

**DECYZJA NR DRRK-WR.715.35.2016.PL
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 7 lipca 2017 r.

**w sprawie przyznania Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu otwartego dostępu
dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie
Olsztyn Główny – Szczecin Niebuszewo - Olsztyn Główny**

Działając na podstawie art. 28r ust. 1 i 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 art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 1257), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 16 ustawy z dnia 7 kwietnia 2017 r. o zmianie ustawy – Kodeks postępowania administracyjnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2017 r., poz. 935), zwanej dalej „ustawą nowelizującą k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu, zwaną dalej „Arriva”, „Przewoźnikiem” lub „Wnioskodawcą”, z 16 grudnia 2016 r. o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Olsztyn Główny – Szczecin Niebuszewo i w relacji powrotnej na okres od 1 września 2018 r. do 31 sierpnia 2023 r., obejmujący rozkłady jazdy 2017/2018 (od 1 września 2018 r.), 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023 (do 31 sierpnia 2023 r.), uzupełnionego pismami z 29 grudnia 2016 r. i 2 stycznia 2017 r.,

PRZYZNAJĘ

**Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie
Olsztyn Główny – Szczecin Niebuszewo - Olsztyn Główny**

realizowany liniami kolejowymi nr: 18, 203, 273, 351, 353, 406 oraz 855 na okres od 1 września 2018 r. do 31 sierpnia 2023 r., tj. na roczne rozkłady jazdy pociągów 2017/2018 (od 1 września 2018 r.), 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023 (do 31 sierpnia 2023 r.), z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie Przewoźnik może uruchomić do ~~☒--☒~~¹ pociągów w dobie ~~☒--☒~~ z uwzględnieniem warunków i ograniczeń opisanych w sentencji niniejszej decyzji, z czego:
 - ~~☒--☒~~,
 - ~~☒--☒~~,
 - ~~☒--☒~~
 - ~~☒--☒~~.
2. W przypadku skorzystania z uprawnienia przyznanego niniejszą decyzją i złożenia do zarządcy wniosku o przydzielenie lub wykorzystanie zdolności przepustowej, Arriva ma obowiązek uruchomić we wnioskowanym okresie co najmniej jedno połączenie w pełnej relacji, tj. Olsztyn Główny – Szczecin Niebuszewo – Olsztyn Główny.
3. Połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji stanowią uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na całości lub części trasy Olsztyn Główny – Szczecin Niebuszewo – Olsztyn Główny przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

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

4. Pomiędzy połączeniami realizowanymi przez Wnioskodawcę na podstawie niniejszej decyzji a połączeniami międzywojewódzkimi i międzynarodowymi przebiegającymi w całości lub w części trasą Olsztyn Główny – Szczecin Niebuszewo – Olsztyn Główny, realizowanymi na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, zostaną zachowane co najmniej:
 - 1-godzinne odstępy godzin odjazdu ze stacji --- i --- dla relacji --- i dłuższych;
 - 1-godzinne odstępy godzin odjazdu ze stacji --- i --- dla relacji --- i dłuższych;
 - 1-godzinne odstępy godzin odjazdu ze stacji --- i --- dla relacji --- i dłuższych.
5. Przedmiotowa decyzja uprawnia Przewoźnika do wystąpienia do zarządcy infrastruktury z wnioskiem o przyznanie zdolności przepustowej w kolejnych latach obowiązywania decyzji, w oparciu o zarys rozkładu jazdy stanowiący załącznik do decyzji. Jednocześnie połączenia realizowane na podstawie decyzji powinny uwzględniać warunki określone w sentencji niniejszej decyzji i być każdorazowo brane pod uwagę na etapie konstruowania rozkładu jazdy.
6. Jeżeli na etapie konstruowania rozkładu jazdy spełnienie warunku, o którym mowa w pkt 4 sentencji niniejszej decyzji, okaże się niemożliwe, dopuszczalne jest zachowanie odstępów krótszych, przy jednoczesnym uwzględnieniu uzupełniającego charakteru połączeń realizowanych w oparciu o niniejszą decyzję, wskazanego w pkt 3 sentencji decyzji.
7. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Arriva na następujących stacjach: Olsztyn Główny, --- oraz Szczecin Niebuszewo.
8. Nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:
 - po otrzymaniu pisemnego wniosku 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.
9. Na trasie Olsztyn Główny – Szczecin Niebuszewo, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy pociągami typu: --- . Dopuszcza się wykorzystywanie innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Przewoźnik zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów.
10. W każdym pojeździe kolejowym typu --- oraz --- Arriva będzie zapewniała co najmniej --- dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.
11. 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:

W piśmie z 16 grudnia 2016 r. (data wpływu do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”: 16 grudnia 2016 r.) znak: 549/2016/ARP/DG Arriva, złożyła do Prezesa UTK, wniosek o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu w celu wykonywania przewozu osób w transporcie kolejowym, niebędącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej na trasie Olsztyn Główny – Szczecin Niebuszewo – Olsztyn Główny. Wniosek zawierał informacje wskazane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 8 czerwca 2011 r. w sprawie dokumentów i informacji, jakie należy dołączyć do wniosku o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu oraz wysokości opłaty za jej wydanie (Dz. U. z 2011 r. Nr 125, poz. 708), zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie otwartego dostępu”. Wniosek został podpisany zgodnie z zasadami reprezentacji Przewoźnika wskazanymi w Rejestrze Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego nr 0000290693.

W piśmie z 27 grudnia 2016 r. znak: DRRK-WR.715.35.2016.3.AnK, Prezes UTK zawiadomił Arriva o wszczęciu 16 grudnia 2016 r. postępowania administracyjnego na wniosek Przewoźnika w przedmiocie wydania przez Prezesa UTK decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Olsztyn Główny – Szczecin Niebuszewo – Olsztyn Główny na okres od 1 września 2018 r. do 31 sierpnia 2023 r. obejmujący rozkłady jazdy 2017/2018 (od 1 września 2018 r.), 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023 (do 31 sierpnia 2023 r.).

Pismem z 29 grudnia 2016 r. znak: 569/2016/ARP/DG Przewoźnik przedłożył Prezesowi UTK aktualny odpis Arriva z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego.

Arriva pismem z 2 stycznia 2017 r. znak: L.dz. 4/2017/ARP/DG przekazała Prezesowi UTK jawną wersję wniosku, tj. ze zanonimizowanymi fragmentami podlegającymi ochronie na podstawie art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (tekst jednolity: Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 z późn. zm.), o przyznanie otwartego dostępu na trasie Olsztyn Główny – Szczecin Niebuszewo – Olsztyn Główny.

