

Warszawa, dnia 9 sierpnia 2017 r.

Poz. 36

**DECYZJA NR DRRK-WR.715.58.2016.KK
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 17 maja 2017 r.

**w sprawie przyznania Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu otwartego dostępu
dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Łódź Fabryczna – Chełm – Łódź Fabryczna**

Działając na podstawie art. 28r ust. 1 i 1b pkt 2 w zw. z 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 w związku z 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 w przedmiocie wydania, na wniosek Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu, zwaną dalej również „Arriva”, „Przewoźnikiem” lub „Wnioskodawcą”, z 29 grudnia 2016 r., w przedmiocie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Łódź Fabryczna – Chełm i w relacji powrotnej na okres od 14 grudnia 2020 r. do 13 grudnia 2025 r., obejmujący rozkłady jazdy 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 i 2024/2025,

PRZYZNAJĘ

**Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie
Łódź Fabryczna – Chełm – Łódź Fabryczna**

realizowany liniami kolejowymi nr 1, 2, 7, 17 na okres od 14 grudnia 2020 r. do 13 grudnia 2025 r., obejmujący roczny rozkład jazdy 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 i 2024/2025, z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie Przewoźnik może uruchomić do ~~☒--☒~~¹ pociągów w relacji Łódź Fabryczna – Chełm na dobę ~~☒--☒~~, z tym że:
 - ~~☒--☒~~ w relacji Chełm – Łódź Fabryczna;
 - ~~☒--☒~~ w relacji ~~☒--☒~~;
 - ~~☒--☒~~ w relacji ~~☒--☒~~;
 - ~~☒--☒~~ w relacji ~~☒--☒~~;
 - ~~☒--☒~~ w relacji ~~☒--☒~~,z uwzględnieniem warunków i ograniczeń opisanych w sentencji niniejszej decyzji.
2. Połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji stanowią uzupełnienie oferty przewozowej połączeń na trasie Łódź Fabryczna – Chełm – Łódź Fabryczna wykonywanych przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych.
3. Pomiędzy połączeniami realizowanymi przez Wnioskodawcę na podstawie niniejszej decyzji a połączeniami międzywojewódzkimi i międzynarodowymi przebiegającymi w całości lub w części trasą Łódź Fabryczna – Chełm – Łódź Fabryczna, realizowanymi na podstawie umów o świadczenie usług publicznych zostaną zachowane co najmniej 30-minutowe odstępy w godzinie odjazdu ze stacji:
 - ~~☒--☒~~ i ~~☒--☒~~ dla relacji ~~☒--☒~~ i dłuższych;
 - ~~☒--☒~~ i ~~☒--☒~~ dla relacji ~~☒--☒~~ i dłuższych.

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

4. Przedmiotowa decyzja uprawnia Stronę do wystąpienia do zarządcy infrastruktury z wnioskiem o przydzielenie zdolności przepustowej w kolejnych latach obowiązywania decyzji w oparciu o zarys rozkładu jazdy stanowiący Załącznik do niniejszej decyzji. Jednocześnie połączenia realizowane na podstawie przedmiotowej decyzji winny uwzględniać warunki określone w punktach 2 i 3 sentencji niniejszej decyzji i być każdorazowo uwzględniane na etapie konstruowania rozkładu jazdy.
5. Jeżeli na etapie konstruowania rozkładu jazdy spełnienie warunku, o którym mowa w punkcie 3 sentencji niniejszej decyzji, okaże się niemożliwe, dopuszczalne jest zachowanie odstępów krótszych, przy jednoczesnym uwzględnieniu uzupełniającego charakteru połączeń realizowanych w oparciu o niniejszą decyzję, opisanych w punkcie 2 sentencji przedmiotowej decyzji.
6. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Arriva na następujących stacjach:
Łódź Fabryczna, ☒--☒, Chełm.
Nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:
 - po otrzymaniu pisemnego wniosku od 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 przewoźników kolejowych.
7. Na trasie Łódź Fabryczna – Chełm – Łódź Fabryczna przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy pojazdami kolejowymi typu:
 - wagonami pasażerskimi lub składami zespolonymi: ☒--☒;
 - pojazdami trakcyjnymi: ☒--☒.
Dopuszcza się możliwość wykorzystywania innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Przewoźnik zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów.
8. W każdym wagonie pasażerskim lub składzie zespolonym Przewoźnik będzie zapewniał co najmniej ☒--☒ dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, z tym że w pojazdach kolejowych typu ☒--☒ 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.

UZASADNIENIE

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego ustalił następujący stan faktyczny:

29 grudnia 2016 r. do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, wpłynął wniosek Przewoźnika, znak 568/2016/ARP/DG w przedmiocie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Łódź Fabryczna – Chełm – Łódź Fabryczna na okres od 14 grudnia 2020 r. do 13 grudnia 2025 r., podpisany zgodnie z zasadami reprezentacji Przewoźnika wskazanymi w Krajowym Rejestrze Sądowym.

W piśmie z 13 stycznia 2017 r. znak: DRRK-WR.715.58.2016.2.MB, Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wszczęciu w dniu 29 grudnia 2016 r. postępowania administracyjnego na jego wniosek w przedmiocie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na wnioskowanej trasie.

