. o ustroju miasta stołecznego Warszawy (tekst jednolity: Dz. U. z 2015 r., poz. 1438), wójt (burmistrz, prezydent) kieruje bieżącymi sprawami gminy oraz reprezentuje ją na zewnątrz. Natomiast w celu realizacji przez gminę na prawie powiatu zadań należących do właściwości powiatu, zgodnie z art. 92 ust. 2 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 814), funkcję organu wykonawczego realizuje prezydent miasta na prawach powiatu. Wobec treści wyżej cytowanych przepisów marszałkowie ww. województw oraz Prezydent m.st. Warszawy są podmiotami uprawnionymi do składania w imieniu województw oraz miasta na prawach powiatu pism oraz stanowisk, a także reprezentowania ich na zewnątrz.

Na okres wnioskowany przez Arriva, tj. na okres od 10 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., Minister właściwy ds. transportu, Województwo Pomorskie, Województwo Warmińsko-mazurskie, Województwo Mazowieckie, Województwo Świętokrzyskie i m.st. Warszawa mają podpisane umowy o świadczenie usług publicznych.

Prezes UTK otrzymuje kopie umów o świadczenie usług publicznych poświadczane za zgodność z oryginałem na podstawie art. 29pb ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym. Z treści umów o świadczenie usług publicznych zawartych przez poszczególnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, a także ze stanowisk organizatorów przekazanych w trybie art. 28r ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym wynika poniższy stan faktyczny:

Minister właściwy ds. transportu:

Minister właściwy ds. transportu zawarł 25 lutego 2011 r. umowę ramową z PKP IC na lata 2011-2021, obowiązującą przez 10 lat od daty podpisania, tj. do 25 lutego 2021 r. Umowa określa zasady obliczania rekompensaty, stanowiąc jednocześnie, że szacunkowe koszty i przychody dotyczące zadania, niezbędne do kalkulacji należnej dopłaty dla operatora, określane są w załączniku do umowy rocznej o świadczenie usług publicznych. Umowa ramowa obejmuje odcinki pokrywające się z trasą określoną we wniosku Przewoźnika. W umowie nie ma jednak rozkładu jazdy na okres wnioskowany przez Arriva, tj. od 10 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r. Na dzień wydania niniejszej decyzji Minister Infrastruktury i Budownictwa nie podpisał żadnej umowy rocznej o świadczenie usług publicznych obejmującej okres, którego dotyczy wniosek Przewoźnika.

Ponadto Minister właściwy ds. transportu nie posiada umowy na przewozy międzynarodowe obowiązującej w okresie, na który Arriva złożyła wniosek, tj. od 10 grudnia 2018 r.

W piśmie z 10 marca 2017 r. znak: DTK.VI.4602.3.2017.AS7 Minister Infrastruktury i Budownictwa poinformował, że z dokonanej przez niego analizy posiadanych dokumentów wynika, że w przypadku przyznania Arriva otwartego dostępu wnioskowane przewozy o charakterze komercyjnym będą wywierać wpływ na warunki ekonomiczne usług publicznych świadczone na przedmiotowej trasie. W przypadku uruchomienia dodatkowych pociągów komercyjnych Minister szacuje, że dojdzie do ok. 6,5% spadku przychodów uzyskiwanych z działalności w ramach umowy o świadczenie usług publicznych. Jednocześnie Minister zwrócił uwagę, że wskazany w art. 28r ust. 1b pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym wzrost poziomu rekompensaty o 10% stanowi jednoznaczny granicę, poza którą przyjmuje się, że przewozy w ramach otwartego dostępu mogą być ograniczane. Jak stwierdził dalej Minister, funkcją kontroli otwartego dostępu jest zaś między innymi ochrona przewoźnika wykonującego przewozy na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych przed negatywnym następstwem konkurencji oraz ochrona organizatora przewozów, który taką umowę zawarł przed nieuzasadnionymi wydatkami środków publicznych. Wejście na rynek nowego przewoźnika może wiązać się ze znacznym obniżeniem przychodów osiąganych przez przedsiębiorstwo świadczące usługi publiczne. Minister poinformował także, że w chwili obecnej nie zna założeń dotyczących rozkładów jazdy pociągów 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023. Jednakże, jak podniósł, pozostaje zainteresowany utrzymaniem na co najmniej niezmiennym poziomie częstotliwości kursowania pociągów w ramach rozkładu jazdy 2019-2023, również w ujęciu godzinowym. Limit rekompensaty na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich zaplanowano na kilka procent więcej niż w latach poprzednich (od 2 do 6%). Zdaniem Ministra oceny wpływu wprowadzenia nowej usługi na rynek powinno się dokonywać poprzez ustalenie czy nowa usługa będzie wiązała się z zainteresowaniem nowej grupy pasażerów czy też spowoduje odebranie przychodów funkcjonującym już na rynku operatorom. Dopuszczone do rynku powinny być te usługi, które stanowią odpowiedź na dotychczas niezaspokojone potrzeby społeczne, a nie te powodujące zwiększenie publicznych subsydiów. Minister nie ma jednak danych o zainteresowaniu pasażerów na rozkłady jazdy objęte wnioskiem.