Prezes UTK, pismem z 26 stycznia 2017 r. znak: DRRK-WR.715.35.2016.6.AnK, zwrócił się do organizatorów publicznego transportu zbiorowego właściwych ze względu na przebieg wnioskowanej trasy, tj. do Ministra właściwego ds. transportu, Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego, Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Marszałka Województwa Wielkopolskiego, Marszałka Województwa Lubuskiego i Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego o dostarczenie dokumentów, informacji i wyliczeń niezbędnych do przeprowadzenia analizy wpływu działalności określonej we wniosku na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, zwanej dalej „umową o świadczenie usług publicznych” lub „umową PSC”, w terminie 30 dni od dnia otrzymania pisma.

W odpowiedzi na pismo z 26 stycznia 2017 r. znak: DRRK-WR.715.35.2016.6.AnK wpłynęły, przedstawione szczegółowo w dalszej części uzasadnienia niniejszej decyzji, stanowiska następujących organizatorów publicznego transportu zbiorowego:

- Marszałka Województwa Lubuskiego z 31 stycznia 2017 r. znak: DG.I.8061.8.2017,
- Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego z 6 lutego 2017 r. znak: NT-II-K.8060.23.2017, uzupełnione pismem z 9 lutego 2017 r.,
- Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego z 6 lutego 2017 r. znak: WiT.II.8061.01-3.2017-BJ,
- Marszałka Województwa Wielkopolskiego z 28 lutego 2017 r. znak: DT-III.8060.27.2.2017,
- Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 10 marca 2017 r. znak: DTK.VI.4602.3.2017.AS3.

Prezes UTK pismem z 14 lutego 2017 r. znak: DRRK-WR.715.35.2016.9.PL zwrócił się do zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanego 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 27 lutego 2017 r. (data wpływu do Prezesa UTK: 3 marca 2017 r.) znak: IJRR-711-46/2017, PKP PLK stwierdziła, że nie posiada informacji o planach organizatorów przewozów w ramach służby publicznej na lata 2018-2023, w związku z czym nie jest w stanie jednoznacznie stwierdzić czy wytrasowanie ww. pociągów będzie możliwe. Jednocześnie PKP PLK podniosła, że wytrasowanie pociągów zgodnie z proponowanym rozkładem jazdy będzie wysoko utrudnione i niezbędne będzie wdrożenie procesu koordynacji z innymi trasami. W ww. piśmie PKP PLK zwróciła również uwagę na okoliczność, że obecnie stacja Szczecin Niebuszewo nie jest przystosowana do obsługi pociągów pasażerskich i nie ma tam możliwości wodowania pociągów.

Prezes UTK pismem z 22 lutego 2017 r. znak: DRRK-WR.715.35.2016.11.PL zawiadomił Arriva o niezakończonym w terminie. Jednocześnie poinformowano Stronę, że rozpatrzenie przedmiotowej sprawy nastąpić powinno do 7 kwietnia 2017 r.

Pismem z 24 marca 2017 r. znak: DRRK-WR.717.24.2017.1.AnK, Prezes UTK wezwał Ministra Infrastruktury i Budownictwa do wskazania, które z danych zawartych w załączniku nr 2 do pisma z 10 marca 2017 r. znak: DTK.VI.4602.3.2017.AS3, zastrzeżonych w całości klauzulą „tajemnica przedsiębiorstwa”, stanowią faktycznie tajemnicę prawnie chronioną spółki „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie.

Pismem z 28 marca 2017 r. znak: DRRK-WR.717.25.2017.2.AnK, Prezes UTK wezwał Marszałka Województwa Wielkopolskiego do uzupełnienia stanowiska przekazanego w piśmie z 28 lutego 2017 r. znak: DT-III.8060.27.2.2017 o informacje i wyliczenia niezbędne do przeprowadzenia przez Prezesa UTK analizy, o której mowa w art. 28r ustawy o transporcie kolejowym.

Pismem z 3 kwietnia 2017 r. znak: DTK.VI.4602.15.2017.AS Minister Infrastruktury i Budownictwa poinformował Prezesa UTK o zakresie obowiązywania „tajemnicy przedsiębiorstwa”, w załączonych informacjach i dowodach.

Prezes UTK, pismem z 7 kwietnia 2017 r. znak: DRRK-WR.715.35.2016.19.PL, zawiadomił Arriva o niezakończonym w terminie, określonym w art. 35 § 3 k.p.a. Jednocześnie Prezes UTK poinformował Przewoźnika o tym, że przedmiotowe postępowanie zostanie zakończone w terminie do 9 czerwca 2017 r.

Pismem z 28 kwietnia 2017 r. znak: DT-III.8060.27.5.2017 Marszałek Województwa Wielkopolskiego przekazał Prezesowi UTK uzupełnione informacje w zakresie wskazanym w piśmie Prezesa UTK z 28 marca 2017 r. znak: DRRK-WR.717.25.2017.2.AnK.

Pismem z 18 maja 2017 r. znak: DRRK-WR.715.35.2016.21.PL Prezes UTK wezwał Marszałka Województwa Wielkopolskiego do wskazania, w jakim zakresie przedstawione w piśmie z 28 kwietnia 2017 r. znak: DT-III.8060.27.5.2017 informacje stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa.

Marszałek Województwa Wielkopolskiego w piśmie z 31 maja 2017 r. znak: DT-III.8060.27.8.2017 przedstawił odpowiedź na temat zakresu tajemnicy przedsiębiorstwa, zawartego w piśmie z 28 kwietnia 2017 r. znak: DT-III.8060.27.5.2017.

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 wobec tego 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.

W zawiadomieniu z 8 czerwca 2017 r. znak: DRRK-WR.715.35.2016.24.PL Prezes UTK zawiadomił Arriva, że przedmiotowe postępowanie, z uwagi na wpływ stanowiska Marszałka Województwa Wielkopolskiego z 31 maja 2017 r. znak: DT-III.8060.27.8.2017, nie zostało zakończone w terminie wskazanym w art. 35 § 3 k.p.a.

Postanowieniem z 21 czerwca 2017 r., znak: DRRK-WR.715.35.2017.25.PL, Prezes UTK ograniczył Arriva prawo wglądu do materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie w zakresie stanowiącym tajemnicę przedsiębiorstwa, wskazanym szczegółowo w tym postanowieniu.

