

DECYZJA NR DPP-WOPN.717.1.2021.PL
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 3 marca 2022 r.

**w sprawie przyznania Arriva otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasach krajowych
Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz Hel – Władysławowo – Hel.**

Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 2, 5, 7 i 8 oraz art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1984), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, art. 11 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2018/1795 z dnia 20 listopada 2018 r. ustanawiającego procedurę i kryteria do celów stosowania badania równowagi ekonomicznej zgodnie z art. 11 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE (Dz. Urz. UE L 294 z 21 listopada 2018 r. str. 5), zwanego dalej „rozporządzeniem 2018/1795” oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r., poz. 735, z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku przewoźnika kolejowego Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu, zwanej dalej „Arriva”, „Przewoźnikiem” lub „Stroną”, z 29 stycznia 2021 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem”: 2 lutego 2021 r.), uzupełnionego pismami z 10 lutego 2021 r. (data wpływu do Urzędu: 10 lutego 2021 r.), z 23 lutego 2021 r. (data wpływu do Urzędu: 23 lutego 2021 r.), z 3 marca 2021 r. (data wpływu do Urzędu: 3 marca 2021 r.) oraz z 15 września 2021 r. (data wpływu do Urzędu: 15 września 2021 r.) w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasach krajowych Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz Hel – Władysławowo – Hel, usługa wykonywana wyłącznie w okresach wakacji letnich w terminie od 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026,

PRYZNAJE

**Arriva otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasach krajowych
Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz Hel – Władysławowo – Hel,**

realizowany liniami kolejowymi nr 9, 131, 202 (alternatywnie 250) oraz 213 na okres od 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 (przewozy wykonywane codziennie w okresie wakacji letnich, tj. od 25 czerwca do 31 sierpnia 2022 r., od 24 czerwca do 31 sierpnia 2023 r., od 22 czerwca do 1 września 2024 r., od 19 czerwca do 31 sierpnia 2025 r. oraz od 20 czerwca do 31 sierpnia 2026 r.) z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanych trasach Arriva uruchomi:
 - a) w ramach usługi Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna 1 parę pociągów na dobę codziennie w okresie wakacji letnich, tj. od 25 czerwca do 31 sierpnia 2022 r., od 24 czerwca do 31 sierpnia 2023 r., od 22 czerwca do 1 września 2024 r., od 19 czerwca do 31 sierpnia 2025 r. oraz od 20 czerwca do 31 sierpnia 2026 r. zgodnie z projektem rozkładu jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji;
 - b) w ramach usługi Hel – Władysławowo – Hel 2 pary pociągów na dobę codziennie w okresie wakacji letnich, tj. od 25 czerwca do 31 sierpnia 2022 r., od 24 czerwca do 31 sierpnia 2023 r., od 22 czerwca do 1 września 2024 r., od 19 czerwca do 31 sierpnia 2025 r. oraz od 20 czerwca do 31 sierpnia 2026 r. zgodnie z projektem rozkładu jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 3, 4, 5 i 6 do niniejszej decyzji.
2. Przewoźnik obowiązany jest uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji.

Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów w mniejszym wymiarze (tj. częstotliwości lub terminach) niż to wynika z punktu 1 niniejszej decyzji, wyłącznie w wyniku zaistnienia zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

3. Połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji stanowią uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na obszarze województw: kujawsko-pomorskiego oraz pomorskiego organizowanej przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego.
4. W przypadku prac modernizacyjnych lub remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju.
5. Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji, na trasach Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna (usługa w pełnej relacji) oraz Hel – Władysławowo – Hel (usługa w niepełnej relacji).

Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszych relacjach niż wskazano powyżej, na podstawie niniejszej decyzji, jest dopuszczalne wyłącznie w wyniku zaistnienia zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

6. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Bydgoszcz Główna, Pruszcz Pomorski, Laskowice Pomorskie, Warlubie, Smętowo, Pelplin, Teczew, Pruszcz Gdański, Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Oliwa, Sopot, Gdynia Główna, Puck, Władysławowo, Władysławowo Port, Chałupy, Kuźnica (Hel), Jastarnia Wczasy, Jastarnia, Jurata oraz Hel.

Nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku, zawierającego uzasadnienie, od organizatora publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu art. 4 pkt 9 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1371, z późn.zm.), zwanej dalej „ustawą o publicznym transporcie zbiorowym”, realizującego zadania w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji/przystanku;
 - 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;
 - c) w przypadku wystąpienia zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.
7. Uruchamianie przez Przewoźnika nowych przewozów kolejowych nie powinno skutkować likwidacją skomunikowań pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.
 8. Na trasach Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz Hel – Władysławowo – Hel, przebiegających liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy przy pomocy pojazdów typu SA133, SA134, SA139, VT628, VT642, VT646, MR/MRD.

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania również innych, niż wskazane powyżej, typów pojazdów kolejowych, jeżeli Arriva zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów. Przewoźnik jest zobowiązany do wykorzystywania wyłącznie taboru spełniającego warunki techniczne, środowiskowe i eksploatacyjne określone przez zarządcę infrastruktury dla poszczególnych linii kolejowych.

9. Dopuszcza się korzystanie z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
10. Dopuszcza się uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji, w innych godzinach niż wskazane w projektach rozkładów jazdy zawartych w załącznikach nr 1, 2, 3, 4, 5 i 6 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.
11. Przewoźnik obowiązany jest poinformować Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasach Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz Hel – Władysławowo – Hel, tj.:
 - a) w niepełnej relacji;
 - b) w częstotliwości i terminie innymi niż wprost wynikającym z niniejszej decyzji oraz wystąpieniu okoliczności skutkujących:

- c) zaprzestaniem wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy;
- d) wprowadzeniem dodatkowych postojów.

W przypadku wystąpienia okoliczności, o których mowa w pkt 11 lit. a – d, Przewoźnik w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia ich wystąpienia, obowiązany jest przedstawić Prezesowi UTK stanowisko w sprawie wraz z uzasadnieniem.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Należy stwierdzić, że 2 lutego 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek Arriva z 29 stycznia 2021 r. o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz Hel – Władysławowo – Hel na okres od 12 grudnia 2021 r. do 12 grudnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 (przewozy wykonywane codziennie w okresie wakacji letnich tj. od 25 czerwca do 31 sierpnia 2022 r., od 24 czerwca do 31 sierpnia 2023 r., od 22 czerwca do 1 września 2024 r., od 19 czerwca do 31 sierpnia 2025 r. oraz od 20 czerwca do 31 sierpnia 2026 r.), zwany dalej również „Wnioskiem”.

Pismem z 10 lutego 2021 r. Przewoźnik przedstawił dowód wniesienia opłaty skarbowej z tytułu złożenia Wniosku do Prezesa UTK.

Pismem z 12 lutego 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.3.PL) Prezes UTK wezwał Arriva do uzupełnienia następujących braków formalnych Wniosku:

1. wskazania planowanej daty rozpoczęcia wykonywania proponowanych nowych kolejowych przewozów pasażerskich w sposób spójny z pozostałymi informacjami zawartymi we Wniosku;
2. przedstawienia projektów rozkładu jazdy nowych kolejowych przewozów pasażerskich pozwalających określić planowane godziny przyjazdu i odjazdu do/z wskazanych przez Przewoźnika stacji pasażerskich;
3. przedstawienia projektów rozkładu jazdy nowych kolejowych przewozów pasażerskich przewidujących realizację przewozów przy wykorzystaniu linii kolejowej nr 250.

Jednocześnie Prezes UTK zwrócił się do Przewoźnika o:

1. przedłożenie edytowalnych wersji projektów rozkładu jazdy nowych kolejowych przewozów pasażerskich, wskazanych we Wniosku;
2. przedstawienie stanowiska Arriva w przedmiocie występowania w złożonej dokumentacji szczególnie chronionych informacji handlowych, które nie powinny zostać udostępnione innym podmiotom.

Arriva pismem z 23 lutego 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 23 lutego 2021 r.) uzupełniła część braków formalnych, do których została wezwana pismem Prezesa UTK z 12 lutego 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.3.PL). Przewoźnik złożył także wyjaśnienia w zakresie wskazanym w ww. wezwaniu Prezesa UTK.

Prezes UTK pismem z 26 lutego 2021 r. (znak DPP-WOPN.717.1.2021.5.PL) wezwał Przewoźnika do uzupełnienia braku formalnego w zakresie projektów rozkładu jazdy pociągu nr 59902 relacji Hel – Bydgoszcz Główna, w sposób umożliwiający określenie planowanej godziny odjazdu z postoju handlowego Pruszcz Gdański.

Arriva pismem z 3 marca 2021 r. (data doręczenia do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 3 marca 2021 r.) uzupełniła brak formalny, do którego została wezwana pismem Prezesa UTK z 26 lutego 2021 r. (znak DPP-WOPN.717.1.2021.5.PL).

Pismem z 9 marca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.7.PL) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wszczęciu 2 lutego 2021 r., na jego wniosek, postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasach krajowych Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz Hel – Władysławowo – Hel, w okresie od 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026. W przedmiotowym piśmie Prezes UTK zwrócił uwagę na to, że pełna relacja usługi ma obejmować realizację przewozów na trasie Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna, natomiast niepełna relacja wskazanej usługi ma dotyczyć wykonywania przewozów na trasie Hel – Władysławowo – Hel.

