

Warszawa, dnia 9 sierpnia 2017 r.

Poz. 35

**DECYZJA NR DRRK-WR.715.57.2016.AnK
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 17 maja 2017 r.

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







Działając na podstawie art. 28r ust. 1 i ust. 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 art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 23 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, w postępowaniu administracyjnym w przedmiocie wydania, na wniosek Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu, zwaną dalej „Arriva”, „Stroną”, „Przewoźnikiem” lub „Wnioskodawcą”, decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Wejherowo – Chełm i w relacji powrotnej na okres od 14 grudnia 2020 r. do 13 grudnia 2025 r., obejmujący rozkłady jazdy 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 i 2024/2025

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

realizowany liniami kolejowymi nr: 7, 9 i 202 na okres od 14 grudnia 2020 r. do 13 grudnia 2025 r., tj. na roczne rozkłady jazdy pociągów 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 i 2024/2025 z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie Przewoźnik może uruchomić do ☞--☞¹ połączeń w dobie, z uwzględnieniem warunków i ograniczeń opisanych w sentencji niniejszej decyzji.
2. Połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji stanowią uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na trasie Wejherowo – Chełm – Wejherowo przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.
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 dłuższych.
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 załączniki nr 1 i 2 do niniejszej decyzji, jednakże połączenia realizowane na jej podstawie powinny uwzględniać zmiany w godzinach kursowania pociągów wynikające z postanowień pkt 3 i 4 sentencji decyzji.
6. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Arriva na następujących stacjach: Wejherowo, ☞--☞ Chełm.
7. Nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:
 - a) po otrzymaniu pisemnego wniosku organizatora publicznego transportu zbiorowego;

¹ Oznaczenie ☞--☞ pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy

- b) 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 Wejherowo – Chełm – Wejherowo, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi na wstępie niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy pojazdami kolejowymi typu:
- a) --;
- b) pojazdami trakcyjnymi: --.
- Dopuszcza się wykorzystywanie innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Wnioskodawca zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe.
9. W każdym składzie Przewoźnik będzie zapewniał 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 Przewoźnika.

UZASADNIENIE

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego ustalił następujący stan faktyczny:

W piśmie z 21 grudnia 2016 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego 29 grudnia 2016 r.) Arriva złożyła do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, wniosek o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu w celu wykonywania przewozu osób w transporcie kolejowym niebędącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej na trasie Wejherowo – Chełm – Wejherowo. Wniosek zawierał informacje wskazane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 8 czerwca 2011 r. w sprawie dokumentów i informacji, jakie należy dołączyć do wniosku o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu oraz wysokości opłaty za jej wydanie (Dz. U. z 2011 r., nr 125, poz. 708), zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie otwartego dostępu”. Wniosek został podpisany zgodnie z zasadami reprezentacji Przewoźnika wskazanymi w Krajowym Rejestrze Sądowym.

W piśmie z 13 stycznia 2017 r. znak DRRK-WR.715.57.2016.3.AnK Prezes UTK zawiadomił Arriva o wszczęciu 29 grudnia 2016 r. postępowania administracyjnego na wniosek Przewoźnika w przedmiocie wydania przez Prezesa UTK decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Wejherowo - Chełm i w relacji powrotnej na okres od 14 grudnia 2020 r. do 13 grudnia 2025 r. obejmujący rozkłady jazdy 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 i 2024/2025.

W piśmie z 26 stycznia 2017 r. znak DRRK-WR.715.57.2016.4.AnK Prezes UTK wystąpił do Ministra Infrastruktury i Budownictwa oraz Marszałków Województw: Pomorskiego, Warmińsko-Mazurskiego, Mazowieckiego i Lubelskiego oraz Prezydenta m.st. Warszawy, reprezentujących organizatorów publicznego transportu zbiorowego właściwych ze względu na przebieg wnioskowanej trasy o przekazanie 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.

Do pisma z 27 stycznia 2017 r. znak DRRK-WR.715.57.2016.5.AnK Prezes UTK przesłał do wiadomości Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie, jako załącznik, kopię pisma z 26 stycznia 2017 r. znak DRRK-WR.715.57.2016.4.AnK.

W piśmie z 10 lutego 2017 r. znak DT-I.8060.3.2017.SDZ Marszałek Województwa Lubelskiego, reprezentujący Województwo Lubelskie, udzielił odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 26 stycznia 2017 r. znak DRRK-WR.715.57.2016.4.AnK wskazując, że pociągi, o których mowa we wniosku Arriva nie powinny zakłócić regularności połączeń organizowanych przez Województwo Lubelskie.