W piśmie z 21 czerwca 2017 r., znak: DRRK-WR.715.35.2017.26.PL, Prezes UTK zawiadomił Wnioskodawcę o włączeniu do materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszym postępowaniu dokumentów w postaci:

- Wykazu linii Id-12 (D-29) wydany przez PKP PLK;
- Licencji Wnioskodawcy nr L/011/2016 wraz z załącznikiem dotyczącym ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej;
- Certyfikatu bezpieczeństwa Wnioskodawcy: nr PL1120150007 (część A), wydanego 19 marca 2015 r. i ważnego od 24 marca 2015 r. do 23 marca 2020 r., oraz PL1220150007 (część B), wydanego 12 maja 2015 r. i ważnego od 28 czerwca 2015 r. do 28 czerwca 2020 r.;
- Pisma spółki „PKP Intercity” S.A., zwanej dalej „PKP IC”, z 5 maja 2016 r., znak: BBZ8-073/166/2016.

Jednocześnie Prezes UTK poinformował Przewoźnika, że przed wydaniem rozstrzygnięcia w sprawie ma prawo do złożenia ostatecznych oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowód i zgłoszonych żądań, w terminie 5 dni od dnia otrzymania niniejszego pisma.

Do dnia wydania decyzji Strona nie skorzystała z tego prawa.

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

Stosownie do art. 14 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6, przepisy k.p.a.

Na podstawie art. 16 ustawy nowelizującej k.p.a., do postępowań administracyjnych wszczętych i niezakończonych przed dniem wejścia w życie tej ustawy, tj. przed 1 czerwca 2017 r., ostateczną decyzją lub postanowieniem, stosuje się przepisy k.p.a. w brzmieniu dotychczasowym.

Ponadto, zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, do postępowań wszczętych przez Prezesa UTK i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, stosuje się przepisy dotychczasowe.

Niniejsze postępowanie administracyjne zostało wszczęte przez Prezesa UTK na wniosek Arriva 16 grudnia 2016 r. Wobec tego, w myśl wyżej przywołanego 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). Na dzień wydania decyzji Arriva posiada licencję nr L/011/2016 (wydaną przez Prezesa UTK na czas nieokreślony), która uprawnia ją do wykonywania przewozów kolejowych osób. Wobec tego Arriva jest podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Decyzję o przyznaniu otwartego dostępu wydaje, za opłatą, Prezes UTK po przeprowadzeniu analizy wpływu działalności określonej we wniosku na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii, na podstawie umów o świadczenie usług publicznych (art. 28r ust. 1 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 wypłaconej przez organizatora operatorowi publicznego transportu kolejowego o więcej niż 10% w stosunku do poziomu wynikającego z umowy o świadczenie publicznych, lub
- 2) zakłóceniem regularności przewozów pasażerskich, z uwzględnieniem natężenia ruchu na linii kolejowej oraz potrzeb podróżnych.

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

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 ~~PKP~~ oraz ~~PKP~~. W miejscach zatrzymywania się pociągów Wnioskodawca zamierza ~~PKP~~. Przewoźnik zamierza uruchamiać pociągi ~~PKP~~. Arriva przewiduje wprowadzenie ~~PKP~~. Planowana średnia cena biletu w pierwszym pełnym roku świadczenia usług wynosi ok. ~~PKP~~ brutto, natomiast w następnych latach średnia cena będzie wzrastała zgodnie ze wskaźnikiem inflacji. Zakup biletu będzie możliwy w ~~PKP~~. Przewoźnik przewiduje również ~~PKP~~.

Arriva planuje wygenerowanie nowego potoku podróżnych, dotychczas korzystających z alternatywnych środków komunikacji, np. samochodów osobowych, dalekobieżnych połączeń autobusowych. Powyższemu ma służyć w szczególności ~~PKP~~.

Trasa określona przez Przewoźnika, tj. Olsztyn Główny – Szczecin Niebuszewo – Olsztyn Główny ~~PKP~~, pokrywa się obszarem działania i zasięgiem przewozów, których organizatorami są Minister właściwy ds. transportu, województwo warmińsko-mazurskie, województwo kujawsko-pomorskie, województwo wielkopolskie, 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.), zwanej dalej „p.t.z.”. Zgodnie z art. 7 ust. 4 p.t.z. zadania organizatora wykonuje, w przypadku województwa - marszałek województwa, natomiast 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. Wobec treści wyżej cytowanych przepisów marszałkowie ww. województw są podmiotami uprawnionymi do składania w imieniu województw pism oraz stanowisk, a także reprezentowania ich na zewnątrz.

Na okres wnioskowany przez Arriva, tj. od 1 września 2018 r. do 31 sierpnia 2023 r. Minister Infrastruktury i Budownictwa, województwo warmińsko-mazurskie, województwo kujawsko-pomorskie, województwo wielkopolskie, województwo lubuskie oraz województwo zachodniopomorskie, mają podpisane umowy o świadczenie usług publicznych.

Z treści umów o świadczenie usług publicznych zawartych przez poszczególnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, a także z ich stanowisk przekazanych w trybie art. 28r ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym wynika poniższy stan faktyczny:

Umowy zawarte przez ministra właściwego do spraw transportu

Minister właściwy ds. transportu zawarł 25 lutego 2011 r. umowę ramową z PKP IC, na lata 2011-2021, obowiązującą przez 10 lat od daty podpisania, tj. do 25 lutego 2021 r. Umowa określa zasady obliczania rekompensaty, stanowiąc jednocześnie, że szacunkowe koszty i przychody dotyczące zadania, niezbędne do kalkulacji należyj 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 2018 r. do 31 sierpnia 2023 r. Na dzień wydania niniejszej decyzji Minister Infrastruktury i Budownictwa nie zawarł żadnej umowy rocznej o świadczenie usług publicznych obejmującej okres, którego dotyczy wnioski Przewoźnika.