Następnie, w piśmie z 23 stycznia 2017 r. znak: DRRK-WR.715.58.2016.3.MB, które zostało wystosowane do Ministra Infrastruktury i Budownictwa, zwanego dalej „Ministrem”, oraz Marszałków Województw: Łódzkiego, Mazowieckiego i Lubelskiego, jak również Prezydenta m.st. Warszawy, Prezes UTK zawiadomił ww. podmioty, że przed Prezesem UTK toczy się postępowanie administracyjne w sprawie przyznania Arriva otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych. Ponadto Prezes UTK zwrócił się do ww. podmiotów o dostarczenie wszelkich dokumentów, informacji i wyliczeń niezbędnych do przeprowadzenia analizy w niniejszym postępowaniu.

W piśmie z 10 lutego 2017 r. znak: DT-I.8060.3.2017.SDZ Marszałek Województwa Lubelskiego podniósł, m.in. że wnioskowane połączenia nie powinny zakłócić regularności połączeń organizowanych przez Województwo Lubelskie.

W piśmie z 14 lutego 2017 r. znak: NI-IT-I.8060.9.2017.DA Marszałek Województwa Mazowieckiego wskazał, m.in. że nie dysponuje obliczeniami, które mogłyby potwierdzić wpływ lub jego brak na ewentualny wzrost rekompensaty.

W piśmie z 22 lutego 2017 r. znak: IFIV.8060.39/2017 Marszałek Województwa Łódzkiego, wskazał m.in. na ryzyko zakłócenia regularności przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez Województwo Łódzkie.

Natomiast, Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie, zwany dalej „ZTM”, w piśmie z 4 marca 2017 r. znak ZTM-PTA.6113.2.2017.AKA(2.AKA.ZTM-PTA) wskazał, że wniosek spółki Arriva dotyczy jako całości trasy, która pozostaje poza właściwością organizacyjną m.st. Warszawy w zakresie przewozów kolejowych w publicznym transporcie zbiorowym.

W odpowiedzi na przywołane powyżej Pismo Prezesa UTK z 23 stycznia 2017 r., Minister wystosował do Prezesa UTK dwa pisma. Pierwsze z nich z 28 marca 2017 r. znak: DTK.VI.4602.3.2017.AS1 zawierało informację o tym, że Minister przedstawi informację w żądanym przez Prezesa UTK zakresie w terminie nieprzekraczającym 10 marca 2017 r. Natomiast w kolejnym piśmie opatrzonym datą 10 marca 2017 r. (doręczonym do Prezesa UTK 16 marca 2017 r.), Minister podniósł m.in., że uruchomienie może wpłynąć na zakłócenie regularności przewozów pasażerskich wykonywanych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych.

W piśmie z 15 lutego 2017 r. znak DRRK-WR.715.58.2016.4.KK Prezes UTK wystąpił do PKP Polskich Linii Kolejowych S.A., zwanej dalej „PKP PLK” albo „zarządcą infrastruktury”, 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.

W piśmie z 22 lutego 2017 r., znak DRRK-WR.715.58.2016.6.KK, Prezes UTK zawiadomił Wnioskodawcę o nowym terminie rozpatrzenia sprawy tj. 7 kwietnia 2017 r.

W odpowiedzi na pismo z 15 lutego 2017 r., PKP PLK skierowała do Prezesa UTK pismo z 27 lutego 2017 r. (doręczone 3 marca 2017 r.), w którym podniosła m.in., że nie posiada informacji o planach organizatorów przewozów w ramach służby publicznej na lata 2020-2025, w związku z czym PKP PLK nie jest w stanie jednoznacznie odpowiedzieć czy wytrasowanie pociągów zgodnie z wnioskiem Przewoźnika będzie możliwe.

W piśmie z 24 marca 2017 r., znak: DRRK-WR.717.24.2017.1.AnK, Prezes UTK zwrócił się do Ministra Infrastruktury i Budownictwa o doprecyzowanie zakresu klauzuli „tajemnica przedsiębiorstwa” w piśmie z 10 marca 2017 r.

W piśmie z 3 kwietnia 2017 r., znak: DTK.VI.4602.15.2017.AS, Minister Infrastruktury i Budownictwa określił szczegółowy zakres klauzuli „tajemnica przedsiębiorstwa” w materiałach przekazanych pismem z 10 marca 2017 r.

W piśmie z 7 kwietnia 2017 r., znak DRRK-WR.715.58.2016.12.KK, Prezes UTK zawiadomił Wnioskodawcę o nowym terminie rozpatrzenia sprawy tj. 15 maja 2017 r.

Postanowieniem z 13 kwietnia 2017 r., znak: DRRK-WR.715.58.2016.14.KK Prezes UTK ograniczył Arriva prawo wglądu do materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie w zakresie, w jakim stanowi tajemnicę przedsiębiorstwa.

W piśmie z 9 maja 2017 r., znak: DRRK-WR.715.58.2016.16.KK Prezes UTK zawiadomił Wnioskodawcę o zebraniu materiału dowodowego w sprawie i możliwości złożenia ostatecznego stanowiska w sprawie.

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 Lubelskiego, Marszałka Województwa Łódzkiego i Marszałka Województwa Mazowieckiego oraz Prezydenta m.st. Warszawy.

Do materiału dowodowego zatem dołączone zostały:

1. Umowa ramowa o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a „PKP Intercity” S.A. zawarta 25 lutego 2011 r. w Warszawie, zwana dalej „umową ramową”;
2. Umowa nr 21/2015/IFIV o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w transporcie kolejowym w okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2028 r. zawarta pomiędzy województwem łódzkim a „Łódzką Koleją Aglomeracyjną” sp. z o.o., zwaną dalej również „ŁKA”;

Ponadto Prezes UTK dołączył do materiału dowodowego postępowania:

- Wykaz linii Id-12 (D-29);
- Licencję Wnioskodawcy nr L/011/2016 wraz z załącznikiem dotyczącym ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej;

- Certyfikaty bezpieczeństwa Wnioskodawcy: nr PL1120150007 (część A) oraz PL1220150007 (część B);
- Pismo „PKP Intercity” S.A. 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 Intercity” S.A.