Ze stanowiska przekazanego przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa wynika, że kwota przeznaczona na dofinansowanie międzywojewódzkich kolejowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej jest wartością maksymalną i nie może ulec zwiększeniu nawet w przypadku wystąpienia okoliczności skutkujących zwiększeniem zapotrzebowania na rekompensatę.

Województwo Pomorskie:

Województwo Pomorskie zawarło ze spółką „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej „PR”, umowę nr 645/U/15 o świadczenie usług publicznych na okres od 13 grudnia 2015 r. do 12 grudnia 2020 r. w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych na terenie województwa pomorskiego. Umowa ta przewiduje możliwość wzrostu rekompensaty ponad ustalony w niej poziom. Określone jest w niej połączenie na odcinku pokrywającym się z wnioskowaną trasą, przebiegające liniami kolejowymi nr 9 i 202, na odcinku Tczew - Gdynia Główna realizowane z/do Chojnic. Umowa zawiera roczny rozkład jazdy edycji 2015/2016. Jedynie z wykazu linii komunikacyjnych oraz rocznej pracy eksploatacyjnej wynikają godziny kursowania pociągu, którego trasa pokrywa się z relacją wnioskowaną przez Arriva.

Ponadto Marszałek Województwa Pomorskiego nie przesłał dokumentów, informacji i wycień, które stanowiłyby podstawę do przeprowadzenia analizy wpływu wnioskowanej przez Arriva działalności na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie zawartej przez organizatora umowy. Nie jest zatem możliwe stwierdzenie, czy połączenia

wskazane we wniosku Arriva będą miały wpływ na wzrost rekompensaty lub zakłócenie regularności przewozów na połączenia ww. umowy o świadczenie usług publicznych. Ponadto połączenie Gdynia - Tczew - Chojnice i w relacji powrotnej ma charakter regionalny i jest jedynym połączeniem Trójmiasta z Chojnicami.

Pozostałe umowy podpisane przez Województwo Pomorskie obowiązują do 9 grudnia 2017 r., a więc nie obejmują okresu, na który wniosek złożyła Arriva.

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

Województwo Warmińsko-Mazurskie:

Województwo Warmińsko-Mazurskie podpisało ze spółką PR umowę nr IG 11/2016-2020 o wykonanie wojewódzkich i międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w ramach świadczenia usług publicznych na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego i województw sąsiednich w latach 2016-2020. Nie zawiera ona rozkładu jazdy na okres od 10 grudnia 2018 r., czyli na okres który został objęty wnioskiem Arriva. Marszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego nie wypowiedział się w niniejszym postępowaniu i nie przedstawił dodatkowych dokumentów, informacji i wyliczeń.

Ponadto w zawartym Porozumieniu nr 4/DIF/2014 pomiędzy Województwem Warmińsko-Mazurskim reprezentowanym przez Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego a Województwem Pomorskim reprezentowanym przez Marszałka Województwa Pomorskiego, organizatorem przewozów do 31 grudnia 2020 r. na odcinku linii kolejowej nr 9 pomiędzy Malborkiem a Iławą oraz 2 pociągów na odcinku Gdynia - Malbork - Olsztyn - Malbork - Gdynia jest Województwo Warmińsko-Mazurskie.

Biorąc pod uwagę, że Marszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego nie wypowiedział się w niniejszym postępowaniu i nie przedstawił dodatkowych dokumentów, informacji i wyliczeń niezbędnych do przeprowadzenia analizy, o której mowa w art. 28r ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym nie można uznać, że przyznanie otwartego dostępu zgodnie z wnioskiem Arriva spowoduje wystąpienie wpływu na warunki ekonomiczne świadczenia usług na podstawie ww. umowy o świadczenie usług publicznych w sposób, o którym mowa w art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym.

Województwo Mazowieckie:

Województwo Mazowieckie podpisało ze spółką „Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej „KM”, umowę wieloletnią 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. na okres od 1 stycznia 2010 r. do 31 grudnia 2024 r.

Umowa wieloletnia nie zawiera jednak rozkładu jazdy. Zatem na podstawie tej umowy nie można stwierdzić, że wystąpi wpływ działalności określonej we wniosku Przewoźnika na warunki ekonomiczne usług realizowanych na jej podstawie, o którym mowa w art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym.