W tym samym piśmie Prezes UTK poinformował Przewoźnika o włączeniu w poczet materiału dowodowego:

1. Regulaminu Sieci 2021/2022 PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „PKP PLK”, wraz z następującymi załącznikami:
 - nr 1 zatytułowanego: *Wykaz linii kolejowych udostępnianych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*;

- nr 2.6, zatytułowanego: *Wykaz posterunków ruchu i punktów ekspedycyjnych*;
- nr 2.7, zatytułowanego: *Wykaz linii kolejowych, na których wprowadzone zostały ograniczenia ich użytkowania*;
- nr 2.19, zatytułowanego: *Mapa linii kolejowych w Polsce zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*,

pobranych ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20212022/>;

2. Regulaminu Sieci 2021/2022 PKP Szybkiej Kolei Miejskiej sp. z o.o. w Trójmieście, zwanej dalej „PKP SKM”, wraz z załącznikami nr 1-8, pobranych ze strony internetowej: <http://www.skm.pkp.pl/infrastruktura/warunki-udostepniania/>;
3. opracowania Urzędu zatytułowanego: *Wymiana pasażerska na stacjach w Polsce w 2019 r.* wraz z trzema załącznikami w formacie .xlsx, przedstawiającymi szczegółowe dane analityczne, pobrane ze strony internetowej: <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analazy/analazy-i-monitoring/analazy-i-opracowania/16709,Wymiana-pasazerska-w-2019-r.html>;
4. opracowania Urzędu zatytułowanego: *Podsumowanie 2020. Przewozy pasażerskie i towarowe*, pobranego ze strony internetowej <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analazy/analazy-i-monitoring/analazy-i-opracowania/16660,Podsumowanie-2020-przewozy-pasazerskie-i-towarowe.html>;
5. opracowania Urzędu zatytułowanego: *Kolej w województwach – wykorzystanie i polityka transportowa*, pobranego ze strony internetowej <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analazy/analazy-i-monitoring/analazy-i-opracowania/15560,Kolej-w-wojewodztwach-wykorzystanie-i-polityka-transportowa.html>;
6. opracowania Urzędu zatytułowanego: *Największe dworce kolejowe w Polsce*, pobranego ze strony internetowej <https://utk.gov.pl/pl/raporty-i-analazy/analazy-i-monitoring/analazy-i-opracowania/15780,Najwieksze-dworce-kolejowe-w-Polsce.html>;
7. informacji odpowiadającej odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla Arriva, zarejestrowanej pod numerem KRS: 0000290693 (stan na dzień: 3 marca 2021 r., godz. 14:42:11), pobranej w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 112), zwanej dalej „ustawą o KRS”.

Dodatkowo Prezes UTK poinformował Przewoźnika, że faktem znanym z urzędu jest wydanie na rzecz Arriva:

1. decyzji Prezesa UTK z 1 lutego 2017 r. (znak: DRRK-WKL.700.18.2016.AO) zmieniającej licencję nr L/016/2016, wydaną 22 września 2008 r., wraz ze zmienioną licencją;
2. decyzji Prezesa UTK z 5 kwietnia 2016 r. (znak: DRRK-WKL.700.8.2015.AO), zmieniającej m.in. decyzję Prezesa UTK z 12 listopada 2014 r. (znak: DRRK-WKL.900.15.2014.MS) i wydającej licencję nr L/011/2016, wraz z ww. licencją;
3. decyzji Prezesa UTK z 12 listopada 2014 r. (znak: DRRK-WKL.900.15.2014.MS) zmieniającej licencję wydaną przez Prezesa UTK z 22 września 2008 r. nr WPO/169/2008;
4. licencji na wykonywanie kolejowych przewozów osób przez Prezesa UTK z 22 września 2008 r. nr WPO/169/2008;
5. decyzji Prezesa UTK z 12 marca 2020 r. (znak: DMB-WMIC.400.25.2019.SW) wydającej certyfikat bezpieczeństwa cz. A nr PL1120200011 wraz z załącznikiem w postaci certyfikatu bezpieczeństwa cz. A nr PL1120200011;
6. decyzji Prezesa UTK z 28 kwietnia 2020 r. (znak: DMB-WMIC.401.33.2019.SW) wydającej certyfikat bezpieczeństwa cz. B nr PL1220200016 wraz z załącznikiem w postaci certyfikatu bezpieczeństwa cz. B nr PL1220200016;
7. decyzji Prezesa UTK z 21 lutego 2017 r. (znak: DRRK-WR.715.24.2016.MB) przyznającej Arriva otwarty dostęp na trasach Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz Hel – Władysławowo – Hel.

Jednocześnie Prezes UTK poinformował Przewoźnika o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

Pismem z 15 marca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.8.PL) Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione o otrzymaniu powiadomienia Arriva w sprawie uruchamiania nowych kolejowych przewozów pasażerskich na trasach krajowych Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz Hel – Władysławowo – Hel oraz poinformował o przysługującym prawie zgłoszenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w terminie i na zasadach określonych w przepisach rozporządzenia 2018/1795.

Następnie 14 kwietnia 2021 r. za pośrednictwem platformy ePUAP przewoźnik kolejowy „PKP Intercity” S.A. z siedzibą w Warszawie, zwany dalej „PKP Intercity”, złożył wniosek (datowany na 14 kwietnia 2021 r.) o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Załącznikami do wniosku PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej były:

1. kopia umowy ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, zawarta dnia 31 grudnia 2020 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP Intercity na lata 2021 – 2030, zwana dalej również „umową ramową”;
2. analiza wpływu wprowadzenia nowych połączeń komercyjnych na usługi świadczone przez PKP Intercity na podstawie umowy ramowej;
3. metodologia obliczeń zastosowana przez PKP Intercity wykorzystana przy opracowywaniu analizy wpływu, o której mowa w punkcie 2 powyżej.

Część informacji zawartych we wniosku oraz załącznikach PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej została oznaczona jako niepodlegająca udostępnieniu podmiotom trzecim, w tym Arriva.

Z tego względu PKP Intercity złożyła dwie wersje wniosku, tj.:

- niejawną, zawierającą dane poufne, zastrzeżone do wiadomości Prezesa UTK oraz na wypadek ewentualnego postępowania odwoławczego;
- jawną, niezawierającą danych poufnych.

Należy stwierdzić, że 16 kwietnia 2021 r. za pośrednictwem poczty elektronicznej przewoźnik kolejowy POLREGIO sp. z o.o. (obecnie POLREGIO S.A) z siedzibą w Warszawie, zwany dalej „Polregio”, złożył wniosek (datowany na 15 kwietnia 2021 r.) o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Wniosek Polregio został złożony w związku ze spodziewanym zagrożeniem dla umowy nr 709/U/20 o świadczenie usług publicznych na okres od 13 grudnia 2020 r. do 12 grudnia 2026 r. w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych na terenie województwa pomorskiego, zawartej 11 grudnia 2020 r. pomiędzy Polregio a województwem pomorskim, zwanej dalej „umową Polregio”. Załącznikami do wniosku Polregio o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej było oświadczenie dotyczące występowania w przedstawionej dokumentacji informacji o charakterze poufnym.

Część informacji zawartych we wniosku (oraz załącznikach) Polregio o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej została oznaczona jako niepodlegająca udostępnieniu podmiotom trzecim (w tym Arriva).

Wskazać należy, że Polregio złożyła dwie wersje wniosku, tj.:

- niejawną, zawierającą dane poufne, zastrzeżone do wiadomości Prezesa UTK oraz na wypadek ewentualnego postępowania odwoławczego;
- jawną, niezawierającą danych poufnych.

Następnie 21 kwietnia 2021 r., za pośrednictwem platformy ePUAP, przewoźnik kolejowy PKP SKM złożył wniosek (datowany na 22 kwietnia 2021 r.) o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Załącznikami do wniosku PKP SKM o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej były:

- kopia umowy nr 719/U/20 o świadczenie usług publicznych na okres od 12 grudnia 2021 r. do dnia 12 grudnia 2026 r. w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich wykonywanych na terenie województwa pomorskiego, zawartej 11 grudnia 2021 r. pomiędzy województwem pomorskim a PKP SKM, zwanej dalej „umową PKP SKM”;
- projekt rozkładu jazdy pociągów PKP SKM w sezonie letnim.

Jednocześnie 27 kwietnia 2021 r., za pośrednictwem platformy ePUAP, PKP SKM złożyła przy piśmie z 26 kwietnia 2021 r. (znak: SKMM.075.7.21) dodatkowe dokumenty w postaci zanonimizowanej wersji:

- umowy PKP SKM;
- wniosku PKP SKM o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Tym samym należało stwierdzić, że część informacji zawartych we wniosku (oraz załącznikach) PKP SKM o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej została oznaczona jako niepodlegająca udostępnieniu podmiotom trzecim (w tym Arriva).

Z tego względu w materiale dowodowym niniejszego postępowania znalazły się dwie wersje wniosku PKP SKM o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, tj.:

- niejawna, zawierając dane poufne, zastrzeżone do wiadomości Prezesa UTK oraz na wypadek ewentualnego postępowania odwoławczego;
- jawna, niezawierająca danych poufnych.

Pismem z 29 kwietnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.15.PL) Prezes UTK wezwał PKP PLK do przedstawienia informacji w zakresie dotyczącym:

1. możliwości trasowania pociągów Arriva, zgodnie z projektem rozkładu jazdy zawartym we Wniosku Przewoźnika, bez zmian w trasowaniu na wnioskowanej trasie pociągów PKP Intercity, Polregio oraz PKP SKM;
2. stopnia wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, przy zastosowaniu której Arriva planuje wykonywać nowe połączenie pasażerskie wskazane we Wniosku Przewoźnika, a znajdującej się w zarządzie PKP PLK w okresie od 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2026 r. (realizowanie nowej usługi codziennie w okresie wakacji letnich);
3. spodziewanego wpływu wytrasowania pociągów Arriva na możliwość trasowania pociągów PKP Intercity, Polregio oraz PKP SKM, w całym okresie planowanego wykonywania przewozów przez Przewoźnika, tj. w okresie od 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2026 r. (realizowanie nowej usługi codziennie w okresie wakacji letnich);
4. planów rozwoju infrastruktury, pod kątem tras objętych proponowanymi nowymi kolejowymi przewozami pasażerskimi Arriva, w tym wskazania czasu realizacji takich planów.