Mając na względzie powyższe, Prezes UTK zważył, co następuje:

Stosownie do art. 14 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym w brzmieniu obowiązującym do 29 grudnia 2016 r., do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem ust. 5 i ust. 6, przepisy k.p.a.

Natomiast w oparciu o brzmienie art. 104 § 1 k.p.a., *organ administracji publicznej załatwia sprawę przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej.*

W oparciu o art. 5 ust. 1 ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, do postępowań wszczętych przez Prezesa UTK i niezakończonych przed dniem w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe. Niniejsze postępowanie administracyjne zostało wszczęte przez Prezesa UTK na wniosek Arriva w dniu 29 grudnia 2016 r. Wobec tego, w myśl wyżej cytowanego przepisu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, do wydania niniejszej decyzji mają zastosowanie przepisy ustawy o transporcie kolejowym, obowiązujące w stanie prawnym 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. Przewoźnikiem kolejowym jest przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną (art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym).

Decyzję o przyznaniu otwartego dostępu wydaje, za opłatą, 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 usług publicznych, lub
- 2) zakłóceniem regularności przewozów pasażerskich, z uwzględnieniem natężenia ruchu na linii kolejowej oraz potrzeb podróży.

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. W wyniku tej analizy Prezes UTK stwierdził, co następuje.

Zgodnie z wnioskiem Przewoźnika planowane ✂--✂.

Przewoźnik zamierza uruchamiać pociągi ✂--✂. Zakup biletu będzie możliwy ✂--✂.

Trasa określona przez Wnioskodawcę, tj. Łódź Fabryczna – Chełm – Łódź Fabryczna pokrywa się z obszarem działania i zasięgiem przewozów realizowanych przez ministra właściwego ds. transportu, Marszałka Województwa Łódzkiego, Marszałka Województwa Mazowieckiego i Marszałka Województwa Lubelskiego, jak również Prezydenta m.st. Warszawy.


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.), zwaną 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 zw. 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. 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.

Mając na uwadze tak ustalony stan prawny, Prezes UTK poddał analizie, o której mowa w art. 28r ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, umowy o świadczenie usług publicznych w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 24 p.t.z., w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich zawarte przez właściwych terytorialnie organizatorów i stanowiska organizatorów przekazane Prezesowi UTK w trybie art. 28r ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym:

Minister właściwy ds. transportu

Minister właściwy ds. transportu zawarł 25 lutego 2011 r. umowę ramową z „PKP Intercity” S.A., zwaną dalej „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 14 grudnia 2020 r. do 13 grudnia 2025 r.

W tym miejscu podkreślić należy, że na dzień wydania niniejszej decyzji, Minister Infrastruktury i Budownictwa nie zawarł żadnej umowy rocznej o świadczenie usług publicznych obejmującej okres, którego dotyczy wniosek Przewoźnika.

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. Minister przedstawił szacunkową prognozę spadku przychodów, przeprowadzoną dla pociągów uruchamianych w ramach służby publicznej na wnioskowanej przez Przewoźnika trasie, w przypadku uruchomienia w ramach rozkładów jazdy w latach 2020 – 2025 dodatkowych pociągów komercyjnych. Ponadto Minister poinformował, że z szacunków Ministerstwa wynika, że w przypadku uruchomienia  dodatkowych pociągów komercyjnych, dojdzie do ok. 14% spadku przychodów uzyskiwanych z działalności w ramach umowy o świadczenie usług publicznych.

Dodatkowo Minister wskazał, że w chwili obecnej nie zna założeń dotyczących rozkładów jazdy pociągów na lata 2020 – 2025, jednakże *jest zainteresowany utrzymaniem na co najmniej niezmiennym poziomie częstotliwości kursowania pociągów w tym okresie, również w ujęciu godzinowym. Ponadto, w ocenie organizatora, wskazany szacunkowy spadek przychodów może oddziaływać znacznie na poziom rekompensaty i deficytu oraz wpłynąć na zakłócenie regularności przewozów pasażerskich przez połączenia objęte umową o świadczenie usług publicznych, realizowane w całości bądź w części na wnioskowanej trasie.*

W kontekście powyższego, Prezes UTK zweryfikował stwierdzenia przedstawione przez Ministra poprzez analizę zapisów umowy ramowej o świadczenie usług zawartej z PKP IC. Wskazać należy, że zgodnie z umową ramową, gdy w trakcie realizacji umowy rocznej przekazywane rozliczenia będą wskazywały, że należna rekompensata przekroczy kwotę określoną w tej umowie na dofinansowanie zadania, strony mają obowiązek dostosować umowę roczną i plan finansowy do wysokości środków przewidzianych w danym roku w ustawie budżetowej. Innymi słowy rekompensata przekazywana operatorowi nie może wzrosnąć powyżej wartości maksymalnych określonych w ustawach budżetowych na lata 2017 – 2021.

Ponadto w ocenie Ministra, z czym należy się w pełni zgodzić, 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 wejścia na rynek powinny być tylko te usługi, które stanowią odpowiedź na dotychczas niezaspokojone potrzeby społeczne i w związku z tym są w stanie wygenerować wzrost popytu na przewozy kolejowe.