W piśmie z 14 lutego 2017 r., znak: NI-IT-I.8060.9.2017.DA, Marszałek Województwa Mazowieckiego wskazał, że obsługa stacji leżących wzdłuż linii kolejowej nr 9 na terenie województwa mazowieckiego, w kontekście usług regionalnych, budzi obawy odnośnie do możliwości spadku przewożonych pasażerów przez KM w odniesieniu do spadku przychodów oraz wzrostu należnej rekompensaty (na dzień dzisiejszy Marszałek nie dysponuje obliczeniami potwierdzającym ww. obawy). Ponadto Marszałek stwierdził, że aktualnie, pomimo przeprowadzonej modernizacji linii kolejowej Warszawa – Gdańsk, trudno jest uruchamiać pociągi regionalne, które z uwagi na konieczność zapewnienia przejazdów lokalnych (obsługując wszystkie stacje i przystanki kolejowe) są trasowane w drugiej kolejności za pociągami kwalifikowanymi czy pospiesznymi. Taki stan rzeczy jest negatywnie odbierany przez pasażerów podróżujących regularnie z/do Warszawy, którzy ponosząc wysokie koszty przejazdu, chcą tym samym otrzymywać ofertę adekwatną do ich potrzeb. Trasy, o które wnioskuje Przewoźnik, w ocenie Marszałka, dodatkowo mogą pogłębić trudną sytuację przewozów regionalnych i ograniczą dostępność oferty handlowej na pewnych odcinkach linii nr 9.

Marszałek Województwa Mazowieckiego nie przesłał dodatkowych wyliczeń, dokumentów i informacji, które stanowiłyby podstawę do przeprowadzenia analizy wpływu wnioskowanej przez Arriva działalności na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie zawartej przez organizatora umowy, skutkując wzrostem rekompensaty lub zakłóceniem regularności.

W tej sytuacji nie można uznać, 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.

Województwo Świętokrzyskie:

Województwo Świętokrzyskie posiada zawartą ze spółką PR 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. Umowa ta obejmuje okres, który pokrywa się z wnioskiem Arriva. Jednakże wniosek Arriva obejmuje województwo świętokrzyskie w zakresie trasy, którą Przewoźnik planuje uruchomić od 14 grudnia 2020 r., tj. w okresie, w którym umowa nr WZT – III.8060.60.2015 nie będzie już obowiązywała.

W piśmie z 24 lutego 2017 r., znak: WZT-III.8061.1.2017 Marszałek Województwa Świętokrzyskiego poinformował, że począwszy od 1 stycznia 2017 r. oferta przewozowa w regionie została znacznie rozbudowana, a praca eksploatacyjna wykonywana rocznie na terenie województwa świętokrzyskiego uległa zwiększeniu o blisko 500 tys. pockm., co jest wynikiem podjętych przez organizatora prac zmierzających do wypełnienia zapisów przyjętego przez Sejmik Województwa Świętokrzyskiego w 2014 r. „Planu Zrównoważonego Rozwoju Publicznego Transportu Zbiorowego Województwa Świętokrzyskiego”. Marszałek wskazał, że zakłada się, że w latach kolejnych roczne wykonanie pracy eksploatacyjnej zostanie utrzymane na zbliżonym do 2017 r. poziomie. Uwzględniając powyższe oraz mając na uwadze założenia zawarte w procedowanym wniosku spółki Arriva w zakresie projektu rozkładu jazdy Marszałek poinformował, że oferta planowana na lata 2018-2020 nie będzie obejmować terenu województwa świętokrzyskiego, nie stanowiąc tym samym zagrożenia dla siatki regionalnych połączeń kolejowych na ww. obszarze. Jak wskazał dalej Marszałek, proponowany przez Wnioskodawcę rozkład jazdy w latach kolejnych, począwszy od rozkładu jazdy pociągów 2020/2021, nie pokrywa się z okresem obowiązywania umowy nr WZT-III.8060.60.2015. Jednakże mając na uwadze, że wypracowany obecnie kształt rozkładu jazdy pociągów będzie uwzględniany w zapisach kolejnej umowy na świadczenie usług przewozowych finansowanych przez województwo świętokrzyskie, która będzie obowiązywać od dnia 13 grudnia 2020 r., a także uwzględniając, że przedstawiony przez Wnioskodawcę projekt zakłada wykonywanie połączeń komercyjnych na linii komunikacyjnej w obrębie województwa oraz w godzinach zbliżonych do połączeń regionalnych wykonywanych obecnie przez PR, generujących jednocześnie duży potok podróżnych Marszałek poinformował, że dopuszczenie przewoźnika Arriva do ruchu w proponowanych godzinach wpłynie negatywnie na konkretne, funkcjonujące od wielu lat połączenia w ramach realizowanej użyteczności publicznej oraz może wpłynąć na generowanie zakłóceń regularności kolejowych przewozów regionalnych na wnioskowanej trasie. Dodatkowo Marszałek stwierdził, że nie znajduje uzasadnienia do uruchamiania pociągów międzywojewódzkich w relacjach rozpoczynających i kończących bieg na stacji Kielce Białogon, która obsługuje jedynie regionalny ruch pasażerski na linii kolejowej nr 8 w kierunku Krakowa.