Pismem z 5 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.14.PL) Prezes UTK poinformował Przewoźnika o włączeniu w poczet materiału dowodowego:

1. załącznika nr 2.10 do Regulaminu Sieci 2021/2022 PKP PLK zatytułowanego: *Wykaz punktów stycznych infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z infrastrukturą kolejową innych zarządców*, pobranego ze strony internetowej PKP PLK: <https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminu/regulamin-sieci/regulamin-sieci-20212022>;
2. informacji odpowiadającej odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP Intercity, zarejestrowanej pod numerem KRS: 0000296032 (stan na dzień: 28 kwietnia 2021 r. godz. 16:21:22), pobranej w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy o KRS;
3. informacji odpowiadającej odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla Polregio, zarejestrowanej pod numerem KRS: 0000031521 (stan na dzień: 28 kwietnia 2021 r., godz. 16:29:10), pobranej w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy o KRS;
4. informacji odpowiadającej odpisowi pełnemu z Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego dla PKP SKM, zarejestrowanej pod numerem KRS: 0000076705 (stan na dzień: 28 kwietnia 2021 r. godz. 16:26:41), pobranej w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy o KRS.

W tym samym piśmie Prezes UTK zawiadomił Stronę o tym, że materiał dowodowy postępowania stanowią również następujące dokumenty:

1. pismo Prezesa UTK z 15 marca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.8.PL), informujące podmioty uprawnione o wpływie Wniosku Arriva;
2. wniosek przewoźnika kolejowego PKP Intercity z 14 kwietnia 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wraz z załącznikami, w wersji jawnej i w wersji zawierającej szczególnie chronione informacje handlowe, stanowiący odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 15 marca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.8.PL);
3. wniosek przewoźnika kolejowego Polregio z 15 kwietnia 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wraz z załącznikami, w wersji jawnej i w wersji zawierającej szczególnie chronione informacje handlowe, stanowiący odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 15 marca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.8.PL);
4. wniosek przewoźnika kolejowego PKP SKM z 22 kwietnia 2021 r., uzupełniony pismem z 26 kwietnia 2021 r. (znak: SKMM.075.7.21), o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, wraz z załącznikami, stanowiący odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 15 marca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.8.PL).

Jednocześnie Prezes UTK zakomunikował Arriva, że faktem znanym z urzędu jest posiadanie przez:

- PKP Intercity oraz Polregio statusu przewoźników kolejowych;
- PKP PLK statusu zarządcy infrastruktury kolejowej;
- PKP SKM statusu przewoźnika kolejowego i zarządcy infrastruktury kolejowej.

Prezes UTK przekazał jawne wersje wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej przewoźników kolejowych PKP Intercity oraz Polregio oraz poinformował, że ze względu na przedstawienie przez PKP SKM wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej bez zawarcia informacji dotyczącej występowania w dokumentacji szczególnie chronionych informacji handlowych, o których mowa w art. 8 ust. 1 i 2 rozporządzenia 2018/1795 (lub innych tajemnic prawnie chronionych zgodnie z właściwymi przepisami prawa), nie jest możliwe, na tym etapie postępowania, udostępnienie Arriva jawnej wersji wniosku PKP SKM.

Pismem z 5 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.16.PL) Prezes UTK wezwał PKP SKM do przedstawienia:

1. metodyki obliczeń, przy wykorzystaniu której PKP SKM oszacowała spodziewany wpływ uruchomienia nowej usługi Arriva na połączenia wykonywane na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych;
2. danych składowych, które zostały wykorzystane, w związku z zastosowaną przez PKP SKM metodyką obliczeń do oszacowania spodziewanego spadku przychodów (wzrostu rekompensaty) tego przewoźnika w następstwie planowanego uruchomienia przez Arriva usług wskazanych w powiadomieniu;
3. uzasadnienia dla ograniczenia jawności załączników do umowy PKP SKM;
4. stanowiska PKP SKM w zakresie braku występowania szczególnie chronionych informacji handlowych w wersji wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, stanowiącej załącznik do pisma PKP SKM z 26 kwietnia 2021 r. (znak: SKMM.075.7.21).

Z racji pełnienia przez PKP SKM również funkcji zarządcy infrastruktury, w odniesieniu do linii kolejowej nr 250, Prezes UTK zwrócił się w tym samym piśmie o przedstawienie następujących informacji:

1. możliwości trasowania pociągów Arriva, zgodnie z projektem rozkładu jazdy zawartym we Wniosku Przewoźnika, bez zmian w trasowaniu na wnioskowanej trasie pociągów przewoźników kolejowych uruchamianych (o ile faktycznie są/mają być uruchamiane) na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych;
2. stopnia wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, przy zastosowaniu której Arriva alternatywnie planuje wykonywać nowe połączenie pasażerskie na trasie Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna wskazanej we Wniosku, a znajdującej się w zarządzie PKP SKM;
3. spodziewanego wpływu wytrasowania pociągów Arriva na możliwość trasowania pociągów innych przewoźników kolejowych, uruchamianych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym, w całym okresie planowanego wykonywania przewozów przez Arriva, tj. od 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2026 r. (realizowanie nowej usługi codziennie w okresie wakacji letnich);
4. planów rozwoju infrastruktury, pod kątem nowego połączenia Arriva na trasie Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna, w tym wskazania okresu realizacji takich planów.

W piśmie z 17 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.17.PL) Prezes UTK wezwał PKP Intercity do:

1. weryfikacji przez PKP Intercity zasadności złożonego Wniosku Arriva ze względu na faktyczną kontynuację realizacji usługi Przewoźnika;
2. weryfikacji przedstawionych informacji w zakresie marży zysku;
3. przedłożenia jawnych wersji załączników nr 1 i 2 do złożonego wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 17 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.18.PL) Prezes UTK wezwał Polregio do przedstawienia:

1. prognoz ekonomicznych i finansowych wskazujących spodziewany wpływ uruchomienia nowej usługi Arriva na połączenia realizowane przez Polregio, wraz z metodyką obliczeń, które posłużyły Polregio dla uzyskania niezbędnych wyników;
2. danych składowych, które zostały wykorzystane, w związku z zastosowaną przez Polregio metodyką obliczeń do oszacowania spodziewanego spadku przychodów (wzrostu rekompensaty) tego przewoźnika w następstwie planowanego uruchomienia przez Arriva usług wskazanych we Wniosku Przewoźnika;
3. uzasadnienia dla stanowiska, według którego w następstwie uruchomienia usługi Arriva, o której mowa w powiadomieniu, Polregio utraci wszystkie dotychczas uzyskiwane przychody w okresie lipiec – sierpień danego roku generowane przez pociągi wyprawiane w godzinach zbliżonych do Arriva na podstawie umowy PSC;
4. informacji dotyczących:
 - zmiany kosztów ponoszonych i przychodów uzyskiwanych przez Polregio (w tym również, w stosownych przypadkach, informacji na temat potencjalnych oszczędności kosztów, takich jak tych wynikających z braku

wymiany taboru osiągnącego koniec okresu użytkowania lub niezastępowania pracowników, których umowa się kończy);

- możliwości wygenerowania nowych potoków podróży przez proponowane kolejowe przewozy pasażerskie Arriva w sieci objętej umową o świadczenie usług publicznych (np. poprzez doprowadzanie pasażerów, którzy mogą być zainteresowani połączeniem z usługą regionalną objętą umową PSC);
- konkurencyjnych reakcji Polregio w związku z planowanym uruchomieniem nowych kolejowych przewozów pasażerskich Arriva;
- spodziewanego wpływu uruchomienia przez Arriva planowanej nowej usługi kolejowego przewozu pasażerskiego na odpowiednie inwestycje Polregio, w tym w odniesieniu do taboru kolejowego;
- szacowanego skutku uruchomienia przez Arriva planowanej nowej usługi kolejowego przewozu pasażerskiego na wyniki i jakość kolejowych przewozów osób;

5. uzupełnienia stanowiska Polregio załączonego do wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej zatytułowanego: *Oświadczenie w zakresie informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa zawartych we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej*, poprzez wskazanie czynności podjętych przez ww. przewoźnika kolejowego mających na celu utrzymanie w poufności wskazanych informacji.

Pismem z 18 maja 2021 r. (znak: IDRR.611.79.2021), przekazanym za pośrednictwem poczty elektronicznej, PKP PLK udzieliła odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 29 kwietnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.15.PL).

W piśmie z 20 maja 2021 r. (znak: PKP SKMMM.075.9.21), przekazanym za pośrednictwem platformy ePUAP, PKP SKM przedstawiła dodatkowe informacje w związku z wezwaniem Prezesa UTK z 5 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.16.PL).

Pismem z 31 maja 2021 r. (znak: PBH1w.713.6.2021), przekazanym za pośrednictwem poczty elektronicznej, Polregio przedstawiła dodatkowe informacje w związku z wezwaniem Prezesa UTK z 17 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.18.PL).

Pismem z 1 czerwca 2021 r. (znak: BBPR1k-070-017/2021), przekazanym za pośrednictwem platformy ePUAP, PKP Intercity przedstawiła dodatkowe informacje w związku z wezwaniem Prezesa UTK z 17 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.17.PL).

