

Warszawa, dnia 9 sierpnia 2017 r.

Poz. 37

**DECYZJA NR DRRK-WR.715.59.2016.MB
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 16 maja 2017 r.

**w sprawie przyznania Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu otwartego dostępu
dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie
Wrocław Główny – Szczecin Niebuszewo – Wrocław Główny (przez Zieloną Górę)**

Działając na podstawie art. 28r ust. 1 i 2 w związku z art. 28s oraz art. 14 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1727 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, w brzmieniu obowiązującym do 29 grudnia 2016 r., w związku z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r., poz. 1923), zwanej dalej „ustawą o zmianie ustawy o transporcie kolejowym”, § 2 i § 3 ust. 1 rozporządzenia 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), zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie otwartego dostępu”, oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r., Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 23 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.” po rozpoznaniu wniosku spółki Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu, adres: ul. Gen. H. Dąbrowskiego 8/24, 87-100 Toruń, zwanej dalej „Arriva”, „Przewoźnikiem” lub „Wnioskodawcą”, z 29 grudnia 2016 r., znak: 566/2016/ARP/DG, w sprawie wydania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Wrocław Główny – Szczecin Niebuszewo – Wrocław Główny (przez Zieloną Górę) na okres od 1 września 2019 r. do 31 sierpnia 2024 r.,

PRYZNAJĘ

**Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie
Wrocław Główny – Szczecin Niebuszewo – Wrocław Główny (przez Zieloną Górę)**

realizowany liniami kolejowymi nr 273 i 406 na okres od 1 września 2019 r. do 31 sierpnia 2024 r., obejmujący roczne rozkłady jazdy pociągów 2018/2019 (od 1 września 2019 r.), 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 (do 31 sierpnia 2024 r.), z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie Przewoźnik może uruchomić do ~~☒--☒~~¹ połączeń na dobę ~~☒--☒~~, z uwzględnieniem warunków i ograniczeń opisanych w sentencji niniejszej decyzji.
2. Połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji stanowią uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na trasie Wrocław Główny – Szczecin Niebuszewo – Wrocław Główny 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 realizowanymi na podstawie umów o świadczenie usług publicznych powinny być zachowane:
 - co najmniej 1-godzinne odstępy w godzinie odjazdu ze stacji ~~☒--☒~~ i ~~☒--☒~~ dla relacji ~~☒--☒~~ i dłuższych;
 - co najmniej 30-minutowe odstępy w godzinie odjazdu ze stacji ~~☒--☒~~, ~~☒--☒~~ i ~~☒--☒~~ dla relacji ~~☒--☒~~ i ~~☒--☒~~.

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

4. W przypadku, jeżeli na etapie konstrukcji rozkładu jazdy wystąpiłby brak możliwości spełnienia warunku, o którym mowa w pkt 3 sentencji decyzji, dopuszcza się wytrasowanie połączeń Arriva realizowanych na podstawie niniejszej decyzji w odstępach czasu odpowiednio krótszych.
5. Niniejsza decyzja uprawnia Stronę do wystąpienia do zarządcy infrastruktury o przyznanie zdolności przepustowej zgodnie z rozkładem jazdy stanowiącym załącznik do niniejszej decyzji, jednakże połączenia realizowane na jej podstawie powinny uwzględniać zmiany w godzinach kursowania pociągów wprowadzone na etapie konstruowania rozkładu jazdy, wynikające z sentencji decyzji.
6. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Arriva na następujących stacjach: Wrocław Główny, ~~☒--☒~~, Zielona Góra, ~~☒--☒~~, Szczecin Niebuszewo.
7. Nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:
 - po otrzymaniu pisemnego wniosku od organizatora publicznego transportu zbiorowego o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji/przystanku;
 - ustalonych w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej w celu zachowania cykliczności rozkładu jazdy pociągów przewoźników kolejowych.
8. Na trasie Wrocław Główny – Szczecin Niebuszewo – Wrocław Główny (przez Zieloną Górę) przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Arriva będzie realizowała przewozy pojazdami kolejowymi ~~☒--☒~~. Dopuszcza się możliwość wykorzystywania innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Przewoźnik zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów.
9. Przynajmniej w każdym pojeździe kolejowym typu:
 - ~~☒--☒~~ Arriva będzie zapewniała co najmniej ~~☒--☒~~ dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
 - ~~☒--☒~~ Arriva będzie zapewniała co najmniej ~~☒--☒~~ dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
 - ~~☒--☒~~ Arriva będzie zapewniała co najmniej ~~☒--☒~~ dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.
10. 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 Arriva.