Biorąc pod uwagę, że od dnia planowanego uruchomienia połączeń na trasie Wejherowo – Kielce Białogon, tj. od dnia 14 grudnia 2020 r., zawarta przez Województwo Świętokrzyskie umowa nr WZT – III.8060.60.2015 nie będzie już obowiązywała, nie można uznać, 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.

M.st. Warszawa:

M.st. Warszawa podpisało ze spółką Szybka Kolej Miejska 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 przewiduje, że operator będzie otrzymywał wynagrodzenie za realizowane usługi przewozowe, którego nie można uznać za rekompensatę, w rozumieniu art. 28r ust. 1b pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym. Obejmuje ona wykaz tras połączeń, których dotyczy, jednakże nie zawiera rozkładu jazdy uwzględniającego okres, którego dotyczy wniosek Arriva.

Na podstawie pkt 4 lit. e Preambuły Umowy Wykonawczej o świadczenie usług publicznych w komunikacji zbiorowej realizowanej koleją w latach 2010-2024 pomiędzy m.st. Warszawa i SKM, stroną wykonującą tę umowę ze strony organizatora jest ZTM. Potwierdził on, że wniosek Arriva, którego dotyczy niniejsza Decyzja, pozostaje poza właściwością organizacyjną m.st. Warszawy w zakresie przewozów kolejowych w publicznym transporcie zbiorowym.

Jednocześnie ZTM zwrócił uwagę na fakt, że wniosek Przewoźnika dotyczy okresu, w którym realizowane będą prace modernizacyjne na podmiejskiej i dalekobieżnej linii średnicowej w Warszawie. Łączyć się to może z koniecznością ograniczenia oferty przewozowej w stosunku do obecnego poziomu. Uruchomienie dodatkowych połączeń skutkować może zakłóceniem regularności przewozów wojewódzkich i aglomeracyjnych, oraz spowodowaniem pogorszenia poziomu zaspokojenia potrzeb pasażerów korzystających z połączeń SKM i KM. Jednocześnie w przedstawionym stanowisku zwrócono uwagę, że m.st. Warszawa podjęło strategiczną decyzję dotyczącą polityki transportowej mającą na celu promocję przyjaznego środowiska transportu szynowego i ograniczenia presji motoryzacji indywidualnej na przestrzeń Warszawy. ZTM wdrożył tę politykę podejmując działania w obszarze funkcjonowania układu komunikacyjnego z wykorzystaniem usług SKM i KM w celu zwiększenia udziału przewozów kolejowych „służby publicznej” w ramach obsługi relacji wewnątrzmięjskich i aglomeracyjnych. Zdaniem ZTM uruchomienie wnioskowanych połączeń może doprowadzić do destabilizacji systemu transportowego w aglomeracji warszawskiej.



W piśmie z 4 marca 2017 r., znak: ZTM-PTA.6113.2.2017.AKA (2.AKA.ZTM.PTA), ZTM stwierdził, że z perspektywy potrzeb ruchu aglomeracyjnego zapewniającego obsługę przewozów związanych z zaspokojeniem podstawowych potrzeb przewozowych (dojazd do pracy, miejsc nauki itp.) konkurencja w segmencie przewozów o charakterze międzywojewódzkim nie może wpłynąć na zakłócenie regularności przewozów aglomeracyjnych i wojewódzkich i spowodować pogorszenia poziomu zaspokojenia potrzeb pasażerów korzystających z połączeń spółek SKM i KM. Jednocześnie zwrócono uwagę, że w latach 2018-2025 na terenie Warszawskiego Węzła Kolejowego zaplanowane są do realizacji przedsięwzięcia inwestycyjne, takie jak modernizacja linii średnicowej, poprzedzona modernizacją kolejowego „mostu gdańskiego”, stacji Warszawa Gdańska oraz linii obwodowych 20, 507 i 509; modernizacji linii nr 7 na odcinku Warszawa – Otwock i prace modernizacyjne na odcinku Ożarów Mazowiecki – Mińsk Mazowiecki. Niniejsze prace wpłyną na kompleksowe przeorganizowanie ruchu kolejowego w obrębie tego węzła i spowodują bardzo istotne ograniczenia w dostępie do infrastruktury kolejowej. W związku z tym zwiększenie zapotrzebowania na przepustowość na obszarze tego węzła w segmencie międzywojewódzkim w zakresie obsługi potoków pasażerskich o charakterze fakultatywnym nie może doprowadzić do destabilizacji systemu transportowego w aglomeracji warszawskiej (w warstwie przewozowej i finansowej), szczególnie w warunkach przewidywanych istotnych ograniczeń w dostępie do infrastruktury kolejowej spowodowanych planowanymi przez PKP PLK pracami modernizacyjnymi w okresie 2019-2025. Z punktu widzenia prawidłowego i niezakłóconego funkcjonowania przewozów aglomeracyjnych i regionalnych, kluczową kwestią jest zachowanie odpowiedniej przepustowości układu średnicowego i dalekobieżnego, a także poszczególnych linii wprowadzających ruch kolejowy do Warszawy, dla potrzeb usług o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez m.st. Warszawa (czyli zadość art. 43 ust 2 i 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym).