Województwo łódzkie

Marszałek Województwa Łódzkiego na część linii ujętych we wniosku zawarł umowę wieloletnią z ŁKA. Umowa z ŁKA została zawarta na okres do 31 grudnia 2028 r. i odnosi się do połączenia na linii Łódź Fabryczna – Warszawa Wschodnia.

Marszałek negatywnie ocenił przyznanie Arriva otwartego dostępu ze względu na fakt, że zaproponowane przez Wnioskodawcę godziny kursowania są zbliżone do godzin odjazdów ŁKA. Ponadto Marszałek wskazał, że przeprowadzona analiza połączeń komunikacyjnych zaproponowana przez Wnioskodawcę *zakłóci regularność przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez województwo łódzkie.*

Województwo mazowieckie

Marszałek Województwa Mazowieckiego na część linii ujętych we wniosku zawarł z „KM”, umowę ramową nr 4/KM/NI.IT.1/09 obowiązującą w okresie od 1 stycznia 2010 r. do 31 grudnia 2024 r., która zawiera schemat połączeń uwzględniający także relacje Warszawa – Skierniewice i Warszawa – Dęblin, przebiegające liniami kolejowymi wskazanymi we wniosku Przewoźnika, nie zawiera jednak rozkładu jazdy. Dla okresu, którego dotyczy wniosek organizator nie zawarł żadnej umowy rocznej o świadczenie usług publicznych. Umowa dotyczy połączeń o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym.

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 nr 7 na terenie województwa mazowieckiego, w kontekście usług regionalnych budzi obawy dotyczące 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*). Trasy, o które wnioskuje Przewoźnik w ocenie Marszałka dodatkowo mogą pogłębić trudną sytuację przewozów regionalnych na pewnych odcinkach linii nr 7.

Jednocześnie Marszałek Województwa Mazowieckiego wskazał, że nie dysponuje obliczeniami, które mogłyby potwierdzić wpływ lub jego brak na ewentualny wzrost rekompensaty.

Miasto stołeczne Warszawa

M.st. Warszawa zawarło z Szybka Koleją Miejską sp. z o.o., zwaną dalej „SKM”, umowę wykonawczą o świadczenie usług przewozowych w komunikacji zbiorowej realizowanej koleją w latach 2010 – 2024. Na podstawie niniejszej umowy SKM otrzymuje od organizatora wynagrodzenie za wykonane usługi. Wpływy z opłat za przewóz oraz innych opłat pobieranych od pasażerów nie stanowią jego przychodu. Skutkiem tego umowa wykonawcza nie zawiera postanowień dotyczących wypłacania SKM rekompensaty. Z umowy zawartej przez m.st. Warszawa wynika, że SKM realizuje połączenia, które mają charakter aglomeracyjny i adresowane są do innej grupy pasażerów, zainteresowanych lokalnymi połączeniami o dużej częstotliwości kursowania na krótkich odcinkach. Wobec tego pociągi Arriva nie powinny stanowić konkurencji dla usług przewozowych świadczonych na podstawie umowy zwartej przez m.st. Warszawa.

Zgodnie z pkt 4 lit. e przywołanej umowy wykonawczej, podmiotem ją wykonującym ze strony organizatora jest Zarząd Transportu Miejskiego.

W piśmie z 4 marca 2017 r., znak: ZTM-PTA.6113.2.2017/AKA(2.AKA.ZTM.PTA), Zarząd Transportu Miejskiego 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 oraz 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 przewidziane 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. Przedsięwzięcia te wpłyną na kompleksowe przeorganizowanie ruchu kolejowego w obrębie tego węzła i spowodują bardzo istotne ograniczenia w dostępie do infrastruktury kolejowej. W ocenie ZTM, 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 (czyniąc zadość art. 43 ust 2 i 3 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym).

Województwie lubelskie

Marszałek Województwa Lubelskiego na część linii ujętych we wniosku zawarł umowę wieloletnią z „Przewozami Regionalnymi” sp. z o.o., zwaną dalej „PR”. Umowa z PR została zawarta na okres do 31 grudnia 2020 r. Z treści przedmiotowej umowy wynika, że strony uzgodniły rozkład jazdy na rok 2017, zaś projekty rozkładów jazdy na kolejne okresy rozliczeniowe mają być przygotowywane ze stosownym wyprzedzeniem, w latach poprzedzających poszczególne okresy rozliczeniowe.

Wskazać należy, że w piśmie z 10 lutego 2017 r. znak: DT-I.8060.3.2017.SDZ Marszałek Województwa Lubelskiego podniósł, że *nie może podejmować rzeczowej analizy wpływu wnioskowanych połączeń na ewentualny wzrost wysokości rekompensaty należnej zgodnie z umową*. Ponadto w przywołanym piśmie Marszałek Województwa Lubelskiego wskazał literalnie, że w jego ocenie wnioskowane połączenia nie powinny zakłócić regularności połączeń organizowanych przez Województwo Lubelskie.

Podsumowując przedstawione powyżej informacje stwierdzić należy, że Arriva planuje uruchomić połączenia na trasie Łódź Fabryczna – Chełm – Łódź Fabryczna w okresie od 14 grudnia 2020 r. do 13 grudnia 2025. Wyżej wymienieni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego zawarli umowy o świadczenie usług publicznych, które obowiązują do:

- 25 lutego 2021 r. – Minister Infrastruktury i Budownictwa,
- 31 grudnia 2028 r. – Marszałek Województwa Łódzkiego,
- 31 grudnia 2024 r. – Marszałek Województwa Mazowieckiego,
- 31 grudnia 2020 r. – Marszałek Województwa Lubelskiego.