Ze stanowiska przekazanego przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa przy piśmie z 10 marca 2017 r. znak: DTK.VI.4602.3.2017.AS3 wynika, że w przypadku przyznania Arriva otwartego dostępu wnioskowane przewozy o charakterze komercyjnym będą wywierały wpływ na warunki ekonomiczne umowy o świadczenie usług publicznych na przedmiotowej trasie. W opinii Ministra uruchomienie dodatkowych pociągów komercyjnych przez Arriva spowoduje ok. 7% spadek przychodów uzyskiwanych z działalności w ramach umowy PSC. Jednocześnie Minister zwrócił uwagę, że wskazany w art. 28r ust. 1b pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym wzrost poziomu rekompensaty jako 10% stanowi jednoznaczną granicę, poza którą przyjmuje się, że przewozy w ramach otwartego dostępu mogą być ograniczane. Jak stwierdził dalej Minister, funkcją kontroli otwartego dostępu jest zaś między innymi ochrona przewoźnika wykonującego przewozy na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych przed negatywnym następstwem konkurencji oraz ochrona organizatora przewozów, który taką umowę zawarł, przed nieuzasadnionymi wydatkami środków publicznych. Wejście na rynek nowego przewoźnika może wiązać się ze znacznym obniżeniem przychodów osiąganych przez przedsiębiorstwo świadczące usługi publiczne. Minister poinformował także, że w chwili obecnej nie zna założeń dotyczących rozkładów jazdy pociągów 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023. Jednakże, jak podniósł, pozostaje zainteresowany utrzymaniem na co najmniej niezmiennym poziomie częstotliwości kursowania pociągów w ramach rozkładu jazdy 2018-2023, również w ujęciu godzinowym. Limit rekompensaty na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich zaplanowano na kilka procent więcej niż w latach poprzednich (od 2 do 6%). Zdaniem Ministra, oceny wpływu wprowadzenia nowej usługi na rynek powinno się dokonywać poprzez ustalenie czy nowa usługa będzie wiązała się z zainteresowaniem nowej grupy pasażerów, czy też spowoduje odebranie przychodów funkcjonującym już na rynku operatorów. Dopuszczone do rynku powinny być te usługi, które stanowią odpowiedź na dotychczas niezaspokojone potrzeby społeczne, a nie te powodujące zwiększenie publicznych subsydiów. Minister nie ma jednak danych o zainteresowaniu pasażerów na rozkłady objęte wnioskiem.



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

Umowy zawarte w województwie warmińsko-mazurskim





Województwo warmińsko-mazurskie, na część linii komunikacyjnej ujętej we wniosku Przewoźnika, ma zawartą umowę wieloletnią ze spółką „Przewozy Regionalne” sp. z o.o., zwaną dalej „PR”. Umowa z PR obowiązuje do 31 grudnia 2020 r. i przewiduje połączenia na linii Olsztyn – Iława – Jabłonowo Pom., Olsztyn – Iława oraz Iława – Jabłonowo. Umowa określa zakładaną liczbę par na poszczególnych odcinkach. Jednocześnie wskazano, że umowa na kolejne lata będzie odpowiednio modyfikowana, w tym w szczególności w zakresie dotyczącym obowiązujących rozkładów jazdy, które będą stanowiły załączniki do nich. Marszałek Województwa Warmińsko-Mazurskiego nie przedstawił aktualizacji rozkładów jazdy na lata 2017, 2018, 2019 i 2020.

Województwo warmińsko-mazurskie nie zajęło stanowiska w sprawie uruchomienia przez Arriva nowych przewozów na wnioskowanej trasie.

Umowy zawarte w województwie kujawsko-pomorskim

Województwo kujawsko-pomorskie ma zawartą umowę z PR na okres od 13 grudnia 2015 r. do 12 grudnia 2020 r., która określa, że część obecnie realizowanych połączeń pokrywa się z planowanymi przez Arriva przejazdami pasażerskimi. Należą do nich: --. Niemniej jednak Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego stwierdził, że wnioskowana przez Arriva trasa nie będzie negatywnie oddziaływać na usługi realizowane na podstawie zawartych przez województwo umów o świadczenie usług publicznych w zakresie wzrostu rekompensaty, regularności połączeń na trasie w okresie, których dotyczy wnioski.

Umowy zawarte w województwie wielkopolskim



W obrocie prawnym występuje umowa zawarta 20 listopada 2015 r. znak: DT/III/137/2015 z PR, obowiązująca do 12 grudnia 2020 r., która przewiduje wykonywanie przejazdów o charakterze użyteczności publicznej na odcinkach wspólnych do tych, które zamierza wykorzystywać w swoich przewozach Arriva. Do odcinków wspólnych PR i Arriva należą: -- oraz --.


Marszałek Województwa Wielkopolskiego negatywnie ocenił uruchomienie pociągów komercyjnych przez Arriva. W swoim stanowisku zaznaczył, że wniosek o przyznanie otwartego dostępu Przewoźnika wskazuje, że jest to próba

wejścia w rynek przewozów finansowanych w ramach użyteczności publicznej. W swoim piśmie Marszałek Województwa Wielkopolskiego podniósł również, że zakładane godziny kursowania Arriva kolidują z obecnie kursującymi pociągami w relacjach na terenie Wielkopolski.

Dodatkowo Marszałek Województwa Wielkopolskiego przekazał informacje i analizy ukazujące średnią liczbę podróżnych w miesiącu, średnią wysokość uzyskiwanego przychodu oraz wielkość prognozowanych przychodów w okresie od 1 września 2018 r. do 8 grudnia 2018 r. w ramach trasy Olsztyn Główny – Szczecin Niebuszewo. Jednocześnie Marszałek Województwa Wielkopolskiego podniósł, że *obecnie nie posiada wiedzy co do zakresu świadczenia usługi przewozu w kolejnych latach i realizacji połączeń przez Oddział Wielkopolski z siedzibą w Poznaniu (przez Oddział Wielkopolski PR - przypis własny). Nie ma również możliwości udzielenia informacji na temat wrażliwości popytu na odcinkach świadczonych usługi, gdyż takie badania nie były prowadzone.*

Umowy zawarte w województwie lubuskim

Województwo lubuskie ma zawarte dwie umowy z PR na wykonywanie pasażerskich przewozów kolejowych o charakterze użyteczności publicznej, z których jedynie ta podpisana 26 listopada 2015 r. na okres obowiązywania rozkładów jazdy 2015/2016, 2016/2017, 2017/2018, 2018/2019, 2019/2020 przewiduje wykonywanie przewozów na odcinku wspólnym do planowanego przez Arriva, tj.: , .

Marszałek Województwa Lubuskiego stwierdził, że ze względu na to, że rozkład jazdy załączony do wniosku Arriva .

Umowy zawarte w województwie zachodniopomorskim

Województwo zachodniopomorskie ma zawartą umowę znak: WliT.II-93/2016 o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich z PR, obejmującą połączenia na trasie Szczecin Główny – Krzyż – Poznań, Szczecin Główny – Piła, finansowane do granicy województwa zachodniopomorskiego. Wskazana umowa obowiązuje do rozkładu jazdy 2019/2020, tj. do 12 grudnia 2020 r.

Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego pozytywnie ocenił wolę realizowania przez Przewoźnika przejazdów kolejowych, a w swoim stanowisku stwierdził, że *pojawienie się w rozkładzie jazdy kolejnych pociągów pasażerskich - bez względu na charakter tych przewozów oraz przewoźnika świadczącego usługę, może poprawić atrakcyjność całego systemu kolejowych przewozów pasażerskich oraz przyciągnąć nowych pasażerów także do pociągów już ujętych w rozkładzie jazdy.*

Mając na uwadze zebrane powyżej informacje, należy stwierdzić, że Arriva zamierza uruchomić połączenia na trasie Olsztyn Główny – Szczecin Niebuszewo – Olsztyn Główny w okresie od 1 września 2018 r. do 31 sierpnia 2023 r. Wskazani powyżej organizatorzy publicznego transportu zbiorowego mają zawarte umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie pasażerskiego transportu kolejowego, obejmujące wnioskowane przez Arriva trasy, które obowiązują do:

- 25 lutego 2021 r. – Minister Infrastruktury i Budownictwa,
- 31 grudnia 2020 r. – województwo warmińsko-mazurskie,
- 12 grudnia 2020 r. – województwo kujawsko-pomorskie,
- 12 grudnia 2020 r. – województwo wielkopolskie,
- 12 grudnia 2020 r. – województwo lubuskie,
- 12 grudnia 2020 r. – województwo zachodniopomorskie.

Na podstawie opisanych powyżej umów o świadczenie usług publicznych obowiązujących w części okresu wskazanego we wniosku Przewoźnika, uruchamiane są połączenia na trasach:

- Bydgoszcz Główna – Piła Główna i Szczecin Główny – Piła Główna oraz Olsztyn – Szczecin przez Gdynię o charakterze międzywojewódzkim; połączenie relacji Olsztyn – Toruń jest realizowane w ramach połączeń relacji Białystok – Wrocław, Olsztyn – Poznań oraz Olsztyn - Zielona Góra), których organizatorem jest Minister właściwy ds. transportu,
- Szczecin Główny – Krzyż – Poznań, Szczecin Główny – Piła, realizowane na podstawie porozumień w sprawie współpracy przy organizacji wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich o charakterze międzyregionalnym zawartych przez województwo zachodniopomorskie, województwo wielkopolskie i województwo lubuskie,
- oraz pozostałe pociągi regionalne na poszczególnych fragmentach trasy, np. Bydgoszcz Główna – Toruń Wschodni, Chojnice – Piła – Krzyż.

Uwagi do wnioskowanej przez Przewoźnika trasy wnieśli Minister właściwy ds. transportu i Marszałek Województwa Wielkopolskiego.

Prezes UTK, w ramach przeprowadzonej analizy wpływu przyznania otwartego dostępu na warunki ekonomiczne umowy o świadczenie usług publicznych, stwierdził co następuje.

Umowa ramowa z PKP IC wskazuje finansowanie odcinków Bydgoszcz Główna – Piła Główna (3 pary połączeń w dobie, a od 2020 r. 4 pary w dobie), Szczecin Główny – Piła Główna (2 pary połączeń w dobie), natomiast na następujących odcinkach odbywa się w ramach dłuższych relacji: Bydgoszcz – Toruń w ramach Warszawa Centralna - Bydgoszcz Główna i Łódź Widzew - Bydgoszcz Główna (18 par połączeń w dobie, a od 2020 r. 20 par w dobie), a Toruń – Olsztyn w ramach relacji Olsztyn - Poznań Główny (4 pary połączeń w dobie). Brak jest także rozkładu jazdy na okres pokrywający się z wnioskiem Arriva.

Dodatkowo w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1151), zmienionym rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 8 grudnia 2016 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1996), określono 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 dokumentu tego wynika, że dla wnioskowanej przez Arriva trasy planowane jest uruchamianie połączeń w relacjach:

- Olsztyn – Toruń: 3-4 pary połączeń codziennych,
- Toruń – Bydgoszcz: 12-15 par połączeń codziennych,
- Bydgoszcz – Piła: 3-4 pary połączeń codziennych,
- Piła - Krzyż: 2 pary połączeń codziennych,
- Krzyż - Stargard: 16-19 par połączeń codziennych, oraz
- Stargard- Szczecin: >24 par połączeń codziennych,

co określono jako minimalny poziom oferty przewozowej (wykres na str. 57 planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, zwanego dalej „planem transportowym”). Jednocześnie plan transportowy określa, dla tej samej trasy w scenariuszu pożądanym, uruchomienie połączeń w relacjach:

- Olsztyn- Toruń: 8-11 par połączeń codziennych,
- Toruń- Bydgoszcz: 16-19 par połączeń codziennych,
- Bydgoszcz- Piła: 5-7 par połączeń codziennych,
- Piła- Krzyż: 3-4 pary połączeń codziennych,
- Krzyż- Stargard: 16-19 par połączeń codziennych, oraz
- Stargard- Szczecin: >24 par połączeń codziennych.

W ocenie Prezesa UTK, liczba połączeń realizowanych w ramach usług użyteczności publicznej łączących Olsztyn z Bydgoszczą oraz Bydgoszcz ze Szczecinem i miejscowości pośrednie, na których Arriva zaplanowała postoje, nie zaspakaja w pełni popytu na połączenia w tej relacji.

Prezes UTK zauważa, że planowane przez Arriva komercyjne połączenia pasażerskie mają być realizowane na odcinkach, gdzie nie jest prognozowane największe natężenie ruchu pociągów służby publicznej dofinansowanych przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa.

Ponadto zestawienie informacji zawartych w planie transportowym na Rys. 9 *Główne kierunki podróży koleją w zakresie przewozów realizowanych w ramach planu transportowego* i Rys. 10 *Główne kierunki przemieszczeń w drogowym transporcie indywidualnym na tle linii kolejowych* potwierdza występowanie niewykorzystanego potencjału dla transportu kolejowego w zakresie przemieszczania się ludności. Rys. 10 wskazuje na istnienie potoków podróży na odcinkach Olsztyn – Toruń/Bydgoszcz oraz Bydgoszcz – Szczecin, gdzie podróżujący jako środek transportu na ww. trasach wybierają znacznie częściej transport drogowy, zamiast kolei. Transport kolejowy jako forma przemieszczenia się ludności pomiędzy ww. ośrodkami ludności nie jest wystarczająco atrakcyjna w porównaniu do podróżowania przy wykorzystaniu usług przewoźników drogowych czy prywatnej komunikacji samochodowej.

Powyższe dowodzi temu, że mimo istnienia infrastruktury kolejowej oraz wykonywania przy jej użyciu pasażerskich przewozów kolejowych, a także dającego się zaobserwować zapotrzebowania na przemieszczanie się ludności między tymi miastami, transport kolejowy jako środek lokomocji jest wybierany zdecydowanie rzadziej niż transport drogowy.