W piśmie z 14 lutego 2017 r. znak DRRK-WR.715.57.2016.7.AnK Prezes UTK zwrócił się do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, 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 pasażerskich na tej trasie.

W piśmie z 22 lutego 2017 r. znak DRRK-WR.715.57.2016.9.AnK Prezes UTK zawiadomił Wnioskodawcę o nowym terminie załatwienia sprawy wyznaczonym na 7 kwietnia 2017 r.

W piśmie datowanym na 28 marca 2017 r. (data wpływu: 6 marca 2017 r.) znak: DTK.VI.4602.3.2017.AS1. Minister poinformował, że przekaże stanowisko niezwłocznie po przygotowaniu wszystkich niezbędnych informacji, nie później jednak niż do 10 marca 2017 r.

W piśmie z 4 marca 2017 r. znak ZTM-PTA.6113.2.2017.AKA(2.AKA.ZTM-PTA) Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie, zwany dalej „ZTM”, działający w imieniu m.st. Warszawy, wskazał, że wnioski Przewoźnika pozostają poza właściwością organizacyjną m.st. Warszawy w zakresie przewozów kolejowych w publicznym transporcie zbiorowym. Jednocześnie ZTM zwrócił uwagę na remonty linii kolejowych w obrębie aglomeracji warszawskiej mające mieć miejsce w okresie objętym wnioskiem i na wynikające z tego powodu ograniczenia przepustowości, które mogą mieć wpływ na przyznawanie przez zarządcę infrastruktury przepustowości dla celów realizacji połączeń użyteczności publicznej, dla których organizatorem jest m.st. Warszawa.

W piśmie z 10 marca 2017 r. znak DTK.VI.4602.3.2017.AS Minister Infrastruktury i Budownictwa, zwany dalej także „Ministrem”, przedstawił stanowisko w niniejszej sprawie informując, 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” zastrzeżonej 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.715.57.2016.15.AnK, Prezes UTK wyznaczył nowy termin rozpatrzenia sprawy do 16 maja 2017 r.

Postanowieniem z 13 kwietnia 2017 r., znak: DRRK-WR-715.57.2016.16.AnK, Prezes UTK ograniczył Arriva prawo wglądu do materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie w zakresie, w jakim stanowi tajemnicę przedsiębiorstwa.

W piśmie z 9 maja 2017 r., znak: DRRK-WR.715.57.2016.18.AnK, Prezes UTK zawiadomił Wnioskodawcę o zebraniu materiału dowodowego i możliwości złożenia ostatecznego stanowiska w sprawie.

Do dnia wydania niniejszej decyzji Marszałek Województwa Pomorskiego i Marszałek województwa Warmińsko-Mazurskiego nie wypowiedzieli się 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:

1. Wykaz linii Id-12 (D-29);
2. Licencję Wnioskodawcy nr L/011/2016 wraz z załącznikiem dotyczącym ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej;
3. Certyfikaty bezpieczeństwa Wnioskodawcy: nr PL1120150007 (część A) oraz PL1220150007 (część B).
4. 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 Urzędu Transportu Kolejowego i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.* Przedmiotowa ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym weszła w życie 30 grudnia 2016 r.

Niniejsze postępowanie administracyjne zostało wszczęte przez Prezesa UTK na wniosek Arriva w dniu 29 grudnia 2016 r.

Wobec tego, w myśl wyżej cytowanego przepisu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, do wydania niniejszej decyzji mają zastosowanie przepisy ustawy o transporcie kolejowym, obowiązujące w stanie prawnym do 29 grudnia 2016 r.

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

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).

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 do wykonywania przewozów kolejowych osób oraz certyfikat bezpieczeństwa część A nr PL1120150007 oraz część B nr PL1220160001, potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej oraz regulacji przyjętych przez Stronę w celu spełnienia krajowych wymagań bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci. Wobec tego jest podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej.

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.

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, które obejmują trasy pokrywające się z trasami Arriva.

Zgodnie z wnioskiem Przewoźnika planowane pociągi dedykowane ~~☒--☒~~. Zakup biletu będzie ~~☒--☒~~. Strona deklaruje ~~☒--☒~~ w okresie, którego dotyczy niniejsza decyzja. ~~☒--☒~~.