Mając na uwadze, brak ustalonych rozkładów jazdy, realizowanych w ramach PSC na trasach międzywojewódzkich na okres objęty wnioskiem, w ocenie Prezesa UTK należy posiłkowo oprzeć się na analizie aktualnego rozkładu jazdy Łódź – Chełm – Łódź, zarówno jako jednego bezpośredniego połączenia, jak i w podziale na odcinki: Łódź – Warszawa – Łódź, Chełm – Warszawa – Chełm, Lublin – Warszawa – Lublin. Na omawianych odcinkach obserwuje się bowiem zauważalną powtarzalność oraz porównywalność oferty wojewódzkich połączeń o charakterze użyteczności publicznej w kolejnych rozkładach jazdy, uruchamianych na podstawie analizowanych wieloletnich umów o świadczenie usług publicznych.

Odnosząc się w dalszym ciągu do połączeń międzywojewódzkich, po przeanalizowaniu istniejącej siatki połączeń, Prezes UTK stwierdził, że obecnie żaden przewoźnik kolejowy nie obsługuje bezpośredniego połączenia na trasie Łódź Fabryczna – Chełm objętej wnioskiem Arriva. Ponadto brak jest również bezpośredniego połączenia Lublin – Łódź Fabryczna. Jest jedno bezpośrednie połączenie relacji Lublin – Łódź Widzew, jednakże jest ono realizowane tylko raz na dobę przez przewoźnika kolejowego PKP IC.

Analizując dostępność istniejących połączeń na odcinku Warszawa – Chełm, mając na uwadze aktualny rozkład jazdy, wskazać należy, że obecnie dostępne jest na tej trasie tylko jedno bezpośrednie połączenie na dobę realizowane w ramach połączenia międzynarodowego do/z Kijowa.

Badając zakres dostępności społecznej do transportu kolejowego w oparciu o obecny rozkład jazdy, za równie zasadne należy uznać poddanie analizie relacji Warszawa – Lublin – Warszawa. Na odcinku Lublin – Warszawa PKP IC zapewnia w obowiązującym rozkładzie jazdy 9 bezpośrednich połączeń w dobie w dni powszednie, natomiast na odcinku Warszawa – Lublin tych połączeń jest 10. Również na tym odcinku brak jest połączeń późnowieczornych w obu kierunkach, ostatni pociąg w dobie z Lublina do Warszawy odjeżdża o godzinie 19.55, a z Warszawy do Lublina o godzinie 20.51.

W ocenie Prezesa UTK na szczególną uwagę zasługuje kwestia połączenia największego miasta wojewódzkiego po wschodniej stronie Wisły, tj. Lublina ze stolicą kraju oraz miejscowościami położonymi wzdłuż linii numer 7. W ocenie Prezesa UTK uruchomienie pociągów w sposób zgodny z sentencją decyzji spowoduje rozszerzenie oferty przewozowej dla mieszkańców stolicy regionu, jak również osób do niego dojeżdżających. W obecnym rozkładzie jazdy w relacji Warszawa – Lublin – Warszawa są nawet dwugodzinne przerwy w kursowaniu pociągów na tym odcinku, co w godzinach wczesnowieczornych (17.50-19.55) należy uznać za poważny brak w ofercie przewoźnika dotychczas obsługującego linię kolejową numer 7.

Omawiając relację Chełm – Lublin, należy zwrócić uwagę, że obecnie pomiędzy Lublinem i Chełmem realizowanych jest 15 połączeń w dobie przez tylko jednego przewoźnika – PR na podstawie umowy z Województwem Lubelskim. Jednakże należy podkreślić, że umowa zawarta przez województwo lubelskie pokrywa się swym zakresem obowiązywania w czasie z okresem, na jaki Wnioskodawca złożył wniosek, jedynie w okresie osiemnastu dni. Dodatkowo wskazać należy, że rozkład jazdy na okres rozliczeniowy objęty wnioskiem Arriva nie został jeszcze uzgodniony. Jednakże oferta przewozów kolejowych wydaje się być w tym rejonie niezadowolająca biorąc pod uwagę fakt, że transport pomiędzy Chełmem a stolicą regionu, zdominowany jest przez transport samochodowy (zarówno publiczny jak i prywatny), o czym świadczy analiza przeprowadzona przez Urząd Transportu Kolejowego.

Wynika z niej, że spośród podróży realizowanych koleją i samochodami osobowymi, zdecydowana większość (99%), realizowana jest samochodami osobowymi.

Prezes UTK wydając niniejszą decyzję wziął również pod uwagę ocenę istniejącej oferty przewozowej w stosunku do zapotrzebowania podróżnych. Analizie poddano stopień korzystania z połączeń kolejowych w różnych regionach kraju, w wyniku czego stwierdzono, że wskaźnik wykorzystania kolei rośnie wraz z lepszym dopasowaniem oferty przewozowej do potrzeb podróżnych. Trzeba bowiem zauważyć, że oferta przewozowa, która nie zapewnia połączeń na trasach czy w godzinach odpowiadających podróżnym zniechęca do brania pod uwagę możliwości przejazdu danym środkiem transportu. Tym samym uruchomienie dodatkowych połączeń na trasie i w godzinach stanowiących uzupełnienie oferty „służby publicznej” przyczyni się do wzrostu atrakcyjności połączeń kolejowych i tym samym do zwiększenia potoków podróżnych ogółem.