UZASADNIENIE

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego ustalił następujący stan faktyczny:

Pismem z 29 grudnia 2016 r., znak: 566/2016/ARP/DG (data wpływu: 29 grudnia 2016 r.) Arriva wystąpiła do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Wrocław Główny – Szczecin Niebuszewo – Wrocław Główny (przez Zieloną Górę) na okres od 1 września 2019 r. do 31 sierpnia 2024 r. Wniosek zawierał informacje wskazane w rozporządzeniu w sprawie otwartego dostępu. Wniosek został podpisany zgodnie z zasadami reprezentacji Przewoźnika wskazanymi w Krajowym Rejestrze Sądowym.

W piśmie z 13 stycznia 2017 r., znak: DRRK-WR.715.59.2016.2.MB, Prezes UTK zawiadomił Arriva o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Wrocław Główny – Szczecin Niebuszewo i w relacji powrotnej (przez Zieloną Górę), na okres od 1 września 2019 r. do 31 sierpnia 2024 r.

W piśmie z 26 stycznia 2017 r., znak: DRRK-WR.715.59.2016.3.MB, Prezes UTK zwrócił się do organizatorów publicznego transportu zbiorowego właściwych ze względu na przebieg wnioskowanej trasy, tj. do ministra właściwego ds. transportu, Marszałka Województwa Dolnośląskiego, Marszałka Województwa Lubuskiego i Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego o przekazanie wszelkich dokumentów, informacji i wyliczeń niezbędnych do przeprowadzenia analizy w niniejszym postępowaniu, w terminie 30 dni od dnia otrzymania pisma.

W piśmie z 1 lutego 2017 r., znak: DG.I.8061.11.2017, Marszałek Województwa Lubuskiego poinformował, że nie wnosi uwag w przedmiotowej sprawie.

W piśmie z 6 lutego 2017 r., znak: WliT.II.806101-5.2017-BJ, Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego nie zgłosił uwag ani zastrzeżeń do wniosku Przewoźnika oraz przedstawił stanowisko na temat nowych przewozów pasażerskich w rozkładzie jazdy.

W piśmie z 9 lutego 2017 r., znak: DT-D.III.8060.15.2017, Marszałek Województwa Dolnośląskiego negatywnie ocenił przyznanie Wnioskodawcy otwartego dostępu ze względu na pokrywanie się przyjętych przez Arriva godzin kursowania z godzinami uruchamiania pociągów szczytowych odwozowych z Wrocławia w kierunku Głogowa.

W piśmie z 14 lutego 2017 r., znak: DRRK-WR.715.59.2016.5.AnK, Prezes UTK zwrócił się do zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwanej dalej „PKP PLK”, o udzielenie informacji czy wobec planowanych prac remontowo-modernizacyjnych na sieci kolejowej możliwe będzie wytrasowanie wnioskowanych połączeń oraz czy wpłynie to na trasowanie dotychczas realizowanych przewozów na tej trasie.

W piśmie z 22 lutego 2017 r., znak: DRRK-WR.715.59.2016.8.MB, Prezes UTK zawiadomił Wnioskodawcę o nowym terminie rozpatrzenia sprawy, który określił do 7 kwietnia 2017 r.

W piśmie z 24 lutego 2017 r., znak: IJRR-711-41-2017, PKP PLK poinformowała, że nie jest w stanie jednoznacznie odpowiedzieć, czy wytrasowanie pociągów Wnioskodawcy będzie możliwe. PKP PLK stwierdziła, że z analizy rozkładu jazdy Przewoźnika wynika, że niektóre pociągi na stacjach węzłowych zaplanowane zostały w okresie szczytu przewozowego, w związku z czym z dużym prawdopodobieństwem można stwierdzić, że mogą one mieć wpływ na trasowanie dotychczas realizowanych przewozów. Ponadto PKP PLK poinformowała, że stacja Szczecin Niebuszewo nie jest przystosowana do obsługi pociągów pasażerskich i nie ma tam możliwości wodowania pociągów.