Analiza oferty Przewoźnika wskazuje, że zasadniczym celem przewozów nie będzie skomunikowanie centrum Warszawy z Trójmiastem i Lublinem. Świadczy o tym przebieg trasy, ponieważ ~~☒--☒~~ Jednocześnie, wobec planowanego remontu warszawskiej linii średnicowej w okresie, którego dotyczy niniejsza decyzja, przebieg trasy zapewni skomunikowanie prawobrzeżnej Warszawy z aglomeracją trójmiejską i Lublinem oraz Chełmem. Trzeba jednocześnie zauważyć, że obecnie brak jest bezpośrednich połączeń z Chełma do Wejherowa i Trójmiasta, natomiast w relacji Chełm – Warszawa i Lublin – Gdynia w aktualnym rozkładzie jazdy występuje zaledwie po jednym połączeniu na tych trasach.

Wnioskowana przez Arriva trasa Wejherowo – Chełm – Wejherowo pokrywa się z obszarem działania i zasięgiem przewozów realizowanych przez ministra właściwego do spraw transportu, województw: pomorskiego, warmińsko-mazurskiego, mazowieckiego i lubelskiego oraz m.st. Warszawa.

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. Natomiast w celu realizacji przez gminę na prawie powiatu zadań należących do właściwości powiatu, zgodnie z art. 92 ust. 2 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 814), funkcję organu wykonawczego realizuje prezydent miasta na prawach powiatu. Wobec treści wyżej cytowanych przepisów, marszałkowie ww. województw oraz Prezydent m.st. Warszawy

są podmiotami uprawnionymi do składania w imieniu województw oraz miasta na prawach powiatu pism oraz stanowisk, a także reprezentowania ich na zewnątrz.

Z treści umów o świadczenie usług publicznych zawartych przez poszczególnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego dla okresu i trasy, których dotyczy wnioszek Przewoźnika wynika, poniższy stan faktyczny:

Minister właściwy ds. transportu:

Minister Infrastruktury i Budownictwa 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 i zawarta jest na okres do 25 lutego 2021 r. Wobec tego zakłada się, że okresem, którego dotyczy niniejsza decyzja jest okres od 14 grudnia 2020 r. do 25 lutego 2021 r., tj. przez 2 miesiące i 12 dni. Na dzień wydania niniejszej decyzji Minister właściwy ds. transportu nie zawarł żadnej umowy rocznej o świadczenie usług publicznych obejmującej okres, którego dotyczy wnioszek Przewoźnika.

Ze stanowiska przedstawionego przez Ministra 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 Infrastruktury i Budownictwa przedstawił zestawienie 14 międzywojewódzkich połączeń o charakterze użyteczności publicznej pokrywających się częściowo z trasą, której dotyczy wnioszek Przewoźnika. Dla potrzeb wyliczenia wielkości spadku przychodów z tytułu realizacji tych połączeń, uwzględniono wyłącznie te odcinki, których przebieg pokrywa się z wnioskowaną trasą. Ponadto, pod uwagę zostały wzięte połączenia „służby publicznej”, kursujące w przedziale ± 1 godzina w stosunku do rozkładu jazdy przedstawionego przez Arriva we wniosku. Przekazane zostały także dane dotyczące planowanych przychodów ujętych w planie finansowym w projektach umów rocznych o świadczenie usług publicznych w odniesieniu do tych połączeń. Minister Infrastruktury i Budownictwa poinformował również, że uruchomienie połączeń wnioskowanych przez Arriva spowoduje 10% spadek przychodów uzyskiwanych z działalności w ramach umowy o świadczenie usług publicznych.

Województwo Pomorskie:

Województwo Pomorskie nie ma zawartych umów o świadczenie usług publicznych obowiązujących w całym lub w części okresu objętego wnioskiem Arriva.

Marszałek Województwa Pomorskiego nie przesłał dodatkowych dokumentów, informacji i wyliczeń, które stanowiłyby podstawę do przeprowadzenia analizy wpływu wnioskowanej przez Arriva działalności na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie zawartej przez organizatora umowy.

W tej sytuacji nie jest możliwe stwierdzenie, że działalność określona we wniosku wpłynie na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych zawartej przez województwo pomorskie.

Województwo Warmińsko-Mazurskie:

Województwo Warmińsko-Mazurskie podpisało ze spółką „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej „PR”, umowę nr IG 11/2016-2020 o wykonanie wojewódzkich i międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w ramach świadczenia usług publicznych na obszarze województwa warmińsko-mazurskiego i województw sąsiednich w latach 2016 - 2020.