W piśmie z 21 czerwca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.14.PL) Prezes UTK poinformował Arriva o uzupełnieniu informacji przez PKP SKM i przekazał jawną wersję wniosku wskazanego powyżej podmiotu uprawnionego do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Jednocześnie Prezes UTK poinformował Przewoźnika o przysługującym prawie do zapoznania się z aktami sprawy oraz o prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań.

W piśmie z 12 lipca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.23.GP) Prezes UTK zawiadomił Stronę o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy na 12 sierpnia 2021 r.

Przewoźnik, w piśmie z 22 lipca 2021 r., doręczonym do Urzędu 28 lipca 2021 r. za pośrednictwem poczty elektronicznej, zgłosił wniosek o udostępnienie całości akt postępowania. Jednocześnie przewoźnik poinformował o zmianie sposobu doręczenia korespondencji w ramach niniejszego postępowania administracyjnego.

W piśmie z 12 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.25.PL) Prezes UTK zawiadomił Stronę o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy na 13 września 2021 r. Jednocześnie Prezes UTK zawiadomił Stronę o tym, że faktem znanym z urzędu jest zawarcie 29 kwietnia 2021 r. przez PKP Intercity i Ministra Infrastruktury, działającego w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, umowy rocznej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2021 r. do 31 grudnia 2021 r.

Postanowieniem z 30 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.26.PL) Prezes UTK ograniczył Arriva prawo wglądu do materiału dowodowego prowadzonego postępowania administracyjnego w zakresie informacji przedstawionych przez PKP Intercity, Polregio oraz PKP SKM, posiadających status m.in. szczególnie chronionych informacji handlowych.

Postanowieniem z 30 sierpnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.27.PL) Prezes UTK przychylił się do wniosku Strony i udostępnił Arriva materiał dowodowy niniejszego postępowania, z wyłączeniem informacji przedstawionych przez PKP Intercity, Polregio oraz PKP SKM, posiadających status m.in. szczególnie chronionych informacji handlowych.

Następnie 9 września 2021 r. wpłynęło, za pośrednictwem operatora pocztowego, pismo PKP PLK z 18 maja 2021 r. (znak: IDRR.611.79.2021), stanowiące odpowiedź na wezwanie Prezesa UTK z 29 kwietnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.15.PL).

Pismem z 10 września 2021 r. (wpływ do Urzędu 13 września 2021 r., za pośrednictwem poczty elektronicznej) Arriva zwróciła się z wnioskiem o wydłużenie terminu dla przedstawienia ostatecznego stanowiska w sprawie. Jednocześnie Strona złożyła wnioszek o udostępnienie akt postępowania.

Postanowieniem z 13 września 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.30.PL) Prezes UTK uwzględnił w całości żądanie Strony dotyczące wydłużenia terminu dla przedstawienia ostatecznego stanowiska w sprawie. Ponadto Prezes UTK poinformował Arriva o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy na 25 października 2021 r.

Pismem z 15 września 2021 r. (wpływ do Urzędu 15 września 2021 r., za pośrednictwem poczty elektronicznej) Arriva przedstawiła ostateczne stanowisko w sprawie przedmiocie zgromadzonych przez Prezesa UTK dowodów.

Pismem z 25 października 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.33.AJ) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o wyznaczeniu nowego terminu zakończenia niniejszego postępowania administracyjnego, tj. do 25 listopada 2021 r.

Pismem z 19 listopada 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.34.PL) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o uzupełnieniu materiału dowodowego o opracowanie Urzędu „Dobowa wymiana pasażerska na stacjach kolejowych w Polsce w 2020 r.” (informacje o stacjach), przysługującym prawie do wypowiedzenia się w sprawie oraz o wyznaczeniu nowego terminu zakończenia niniejszego postępowania administracyjnego, tj. do 27 stycznia 2022 r.

Pismem z 23 grudnia 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.35.PL) Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika o uzupełnieniu materiału dowodowego w zakresie informacji z rejestru Polregio oraz o zmianie terminu zakończenia niniejszego postępowania administracyjnego.

Pismem z 27 stycznia 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.36.PL) Prezes UTK zawiadomił Arriva o wyznaczeniu nowego terminu na rozpatrzenie przedmiotowej sprawy do 28 lutego 2022 r.

Pismem z 2 lutego 2022 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.37.PL) Prezes UTK zawiadomił Arriva o tym, że faktem znanym z urzędu jest wydanie na rzecz Polregio decyzji Prezesa UTK z 1 grudnia 2021 r. (znak: DMB-WMIC.400.32.2021.SW) wydającej jednolity certyfikat bezpieczeństwa nr PL1020210197 wraz z załącznikiem w postaci certyfikatu bezpieczeństwa nr PL1020210197. Jednocześnie Prezes UTK poinformował Stronę o prawie do czynnego udziału w każdym stadium postępowania oraz o możliwości skorzystania z prawa do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów.

Strona nie skorzystała z przysługujących jej uprawnień.

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

Stosownie do art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13ab i art. 13b ust. 2 i 3, przepisy k.p.a.

Zgodnie natomiast z art. 104 § 1 k.p.a.: *Organ administracji publicznej załatwia sprawę przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej.*

Art. 13 ust. 1 pkt 5 ustawy o transporcie kolejowym przyznaje Prezesowi UTK kompetencję do wydawania decyzji dotyczących otwartego dostępu.

Jak już wcześniej wspomniano, 2 lutego 2021 r. do Prezesa UTK wpłynął wniosek Arriva z 29 stycznia 2021 r. o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz Hel – Władysławowo – Hel, wyłącznie w okresach wakacji letnich w terminie od 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026. Wniosek, o którym mowa powyżej, został uzupełniony przez Przewoźnika pismami z 10 lutego 2021 r. (data wpływu do Urzędu: 10 lutego 2021 r.), z 23 lutego 2021 r. (data wpływu do Urzędu: 23 lutego 2021 r.), z 3 marca 2021 r. (data wpływu do Urzędu: 3 marca 2021 r.) oraz z 15 września 2021 r. (data wpływu do Urzędu: 15 września 2021 r.).

W związku z otrzymaniem przez Prezesa UTK Wniosku niezbędne było ustalenie statusu Strony na podstawie obowiązujących przepisów prawa.

Prezes UTK ustalił, że Strona jest przewoźnikiem kolejowym posiadającym licencję nr WPO/169/2008 wydaną na czas nieokreślony i potwierdzającą zdolność Arriva do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Ponadto na rzecz Przewoźnika został wydany, decyzją Prezesa UTK z 12 marca 2020 r. (znak: DMB-WMIC.400.25.2019.SW), certyfikat bezpieczeństwa cz. A nr PL1120200011, ważny od 24 marca 2020 r. do 24 marca 2025 r., potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z właściwymi przepisami. Decyzją Prezesa UTK z 28 kwietnia 2020 r. (znak: DMB-WMIC.401.33.2019.SW) wydano na rzecz Arriva certyfikat bezpieczeństwa cz. B nr PL1220200016, ważny od 15 maja 2020 r. do 15 maja 2025 r., potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci zgodnie z właściwymi przepisami.

Stosownie do art. 29c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym: *regularny przewóz kolejowy osób niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej jest wykonywany na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu.*

Zgodnie z art. 29d ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym: *w zakresie kolejowych przewozów osób innych niż przewozy okazjonalne zarządca zawiera umowę o przydzielenie zdolności przepustowej w takim zakresie, w jakim aplikant zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, przedstawił oświadczenie organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych albo uzyskał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzję o przyznaniu ograniczonego dostępu.*

W świetle wyżej cytowanych przepisów ustawy o transporcie kolejowym podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie jest więc aplikant. Zgodnie z treścią art. 4 pkt 9b ustawy o transporcie kolejowym aplikantem jest przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego.

Natomiast przez przewoźnika kolejowego, zgodnie z art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, należy rozumieć przedsiębiorcę uprawnionego do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorcę świadczącego wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorcę uprawnionego do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa. Nowe brzmienie definicji przewoźnika kolejowego, określone w art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, zostało nadane w następstwie wejścia w życie ustawy z dnia 30 marca 2021 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 780), zwanej dalej „ustawą zmieniającą”.

W przywołanej powyżej ustawie zmieniającej znalazły się przepisy przejściowe, mające zastosowanie do podmiotów posiadających ważne certyfikaty bezpieczeństwa w części A i B. Wskazać w tym miejscu należy na brzmienie art. 4 ust. 1-3 ustawy zmieniającej, który stanowi, że:

1. *Certyfikaty bezpieczeństwa, autoryzacje bezpieczeństwa i świadectwa bezpieczeństwa wydane przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy zachowują ważność zgodnie z warunkami, na jakich zostały wydane.*
2. *Przewoźnicy kolejowi i zarządcy infrastruktury posiadający certyfikat bezpieczeństwa lub autoryzację bezpieczeństwa wydaną przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy mogą prowadzić działalność na podstawie dotychczasowych systemów zarządzania bezpieczeństwem do czasu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa lub przedłużenia lub aktualizacji autoryzacji bezpieczeństwa.*
3. *Przewoźników kolejowych posiadających certyfikat bezpieczeństwa uznaje się, do czasu uzyskania jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, za przewoźników kolejowych, o których mowa w art. 4 pkt 9 ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą.*

Tym samym należy stwierdzić, że Arriva, w związku z posiadaniem licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób oraz certyfikatów bezpieczeństwa w części A i B, spełnia wymagania ustawy o transporcie kolejowym pozwalające uznać Stronę za przewoźnika kolejowego. Przewoźnikowi przysługuje zatem uprawnienie do złożenia wniosku dotyczącego przyznania otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Wniosek Arriva został podpisany ważnym kwalifikowanym podpisem elektronicznym przez osoby upoważnione do reprezentacji Przewoźnika, zgodnie z informacjami wskazanymi w rejestrze przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego.