W piśmie datowanym na 28 marca 2017 r. (data wpływu: 6 marca 2017 r.), znak: DTK.VI.4602.3.2017.AS1, Minister Infrastruktury i Budownictwa poinformował, że przekaże stanowisko nie później niż do 10 marca 2017 r.

W piśmie z 10 marca 2017 r., znak: DTK.VI.4602.3.2017.AS5, Minister Infrastruktury i Budownictwa przedstawił stanowisko w niniejszej sprawie, w którym poinformował, że w przypadku przyznania Przewoźnikowi otwartego dostępu, wnioskowane przewozy komercyjne będą wywierać znaczny wpływ na warunki ekonomiczne usługi publicznej świadczonej na przedmiotowej trasie.

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 w piśmie z 10 marca 2017 r.

W zawiadomieniu z 7 kwietnia 2017 r., znak: DRRK-WR.715.59.2016.16.PL, Prezes UTK wyznaczył nowy termin załatwienia niniejszej sprawy, tj. 16 maja 2017 r.

Postanowieniem z 13 kwietnia 2017 r., znak: DRRK-WR.715.59.2016.17.MB, Prezes UTK ograniczył Arriva prawo wglądu do materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie w zakresie w jakim stanowi tajemnicę przedsiębiorstwa.

W piśmie z 8 maja 2017 r., znak: DRRK-WR.715.59.2016.20.MB, 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. Do materiału dowodowego w niniejszym postępowaniu dołączona została umowa ramowa o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich zawarta 25 lutego 2011 r. w Warszawie pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a „PKP Intercity” S.A. Ponadto Prezes UTK dołączył do materiału dowodowego postępowania:

- Wykaz linii Id-12 (D-29) wydany przez PKP PLK;
- 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 o świadczenie usług publicznych.

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 w życia niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Niniejsze postępowanie administracyjne zostało wszczęte przez Prezesa UTK na wniosek Arriva z 29 grudnia 2016 r. Wobec tego, w myśl wyżej przywołanego przepisu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, do wydania niniejszej decyzji mają zastosowanie przepisy ustawy o transporcie kolejowym, w brzmieniu obowiązującym do 29 grudnia 2016 r.

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

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

Zgodnie z wnioskiem Przewoźnika planowane pociągi dedykowane są --.

Trasa określona przez Wnioskodawcę, tj. Wrocław Główny – Szczecin Niebuszewo – Wrocław Główny (przez Zieloną Górę), pokrywa się obszarem działania i zasięgiem przewozów organizowanych przez ministra właściwego ds. transportu, Województwo Dolnośląskie, Województwo Lubuskie i Województwo Zachodniopomorskie.

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.

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 prawny:

Umowy zawarte przez ministra właściwego do spraw 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 1 września 2019 r. do 31 sierpnia 2024 r. 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 dane dotyczące planowanych przychodów ujętych w planie finansowym w projektach umów rocznych o świadczenie usług publicznych w odniesieniu do pociągów uruchamianych na trasie Wrocław Główny – Szczecin Główny (przez Zieloną Górę) oraz poinformował, że w przypadku uruchomienia dodatkowych pociągów komercyjnych przez Przewoźnika dojdzie do ok. 29% spadku przychodów uzyskiwanych z działalności w ramach umowy o świadczenie usług publicznych.

Umowy zawarte w województwie dolnośląskim

Marszałek Województwa Dolnośląskiego na część linii komunikacyjnej ujętej we wniosku ma zawartą umowę wieloletnią z „Przewozami Regionalnymi” sp. z o.o., zwaną dalej „PR”. Umowa z PR obowiązuje do 31 grudnia 2020 r. i zawiera połączenia na linii Wrocław – Głogów – (Zielona Góra). Umowa określa zakładaną liczbę par połączeń na poszczególnych odcinkach oraz stanowi, że szczegóły oferty, w tym rozkład jazdy, ustalane będą w umowach rocznych. Na okres wskazany we wniosku Przewoźnika nie zostały podpisane umowy roczne z PR.