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

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

Województwo Mazowieckie:

Województwo Mazowieckie posiada podpisaną z „Kolejami Mazowieckimi – KM” sp. z o.o., zwaną dalej „KM”, umowę ramową nr 4/KM/NI.IT.I/09 obowiązującą w okresie od 1 stycznia 2010 r. do 31 grudnia 2024 r., która zawiera

schemat połączeń uwzględniający także relacje Warszawa Zachodnia – Działdowo i Warszawa Zachodnia – Dęblin, przebiegające liniami kolejowymi wskazanymi we wniosku Przewoźnika. Umowa nie zawiera rozkładu jazdy. Dla okresu, którego dotyczy wniosek organizator nie zawarł żadnej umowy rocznej o świadczenie usług publicznych. Umowa ramowa dotyczy połączeń o charakterze regionalnym i aglomeracyjnym.

Marszałek Województwa Mazowieckiego wskazał na możliwość generowania przez pociągi uruchamiane przez Arriva opóźnień połączeń regionalnych na trasach łączących Warszawę z Działdowem oraz na linii kolejowej nr 7 na obszarze województwa mazowieckiego. Spowodowane to może być koniecznością przepuszczania pociągów Wnioskodawcy przez zatrzymujące się na wszystkich stacjach pociągi „służby publicznej” realizujące połączenia regionalne na tym obszarze. Może to spowodować spadek satysfakcji podróżnych z połączeń o charakterze użyteczności publicznej oraz zmniejszenie liczby pasażerów. Łączyłoby się to ze spadkiem przychodów operatora i tym samym wzrostem zapotrzebowania na rekompensatę. Marszałek Województwa Mazowieckiego nie dysponuje wyliczeniami dotyczącymi wnioskowanego okresu.

Województwo Lubelskie:

Województwo Lubelskie 9 grudnia 2016 r. zawarło z PR umowę o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich obowiązującą do 31 grudnia 2020 r. Pokrywa się ona z okresem, którego dotyczy niniejsza decyzja, tj. z okresem od 14 grudnia 2020 r. do 31 grudnia 2020 r., czyli przez 18 dni. Umowa obejmuje połączenia relacji Lublin – Chełm i Lublin – Dęblin przebiegające linią kolejową nr 7, której dotyczy również wniosek Arriva.

Marszałek Województwa Lubelskiego zwrócił uwagę na planowane remonty linii kolejowej nr 7 na terenie województwa na okres objęty wnioskiem. Jednocześnie w przedstawionym stanowisku wskazał, że uruchomienie połączeń, których dotyczy wniosek Przewoźnika nie powinno zakłócić regularności połączeń realizowanych na podstawie zawartej przez województwo lubelskie umowy o świadczenie usług publicznych.

M.st. Warszawa:

M.st. Warszawa posiada podpisaną z Szybką Koleją Miejską sp. z o.o., zwaną dalej „SKM”, umowę wykonawczą o świadczenie usług przewozowych w komunikacji zbiorowej realizowanej koleją w latach 2010 – 2024. Umowa obejmuje połączenia relacji Warszawa – Działdowo – Warszawa i Warszawa – Dęblin – Warszawa, które pokrywają się na tym odcinku z trasą Wejherowo – Chełm – Wejherowo wnioskowaną przez Przewoźnika. Na podstawie niniejszej umowy, SKM otrzymuje od organizatora wynagrodzenie za wykonane usługi. Wpływy z opłat za przewóz oraz innych opłat pobieranych od pasażerów nie stanowią jego przychodu. Skutkiem tego umowa wykonawcza nie zawiera postanowień dotyczących wypłacania SKM rekompensaty.

Z umowy PSC zawartej przez m.st. Warszawa wynika, że SKM realizuje połączenia, które mają charakter aglomeracyjny i adresowane są do innej grupy pasażerów, zainteresowanych lokalnymi połączeniami o dużej częstotliwości kursowania na krótkich odcinkach. Wobec tego pociągi Arriva nie powinny stanowić konkurencji dla usług przewozowych świadczonych na podstawie umowy zwartej przez m.st. Warszawa.