Z analizy rynku kolejowego za 2016 r. opracowanej przez Prezesa UTK, wynika że wielkość wskaźnika wykorzystania kolei w województwie lubelskim wynosi 2,3, czyli znacznie poniżej średniej dla całego kraju. Ponadto, wskaźnik wykorzystania spadł na przestrzeni lat 2012-2016 o 22,8%. Łączna długość eksploatowanych linii kolejowych wyniosła w 2016 r. 896 km i spadła o 2% w porównaniu do roku 2010. Liczba pasażerów korzystających z usług wszystkich spółek kolejowych w województwie wynosi 4,9 mln. 72% spośród nich to pasażerowie korzystający z kolei w ruchu regionalnym i aglomeracyjnym.

Oznacza to 10-krotnie gorsze wykorzystanie transportu kolejowego w województwie lubelskim przy ok. 3-krotnie słabszej gęstości linii kolejowych. Świadczy to o tym, że głównym czynnikiem mającym wpływ na tak słaby poziom wykorzystania transportu kolejowego w tym województwie jest w dużej mierze jakość oferty przewozowej, a nie słabiej rozwinięta sieć linii kolejowych. Ocenie poddano także dynamikę wskaźnika wykorzystania kolei, która jest rosnąca w przypadku województwa mazowieckiego, malejąca w przypadku województwa łódzkiego i silnie malejąca w województwie lubelskim. I znowu sytuacja w województwie lubelskim budzi niepokój. Stan ten należy uznać za niezadawalający. Uruchomienie dodatkowych połączeń na wnioskowanej trasie przyczyni się do poprawy udziału transportu kolejowego w przewozach osób ogółem. Niedostosowanie oferty może doprowadzić do wyeliminowania coraz większej liczby połączeń, a co za tym idzie nieodwracalnej dewastacji i likwidacji linii. Alternatywą pozostanie wtedy jedynie transport drogowy, który w znacznie większym stopniu niż kolej obciąża budżet państwa kosztami zewnętrznymi.

Odnosząc się do relacji Warszawa – Łódź, wskazać należy, że w rozkładzie jazdy 2016/2017 obowiązującym od 11 grudnia 2016 r. do 9 grudnia 2017 r. połączenia między Warszawą a Łodzią zapewniają spółki PKP IC, PR oraz ŁKA. Spółki PKP IC oraz PR obsługują tę trasę codziennie (PR w weekendy w bardzo ograniczonym zakresie), natomiast pociągi ŁKA docierają do Warszawy jedynie w soboty, niedziele i święta. Część pociągów uruchamianych przez PKP IC kursujących w wydłużonej relacji do lub z Ostrowa Wielkopolskiego, Wrocławia i Jeleniej Góry nie dojeżdża do stacji Łódź Fabryczna, lecz obsługuje na terenie Łodzi stacje i przystanki Łódź Widzew, Łódź Dąbrowa, Łódź Chojny oraz Łódź Pabianicka.

Liczba pociągów na trasie Warszawa – Łódź w okresie od 11 grudnia 2016 r. do 11 marca 2017 r. (w nawiasie liczba pociągów docierających do stacji Łódź Fabryczna) przedstawia się następująco:

Przewoźnik	Dni robocze	Soboty	Niedziele i święta
„PKP Intercity” S.A.	20 (15)	11 (7)	13 (9)
„Przewozy Regionalne” sp. z o.o.	7	1	0
„Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o.	0	5	5
Łącznie	27 (22)	17 (13)	18 (14)

Liczba pociągów na trasie Łódź – Warszawa w okresie od 11 grudnia 2016 r. do 11 marca 2017 r. (w nawiasie liczba pociągów odjeżdżających ze stacji Łódź Fabryczna) przedstawia się następująco:

Przewoźnik	Dni robocze	Soboty	Niedziele i święta
„PKP Intercity” S.A.	19 (14)	11 (7)	11 (7)
„Przewozy Regionalne” sp. z o.o.	7	0	1
„Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o.	0	5	5
Łącznie	26 (21)	16 (12)	17 (13)

Rozkład jazdy pociągów na trasie Warszawa – Łódź cechuje brak zastosowania modelu taktowego, polegającego na równych odstępach pomiędzy kolejnymi pociągami oraz odjazdach w tych samych końcówkach minutowych. Odstępy pomiędzy kolejnymi połączeniami są bardzo zróżnicowane nawet w przypadku pociągów uruchamianych przez tego samego przewoźnika.

Sytuacja ta jest szczególnie widoczna w weekendy, gdy część pociągów spółki PKP IC nie kursuje. Przykładowo w soboty w godzinach porannych z Łodzi Fabrycznej przez ponad dwie godziny nie odjeżdża ani jeden pociąg do Warszawy (od 6.29 do 8.32), a następnie połączenia realizowane są nawet w odstępach kilkunastominutowych, tj. o godzinie 9.15 i 9.32. Tego rodzaju niedogodności dla pasażerów występują także w innych porach dnia.