Marszałek negatywnie ocenił przyznanie Arriva otwartego dostępu na wnioskowanej trasie ze względu na fakt, że zaproponowana godzina kursowania pokrywa się z godzinami odjazdów z Wrocławia w kierunku Głogowa (pociągi odwożące z pracy i szkoły). Ponadto Marszałek wskazał, że na odcinku Wrocław Główny – posterunek odgałęźny Grabiszyn występuje duże obciążenie ruchem odcinka i konieczne jest wzajemne uzgadnianie rozkładów jazdy. W efekcie, w opinii Marszałka, uruchomienie przewozów przez Wnioskodawcę doprowadzi do zakłócenia regularności przewozów na linii komunikacyjnej z Wrocławia do Głogowa, co może skutkować pogorszeniem atrakcyjności oferty dla pasażerów.

Umowy zawarte w województwie lubuskim

Marszałek Województwa Lubuskiego ma podpisaną umowę nr DG.V.8063.7.2012 obowiązującą do końca rozkładu 2020/2021, tj. do 11 grudnia 2021 r. Umowa obejmuje połączenia w relacji Zielona Góra – Szczecin Główny oraz Zielona Góra – Wrocław Główny, finansowane w granicach województwa lubuskiego. Umowa określa stałą wielkość planowanej rocznej pracy eksploatacyjnej w kolejnych rozkładach jazdy pociągów, z możliwością zmniejszenia oferty w ściśle określonych w umowie przypadkach.

Dodatkowo Marszałek ma zawartą umowę z PR na obsługę linii częściowo pokrywających się z trasą wskazaną przez Przewoźnika, tj. na odcinkach Zielona Góra – Rzepin, Nowa Sól – Zielona Góra. Umowa ta obowiązuje do 12 grudnia 2020 r.

Jednocześnie Marszałek nie wniósł uwag do toczącego się postępowania.

Umowy zawarte w województwie zachodniopomorskim

Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego zawarł z PR umowę:

- nr WliT.II - 108/2014, która obejmuje połączenia na linii Zielona Góra – Szczecin Główny, finansowane do granicy województwa zachodniopomorskiego. Umowa obowiązuje do rozkładu jazdy 2019/2020, tj. do 12 grudnia 2020 r.
- nr WliT.II-93/2016 obejmującą połączenia na trasie Zielona Góra – Szczecin Główny w ramach zadania 1 i zadania 4, finansowane do granicy województwa zachodniopomorskiego. Umowa obowiązuje do rozkładu jazdy 2019/2020, tj. do 12 grudnia 2020 r.

Marszałek nie zgłosił uwag do toczącego się postępowania, stojąc na stanowisku, że zwiększona podaż kursów pociągów, niezależnie od ich charakteru i przewoźnika świadczącego usługi, przekłada się na wzrost popytu na usługi kolejowych przewozów pasażerskich.

Podsumowując przedstawione powyżej informacje, należy stwierdzić, że Arriva zamierza uruchomić połączenia na trasie Wrocław Główny – Szczecin Niebuszewo – Wrocław Główny (przez Zieloną Górę) w okresie od 1 września 2019 r. do 31 sierpnia 2024 r. Wyżej wymienieni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego mają podpisane umowy o świadczenie usług publicznych, które obowiązują do:

- 25 lutego 2021 r. – Minister Infrastruktury i Budownictwa,
- 31 grudnia 2020 r. – Marszałek Województwa Dolnośląskiego,
- 11 grudnia 2021 r. – Marszałek Województwa Lubuskiego,
- 12 grudnia 2020 r. – Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego.





Na podstawie opisanych powyżej umów o świadczenie usług publicznych obowiązujących w części okresu wskazanego we wniosku Przewoźnika, uruchamiane mają być połączenia w relacji:

- Wrocław Główny – Szczecin Główny – Wrocław Główny o charakterze międzywojewódzkim, organizowane przez ministra właściwego ds. transportu,
- Wrocław Główny – Zielona Góra – Wrocław Główny i Zielona Góra – Szczecin Główny – Zielona Góra, na podstawie porozumień w sprawie współpracy przy organizacji wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich o charakterze międzyregionalnym zawartych przez Województwo Zachodniopomorskie, Województwo Lubuskie i Województwo Dolnośląskie.

oraz pozostałe pociągi regionalne na poszczególnych fragmentach trasy, np. Wrocław Główny – Głogów, Nowa Sól – Zielona Góra, Szczecin Główny – Rzepin.