ZTM, który na podstawie pkt 4 lit. e Preambuły Umowy Wykonawczej o świadczenie usług publicznych w komunikacji zbiorowej realizowanej koleją w latach 2010 – 2024 pomiędzy m.st. Warszawa i SKM, jest stroną wykonującą tę umowę ze strony organizatora publicznego transportu zbiorowego potwierdził, że wniosek Arriva, którego dotyczy niniejsza decyzja, pozostaje poza właściwością organizacyjną m.st. Warszawy w zakresie przewozów kolejowych w publicznym transporcie zbiorowym. Jednocześnie ZTM zwrócił uwagę na fakt, że wniosek Przewoźnika dotyczy okresu, w którym realizowane będą prace modernizacyjne na podmiejskiej i dalekobieżnej linii średnicowej w Warszawie. Łączyć się to może z koniecznością ograniczenia oferty przewozowej w stosunku do obecnego poziomu. Uruchomienie dodatkowych połączeń skutkować może zakłóceniem regularności przewozów wojewódzkich i aglomeracyjnych oraz spowodować pogorszenie poziomu zaspokojenia potrzeb pasażerów korzystających z połączeń SKM i KM. Jednocześnie w przedstawionym stanowisku zwrócono uwagę, że m.st. Warszawa podjęło strategiczną decyzję dotyczącą polityki transportowej, mającą na celu promocję przyjaznego środowiska transportu szynowego i ograniczenia presji motoryzacji indywidualnej na przestrzeń Warszawy. ZTM wdrożył tę politykę podejmując działania w obszarze funkcjonowania układu komunikacyjnego z wykorzystaniem usług SKM i KM w celu zwiększenia udziału przewozów kolejowych „służby publicznej” w ramach obsługi relacji wewnątrzmiastowych i aglomeracyjnych. Zdaniem ZTM uruchomienie wnioskowanych połączeń może doprowadzić do destabilizacji systemu transportowego w aglomeracji warszawskiej.

Z powyższej analizy wynika, że czterej organizatorzy publicznego transportu zbiorowego mają podpisane umowy o świadczenie usług publicznych na okres w części pokrywający się z wnioskiem Arriva. Są to:

- Województwo Lubelskie – do 31 grudnia 2020 r.;
- Minister Infrastruktury i Budownictwa – do 25 lutego 2021 r.;

- Województwo Mazowieckie – do 31 grudnia 2024 r.;
- m.st. Warszawa – do 31 grudnia 2024 r.

Ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego wynika, że żadna z wyżej wymienionych umów nie pokrywa się w całości z wnioskowanym przez Przewoźnika okresem. Marszałkowie Województw Lubelskiego i Mazowieckiego oraz ZTM, działający w imieniu m.st. Warszawy, nie przedstawili informacji, z których wynikałoby, że uruchomienie wnioskowanych przewozów relacji Wejherowo – Chełm – Wejherowo wpłynie na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, skutkując wzrostem poziomu rekompensaty wypłaconej przez organizatora operatorowi publicznego transportu kolejowego o więcej niż 10% w stosunku do poziomu wynikającego z umowy PSC, ani też zakłóceniem regularności przewozów pasażerskich, z uwzględnieniem natężenia ruchu na linii kolejowej oraz potrzeb podróźnych. Przedstawione przez tych organizatorów obawy związane są przepustowością infrastruktury nie mogą stanowić przesłanki do odmowy wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu w rozumieniu zapisu art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym.

Marszałkowie Województw Pomorskiego i Warmińsko-Mazurskiego nie przedstawili dokumentów, informacji i wyliczeń, o których mowa w art. 28r ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym, dotyczących wniosku Przewoźnika.

Minister Infrastruktury i Budownictwa przekazał informacje wskazujące, że w przypadku przyznania Arriva otwartego dostępu, uruchomione na tej podstawie przewozy o charakterze komercyjnym będą wywierać wpływ na warunki ekonomiczne usługi publicznej świadczonej na przedmiotowej trasie, skutkujący obniżeniem przychodów operatora o 10%. Tym samym wzrósłby deficyt pomiędzy przychodami osiąganymi z tytułu realizacji połączeń „usługi publicznej” przebiegających liniami kolejowymi wskazanymi we wniosku Arriva a kosztami ponoszonymi na ich świadczenie. Jednocześnie, zgodnie z zapisami umowy ramowej, wysokość rekompensaty należnej operatorowi z tytułu realizacji połączeń objętych tą umową nie może wzrosnąć ponad poziom określony w ustawie budżetowej. Umowa ramowa przewiduje także, że w sytuacji, gdyby należąca operatorowi rekompensata miała wzrosnąć ponad poziom określony w umowie rocznej, strony uzgodnią odpowiednie zmniejszenie pracy przewozowej. Minister wskazał na wystąpienie wpływu połączeń wnioskowanych przez Przewoźnika na 18 pociągów PKP IC objętych umową i kursujących w rozkładzie jazdy 2016/2017. Jedno ze wskazanych połączeń stanowi pociąg międzynarodowy nie objęty umową ramową. Żadne ze wskazanych połączeń „usługi publicznej” nie pokrywa się z całą trasą, której dotyczy wniosek Arriva. Podane przez Ministra kolizje dotyczą połączeń, których godziny odjazdu/przyjazdu mieszczą się w odstępach ± 1 godz. lub krótszych w stosunku do rozkładu jazdy przedstawionego przez Arriva i odnoszą się do odcinków Wejherowo/Gdynia Główna – Tczew/Malbork, Warszawa Wschodnia – Lublin oraz Gdynia Główna – Warszawa Wschodnia.