Biorąc pod uwagę, że Prezydent m.st. Warszawy nie przedstawił dodatkowych dokumentów, informacji i wyliczeń niezbędnych do przeprowadzenia analizy, o której mowa w art. 28r ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, nie można uznać, 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.

Jak zostało wyżej wskazane, Arriva zamierza uruchomić połączenia na trasie Wejherowo – Kielce Białogon – Wejherowo w okresie od 10 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r. Wyżej wymienieni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego mają podpisane umowy o świadczenie usług publicznych, które obowiązują do:

- 25 lutego 2021 r. – Minister właściwy ds. transportu,
- 12 grudnia 2020 r. – Województwo Pomorskie;
- 31 grudnia 2020 r. – Województwo Warmińsko-Mazurskie,
- 31 grudnia 2024 r. – Województwo Mazowieckie,
- 31 grudnia 2024 r. – m.st. Warszawy.

Na analizowanej trasie, na podstawie umów o świadczenie usług publicznych obowiązujących częściowo w okresie wskazanym we wniosku Przewoźnika, uruchamiane mają być pociągi w relacji:

- Gdynia - Tczew - Chojnice - Gdynia, których organizatorem jest Województwo Pomorskie,
- Gdynia - Olsztyn - Gdynia, których organizatorem jest Województwo Warmińsko-Mazurskie,
- Warszawa Centralna - Gdynia i Warszawa Centralna - Kielce, a także na liniach komunikacyjnych częściowo pokrywających się z fragmentem wnioskowanej przez Arriva trasy, tj. --, których organizatorem jest Minister właściwy ds. transportu.

Minister Infrastruktury i Budownictwa przedstawił informacje, z których wynika, że uruchomienie przez Wnioskodawcę pociągów określonych we wniosku spowoduje spadek przychodów operatora publicznego transportu zbiorowego o 6,5%. Jednocześnie Minister przedstawił materiał dowodowy na potwierdzenie wpływu połączeń Arriva na warunki ekonomiczne umowy, których jest organizatorem. Załączona przez Ministra do złożonego stanowiska lista pociągów dotyczy siatki połączeń funkcjonującej w rozkładzie jazdy pociągów edycji 2016/2017.

Dokonana przez Prezesa UTK analiza, w oparciu o aktualną ofertę połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych o charakterze użyteczności publicznej na wnioskowanej przez Arriva trasie wykazała, że częstotliwość połączeń w ramach użyteczności publicznej o charakterze międzywojewódzkim na tej trasie jest niewystarczająca i brak jest dziennych połączeń w pełnej wnioskowanej relacji. W umowie ramowej zawartej przez Ministra właściwego ds. transportu przewidziano na odcinku Warszawa Centralna - Gdynia Główna 6 par dziennych połączeń oraz 3 pary nocne, a po 14 grudnia 2020 r. na odcinku Warszawa - Kielce 7 par połączeń dziennych i 2 pary nocne. Przed wszystkim dla połączeń łączących Warszawę z aglomeracją trójmiejską położoną nad Morzem Bałtyckim, aktualna oferta nie zaspakaja w pełni popytu i przewozy na tej trasie powinny być uzupełnione ofertą komercyjną.