Odnosząc się do połączeń o charakterze międzywojewódzkim, w piśmie z 10 marca 2017 r. 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 29%. Jednocześnie Minister przedstawił ofertę połączeń uruchomionych na wskazanej trasie w ramach bieżącego rozkładu jazdy 2016/2017 oraz oznajmił, że pozostaje zainteresowany utrzymaniem na co najmniej niezmiennym poziomie częstotliwości kursowania pociągów w ramach rozkładów jazdy 2018-2023, również w ujęciu godzinowym.

W ramach przeprowadzonej analizy wpływu przyznania otwartego dostępu na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych Prezes UTK stwierdził, że na trasie Wrocław Główny – Szczecin Główny – Wrocław Główny (przez Zieloną Górę) dostępne są 2 pary bezpośrednich połączeń PKP IC o charakterze użyteczności publicznej, z czego 1 para nie kursuje w okresie wakacji letnich (TLK Światowid). Ponadto w rozkładzie jazdy 2016/2017 Minister uruchamia 1 parę połączeń na odcinku Wrocław Główny – Zielona Góra (IC Siemiradzki). Oferta przewozowa połączeń międzywojewódzkich, określona w umowie ramowej o świadczenie usług publicznych ministra właściwego ds. transportu, obowiązującej do 25 lutego 2021 r., na trasie Wrocław Główny – Szczecin Główny – Wrocław Główny (przez Zieloną Górę), nie jest wobec tego wystarczająca. 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, podstawowy 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 Wrocław – Rudna Miasto – Zielona Góra – Kostrzyn – Szczecin planowane jest uruchamianie 2 par połączeń codziennych, co określono jako minimalny poziom oferty przewozowej (str. 51 planu transportowego). Jednocześnie plan transportowy wskazuje, że na liniach kolejowych planowanych do obsługi *pożądane jest funkcjonowanie oferty na poziomie co najmniej 4 par pociągów codziennych, w celu umożliwienia większej elastyczności w doborze pory podróży.*

Mając na względzie powyższe informacje, niezasadne jest twierdzenie, że uruchomienie -- pociągów komercyjnych zaproponowanych przez Przewoźnika, doprowadzi do odpływu pasażerów pociągów służby publicznych, dofinansowywanych przez ministra właściwego ds. transportu. Tym samym, w ocenie Prezesa UTK uruchomienie dodatkowych połączeń w relacji Wrocław Główny – Szczecin Niebuszewo – Wrocław Główny (przez Zieloną Górę) przełoży się na wzrost popytu na usługi kolejowych przewozów pasażerskich na niniejszej trasie. Zatem pojawienie się w rozkładzie jazdy kolejnych pociągów pasażerskich może poprawić atrakcyjność całego systemu kolejowych przewozów pasażerskich oraz przyciągnąć nowych pasażerów także do pociągów już ujętych w rozkładzie jazdy. Wobec powyższego, Prezes UTK nie może uznać, że działalność określona we wniosku Przewoźnika, tj. uruchomienie -- pociągów na trasie Wrocław Główny – Szczecin Niebuszewo – Wrocław Główny (przez Zieloną Górę) doprowadzi do spadku przychodów uzyskiwanych z działalności w ramach umowy o świadczenie usług publicznych w stopniu, jaki wskazał organizator publicznego transportu zbiorowego.