Prognozę zapotrzebowania na międzywojewódzkie i międzynarodowe kolejowe przewozy pasażerskie o charakterze użyteczności publicznej organizowane przez Ministra właściwego ds. transportu na lata 2020 - 2025, w tym przebiegające trasą, której dotyczy wniosek Arriva, określa rozporządzenie 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 oraz z 2016 r. poz. 1996), zwane dalej „nowym planem transportowym”. Planowana sieć codziennych połączeń międzywojewódzkich w scenariuszu pożądanym przewiduje powyżej 24 połączenia w dobie na odcinku Gdynia Główna – Tczew, 8 – 11 połączeń na odcinku Tczew – Malbork, 5 – 7 połączeń na odcinku Malbork – Mława, 12 – 15 połączeń na odcinku Mława – Warszawa, 8 – 11 połączeń na odcinku Warszawa – Pilawa, 12 – 15 połączeń na odcinku Pilawa – Dęblin, 20 – 23 połączeń na odcinku Dęblin – Lublin i 2 połączenia na odcinku Lublin – Chełm. Ponadto, na stronie 77 nowego planu transportowego zostało określone, że *Na rynku kolejowych przewozów pasażerskich będą w dalszym ciągu funkcjonowały dwie formy usług przewozowych: uruchamianych w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych oraz na własne ryzyko przewoźników (usługi komercyjne). Jednak w większości przypadków międzywojewódzkie przewozy komercyjne, prowadzone w ramach otwartego dostępu do rynku, oraz międzynarodowe połączenia pasażerskie, których uruchomienie reguluje rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) Nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. U. U E N r L 2 39/1 z 12 sierpnia 2014 r.), nadal będą stanowiły jedynie uzupełnienie wobec bazowej oferty Ministra.* Jednocześnie, zgodnie z art. 28s pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK ma obowiązek w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu określić *warunki oraz zakres wykorzystywania dostępu do linii kolejowej lub linii kolejowych.*

Prezes UTK wydając niniejszą decyzję dokonał analizy stopnia korzystania z połączeń kolejowych w różnych regionach kraju, w wyniku czego stwierdził, że wskaźnik wykorzystania kolei rośnie wraz z lepszym dopasowaniem oferty przewozowej do potrzeb podróźnych. Trzeba bowiem zauważyć, że oferta przewozowa, która nie zapewnia połączeń na trasach czy w godzinach odpowiadających podróźnym zniechęca do brania pod uwagę możliwości przejazdu danym środkiem transportu. Tym samym uruchomienie dodatkowych połączeń na danej trasie w godzinach stanowiących uzupełnienie oferty połączeń „usługi publicznej” przyczyni się do wzrostu atrakcyjności połączeń kolejowych i tym samym do zwiększenia potoków podróźnych ogółem.

Mając powyższe na względzie, Prezes UTK dokonał analizy wykorzystania połączeń kolejowych w województwach, przez które przebiega wnioskowana trasa. Porównanie gęstości linii kolejowych oraz wskaźnika wykorzystania połączeń kolejowych w poszczególnych województwach wykazuje, że przy gęstości linii na poziomie 6,6 km/100 km² powierzchni w województwie pomorskim, wskaźnik wykorzystania kolei wynosi 23,3, tj. średnio 23,3 mieszkańca województwa na 100 mieszkańców korzysta z kolei. W przypadku województwa lubelskiego przy gęstości linii na poziomie 2,3 km/100 km² powierzchni, wskaźnik wykorzystania kolei kształtuje się na poziomie 2,3. Oznacza to 10-krotnie gorsze wykorzystanie transportu kolejowego w województwie lubelskim przy ok. 3-krotnie słabszej gęstości linii kolejowych. Głównym czynnikiem mającym wpływ na tak słaby poziom wykorzystania transportu kolejowego w tym województwie ma w dużej mierze jakość oferty przewozowej. Ocenie poddano także dynamikę wskaźnika wykorzystania kolei, która w przypadku województw pomorskiego i mazowieckiego jest rosnąca, lekko malejąca w przypadku województwa warmińsko-mazurskiego i silnie malejąca w województwie lubelskim.