Załącznik nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 8 grudnia 2016 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci

komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1996), tj. Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, zwany dalej „Planem Transportowym”, określa scenariusz naturalny i pożądany (rozszerzony w stosunku do scenariusza podstawowego, w sposób zapewniający obsługę jak największej liczby ludności), planowanej sieci codziennych połączeń międzywojewódzkich w latach 2020-2025. Z Planu Transportowego wynika, że w relacji Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia powinno zostać uruchomionych od 5 do 7 par połączeń służby publicznej realizowanych na linii kolejowej nr 9. Ponadto Plan Transportowy przewiduje uruchomienie większej liczby połączeń na poszczególnych odcinkach, objętych wnioskowaną przez Arriva trasą, np. dla trasy Warszawa - Olsztyn, część połączeń pokrywa się na odcinku Warszawa - Działdowo, dla trasy Gdynia - Olsztyn, część połączeń pokrywa się na odcinku Gdynia - Malbork. Odnośnie do trasy Warszawa - Radom planowane jest uruchomienie od 5 do 11 połączeń (w zależności od wariantu). Ponadto większą liczbę połączeń Plan Transportowy przewiduje na odcinku Radom - Kielce ze względu na połączenia kursujące w relacji z i do Lublina. Dodatkowo odcinkiem Warszawa - Radom będą kursowały pociągi w kierunku Sandomierza, dla którego Plan Transportowy przewiduje 2 pary połączeń.

Wnioskodawca zamierza uruchomić połączenia łączące atrakcyjne turystycznie miasta (m.in. Wejherowo, ☒--☒) położone w pobliżu Morza Bałtyckiego, charakteryzujące się wzmożonym ruchem turystycznym w szczególności w okresie letnim, ze stolicą kraju oraz największym miastem województwa świętokrzyskiego (Kielce). Ponadto z analiz wykonanych przez Prezesa UTK wynika, że zarówno województwo pomorskie, jak i województwo mazowieckie charakteryzują się najwyższym współczynnikiem wykorzystania kolei na mieszkańca. Dodatkowo planowane przez Wnioskodawcę połączenia łączą duże ośrodki miejskie (☒--☒ z miastem ☒--☒). Wobec tego, uruchomienie wnioskowanych przez Arriva połączeń przyczyni się do jeszcze lepszego skomunikowania tych regionów kraju. W ocenie Prezesa UTK, na wnioskowanej trasie istnieje potencjał do zwiększenia liczby pasażerów w relacjach pomiędzy tymi miejscowościami. Przeprowadzona przez Prezesa UTK analiza wykazała, że liczba połączeń realizowanych w ramach usług użyteczności publicznej łączących ☒--☒ nie zaspakaja w pełni popytu na połączenia w tej relacji. Wobec tego przewozy na tej trasie powinny zostać uzupełnione o połączenia realizowane w ramach oferty komercyjnej. W ocenie Prezesa UTK uruchomienie dodatkowych ☒--☒ pociągów komercyjnych zaproponowanych przez Przewoźnika na trasie ☒--☒ oraz ☒--☒ na odcinku ☒--☒ nie doprowadzi do odpływu pasażerów pociągów służby publicznych, dofinansowywanych przez Ministra właściwego ds. transportu. Jednakże w celu zapobieżenia sytuacji kursowania połączeń wnioskowanych przez Arriva w tych samych lub podobnych godzinach do połączeń uruchamianych przez organizatora publicznego transportu zbiorowego na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, Prezes UTK zawarł w sentencji niniejszej decyzji warunki w zakresie odstępów czasowych w kursowaniu pociągów Arriva względem pociągów kursujących na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w przewozach międzywojewódzkich i międzynarodowych. Określenie warunków kursowania połączeń Arriva ma znaczenie, w szczególności mając na uwadze stanowisko Ministra właściwego ds. transportu, który przedstawił materiał dowodowy, z którego wynika wpływ planowanych połączeń Wnioskodawcy na połączenia kursujące w godzinach oscylujących około 1 godziny od planowanego połączenia Arriva.