Stwierdzenie to jest o tyle uzasadnione, że Wrocław, Zielona Góra i Szczecin to największe pod względem liczby mieszkańców miasta w województwach zachodniej części Polski. Miasta te są siedzibami organów samorządowych, ośrodkami skupiającymi obiekty kulturalne, sportowe i medyczne, a także miejsca pracy, w których zatrudnienie znajdują (lub mogą znaleźć) mieszkańcy pobliskich miejscowości, w tym zlokalizowanych w pobliżu linii kolejowej nr 273. Biorąc pod uwagę ograniczoną ofertę kolejową pomiędzy Wrocławiem, Zieloną Górą i Szczecinem, zakładać można, że podstawowym środkiem transportu jest samochód. Z analiz przeprowadzonych przez Urząd Transportu Kolejowego wynika, że udział przewozów samochodami osobowymi, w przeliczeniu na statystycznego mieszkańca województwa powyżej 16 roku życia w 2015 r. w województwach: zachodniopomorskim, lubuskim i dolnośląskim,

wynosił odpowiednio 97%, 99% i 97% w łącznych przejazdach koleją i samochodami osobowymi². Także Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego w piśmie z 6 lutego 2017 r. wskazał, że to przewozy świadczone w transporcie drogowym, który ma do dyspozycji coraz lepszą infrastrukturę drogową, są jedyną realną konkurencją dla kolejowych przewozów pasażerskich, w tym tych wykonywanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. Odnosząc się do tego stwierdzenia, należy mieć na uwadze, że konkurencyjność transportu drogowego na analizowanej trasie, zwłaszcza w podróży na większe odległości, w perspektywie kilku najbliższych lat może być jeszcze większa ze względu na postępującą budowę drogi ekspresowej S3 ze Świnoujścia przez Szczecin, Gorzów Wielkopolski, Zieloną Górę, Legnicę do Lubawki, z połączeniem z autostradą A4 prowadzącą do Wrocławia. Z tego względu, w opinii Prezesa UTK, uzasadnione jest rozszerzenie oferty połączeń kolejowych pomiędzy Wrocławiem a Szczecinem tak, aby transport kolejowy stał się atrakcyjną alternatywą dla powiększających się przewozów drogowych. Szczególny potencjał do generowania nowych potoków podróży w transporcie kolejowym dotyczy Zielonej Góry, która jako jedno z 30 największych miast w Polsce pod względem liczby ludności, dysponuje stacją kolejową o średniej dobowej liczbie wsiadających i wysiadających pasażerów w 2015 r. lokującej ją w pobliżu 90. miejsca w Polsce, według danych posiadanych przez Urząd Transportu Kolejowego na temat liczby pasażerów korzystających ze stacji i przystanków kolejowych w Polsce.

Należy także podkreślić, że pozostali organizatorzy, tj. Marszałek Województwa Dolnośląskiego, Marszałek Województwa Lubuskiego oraz Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego nie wskazali, że w przypadku uruchomienia przewozów przez Arriva możliwy jest wzrost rekompensaty lub zakłócenie regularności, które byłyby skutkiem wpływu działalności określonej we wniosku Przewoźnika na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie podpisanych przez nich umów 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. Nie sposób także zauważyć, że umowy zawarte w województwach: dolnośląskim, lubuskim i zachodniopomorskim obowiązują do 2020 i 2021 r., tymczasem Arriva zakłada przewozy w okresie od 1 września 2019 r. do 31 sierpnia 2024 r., czyli w większości poza okresem obowiązywania tychże umów. 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 rozkład jazdy pociągów 2016/2017 na odcinkach Wrocław Główny – Zielona Góra – Wrocław Główny oraz Zielona Góra – Szczecin Główny – Zielona Góra, stwierdzając, co następuje. Na odcinku Wrocław Główny – Zielona Góra w dni robocze dostępnych jest 6 połączeń obsługiwanych przez PR i 3 połączenia PKP IC. Na odcinku Zielona Góra – Wrocław Główny są to odpowiednio 8 i 3 połączenia. Na trasie Zielona Góra – Szczecin Główny – Zielona Góra dostępne są 3 pary połączeń PR i 2 pary połączeń PKP IC. Wobec nawet kilkugodzinnych luk w rozkładzie jazdy, szczególnie na odcinku Zielona Góra – Szczecin Główny, należy uznać, że oferta określona przez Wnioskodawcę będzie stanowiła uzupełnienie dostępnych połączeń na odcinkach Wrocław – Zielona Góra oraz Zielona Góra – Szczecin, a tym samym będzie mogła przyczynić się do zwiększenia liczby pasażerów korzystających ze wszystkich pociągów na tych trasach, co trafnie wskazał Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego. Przede wszystkim jednak przyznanie Arriva wnioskowanych połączeń przyczyni się do polepszenia oferty połączeń bezpośrednich w relacji Wrocław Główny – Szczecin Niebuszewo – Wrocław Główny, a także zwiększy atrakcyjność transportu kolejowego na tej trasie.