Zgodnie z treścią art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym aplikant, który zamierza wystąpić o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonywania przewozu na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, na trasie, na której są wykonywane przewozy na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, informuje o tym właściwego zarządcę infrastruktury oraz Prezesa UTK. Informacja o planowanym uruchomieniu komercyjnych przewozów osób na danej trasie, powinna zostać przedstawiona za pomocą standardowego formularza powiadomienia, o którym mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795, nie później niż w terminie 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów, którego będzie dotyczył wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej.

Stosownie do regulacji przepisy art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym: *Prezes UTK, nie później niż przed upływem 10 dni od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2, przekazuje tę informację organizatorowi publicznego transportu kolejowego i przewoźnikowi kolejowemu, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na trasie, o której mowa w ust. 2.*

Artykuł 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym określa, że: w terminie miesiąca od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2 tego przepisu, organizator publicznego transportu kolejowego i przewoźnik kolejowy, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, oraz zarządca właściwej infrastruktury kolejowej mogą złożyć do Prezesa UTK wniosek

o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu przepisów rozporządzenia 2018/1795.

Prezes UTK pismem z 15 marca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.8.PL) zawiadomił podmioty uprawnione, tj. te, którym przysługuje możliwość złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o planowanym uruchomieniu nowej usługi przez Przewoźnika.

Ponadto 15 marca 2021 r. Prezes UTK opublikował informację o wpływie wniosku Arriva na stronie internetowej Urzędu: <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/17058,Wniosek-Arriva-o-przyznanie-otwartego-dostepu-na-trasach-krajowych-Bydgoszcz-Glo.html>

Przepisy art. 29c ust. 3 i 4 ustawy o transporcie kolejowym nawiązują do regulacji art. 5 ust 1 rozporządzenia 2018/1795, który stanowi, że: *każdy wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej składany jest do organu regulacyjnego przez podmioty, o których mowa w art. 11 ust. 2 akapit pierwszy dyrektywy 2012/34/UE, w terminie wyznaczonym w tym przepisie.* Przepis art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 zawiera odesłanie do przepisu ustanowionego na poziomie dyrektywy. Natomiast zgodnie z art. 11 ust. 2 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012 r. str. 32, z późn. zm.), w brzmieniu nadanym dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającą dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz. Urz. UE L 352 z 23 grudnia 2016 r. str. 1): *aby określić, czy zostałaby zagrożona równowaga ekonomiczna w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, właściwy organ regulacyjny lub właściwe organy regulacyjne, o których mowa w art. 55, przeprowadzają obiektywną analizę ekonomiczną i opierają swoją decyzję na z góry ustalonych kryteriach. Dokonują tego na wniosek złożony w terminie miesiąca od otrzymania informacji o zamiarze świadczenia przewozów pasażerskich, o którym mowa w art. 38 ust. 4, przez dowolny z poniższych podmiotów:*

- a) *właściwy organ lub właściwe organy, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych;*
- b) *każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na podstawie niniejszego artykułu;*
- e) *zarządca infrastruktury;*
- f) *przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych.*

Ze względu na to, że obowiązujące przepisy nie wiążą ze sobą początku biegu terminu dla złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej z momentem publikacji jawnej wersji powiadomienia aplikanta (tu: Arriva) o planowanej nowej usłudze, Prezes UTK przyjął, że początek biegu terminu dla każdego z podmiotów liczony jest indywidualnie. Początek biegu terminu dla złożenia przez podmiot uprawniony wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej związany jest z momentem doręczenia pisma organu regulacyjnego informującego o otrzymaniu wniosku o przyznanie otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu należało przyjąć, że termin na dokonanie czynności, o której mowa powyżej, rozpoczynał się, zgodnie z obowiązującymi zasadami obliczania terminów, od momentu doręczenia pisma Prezesa UTK z 15 marca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.8.PL).

W ustawie o transporcie kolejowym znajduje się również regulacja dotycząca sposobu postępowania Prezesa UTK w przypadku braku wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej oraz w sytuacji otrzymania takiego wniosku.

Wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie jest możliwe w sytuacji, gdy żaden podmiot uprawniony nie złoży, w terminie przewidzianym przepisami, wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej albo gdy w wyniku przeprowadzonego badania, o którym mowa w art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK oceni, że proponowane połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym).

Zakres badania równowagi ekonomicznej oraz kryteria oceny zostały uregulowane w art. 10 rozporządzenia 2018/1795. Zgodnie z art. 10 ust. 1 zdanie drugie rozporządzenia 2018/1795: *Uważa się, że równowaga ekonomiczna jest zagrożona, jeżeli nowe kolejowe przewozy pasażerskie miałyby istotny negatywny wpływ na co najmniej jeden z następujących elementów:*

- a) *rentowność usług, które przedsiębiorstwo kolejowe świadczy w ramach umowy o świadczenie usług publicznych;*
- b) *koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę o świadczenie usług publicznych.*

Przeprowadzana analiza badania równowagi ekonomicznej odnosi się do umowy o świadczenie usług publicznych jako całości, a nie do poszczególnych usług wykonywanych na jej podstawie, w całym okresie obowiązywania (art. 10 ust. 2 zdanie 1 rozporządzenia 2018/1795). Ocena organu regulacyjnego (tu: Prezesa UTK) dotyczy wpływu

finansowego netto nowych kolejowych przewozów pasażerskich na umowę o świadczenie usług publicznych. Stosownie do treści art. 10 ust. 3 zdania 2 rozporządzenia 2018/1795: *analiza kosztów i przychodów generowanych w związku ze świadczeniem usług objętych umową o świadczenie usług publicznych po pojawieniu się na rynku nowych kolejowych przewozów pasażerskich obejmuje następujące elementy:*

- a) *zmiennosc kosztów ponoszonych i przychodów uzyskiwanych przez przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych (w tym, w stosownych przypadkach, wszelkie oszczędności kosztów, takie jak te wynikające z braku wymiany taboru osiągniętego koniec okresu użytkowania lub niezastępowania pracowników, których umowa się kończy);*
- b) *skutki finansowe wygenerowane przez proponowane nowe kolejowe przewozy pasażerskie w sieci objętej umową o świadczenie usług publicznych (takie jak doprowadzanie pasażerów, którzy mogą być zainteresowani połączeniem z usługą regionalną objętą umową o świadczenie usług publicznych);*
- c) *ewentualne konkurencyjne reakcje przedsiębiorstwa kolejowego realizującego umowę o świadczenie usług publicznych;*
- d) *wpływ na odpowiednie inwestycje przedsiębiorstw kolejowych lub właściwych organów, na przykład w odniesieniu do taboru;*
- e) *wartość wszelkich istniejących praw wyłącznych.*

Ocena organu regulacyjnego (tu: Prezesa UTK) dotyczy również znaczenia wpływu, mając na względzie obowiązujące ustalenia umowne między właściwym organem (tu: organizatorem publicznego transportu zbiorowego) a przedsiębiorstwem kolejowym wykonującym usługi publiczne, w tym, w stosownych przypadkach, poziom rekompensaty ustalony zgodnie z załącznikiem do rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., dotyczącego usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz. Urz. UE L 315 z 3 grudnia 2007 r., str. 1, z późn. zm.), lub wynikający z konkurencyjnego zawarcia umowy oraz wszelkich mechanizmów podziału ryzyka takiego jak ryzyko związane z ruchem i przychodami (art. 10 ust. 4 rozporządzenia 2018/1795).

Ocena organu regulacyjnego (tu: Prezesa UTK), zgodnie z treścią art. 10 ust. 5 rozporządzenia 2018/1795, powinna uwzględniać również:

- a) korzyści netto dla klientów wynikające z nowych kolejowych przewozów pasażerskich w krótkim i średnim okresie;
- b) wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na wyniki i jakość przewozów kolejowych;
- c) wpływ nowych kolejowych przewozów pasażerskich na planowanie rozkładu jazdy przewozów kolejowych.

W ramach niniejszego postępowania wpłynęły wnioski o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, złożone przez PKP Intercity, Polregio oraz PKP SKM.

Wniosek PKP Intercity z 14 kwietnia 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej:

Do Prezesa UTK 14 kwietnia 2021 r. wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek PKP Intercity z 14 kwietnia 2021 r., o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowaną usługą przewozu osób Arriva. Informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez Arriva, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 15 marca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.8.PL), została doręczona PKP Intercity 18 marca 2021 r. Tym samym Prezes UTK stwierdził, że wniosek PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej został złożony z zachowaniem terminu jednego miesiąca na dokonanie czynności, przewidzianego przepisami prawa. W dalszej kolejności Prezes UTK przanalizował status PKP Intercity uprawniający ten podmiot do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Zgodnie z informacjami, którymi Prezes UTK dysponuje z urzędu, PKP Intercity jest podmiotem sektora transportu kolejowego posiadającym licencję nr L/034/2017, potwierdzającą zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, wraz z ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej, niezbędnej dla wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego. Ponadto na rzecz PKP Intercity został wydany certyfikat bezpieczeństwa część A nr PL1120200051, ważny od 28 października 2020 r. do 28 października 2025 r., potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi oraz certyfikat bezpieczeństwa część B nr PL1220200063, ważny od 28 października 2020 r. do 28 października 2025 r., potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi. Wszystkie wskazane powyżej dokumenty PKP Intercity zostały wydane przez Prezesa UTK. Z tego względu Prezes UTK

ustalił, że PKP Intercity jest przewoźnikiem kolejowym posiadającym podstawowe dokumenty z zakresu transportu kolejowego, umożliwiające wykonywanie kolejowych przewozów osób.