Aktualnie połączenia w relacji Olsztyn – Szczecin, realizowane są przez 4 pary pociągów użyteczności publicznej (PKP IC) oraz 1 parę połączeń sezonowych (w nocy), przy czym żadne z nich nie jest wykonywane po trasie, o której przyznanie wnioskuje Arriva. Wobec tego obecnie realizowane bezpośrednie połączenie kolejowe pomiędzy Olsztynem a Szczecinem zaspokaja potrzeby podróżnych z innych miejscowości niż te będące stacją początkową oraz końcową wnioskowanego przez Arriva połączenia. Dla pasażera rozpoczynającego podróż na stacji Morąg, Elbląg, Malbork, Gdańsk, Wejherowo lub Koszalin planowane połączenie Arriva w kierunku Olsztyna bądź Szczecina nie będzie stanowiło atrakcyjnej alternatywy, bowiem Przewoźnik planuje realizować przejazd odmienną trasą i z odmiennymi stacjami zatrzymania. Jednocześnie należy wskazać, że obecnie realizowane połączenie PKP IC w ramach służby publicznej zaspokajają również potrzeby transportowe pasażerów zainteresowanych przemieszczaniem się jedynie na jej wybranych odcinkach, położonych na północy kraju, tj. Szczecin – Koszalin, Koszalin – Gdańsk czy Gdańsk – Elbląg.

Odnosząc się natomiast do trasy --- , należy wskazać, że w ramach połączeń PSC na tej trasie przewidziano uruchomienie tylko 1 pary połączeń w dobie, kursującej trasą odmienną od wnioskowanej przez Arriva.

Jeżeli zaś chodzi o wykonywanie przejazdów PSC na odcinku --- , to w obecnym rozkładzie jazdy realizowanych jest wprawdzie 5 par połączeń w ciągu doby przez PR, niemniej jednak są to połączenia zorientowane na zaspokajanie potrzeb transportowych innej grupy pasażerów niż te, które są wnioskowane przez Arriva. Połączenia wykonywane przez PR przewidują bowiem znacznie większą liczbą stacji zatrzymania niż Arriva na odcinku --- , a więc są ukierunkowane w głównej mierze na zaspokajanie potrzeb lokalnych społeczności – dojazdy do szkoły oraz pracy. Uruchamiane pociągi służby publicznej PSC nie zapewniają obecnie pasażerom zainteresowanym przemieszczaniem się pomiędzy --- a --- szybkiego połączenia, tj. z pominięciem mniejszych stacji zatrzymania o znaczeniu lokalnym. Powyższe pozwala stwierdzić, że obecnie oferowana liczba połączeń zarówno na trasie --- , jak i --- oraz --- , a także ich charakterystyka jest niedostosowana do istniejących potrzeb ludności, a w konsekwencji - niewystarczająca. Aktualnie realizowane połączenia kolejowe zaspokajają potrzeby transportowe innych grup pasażerów, zarówno pod względem geograficznym jak również celów podróży, niż obejmuje to wniosek Arriva.

Prezes UTK wziął pod uwagę również informacje ujęte w przygotowanych analizach rynku kolejowego pn. „Koleje pasażerskie w województwach - dynamika zmian” oraz „Wykorzystanie i potencjał kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce” (opublikowane pod adresem: <https://www.utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/12888,Koleje-pasazerskie-w-wojewodztwach-dynamika-zmian.html> oraz <https://www.utk.gov.pl/pl/raporty-i-analizy/analizy-i-monitoring/analizy-i-opracowania/12849,Wykorzystanie-i-potencjal-kolejowych-przewozow-pasazerskich-w-Polsce.html>).

Dane zawarte w opracowaniu „Wykorzystanie i potencjał kolejowych przewozów pasażerskich w Polsce”, w tym m.in. te obrazujące „wskaźnik wykorzystania”, liczony jako iloraz liczby podróży pociągami pasażerskimi oraz liczby mieszkańców danego obszaru, pokazują, że w 2016 r. wyniósł on 7,6 podróży na rok w skali kraju. Wskaźnik wykorzystania w województwach przez które planuje jeździć Arriva wynosił odpowiednio w: warmińsko-mazurskim - 3,1, kujawsko-pomorskim - 3,8, lubuskim - 3,1 oraz zachodniopomorskim - 5,3, czyli poniżej średniego krajowego wyniku. Jedynie w województwie wielkopolskim wartość wskaźnika wykorzystania wyniosła niewiele więcej niż średni krajowy wynik, bowiem 8,2. Jednocześnie należy zaznaczyć, że we wszystkich województwach objętych wnioskiem Arriva, za wyjątkiem wielkopolskiego, odnotowano w latach 2012 - 2016 spadek wskaźnika wykorzystania. Spadek ten wynosił w: województwie warmińsko-mazurskim – 16,2%, województwie kujawsko-pomorskim – 3,4%, województwie lubuskim – 5,8% i w województwie zachodniopomorskim – 8,2%.









Powyższe dane, w zestawieniu z informacjami dotyczącymi gęstości linii kolejowych, dowodzą potrzeby uzupełnienia przewozów kolejowych. Przykładowo mimo podobnej gęstości linii kolejowych w województwie kujawsko-pomorskim i wielkopolskim (odpowiednio 6,7/100 km² i 6,3/100 km²) wskaźnik wykorzystania na obu ww. obszarach jest mocno zróżnicowany.



Na uwagę zasługuje również okoliczność, że na przywołany powyżej wskaźnik wykorzystania kolei w województwach, po których planuje wykonywać przewozy Arriva, w większości składają się przewozy o charakterze regionalnym. Z opracowania „Koleje pasażerskie w województwach - dynamika zmian” wynika, że przewozy dalekobieżne stanowią w: województwie warmińsko-mazurskim – 25%, województwie kujawsko-pomorskim – 20%, województwie wielkopolskim – 14%, województwie lubuskim – 12% oraz w województwie zachodniopomorskim – 24%. Na najwyższy wynik wskaźnika wykorzystania, wśród przywołanych województw, aż w 86% wpływają realizowane połączenia o charakterze regionalnym. Z tego względu należy stwierdzić, że wysoki wskaźnik wykorzystania w województwie wielkopolskim jest w głównej mierze spowodowany istniejącą siatką połączeń o charakterze

regionalnym, a nie rozbudowaną ofertą połączeń dalekobieżnych. Przypomnieć w tym miejscu należy, że Arriva planuje wykonywać przewozy o charakterze dalekobieżnym, a nie regionalnym, nie stanowiąc tym samym zagrożenia dla realizowanych w województwie wielkopolskim połączeń o charakterze lokalnym.

W przypadku danych obrazujących udział kolei pasażerskich oraz samochodów osobowych na statystycznego mieszkańca województwa powyżej 16 roku życia w 2015 r., przy założeniu, że liczba wszystkich przejazdów wykonanych łącznie koleją i samochodami osobowymi stanowi 100%, podróże wykonywane koleją w województwach: warmińsko-mazurskim, kujawsko-pomorskim oraz lubuskim stanowiły zaledwie 1%, przy średniej krajowej na poziomie 3%.