Wnioskodawca planuje realizować przewozy na odcinku ☒--☒- Kielce Białogon ☒--☒, na którym prędkość kursowania pociągów na linii kolejowej nr 8 na skutek prowadzonych prac modernizacyjnych wzrośnie, szczególnie na odcinku ☒--☒. Transport kolejowy stanie się zatem atrakcyjnym i konkurencyjnym środkiem transportu względem komunikacji drogowej (samochodowej i autobusowej). Spodziewane jest zwiększenie udziału transportu kolejowego w ogólnej liczbie podróży odbywanej także innymi środkami transportu pomiędzy miastami położonymi na trasie ☒--☒ i ☒--☒. Wobec tego wskazane jest przyznanie Arriva otwartego dostępu na wnioskowanej trasie w celu uatrakcyjnienia transportu kolejowego na przedmiotowej trasie oraz wzmocnienia konkurencyjności transportu kolejowego względem transportu drogowego. Zwiększona podaż kursów pociągów przekłada się bowiem na wzrost popytu na usługi kolejowych przewozów pasażerskich ogółem. Zatem pojawienie się w rozkładzie jazdy kolejnych pociągów pasażerskich, w ocenie Prezesa UTK, może jeszcze bardziej poprawić atrakcyjność całego systemu kolejowych przewozów pasażerskich oraz przyciągnąć nowych pasażerów także do pociągów już ujętych w rozkładzie jazdy. Jednocześnie, aby cel ten został zrealizowany, w opinii Prezesa UTK, zasadne jest, aby połączenia Wnioskodawcy odpowiadały potrzebom pasażerów w zakresie elastyczności w doborze pory dnia podróży. Z punktu widzenia interesów podróżnych, połączenia kolejowe są atrakcyjne, gdy dodatkowe pociągi dostępne są w porze, w której dotychczas nie było możliwości skorzystania z oferty transportu kolejowego. Z tego względu, w wyniku przeprowadzonej analizy, Prezes UTK uznał za stosowne przyznanie Arriva otwartego dostępu na trasie Wejherowo – Kielce Białogon pod warunkami określonymi w sentencji decyzji, tj. zakładając, że połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji będą stanowiły uzupełnienie oferty przewozowej realizowanej na wnioskowanej trasie na podstawie podpisanych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego umów o świadczenie usług publicznych. W tym celu zdolność przepustowa na podstawie niniejszej decyzji winna być przyznawana przede wszystkim w okresach co najmniej 1-godzinnych odstępów w odjazdach pociągów ze stacji ☒--☒ i ☒--☒ dla relacji ☒--☒ i ☒--☒ oraz ze stacji ☒--☒ i ☒--☒ dla relacji ☒--☒ i dłuższych oraz

co najmniej 2-godzinnych odstępów w odjazdach ze stacji $\otimes\text{---}\otimes$ dla relacji $\otimes\text{---}\otimes$ i dłuższych. Prezes UTK, wprowadzając wymóg przyznania zdolności przepustowej na potrzeby realizacji przewozów określonych we wniosku z uwzględnieniem funkcjonowania połączeń służby publicznej, zapewnił, by połączenia Wnioskodawcy stanowiły uzupełnienie oferty przewozowej i nie miały negatywnego wpływu na przewozy dofinansowywane przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

Dlatego też brak jest przesłanek do uznania, że działalność określona we wniosku Przewoźnika, tj. uruchomienie $\otimes\text{---}\otimes$ w dobie na trasie $\otimes\text{---}\otimes$ oraz $\otimes\text{---}\otimes$ doprowadzi do spadku przychodów uzyskiwanych z działalności w ramach umowy o świadczenie usług publicznych w stopniu, jaki wskazał Minister właściwy ds. transportu.

Marszałek Województwa Pomorskiego oraz Marszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego nie zajęli stanowiska w niniejszym postępowaniu. Marszałek Województwa Mazowieckiego, Marszałek Województwa Świętokrzyskiego i Zarząd Transportu Miejskiego w imieniu Prezydenta m.st. Warszawy nie przedstawili dokumentów, informacji i wyliczeń niezbędnych do przeprowadzenia analizy wpływu działalności określonej we wniosku na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie zawartej przez tych organizatorów umów, skutkując wzrostem rekompensaty lub zakłóceniem regularności. Przeprowadzona przez Prezesa UTK analiza pozwoliła stwierdzić, że wymienieni powyżej organizatorzy uruchamiają jedynie pociągi regionalne kursujące wyłącznie na fragmentach trasy, na którą Arriva złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu. Nie sposób także zauważyć, że umowy zawarte w województwach: pomorskim i warmińsko-mazurskim obowiązują do 2020 r., tymczasem Arriva zakłada uruchomienie przewozów w okresie od 10 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., czyli w większości poza okresem obowiązywania tychże umów.

Odnosząc się do zastrzeżeń organizatorów publicznego transportu zbiorowego Województwa Mazowieckiego, Świętokrzyskiego i m.st. Warszawy w zakresie zakłócenia przez wnioskowane połączenie regularności przewozów aglomeracyjnych i wojewódzkich realizowanych w ramach usług użyteczności publicznej należy wskazać, że zgodnie z art. 28r ust. 1b pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK może odmówić przyznania 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 (...) zakłóceniem regularności przewozów pasażerskich, z uwzględnieniem natężenia ruchu na linii kolejowej oraz potrzeb podróży.* Z przytoczonego przepisu wynika, że zakłócenia regularności przewozów mogą stanowić przesłankę do odmowy wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu jedynie wtedy, jeżeli są skutkiem wpływu wnioskowanej działalności na warunki ekonomiczne usług realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Tym samym zakłócenie regularności przewozów na skutek niedostatecznej przepustowości nie jest wystarczającą przesłanką do umożliwienia Prezesowi UTK odmowy wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu. 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 przydzielenie zdolności przepustowej, 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 rozporządzeniu z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 755), zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie udostępniania”. Podsumowując, na podstawie art. 28r ust. 1b pkt 2 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 poziomowi wynikającego z umowy o świadczenie publicznych, lub
- 2) zakłóceniem regularności przewozów pasażerskich, z uwzględnieniem natężenia ruchu na linii kolejowej oraz potrzeb podróży.