W dalszej kolejności Prezes UTK zwrócił uwagę na spełnianie przez PKP Intercity wymagania w zakresie bycia stroną umowy o świadczenie usług publicznych, których równowaga ekonomiczna mogłaby zostać zagrożona w następstwie uruchomienia usługi przez Arriva. W tym celu Prezes UTK ustalił, że PKP Intercity jest stroną następujących umów o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym:

- umowy ramowej z dnia 31 grudnia 2020 r. zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP Intercity na lata 2021 – 2030, oraz
- umowy rocznej z dnia 29 kwietnia 2021 r., zawartej pomiędzy Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP Intercity, o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w okresie od 1 stycznia 2021 r. do 31 grudnia 2021 r.

Zawarty w załączniku nr 1 umowy ramowej plan przedmiotowo finansowy na lata 2021 – 2030 wskazujący stacje początkowe oraz końcowe wykonywania przewozów przez PKP Intercity pozwala stwierdzić, że ww. przewoźnik kolejowy jest podmiotem uprawnionym, w myśl art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym i art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795. PKP Intercity jest przewoźnikiem kolejowym, będącym jednocześnie operatorem umowy o świadczenie usług publicznych, która przewiduje wykonywanie połączeń pasażerskich w tym samym terminie co Przewoźnik oraz na odcinku pokrywającym się z planowanym uruchamianiem usługi przez Arriva. Z tego względu należało uznać, że zgłoszony przez PKP Intercity wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej powinien podlegać dalszej analizie formalnej oraz merytorycznej.

PKP Intercity oświadczyła, że zamiar wprowadzenia nowych połączeń przez Arriva wzbudził obawy związane z zaburzeniem równowagi ekonomicznej na liniach kolejowych, na których planowane jest uruchomienie dodatkowych pociągów.

Zgodnie ze stanowiskiem przedstawionym przez PKP Intercity: *W związku z powyższym PKP IC zdecydowało się na wykonanie analizy zaproponowanej oferty połączeń kolejowych oraz ich wpływu na Umowy PSC, których stroną jest PKP IC. Obecnie PKP IC jest stroną Umowy Ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, zawartej dnia 31.12.2020 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a „PKP Intercity” S.A., na lata 2021 – 2030. W załączniku nr 1 znajduje się kopia powyższej Umowy Ramowej wraz ze wskazaniem informacji objętych klauzulą Tajemnica Przedsiębiorstwa „PKP Intercity” S.A. oraz uzasadnieniem, dlaczego zostały utajnione. Uszczegółowieniem zapisów Umowy Ramowej są Umowy Roczne, które zawierają szczegółowy wykaz uruchamianych pociągów wraz z planowanymi przychodami i rekompensatą. Na podstawie powyższej Umowy Ramowej osobno na każdy rok będzie podpisywana Umowa Roczna o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich (dalej: „Umowa Roczna”). Zagrożona jest równowaga ekonomiczna Umowy Ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, która została zawarta w dniu 31.12.2020 roku, pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a „PKP Intercity” S.A., na lata 2021 – 2030 (dalej: „Umowa Ramowa”).*

W dalszej części złożonego wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej PKP Intercity podniosła, że: *Zgodnie z metodologią znajdującą się w załączniku nr 3 do niniejszego wniosku jedynie bieżący rozkład jazdy pociągów daje możliwość obliczenia wpływu konkurencyjnych pociągów na pociągi PSC. Wynik obliczeń wyrażony jest procentowo w odniesieniu do rekompensaty na pokrycie kosztów zapisanej w Umowie Ramowej. Przy założeniu podobnego rozkładu jazdy w przyszłych latach, procentowy wpływ na rekompensatę w latach kursowania pociągów Arrivy jest taki sam, a na podstawie istniejącej Umowy Ramowej obliczany jest kwotowy wpływ na tę Umowę w każdym roku. Tym wpływem jest wzrost rekompensaty powodowany zmniejszeniem przychodu z pociągów PSC w wyniku kursowania pociągów komercyjnych. Z uwagi na brak podpisanej Umowy Rocznej na 2021 r., analiza wykonana według części II metodologii obejmująca bieżący rozkład jazdy została wykonana na podstawie danych z załącznika nr 2 z projektu tej Umowy, przy założeniu kursowania pociągu konkurencyjnego według rozkładu jazdy, który został podany we wniosku o przyznanie otwartego dostępu. Obliczenia te, znajdują się w załączniku nr 2 część A do niniejszego wniosku. W kolejnym kroku został oszacowany wpływ nowych usług Arrivy na przewozy realizowane przez PKP IC w latach 2022 – 2026. Symulacja wpływu wprowadzenia nowych połączeń komercyjnych na Umowę Ramową wykonana według części III metodologii znajduje się w załączniku nr 2 część B do niniejszego wniosku. Źródłem danych jest Umowa Ramowa, w której została zapisana rekompensata na pokrycie kosztów i założenia PKP IC dotyczące kosztów i przychodów obecnie uruchamianych pociągów, które stanowią projekt Umowy rocznej na rok 2021. Z powyższej analizy wynika zmniejszenie przychodu na poziomie 0,08% planowanej rekompensaty, co stanowi zmniejszenie przychodu z Umowy PSC o:*

- ~~☒~~ ~~☒~~ zł w roku 2022,
- ~~☒~~ ~~☒~~ zł w roku 2023,
- ~~☒~~ ~~☒~~ zł w roku 2024,
- ~~☒~~ ~~☒~~ zł w roku 2025,
- ~~☒~~ ~~☒~~ zł w roku 2026,
- razem ~~☒~~ ~~☒~~ zł w całym okresie w wyniku uruchomienia pociągów konkurencyjnych w okresie wakacji szkolnych.

W odniesieniu do ewentualnego wpływu realizowania nowych usług przez Arriva na zmianę cen biletów PKP Intercity poinformowała, że: *Przewidujemy poziom elastyczności cenowej popytu w zakresie od 0,5 do 1,5, w zależności od szeregu czynników oraz od indywidualnego charakteru pasażera bądź części pasażerów, jako grupy docelowej oferty. Ponadto PKP IC zamierza na bieżąco analizować frekwencję zarówno w zagrożonych pociągach własnych jak i pociągach konkurencji. Wyniki tych badań będą podstawą do dalszych działań polegających między innymi na ewentualnym obniżeniu cen biletów za przejazd i wprowadzania promocji na bilety, co jednak może spowodować dalsze obniżenie przychodów dla pociągów objętych zadaniem i będzie się wiązało z koniecznością pokrycia zaistniałego deficytu.*

Załącznikami do wniosku PKP Intercity o przeprowadzenie zadania równowagi ekonomicznej były:

- kopia umowy ramowej (załącznik nr 1);
- analiza wpływu nowych połączeń Arriva na umowę ramową (załącznik nr 2); oraz
- metodologia, według której PKP Intercity oszacowała wpływ nowych połączeń Arriva na usługi świadczone na podstawie umowy ramowej (załącznik nr 3).

PKP Intercity poinformowała, że część informacji zawartych we wniosku o przeprowadzenie równowagi ekonomicznej oraz w załącznikach nr 1 – 2 zawiera informacje, które nie powinny podlegać udostępnieniu podmiotom trzecim ze względu na ich szczególnie rodzaj oraz wartość gospodarczą.

W załączniku nr 2 do wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej zawarto szczegółowe informacje dotyczące pociągów PKP Intercity, których uruchamianie może zostać zagrożone w związku z usługą Arriva.

Prezes UTK, w piśmie z 17 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.17.PL), zwrócił się do PKP Intercity o przedstawienie dodatkowych informacji, w związku ze złożeniem wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w zakresie dotyczącym:

1. weryfikacji uzasadnienia dla złożonego wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, z uwagi na kontynuację przez Arriva usług komercyjnego przewozu osób na trasach Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz Hel – Władysławowo – Hel;
2. weryfikacji prawidłowości stanowiska PKP Intercity w zakresie występowania marży zysku;
3. przedstawienia kopii umowy ramowej oraz analizy wpływu nowych połączeń Arriva na umowę ramową, tj. odpowiednio załączników nr 1 i 2 do wniosku PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w wersjach dokumentów niezawierających informacji objętych ograniczeniem dotyczącym poufnego charakteru określonych informacji.