Powyższe informacje pozwalają stwierdzić, że w Polsce istnieje potencjał do zwiększania liczby pociągów pasażerskich, jednakże nie jest on wykorzystywany. Dane obrazujące sytuację na obszarze województw, przez które planuje wykonywać przejazdy komercyjne Arriva, ukazują niepokojące zjawisko polegające na odchodzeniu pasażerów od kolei na rzecz innych środków transportu, w szczególności transportu drogowego. Mimo realizowania na obszarze ww. województw przejazdów kolejowych na podstawie umów PSC, zainteresowanie koleją w dalszym ciągu nie jest tak wysokie jak transportem drogowym. Najczęstszą i najpoważniejszą przyczyną niezadawalającego udziału przewozów kolejowych osób jest niedostosowanie obowiązującej oferty przewozowej do istniejących potrzeb pasażerów. Z tego względu Prezes UTK uważa za zasadne uzupełnienie dotychczasowej oferty wykonywanej na podstawie umów PSC o pociągi komercyjne na przedmiotowej trasie. Niemniej jednak, aby skutecznie wprowadzać nowe połączenia kolejowe o charakterze komercyjnym, niezbędne jest takie przygotowanie oferty przewozowej, aby odpowiadała ona zapotrzebowaniu na połączenia dalekobieżne z uwzględnieniem potrzeb i sytuacji w regionach. Wprowadzenie pociągów komercyjnych na obszarach, gdzie potrzeby społeczności w obszarze transportu nie są zaspokajane w stopniu należyтым, jest zatem uzasadnione i pożądane.

Mając na względzie informacje na temat obecnie uruchamianych oraz planowanych połączeń na podstawie umów PSC, jak również dane obrazujące stan wykorzystania kolei na obszarach objętych wnioskiem Arrivy, należało uznać, że siatka połączeń na tej trasie powinna zostać uzupełniona o pasażerskie kolejowe realizowane w ramach oferty komercyjnej. W ocenie Prezesa UTK uruchomienie dodatkowych -- pociągów komercyjnych, tj. -- na trasie Olsztyn – Szczecin, -- oraz --, zaproponowanych przez Arriva na trasie nie doprowadzi do odpływu pasażerów pociągów służby publicznych, dofinansowywanych przez Ministra właściwego ds. transportu, w szczególności że aktualnie połączenia w relacji Olsztyn – Szczecin, realizowane w ramach usług użyteczności publicznej, wykonywane są na innej trasie niż ta, której dotyczy wniosek Arriva. Nowe połączenie Arriva nie wpłynie również negatywnie na pociągi uruchamiane przez województwo wielkopolskie w ramach umów PSC, z tego względu, że są one nastawione na zaspokajanie potrzeb innych grup pasażerów. Połączenia Arriva mają na celu umożliwienie pasażerom bezpośredniego przemieszczania się między miejscowościami położonymi w czterech województwach, a więc są to połączenia o charakterze międzywojewódzkim, podczas gdy województwo wielkopolskie realizuje usługi transportu publicznego zapewniające zaspokojenie potrzeb transportowych lokalnej społeczności, tj. w granicach województwa. Z tego względu, że planowane przez Arriva połączenia są adresowane do innego rodzaju pasażera, należało uznać, że nie będą one stanowić bezpośredniej konkurencji dla funkcjonujących przejazdów kolejowych w ramach PSC. Co więcej, w ocenie Prezesa UTK uruchomienie dodatkowych połączeń we wnioskowanej relacji, przy uwzględnieniu alternatywnych stacji zatrzymania, przełoży się na wzrost popytu na usługi kolejowych przewozów pasażerskich.

Transport kolejowy stanie się zatem atrakcyjnym i konkurencyjnym środkiem transportu względem komunikacji drogowej (samochodowej i autobusowej) na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego, kujawsko-pomorskiego, wielkopolskiego oraz zachodniopomorskiego. Spodziewane jest także zwiększenie udziału transportu kolejowego w ogólnej liczbie podróży, uwzględniającej także inne środki transportu, pomiędzy miastami położonymi na trasie w relacjach Olsztyn – Szczecin oraz -- – Szczecin.

Należy podkreślić, że niedostateczne dostosowanie oferty pasażerskich przewozów kolejowych do oczekiwań i potrzeb podróżnych zniechęca potencjalnych pasażerów do brania pod uwagę tego środka transportu jako środka komunikacji. Pojawienie się zatem w rozkładzie jazdy nowych pociągów pasażerskich, uzupełniających istniejącą ofertę o nowe jakościowo połączenia przyczyni się do wzrostu atrakcyjności całego systemu kolejowych przewozów pasażerskich, co skłoni nowych pasażerów do korzystania także z pociągów już ujętych w rozkładach jazdy. Z tego względu uzasadnione jest przyznanie Arriva otwartego dostępu na wnioskowanej trasie, ponieważ w ocenie Prezesa UTK przyczyni się to do uatrakcyjnienia transportu kolejowego oraz wzmocnienia jego konkurencyjności względem transportu drogowego. Jednocześnie, aby cel ten został zrealizowany, w opinii Prezesa UTK zasadne jest, aby połączenia Przewoźnika odpowiadały potrzebom pasażerów w zakresie elastyczności w doborze pory dnia podróży. Z punktu widzenia interesów podróżnych, połączenia kolejowe są atrakcyjne, gdy dodatkowe pociągi dostępne są w porze, w której dotychczas nie było możliwości skorzystania z oferty transportu kolejowego. Z tego względu, w wyniku przeprowadzonej analizy, Prezes UTK uznał za stosowne przyznanie Arriva otwartego dostępu na trasie Olsztyn Główny – Szczecin Niebuszewo – Olsztyn Główny, pod warunkami określonymi w sentencji decyzji,

tj. zakładając, że połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji będą stanowiły uzupełnienie oferty przewozowej realizowanej na wnioskowanej trasie na podstawie podpisanych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego umów o świadczenie usług publicznych. Jednocześnie, w związku z brakiem obecnie bezpośredniego połączenia na trasie Olsztyn – Szczecin przez $\text{☒}--\text{☒}$ oraz $\text{☒}--\text{☒}$, wnioskowane przez Arriva uruchomienie przewozów stwarza możliwość wygenerowania nowego potoku pasażerskiego.