Prezes UTK wziął również pod uwagę ocenę istniejącej oferty przewozowej w stosunku do zapotrzebowania podróżnych na przedmiotowej trasie. Brak jest bezpośrednich połączeń w relacji Chełm - Gdynia i Chełm - Wejherowo. Ponadto występuje zaledwie po jednej parze bezpośrednich połączeń w relacji Lublin - Gdynia i Chełm - Warszawa. Obecna oferta przewozowa na tej trasie obejmuje 2 połączenia w dobie na trasie Wejherowo - Warszawa, 19 połączeń w dobie relacji Gdynia Główna - Warszawa Wschodnia (w tym 17 trasą pokrywającą się z wnioskiem Arriva, z czego 12 kategorii EIP), 10 połączeń w dobie na trasie Lublin - Warszawa oraz 15 połączeń w dobie na trasie Chełm - Lublin. W przypadku relacji Lublin - Warszawa przerwy czasowe między pociągami sięgają obecnie nawet 2 godzin. Stan ten należy uznać za niezadawalający i uruchomienie dodatkowych połączeń na wnioskowanej trasie przyczyni się do poprawy udziału transportu kolejowego w przewozach osób ogółem.

Województwo pomorskie charakteryzuje się najwyższym w Polsce wskaźnikiem wykorzystania kolei. Wpływ na tę sytuację ma przede wszystkim bardzo dobrze funkcjonujący i wciąż rozwijany system kolejowych połączeń regionalnych i aglomeracyjnych. Ocenie poddano także znaczenie dla pasażerskiego ruchu kolejowego miasta Wejherowo, które jest obecnie ważnym węzłem przesiadkowym. Zgodnie z danymi zgromadzonymi przez Urząd Transportu Kolejowego, w Wejherowie wsiada i wysiada z pociągów blisko 11 400 pasażerów w dobie, z czego zdecydowaną większość stanowią podróżni korzystający z połączeń lokalnych. Jest to charakterystyczne dla województwa pomorskiego. Podobnie sytuacja kształtuje się w przypadku Gdyni Głównej, gdzie na ponad 34 300 pasażerów wsiadających i wysiadających z pociągów w ciągu doby, jedynie stosunkowo niewielka część przypada na przewoźników realizujących połączenia międzywojewódzkie. Sytuacja taka ma miejsce także w przypadku Malborka. W Tczewie, na blisko 8 400 podróżnych wysiadających i wsiadających z pociągów w ciągu doby, także zasadniczy potok podróżnych przypada na przewoźników realizujących połączenia regionalne. Analiza przeprowadzona przez Prezesa UTK wykazała, że udział przewozów dalekobieżnych w przewozach kolejowych ogółem w województwie pomorskim wynosi zaledwie 6%. Pozostałe 94% przewozów przypada na połączenia regionalne i aglomeracyjne realizowane przez PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. i PR. Dane te świadczą o występującej potrzebie i potencjale do rozwoju międzywojewódzkiego ruchu przewozowego w województwie pomorskim, w tym na trasie będącej przedmiotem niniejszej decyzji. Tym samym uruchomienie nowych połączeń międzywojewódzkich wnioskowanych przez Przewoźnika przyczyni się do wzrostu wykorzystania wyżej wymienionych węzłów przesiadkowych w województwie pomorskim dla ruchu ponadregionalnego. Podkreślić trzeba także wskazaną wyżej niedostateczną ofertę przewozową Lublina i Chełma z Trójmiastem i Wejherowem, a także z Warszawą. Uruchomienie dodatkowych pociągów zapewniających połączenie Wejherowa i Gdyni z Lublinem i Chełmem stanowić będzie istotny element poprawy tej oferty przewozowej, a tym samym przyczyni się do wzrostu zainteresowania podróżnych transportem kolejowym w regionach, przez które przebiega trasa wnioskowanego połączenia.