W piśmie z 1 czerwca 2021 r. (znak: BBPR1k-070-017/2021) PKP Intercity przedstawiła dodatkowe wyjaśnienia w związku z wezwaniem Prezesa UTK zawartym w piśmie z 17 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.17.PL). PKP Intercity poinformowała, że: *Należy zauważyć, że mimo świadczenia usług na podstawie już przyznanego otwartego dostępu oraz wniosek dotyczący kolejnych lat formalnie nie są w żaden sposób ze sobą związane, a procedura przyznania otwartego dostępu nie przewiduje świadczenia usług, jako kontynuacji. Jest nową decyzją dotyczącą innego okresu czasu. W tym sensie PKP IC używa określenia „nowe przewozy” we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej. W momencie opracowywania planu finansowego do Umowy Ramowej w zakresie lat 2022-2026 nie istniała żadna decyzja o przyznaniu otwartego dostępu dla przewoźnika Arriva. W związku z tym planowane przychody nie mogą uwzględniać kursowania pociągów konkurencyjnych, dla których nie ma podstaw do uruchomienia. Odnośnie do zagadnienia marży zysku, PKP Intercity wskazała, że: w załączniku nr 1 (Plan Przedmiotowo-Finansowy) część A do Umowy Ramowej o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich i międzynarodowych kolejowych przewozów pasażerskich, która została zawarta w dniu 31.12.2020 roku, pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a „PKP Intercity” S.A., na lata 2021 – 2030 (dalej: „Umowa Ramowa”) podana jest wysokość marży rozsądnego zysku na poszczególne lata obowiązywania ww. Umowy. W załączniku nr 1 do niniejszego pisma*

¹ Oznaczenie ~~☒~~ ~~☒~~ pokazuje usuniętą treść stanowiącą szczególnie chronioną informację handlową przedsiębiorcy.

została przedstawiona marża rozsądnego zysku wyrażona, jako procentowe zmniejszenie Rekompensaty na pokrycie kosztów. Dane znajdujące się we wskazanym załączniku tj.: „Rekompensata na pokrycie kosztów zaplanowana w zagrożonej Umowie PSC” oraz „Marża rozsądnego zysku” zostały zaczerpnięte z Umowy Ramowej i są szczególnie chronionymi informacjami handlowymi. Jednocześnie PKP Intercity przedstawiła kopię umowy ramowej oraz analizy wpływu nowych połączeń Arriva na umowę ramową, tj. odpowiednio załączniki nr 1 i 2 do wniosku PKP Intercity o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w wersjach dokumentów niezawierających informacji objętych ograniczeniem dotyczącym poufności określonych informacji.

Część informacji uwzględnionych w piśmie PKP Intercity, a dotyczących marży zysku, stanowiła szczególnie chronione informacje handlowe, niepodlegające udostępnieniu podmiotom trzecim.

W następstwie analizy informacji przekazanych przez PKP Intercity Prezes UTK przyjął stanowisko PKP Intercity dotyczące konieczności zapewnienia poufności określonych informacji zebranych w toku prowadzonego postępowania administracyjnego. W konsekwencji Prezes UTK ograniczył Arriva prawo wglądu do materiału sprawy z uwagi na ochronę szczególnie chronionych informacji handlowych PKP Intercity.

Prezes UTK, po zgromadzeniu wszystkich niezbędnych informacji w sprawie, przeanalizował spodziewany wpływ usługi Arriva na umowę ramową, której stroną jest PKP Intercity. Z tego względu zasadne było zweryfikowanie w szczególności postanowień dotyczących zasad finansowania przewozów ujętych w § 6 umowy ramowej zatytułowanym *Finansowanie realizacji Zadań*.

Umowa ramowa w § 6 ust. 1 stanowi, że: ~~§ 6 ust. 1~~. W § 6 ust. 2 określono, że: ~~§ 6 ust. 2~~.

Zgodnie z założeniami dotyczącymi pracy eksploatacyjnej oraz szacowanej wielkości rekompensaty (§ 6 ust. 3 umowy ramowej): ~~§ 6 ust. 3~~:

- a) ~~a)~~;
- b) ~~b)~~;
- c) ~~c)~~;
- d) ~~d)~~;
- e) ~~e)~~;
- f) ~~f)~~;
- g) ~~g)~~;
- h) ~~h)~~;
- i) ~~i)~~.

Rekompensata, w związku z realizacją przewozów, jest obliczana według założeń opisanych w załączniku nr 3 do umowy ramowej zatytułowanym *Zasady ustalania wysokości Rekompensaty*. Zgodnie z punktem 1 tego załącznika: ~~§ 3~~.

~~§ 3~~ Zgodnie z założeniami załącznika nr 3 do umowy ramowej rekompensata z tytułu realizacji umowy obliczana jest odrębnie według następującego algorytmu:

~~§ 3~~ gdzie:

A – ~~§ 3~~;

B – ~~§ 3~~;

C – ~~§ 3~~;

RZmot – ~~§ 3~~; oraz

E_f – ~~§ 3~~.

Każdemu ze wspomnianych wyżej składników całkowitej wysokości rekompensaty wypłacanej z tytułu realizacji umowy poświęcono samodzielne sekcje załącznika nr 3 do umowy ramowej.

Mając na względzie planowane w umowie ramowej zadania oraz regulacje odnoszące się do sposobu ustalania wysokości rekompensaty, w załączniku nr 1 część A umowy ramowej określono szacunkowe wielkości finansowe.

Zgodnie z szacunkami określonymi w umowie ramowej na pokrycie kosztów w latach 2022 – 2026 (okres planowanego wykonywania usług przez Arriva) przewidywana jest następująca rekompensata:

- w roku 2022 - zł;
- w roku 2023 - zł;
- w roku 2024 - zł;
- w roku 2025 - zł;
- w roku 2026 - zł,

co łącznie daje wynik równy kwocie zł.

Szacuje się, że sumaryczna wartość środków finansowych niezbędnych dla pokrycia kosztów realizacji umowy ramowej w pełnym okresie jej obowiązywania, tj. w latach 2021 – 2030 ma wynieść zł.

W odniesieniu do spodziewanej marży rozsądnego zysku w latach 2022 – 2026 (okres planowanego wykonywania przewozów przez Arriva) wielkości prezentują się następująco:

- w roku 2022 - na zł;
- w roku 2023 - na zł;
- w roku 2024 - na zł;
- w roku 2025 - na zł;
- w roku 2026 - na zł,

co łącznie daje wynik równy kwocie 2 150 367 000,00 zł.

Sumaryczna łączna wartość marży rozsądnego zysku w całkowitym okresie wykonywania umowy ramowej (lata 2021 – 2030) ma wynieść zł.

Wysokość całkowitej rekompensaty, przewidzianej w umowie ramowej, w latach 2022 – 2026 (okres planowanego wykonywania przewozów przez Arriva) szacowana jest:

- w roku 2022 - na zł;
- w roku 2023 - na zł;
- w roku 2024 - na zł;
- w roku 2025 - na zł;
- w roku 2026 - na zł,

co łącznie daje wynik w kwocie odpowiadającej zł.

Natomiast całkowita rekompensata z tytułu realizacji umowy w latach 2021 – 2030 jest szacowana na zł.

Przedstawione powyżej kwoty obrazują całkowite koszty netto właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego niezbędne do pokrycia w związku z realizacją umowy ramowej (i tym samym konkretnych umów rocznych).

Zgromadzone przez Prezesa UTK w ramach niniejszego postępowania dane pozwalają oszacować, że uruchamianie połączeń w ramach usługi Arriva może oddziaływać, w okresie 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2026 r., na następujące pociągi PKP Intercity:

1. w relacji Bydgoszcz Główna – Hel:

- 7500/1 z godziną odjazdu 06:52 oraz godziną przyjazdu 08:52, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Bydgoszcz Główna – Gdynia Główna;
- 75106/7 z godziną odjazdu 08:20 oraz godziną przyjazdu 10:22, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą Arriva jest Bydgoszcz Główna – Gdynia Główna;
- 35170/1 z godziną odjazdu 08:47 oraz godziną przyjazdu 09:33, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą Arriva jest Tczew – Gdynia Główna;

- 58104/5 z godziną odjazdu 09:17 oraz godziną przyjazdu 10:02, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą Arriva jest Tczew – Gdynia Główna;
- 35190/1 z godziną odjazdu 09:24 oraz godziną przyjazdu 10:13, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą Arriva jest Władysławowo – Hel;

2. W relacji Hel – Bydgoszcz Główna:

- 53190/1 z godziną odjazdu 18:00 oraz godziną przyjazdu 19:59, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą Arriva jest Hel – Gdynia Główna;
- 5700/1 z godziną odjazdu 19:17 oraz godziną przyjazdu 21:23, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą Arriva jest Gdynia Główna – Bydgoszcz Główna;
- 53170/1 z godziną odjazdu 19:27 oraz godziną przyjazdu 20:17, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą Arriva jest Gdynia Główna – Tczew;
- 85103/2 z godziną odjazdu 19:58 oraz godziną przyjazdu 20:43, gdzie odcinkiem pokrywającym się z usługą Arriva jest Gdynia Główna – Tczew.

Wskazane powyżej pociągi miały być uruchamiane na podstawie umowy rocznej na rok 2021 zawartej w związku z postanowieniami umowy ramowej. Mając na względzie regulacje zawarte w umowie ramowej, PKP Intercity przewiduje dalsze wyprawianie wspomnianych powyżej pociągów w oparciu o kolejne umowy roczne, tj. zawierane na lata 2022 – 2026.

Analiza przeprowadzona w odniesieniu do pociągów uruchamianych w 2021 r. pozwala przyjąć, że dla odcinków pokrywających się ma zostać wygenerowany przychód w wysokości \times -- \times złotych. Jednocześnie uruchomienie przez Arriva nowej usługi może spowodować zmniejszenie zakładanego przychodu o kwotę \times -- \times złotych. Należy w tym miejscu dodać, że nie funkcjonują w obrocie prawnym umowy roczne PKP Intercity na lata 2022 – 2026, określające konkretne połączenia przewidziane do realizacji w danym roku kalendarzowym.