W wyniku przeprowadzonej analizy, Prezes UTK uznał za stosowne przyznanie Arriva otwartego dostępu na trasie Olsztyn Główny – Szczecin Niebuszewo – Olsztyn Główny pod warunkami określonymi w sentencji decyzji, zakładając, że połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji będą stanowiły uzupełnienie oferty przewozowej realizowanej na wnioskowanej trasie na podstawie podpisanych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego umów o świadczenie usług publicznych. W tym celu zdolność przepustowa na podstawie niniejszej decyzji winna być przyznawana przede wszystkim w okresach co najmniej 1-godzinnych odstępów w odjazdach pociągów ze stacji $\text{☒}--\text{☒}$ dla relacji Olsztyn Główny – Szczecin Niebuszewo – Olsztyn Główny (w sposób wskazany w pkt 4 sentencji decyzji), a także $\text{☒}--\text{☒}$. Jednocześnie w przypadku, gdy na etapie konstruowania rozkładu jazdy okaże się, że nie jest możliwe zachowanie odstępów 1-godzinnych, o których mowa powyżej, Prezes UTK dopuścił zachowanie odstępów krótszych (zgodnie z pkt 6 sentencji decyzji), jednakże przy uwzględnieniu, że połączenia Arriva mają stanowić uzupełnienie wobec realizowanej oferty przewozowej PSC. Podkreślić należy, że Prezes UTK, wprowadzając wymóg przyznania zdolności przepustowej na potrzeby realizacji przewozów określonych we wniosku z uwzględnieniem funkcjonowania połączeń służby publicznej, zapewnił, by połączenia Przewoźnika stanowiły uzupełnienie oferty przewozowej i nie miały negatywnego wpływu na przewozy dofinansowywane przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Dodatkowo w celu osiągnięcia wyżej wymienionego celu, Prezes UTK uznał za zasadne, zobowiązanie Arriva do uruchomienia we wnioskowanym okresie co najmniej jednego połączenia w pełnej relacji, tj. Olsztyn Główny – Szczecin Niebuszewo – Olsztyn Główny (pkt 2 sentencji decyzji).

Arriva będzie realizowała przewozy pociągami typu: $\text{☒}--\text{☒}$, ale dopuszcza się wykorzystywanie innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Przewoźnik zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów. Ponadto w każdym pojeździe kolejowym typu $\text{☒}--\text{☒}$ oraz $\text{☒}--\text{☒}$ Arriva będzie zapewniała co najmniej $\text{☒}--\text{☒}$ dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Zgodnie z pkt 7 sentencji decyzji dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Arriva na następujących stacjach: Olsztyn Główny, $\text{☒}--\text{☒}$ oraz Szczecin Niebuszewo.

Ponadto, żeby dostosować ofertę Arriva do ciągle zmieniających się realiów, Prezes UTK wprowadził zapis, zgodnie z którym będzie możliwość wprowadzenia dodatkowych stacji zatrzymania pociągów uruchamianych przez Przewoźnika na pisemny wniosek organizatorów publicznego transportu zbiorowego (pkt 8 sentencji decyzji). 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. Ponadto niniejsza decyzja dopuszcza realizację połączeń trasami zastępczymi, w innych godzinach lub z innymi czasami przejazdu niż określa to załączony do decyzji rozkład jazdy, o ile sytuacja taka nie nastąpi z przyczyn leżących po stronie Przewoźnika (pkt 11 sentencji decyzji).

Jednocześnie postanowienia pkt 1 7, 9 oraz 10 sentencji decyzji, tj. dotyczące liczby wnioskowanych połączeń na trasie Olsztyn Główny – Szczecin Niebuszewo – Olsztyn Główny, planowanych stacji zatrzymania, a także standardu i rodzaju pojazdów kolejowych wykorzystywanych do realizowania przejazdów, są zgodne z wnioskiem Przewoźnika.

Zgodnie z treścią art. 28r ust. 1b pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK może odmówić wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu w przypadku stwierdzenia, że działalność określona we wniosku przez przewoźnika kolejowego wpłynie na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, skutkując:

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

Mając na uwadze literalne brzmienie przywołanego przepisu, wskazać należy, że stanowi on wytyczne dla Prezesa UTK w postępowaniu administracyjnym prowadzonym w przedmiocie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu. Ustawodawca wyposażył więc regulatora rynku kolejowego we „wskazówki”, które winny być wzięte przez Prezesa UTK pod uwagę w niniejszym postępowaniu administracyjnym. Jednakże zaistnienie którejkolwiek

z przesłanek określonych w art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym (zarówno samoistne, jak i kumulatywne), nie może być podstawą do uznania, że automatycznie Prezes UTK jest zobligowany do wydania decyzji odmawiającej wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu. Występuje tutaj instytucja uznania administracyjnego, przez które rozumie się takie uregulowanie kompetencji organu administracji, że organ 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 prawa uprawnienie organu administracji publicznej 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.

Wyżej wymieniony przepis wprowadza uznanie administracyjne przez zastosowanie sformułowania „Prezes UTK może”. Tym samym decyzja, czy wydać decyzję przyznającą otwarty dostęp, czy też odmówić wydania takiej decyzji, należy do Prezesa UTK i nie może być warunkowana wyłącznie wystąpieniem jednej z przesłanek określonych w art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym. Znajduje to potwierdzenie w treści uzasadnienia do ustawy z 19 sierpnia 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. Nr 205 poz. 1209), w którym na str. 4 napisano: *Warto zauważyć, że przepis, po pierwsze, z zasady dopuszcza wolny dostęp, po drugie zaś, posługuje się sformulowaniem stanowiącym, że organ „może odmówić” przyznania otwartego dostępu – co pozostawia mu wybór. To organ ocenia zasadność wydania takiej decyzji w świetle konkretnych okoliczności.* Tym samym Prezes UTK podejmuje stosowną decyzję w oparciu o przeprowadzoną analizę wpływu działalności określonej we wniosku na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych.

Mając na uwadze treść art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK, w wyniku przeprowadzonej analizy ustalił, że w przypadku uruchomienia przewozów przez Przewoźnika z uwzględnieniem ograniczeń wskazanych w sentencji decyzji, wpływ na warunki ekonomiczne usług realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych nie będzie znaczący. Tym samym w następstwie uruchomienia przewozów na trasie objętej wnioskiem nie powinien wystąpić spadek przychodów 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, realizowanej przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

W tej sytuacji Prezes UTK postanowił jak w sentencji decyzji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji przysługuje Stronie odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, za pośrednictwem Prezesa UTK, w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji (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.) o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 14 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym).

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

Załącznik nr 1 do decyzji znak: DRRK-WR.715.35.2016.PL



Załącznik nr 2 do decyzji znak: DRRK-WR.715.35.2016.PL