Ponadto istotnym mankamentem obecnego rozkładu jazdy jest brak połączeń późnowieczornych z Łodzi w kierunku Warszawy. Ostatni pociąg ze stacji Łódź Fabryczna odjeżdża o godzinie 20.32 (w przeciwnym kierunku, z Warszawy do Łodzi, ostatni pociąg odjeżdża o 23.24, co powoduje wyraźną dysproporcję). Późniejsze połączenie realizowane jest pociągiem z Jeleniej Góry do Warszawy, który jednak nie kursuje w soboty oraz nie obsługuje centrum Łodzi, gdyż zatrzymuje się jedynie na stacjach i przystankach Łódź Pabianicka, Łódź Chojny, Łódź Dąbrowa oraz Łódź Widzew. Brak połączenia późnym wieczorem w kierunku Warszawy powoduje, że osoby uczestniczące w imprezach masowych organizowanych w Łodzi mogą decydować się na wybór transportu drogowego (autobusowego lub samochodowego).

W kontekście powyższego, na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego w niniejszym postępowaniu, Prezes UTK stwierdził, że oferta przewozowa połączeń międzywojewódzkich, określona w umowie ramowej o świadczenie usług publicznych ministra właściwego ds. transportu, obowiązującej do 25 lutego 2021 r., na odcinkach Łódź Fabryczna – Chełm – Łódź Fabryczna, nie jest wystarczająca.

Prezes UTK wziął także pod uwagę rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 8 grudnia 2016 r. zmieniające 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). Załącznik nr 1 do niniejszego rozporządzenia, 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 Łódź – Warszawa – Łódź planowane jest uruchamianie powyżej 24 par połączeń na dobę (>24), co określono jako minimalny poziom oferty przewozowej (wykres na str. 57 planu transportowego). Jednocześnie plan transportowy dla tej samej trasy w scenariuszu pożądanym, również wskazuje na planowane uruchomienie powyżej 24 par połączeń na dobę (>24).

Tym samym wskazać należy, że w planie transportowym dla odcinka Łódź – Warszawa – Łódź przewidziano powyżej 24 par połączeń na dobę, jednocześnie nie wskazując maksymalnej liczby połączeń.

Dodatkowo podnieść należy, że w planie transportowym *expressis verbis* wnioskowana trasa została zaliczona do tych, dla których nawet w scenariuszu podstawowym przewidziano największe natężenie ruchu w skali kraju (str. 57: *Największe natężenie ruchu planuje się na ciągach komunikacyjnych: Szczecin – Poznań – Wrocław – Katowice – Kraków – Tarnów, Gdynia – Gdańsk – Bydgoszcz – Toruń – Kutno – Warszawa – Lublin oraz Warszawa – Skierniewice – Łódź / Częstochowa, Poznań – Kutno – Warszawa – Białystok.*)

Wobec tego, w przypadku minimalnej oferty o charakterze użyteczności publicznej dostępnej na wnioskowanej trasie, nie można uznać, że uruchomienie dodatkowych $\text{--\text{$ pociągów w relacji (w tym tylko $\text{--\text{$ w pełnej relacji) pociągów komercyjnych zaproponowanych przez Przewoźnika, doprowadzi do odpływu pasażerów pociągów służby publicznej, dofinansowywanych przez ministra właściwego ds. transportu.

Tym samym, przeprowadzona przez Prezesa UTK analiza wykazała, że zwiększona podaż kursów pociągów przekłada się na wzrost popytu na usługi kolejowych przewozów pasażerskich w ogóle. Zatem pojawienie się w rozkładzie jazdy kolejnych pociągów pasażerskich, w ocenie Prezesa UTK, może poprawić atrakcyjność całego systemu kolejowych przewozów pasażerskich oraz przyciągnąć nowych pasażerów także do pociągów już ujętych w rozkładzie jazdy. Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK nie może uznać, że działalność określona we wniosku Przewoźnika, tj. uruchomienie $\text{--\text{$ pociągów: w tym $\text{--\text{$ na pełnej trasie Łódź Fabryczna – Chełm, która nie jest obsługiwana na dzień dzisiejszy przez żadnego przewoźnika, doprowadzi do spadku przychodów uzyskiwanych z działalności w ramach umowy o świadczenie usług publicznych w stopniu, jaki wskazał organizator publicznego transportu zbiorowego.

Stwierdzenie jest to o tyle uzasadnione, że dla relacji Warszawa – Łódź, plan transportowy ministerstwa w każdym z wariantów przewiduje największą liczbę połączeń kolejowych w skali kraju. Warszawa i Łódź to największe pod względem liczby mieszkańców miasta w Polsce centralnej. Miasta te są siedzibami organów samorządowych,

ośrodkami skupiającymi obiekty kulturalne, sportowe, medyczne i miejsca pracy, w których zatrudnienie znajdują mieszkańcy pobliskich miejscowości, w tym zlokalizowanych w pobliżu linii kolejowych nr 1 i 17.

Stosownie do 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 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 warunkowana wyłącznie wystąpieniem jednej z przesłanek określonych w art. 28r ust. 1.

W odniesieniu do stanowiska Marszałka Województwa Łódzkiego, który wskazał, że *przeprowadzona analiza połączeń komunikacyjnych zaproponowana przez Wnioskodawcę zakłóci regularność przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej organizowanych przez województwo łódzkie*, wskazać należy, że Prezes UTK wziął pod rozwagę argumentację zawartą w piśmie z 22 lutego 2017 r. W ocenie Prezesa UTK, z uwagi na zbliżone godziny odjazdu pociągów Arriva z niektórych stacji, wykazane w załączniku nr 1, przewidywane połączenia mogłyby hipotetycznie wpłynąć na zakłócenie regularności przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej na obszarze województwa łódzkiego.