Odnosząc się do zastrzeżeń ZTM i Województwa Mazowieckiego w zakresie zakłócenia przez planowane połączenia Arriva regularności przewozów aglomeracyjnych 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 podróżnych. 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 pociągu, o czym traktuje art. 30 ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym: *W zakresie pasażerskich przewozów kolejowych, zarządca planuje trasy pociągów w rozkładzie jazdy pociągów na podstawie zawartych umów*

o świadczenie usług publicznych lub decyzji o przyznaniu otwartego dostępu. Oznacza to, że trasy pociągów przydziela zarządca infrastruktury, na zasadach określonych w rozporządzeniu z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 755), zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie udostępniania”.

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

Przepis wprowadza uznanie administracyjne, na co wprost wskazuje początek tego przepisu poprzez sformułowanie Prezes UTK może. Tym samym decyzja czy wydać decyzję przyznającą otwarty dostęp, czy też go odmówić należy do Prezesa UTK i nie może być warunkowana wyłącznie wystąpieniem jednej z przesłanek określonych w art. 28r ust. 1 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 planowanych przewozów przez Przewoźnika z uwzględnieniem ograniczeń wskazanych sentencji decyzji, wpływ na warunki ekonomiczne usług realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych nie będzie znaczący. Tym samym w następstwie uruchomienia przewozów na trasie objętej wnioskiem nie powinien wystąpić spadek przychodów wynikających z umów o świadczenie usług publicznych. W konsekwencji powyższego, w całości przedmiotowej sprawy nie ma również podstaw do odgórnego przyjęcia, że wystąpi skutek w postaci wzrostu rekompensaty wypłaconej 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.

Biorąc pod uwagę powyższe, Prezes UTK postanowił przyznać Arriva otwarty dostęp, o którym mowa we wniosku, wskazując jednocześnie w sentencji decyzji, że połączenia uruchamiane przez Stronę na podstawie niniejszej decyzji powinny stanowić uzupełnienie oferty przewozowej realizowanej na podstawie umów o świadczenie usług publicznych zawartych przez ministra właściwego do spraw transportu w relacjach pokrywających się w całości lub części z trasą Wejherowo – Chełm – Wejherowo, której dotyczy niniejsza decyzja. Konsekwencją tego zapisu jest wskazany w sentencji decyzji warunek, zgodnie z którym pomiędzy połączeniami realizowanymi przez Arriva na podstawie niniejszej decyzji a połączeniami międzywojewódzkimi i międzynarodowymi realizowanymi na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, powinny być zachowane 1-godzinne lub dłuższe odstępy w godzinie odjazdu ze stacji ~~☒~~ dla relacji ~~☒~~ i dłuższych oraz 30-minutowe lub dłuższe odstępy w godzinie odjazdu ze stacji ~~☒~~ dla relacji ~~☒~~ i dłuższych.

W okresie, którego dotyczy niniejsza decyzja, zarządca infrastruktury planuje prowadzenie prac modernizacyjnych linii średnicowej w Warszawie. Spowoduje to, że pociągi realizujące połączenia o charakterze użyteczności publicznej łączące Warszawę z Trójmiastem i Lublinem oraz Chełmem nie będą kursowały przez Warszawę Wschodnią. Tym samym uruchomienie połączeń wnioskowanych przez Arriva zapewni w tym okresie skomunikowanie prawobrzeżnej Warszawy na obu tych kierunkach.

W tej sytuacji Prezes UTK postanowił jak w sentencji niniejszej 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 w sprawie materiału dowodowego oraz dokonaniu analizy wpływu działalności określonej we wniosku na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, Prezes UTK postanowił wprowadzić w pkt 5 i 10 sentencji decyzji 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.

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 ☒--☒ dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Zobowiązanie Przewoźnika do zapewnienia podróżnym o ograniczonej możliwości poruszania się odpowiednich miejsc jest wykonaniem zobowiązania nałożonego na przewoźników kolejowych w § 3 ust. 1 pkt 10 rozporządzenia w sprawie otwartego dostępu.

Jednocześnie postanowienia pkt 1, 6, 7 i 9 sentencji decyzji są zgodne z wnioskiem Przewoźnika.

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

POUCZENIE

Na podstawie art. 28u, art. 28r ust. 1 w zw. z art. 14 ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym od niniejszej decyzji Prezesa UTK przysługuje Stronie odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji Prezesa UTK toczy się według przepisów ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 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 nr 1 do decyzji nr DRRK-WR.715.57.2016.AnK

☒--☒

Załącznik nr 2 do decyzji nr DRRK-WR.715.57.2016.AnK

☒--☒