Mając na uwadze literalne brzmienie przywołanego przepisu wskazać należy, że stanowi on ogólne wytyczne dla Prezesa UTK w postępowaniu w przedmiocie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu. Uznać należy, że ustawodawca wyposażył regulatora rynku kolejowego we „wskazówki”, które winny być wzięte przez Prezesa UTK pod uwagę w postępowaniu administracyjnym, jednakże stwierdzenie zaistnienia którejkolwiek z przesłanek opisanych w art. 28r ust. 1b (zarówno samoistne, jak i kumulatywne) nie może być podstawą do uznania, że automatycznie Prezes UTK jest zobligowany do wydania decyzji negatywnej. Przez uznanie administracyjne rozumie się takie uregulowanie kompetencji organu administracji, że organ ten może rozstrzygnąć sprawę w różny sposób przy tym samym stanie faktycznym i każde rozstrzygnięcie sprawy jest legalne. Uznanie administracyjne oznacza wobec tego przewidziane obowiązującymi przepisami uprawnienie organu administracji wydającego decyzję do wyboru rozstrzygnięcia. Uznanie

administracyjne zachodzi wówczas, gdy norma prawna nie przewiduje obowiązku określonego zachowania się organu, lecz możliwość wyboru sposobu załatwienia spraw.

Przepis wprowadza uznanie administracyjne, na co wprost wskazuje początek tego przepisu poprzez sformułowanie *Prezes UTK może*. Tym samym decyzja czy wydać decyzję przyznającą otwarty dostęp, czy też go odmówić należy do Prezesa UTK i nie może być uwarunkowana wyłącznie wystąpieniem jednej z przesłanek określonych w art. 28r ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.


Mając na uwadze treść art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK, w wyniku przeprowadzonej analizy ustalił, że w przypadku uruchomienia przewozów przez Przewoźnika z uwzględnieniem ograniczeń wskazanych w sentencji decyzji, wpływ na warunki ekonomiczne usług realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych nie będzie znaczący. Tym samym w następstwie uruchomienia przewozów na trasie objętej wnioskiem nie powinien wystąpić spadek przychodów wynikających z umów o świadczenie usług publicznych. W konsekwencji powyższego, w całościach przedmiotowej sprawy nie ma również podstaw do odgórnego przyjęcia, że wystąpi skutek w postaci wzrostu rekompensaty wypłacanej operatorowi publicznego transportu zbiorowego o więcej niż 10% w stosunku do poziomu wynikającego z umowy o świadczenie usług publicznych lub zakłócenia regularności połączeń pasażerskich, o których mowa w art. 28r ust. 1b pkt 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym.

Jak zostało bowiem wyżej wykazane, uruchomienie wnioskowanych przez Arriva przewozów na wnioskowanej trasie będzie stanowiło uzupełnienie oferty przewozowej, uruchamianej przez ministra właściwego ds. transportu na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych.

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

W punkcie 6 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 bowiem za zasadne wprowadzenie takiej klauzuli w celu umożliwienia elastycznego dostosowania się do potrzeb podróży 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.

W punkcie 8 sentencji decyzji Prezes UTK wprowadził wymóg zapewnienia co najmniej  dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Zobowiązanie Przewoźnika do zapewnienia podróżnym o ograniczonej możliwości poruszania się odpowiednich miejsc jest wykonaniem zobowiązania nałożonego na przewoźników kolejowych w § 3 ust. 1 pkt 10 rozporządzenia w sprawie otwartego dostępu.

W zakresie objętym punktami 4 i 9 sentencji decyzji, stosownie do 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 § 7 rozporządzenia w sprawie udostępniania 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.

Jednocześnie postanowienia pkt 1, 5, 6 i 7 sentencji decyzji są zgodne z wnioskiem Przewoźnika.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji Prezesa UTK przysługuje Stronie odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (art. 14 ust. 5 w zw. z art. 28u i art. 28r ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym). 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 2014 r., poz. 101 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.c.”, o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 14 ust. 7 ustawy o transporcie

kolejowym). Natomiast zgodnie z art. 479⁶⁹ § 1 k.p.c. 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 znak: DRRK-WR.715.33.2016.JBJ



Załącznik nr 2 do Decyzji znak: DRRK-WR.715.33.2016.JBJ



Załącznik nr 3 do Decyzji znak: DRRK-WR.715.33.2016.JBJ



Załącznik nr 4 do Decyzji znak: DRRK-WR.715.33.2016.JBJ