Biorąc pod uwagę powyższe, Prezes UTK postanowił przyznać Arriva otwarty dostęp, o którym mowa we wniosku, jednakże jednocześnie wskazał w pkt 2, 3, 4 i 5 sentencji, że połączenia uruchamiane przez Stronę na podstawie niniejszej decyzji powinny stanowić uzupełnienie oferty przewozowej realizowanej na podstawie umów o świadczenie usług publicznych w relacjach pokrywających się w całości lub części z trasą Łódź Fabryczna – Chełm – Łódź Fabryczna, której dotyczy niniejsza decyzja. Konsekwencją tego jest wskazany w sentencji warunek, że pomiędzy połączeniami realizowanymi przez Arriva na podstawie niniejszej decyzji a połączeniami międzywojewódzkimi i międzynarodowymi przebiegającymi w całości lub w części przedmiotową trasą realizowanymi na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, powinny być zachowane 30-minutowe lub dłuższe odstępy pomiędzy godzinami odjazdów ze stacji.

Mając na uwadze treść art. 28r ust. 1b pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK w wyniku przeprowadzonej analizy ustalił, że w przypadku uruchomienia przewozów przez Przewoźnika z uwzględnieniem ograniczeń wskazanych w przedmiotowej decyzji, wpływ na warunki ekonomiczne usług realizowanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych nie będzie znaczący. Tym samym w następstwie uruchomienia przewozów na trasie objętej wnioskiem nie powinien wystąpić spadek przychodów operatorów dotychczas obsługujących trasy objęte wnioskiem Arriva. W konsekwencji powyższego, w całości przedmiotowej sprawy nie ma również podstaw do odgórnego przyjęcia, że wystąpi skutek w postaci zakłócenia regularności połączeń pasażerskich, o którym mowa w art. 28r ust. 1b pkt 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.

Dodatkowo, w tym miejscu wskazać należy, że decyzja Prezesa UTK pozostaje w zgodzie z zapisem znajdującym się w przywoływanym już uprzednio planie transportowym Ministra właściwego ds. transportu, zgodnie z którym *przewidziano że na rynku kolejowych przewozów pasażerskich będą w dalszym ciągu funkcjonowały dwie formy usług przewozowych: uruchamianych w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych oraz na własne ryzyko przewoźników (usługi komercyjne). Jednak w większości przypadków międzywojewódzkie przewozy komercyjne,*

prowadzone w ramach otwartego dostępu do rynku, oraz międzynarodowe połączenia pasażerskie, których uruchomienie reguluje rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) Nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. U. U E N r L 2 39/1 z 12 sierpnia 2014 r.), nadal będą stanowiły jedynie uzupełnienie wobec bazowej oferty Ministra.

Należy także podkreślić, że pozostali organizatorzy, tj. Marszałek Województwa Mazowieckiego i Marszałek Województwa Lubelskiego nie wskazali, aby w przypadku uruchomienia przewozów przez Arriva możliwy był wzrost rekompensaty lub zakłócenie regularności, które byłyby skutkiem wpływu działalności określonej we wniosku Przewoźnika na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Przeprowadzona przez Prezesa UTK analiza pozwoliła stwierdzić, że wymienieni powyżej organizatorzy uruchamiają pociągi regionalne kursujące wyłącznie na fragmentach trasy, na którą Arriva złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu. Oferta połączeń regionalnych, tj. rozkład jazdy i taryfa przewozowa, jest dostosowana do podróży lokalnych, np. w celu dojazdu do pracy, podczas gdy Wnioskodawca zakłada uruchomienie bezpośrednich pociągów dalekobieżnych pomiędzy Łodzią a Chełmem. Jak wskazano uprzednio, zauważyć należy, że umowy zawarte w województwach tylko częściowo pokrywają się czasowo z okresem na jaki została wydana przedmiotowa decyzja. Jednakże, biorąc pod uwagę powtarzalność oraz porównywalność oferty wojewódzkich połączeń o charakterze użyteczności publicznej w kolejnych rozkładach jazdy, uruchamianych na podstawie analizowanych wieloletnich umów o świadczenie usług publicznych, Prezes UTK przeanalizował roczny rozkład jazdy pociągów 2016/2017 na odcinkach Łódź – Warszawa oraz Warszawa – Chełm.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK uznał, że istniejąca oferta kolejowych przewozów pasażerskich na analizowanych odcinkach jest niewystarczająca. Tym samym oferta określona przez Wnioskodawcę będzie stanowiła potrzebne uzupełnienie dostępnych połączeń na odcinkach Łódź Fabryczna – Warszawa oraz Warszawa – Chełm i przyczyni się do zwiększenia liczby pasażerów we wszystkich pociągach na tych trasach.

Jednocześnie wskazać należy, że w decyzji przyznającej otwarty dostęp Prezes UTK nie dokonuje alokacji zdolności przepustowej, a decyzja pozytywna nie stanowi gwarancji przydzielenia trasy przez zarządcę infrastruktury, lecz uprawnienie przewoźnika kolejowego do wystąpienia do zarządcy 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 Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2017 r., poz. 755).

Stosowanie do treści 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. Wobec powyższego, mając na uwadze treść powyższego przepisu, Prezes UTK po przeprowadzeniu analizy zebranego w sprawie materiału dowodowego oraz dokonaniu analizy wpływu działalności określonej we wniosku na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, postanowił wprowadzić dodatkowe warunki określone w sentencji decyzji.

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

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 do decyzji DRRK-WR.715.58.2016.KK