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. Przykładowo, przeprowadzona przez Prezesa UTK analiza rozkładów jazdy wykazała, że Arriva zamierza uruchamiać pociąg relacji Wrocław Główny – Szczecin Główny w bliskim odstępie czasowym od pociągów międzywojewódzkich już dostępnych na tej trasie w danym przedziale czasowym. Z punktu widzenia interesów podróży, połączenia kolejowe są atrakcyjne, gdy dodatkowe pociągi dostępne są w porze, w której dotychczas nie było możliwości skorzystania z oferty transportu kolejowego. Równomierne skrócenie odstępu pomiędzy kolejnymi kursami umożliwia bowiem bardziej elastyczne planowanie podróży.

Z tego względu, w wyniku przeprowadzonej analizy Prezes UTK uznał za stosowne przyznanie Arriva otwartego dostępu na trasie Wrocław Główny – Szczecin Niebuszewo – Wrocław Główny (przez Zieloną Górę) pod warunkami określonymi w pkt 2, 3, 4 i 5 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 i dłuższych przerw w kursowaniu pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych uruchamianych na przedmiotowej trasie na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. Ponadto ograniczenie zawarte w decyzji

² Wykorzystanie i potencjał kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce, opracowanie Urzędu Transportu Kolejowego, dostęp: <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/12849.Wykorzystanie-i-potencjal-kolejowych-przewozow-pasazerskich-w-Polsce.html>

stanowi, że połączenia mają być realizowane w ten sposób, aby zapewnić co najmniej 30-minutowe odstępy w godzinie odjazdu ze stacji $\otimes\text{---}\otimes$ i $\otimes\text{---}\otimes$ dla relacji $\otimes\text{---}\otimes - \otimes\text{---}\otimes - \otimes\text{---}\otimes$ oraz ze stacji $\otimes\text{---}\otimes$ i $\otimes\text{---}\otimes$ dla relacji $\otimes\text{---}\otimes$. 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.

Odnosząc się do zastrzeżeń organizatora publicznego transportu zbiorowego Województwa Dolnośląskiego 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 podróźnych. 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 trasy pociągów, 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. z 2017 r., poz. 755), zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie udostępniania”.

Podsumowując, na podstawie 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 publicznych, lub
- 2) zakłóceniem regularności przewozów pasażerskich, z uwzględnieniem natężenia ruchu na linii kolejowej oraz potrzeb podróźnych.

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 przyjęcia odpowiedniego 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 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 punkcie 2 przedmiotowej 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 operatorów dotychczas obsługujących trasy objęte wnioskiem Arriva. W konsekwencji powyższego, w całokształcie 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 7 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 9 sentencji decyzji Prezes UTK wprowadził wymóg zapewnienia co najmniej -- lub -- (w zależności od typu taboru) dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Zobowiązanie Przewoźnika do zapewnienia miejsc dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, na podstawie § 3 ust. 1 pkt 10 rozporządzenia o otwartym dostępie, jest spełnieniem minimalnych wymagań, jakie powinny być zapewnione zgodnie z postanowieniem art. 21 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym.

W zakresie objętym punktami 5 i 10 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, 6, 7, 8 i 9 sentencji decyzji są zgodne z wnioskiem Przewoźnika.

POUCZENIE

Na podstawie art. 28u, art. 28r ust. 1 w zw. z art. 14 ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym od niniejszej decyzji Prezesa UTK przysługuje Stronie odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji Prezesa UTK prowadzone jest według przepisów ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 101, z późn. zm.) o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 14 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym). Natomiast zgodnie z art. 479⁶⁹ § 1 Kodeksu postępowania cywilnego odwołanie wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK w terminie dwutygodniowym od dnia doręczenia niniejszej decyzji.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

Załącznik do decyzji znak: DRRK-WR.715.59.2016.MB