Ze względu na to, że wniosek PKP Intercity dotyczył przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej uruchomienia wpływu nowej usługi Arriva na umowę ramową, prezentowany powyżej spadek przychodów należy odnieść do wielkości rekompensaty przewidzianych w ww. umowie. Przy założeniu, że w kolejnych latach oferta PKP Intercity zostanie utrzymana na co najmniej takim samym poziomie (w odniesieniu do przywołanych w zestawieniu pociągów), otrzymany powyżej spodziewany spadek przychodów generowanych przez pociągi PKP Intercity należy pomnożyć przez liczbę lat (sezonów wakacji letnich), kiedy ma być uruchamiana usługa Arriva. Tym samym kwotę \times -- \times złotych należy pomnożyć przez 5. Usługa Strony ma być planowo świadczona w roku 2022, 2023, 2024, 2025 oraz 2026. W następstwie wykonania powyższego działania uzyskany zostanie wynik w wysokości \times -- \times złotych, który będzie obrazował szacowany sumaryczny spadek przychodów, jakich może nie uzyskać PKP Intercity w następstwie uruchamiania usługi przez Arriva. Dopiero zestawienie powyższej kwoty, tj. \times -- \times złotych, z wielkością rekompensaty przewidzianą w umowie ramowej pozwoli ocenić skalę wpływu uruchomienia nowej usługi Arriva na ww. umowę.

W związku z tym kwotę \times -- \times zł należy odnieść do kwoty:

1. \times -- \times zł, co odpowiada szacowanej wielkości rekompensaty na pokrycie kosztów; oraz
2. \times -- \times zł, co odpowiada zsumowaniu wielkości rekompensaty na pokrycie kosztów z marżą rozsądnego zysku.

Zestawienie ze sobą powyższych kwot, pozwala stwierdzić, że:

1. spodziewany spadek przychodów w następstwie uruchomienia nowej usługi Arriva może stanowić 0,019% rekompensaty przewidzianej w umowie ramowej na pokrycie kosztów; oraz
2. spodziewany spadek przychodów w następstwie uruchomienia nowej usługi Arriva może stanowić 0,013% całkowitej rekompensaty (uwzględniającej marżę rozsądnego zysku).

Spodziewany spadek przychodów operatora umowy ramowej może generować następstwa w postaci modyfikacji sposobu i zakresu wykonywania przewozów wskazanych w umowie ramowej w kolejnych latach jej obowiązywania lub zwiększeniem całkowitych kosztów netto przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego. Obniżenie spodziewanych przychodów z tytułu realizacji danej umowy o świadczenie usług publicznych może być bowiem wyrównywane poprzez zwiększenie wysokości rekompensaty należnej operatorowi tejże umowy.

Prezes UTK zwrócił uwagę na to, że założenie przyjęte przez PKP Intercity, zgodnie z którym skoro w roku 2021 spodziewane jest zmniejszenie przychodów generowanych przez pociągi tego przewoźnika o 0,03% i w związku z tym w kolejnych latach należy zestawiać ze sobą wspomnianą wielkość procentową z przewidzianą na dany rok wielkością

rekompensaty, może być obarczone błędem. Przyjęcie stałego procentu spodziewanego zmniejszenia spadku przychodów generowanych przez pociągi PKP Intercity może być prawdziwe, jeśli:

1. wielkość planowanej do wypłaty na rzecz PKP Intercity rekompensaty byłaby stała w każdym kolejnym roku (i równa kwocie przewidzianej do wypłaty w roku 2021) co implikowałoby również zachowanie stabilności oferty przewozowej; albo
2. wielkość planowanej do wypłaty na rzecz PKP Intercity rekompensaty byłaby zmienna, co jednocześnie implikowałoby zmianę w ofercie przewozowej w zakresie pracy eksploatacyjnej (np. w następstwie zwiększenia liczby uruchamianych przez PKP Intercity połączeń na odcinkach pokrywających się z uruchamianiem nowej usługi Arriva).

W przypadku sytuacji, o której mowa w punkcie drugim powyżej, należałoby również zauważyć, że deklarowany przez PKP Intercity spadek przychodów generowanych przez pociągi tego przewoźnika o 0,03% w następstwie uruchomienia usługi Arriva, to jedynie stosunek w ujęciu rocznym. Okres, w którym planowo miałyby się pokrywać usługi PKP Intercity oraz Arriva to 5 lat (rok 2022, 2023, 2024, 2025 oraz 2026), a umowa ramowa, której dotyczy badanie równowagi ekonomicznej, została zawarta na okres 2021 – 2030. W związku z treścią wniosku Arriva dotyczącego przyznania otwartego dostępu oraz okresem obowiązywania umowy ramowej należałoby również stwierdzić, że w latach: 2021, 2027, 2028, 2029 oraz 2030 wpływ planowanej nowej usługi Arriva na umowę ramową będzie równy zeru.

Powyższe odniesienie spodziewanego wpływu uruchomienia nowej usługi Przewoźnika do całkowitego okresu obowiązywania umowy ramowej znajduje swoje oparcie zarówno we wniosku PKP Intercity z 14 kwietnia 2021 r. (wraz z jego uzupełnieniami), w którym wskazano że zagrożona jest równowaga ekonomiczna umowy ramowej, jak również w treści wspomnianego już art. 10 ust. 2 zdanie 1 rozporządzenia 2018/1795.

Przywołany powyżej przepis stanowi, że przeprowadzana przez organ regulacyjny analiza odnosi się do całości umowy, której równowaga ekonomiczna może zostać zagrożona w następstwie uruchomienia usługi komercyjnej, a nie wobec konkretnych usług realizowanych na podstawie kontraktu służby publicznej.

Ze względu na to, że umowa ramowa została zawarta na lata 2021 – 2030, to pomimo planowanego uruchamiania przewozów przez Arriva w latach 2022 – 2026 wymagane było zestawienie wpływu nowej usługi Strony do całości umowy ramowej. Bez względu jednak na przyjęty wariant analizy badania równowagi ekonomicznej (stałej wielkości spodziewanego zmniejszenia przychodów w kolejnych latach albo stałej wielkości procentowej spodziewanego spadku przychodów w odniesieniu do wielkości rekompensaty) należy stwierdzić, że żaden z nich nie uzasadniał twierdzenia, zgodnie z którym uruchomienie nowej usługi Arriva mogłoby powodować zagrożenie równowagi ekonomicznej obowiązującej umowy ramowej.

Prezes UTK zwrócił również uwagę na wzajemne relacje pomiędzy umową ramową, a każdorazową umową roczną oraz doprecyzowujący charakter tej drugiej w zakresie dotyczącym projektu rozkładu jazdy pociągów.

W § 4 ust. 6 lit. a-c umowy ramowej zatytułowanym *Zasady wykonywania Zadań* stwierdzono: ~~☒~~ -- ~~☒~~. W związku z powyższym w umowach rocznych na dany rok określone są roczne rozkłady jazdy pociągów, uwzględniające założenia umowy ramowej w odniesieniu do planowanych stacji początkowych i końcowych wykonywanych przewozów (załącznik nr 1 do umowy ramowej) oraz polityki postojów (załącznik nr 8 do umowy ramowej).

Przeprowadzona analiza potencjalnego wpływu uruchomienia nowej usługi przez Arriva odnosiła się do pociągów, których uruchomienie zostało przewidziane w umowie rocznej na rok 2021. W analizie przyjęto również założenie utrzymania oferty służby publicznej na co najmniej dotychczasowym poziomie. Jednocześnie nie jest możliwe jednoznaczne stwierdzenie, czy w przyszłości strony umowy ramowej (a tym samym konkretnych umów rocznych) nie podejmą decyzji o modyfikacji (poszerzeniu albo ograniczeniu) oferty pasażerskiej. Podnieść bowiem należy, że w umowie ramowej zawarto regulacje umożliwiające dokonanie modyfikacji pierwotnie założonej pracy eksploatacyjnej/przewozowej.

Warto jednakże podkreślić, że dostarczone przez PKP Intercity informacje, a następnie ich analiza oraz ocena przeprowadzona przez Prezesa UTK, nie pozwoliły przyjąć, że w następstwie uruchomienia nowej usługi przez Arriva zagrożona zostanie umowa ramowa. Prezes UTK ocenił, że w wyniku uruchomienia nowego połączenia przez Stronę nie wystąpi istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które PKP Intercity świadczy w ramach umowy ramowej lub na koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę ramową.

Wniosek Polregio z 15 kwietnia 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej:

Do Prezesa UTK 16 kwietnia 2021 r. wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek Polregio z 15 kwietnia 2021 r., o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowaną usługą przewozu osób Arriva. Informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez Arriva, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 15 marca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.8.PL), została doręczona Polregio 19 marca 2021 r.

Tym samym Prezes UTK stwierdził, że wniosek Polregio o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej został złożony z zachowaniem terminu jednego miesiąca na dokonanie czynności, przewidzianego przepisami prawa. W dalszej kolejności Prezes UTK przeanalizował status Polregio uprawniający ten podmiot do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Zgodnie z informacjami, którymi Prezes UTK dysponuje z urzędu, Polregio jest podmiotem sektora transportu kolejowego posiadającym licencję nr L/085/2020, potwierdzającą zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Unii Europejskiej i Europejskiego Obszaru Gospodarczego, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi, wraz z ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej, niezbędnej dla wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego. Ponadto na rzecz Polregio został wydany jednolity certyfikat bezpieczeństwa nr PL1020210197 ważny od 1 grudnia 2021 r. do 1 grudnia 2026 r., potwierdzający akceptację przyjętego przez przedsiębiorstwo kolejowe systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo w celu spełniania konkretnych wymagań w zakresie bezpiecznego wykonywania przewozów na danej sieci, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi. Wszystkie wskazane powyżej dokumenty Polregio zostały wydane przez Prezesa UTK. Z tego względu Prezes UTK ustalił, że Polregio jest przewoźnikiem kolejowym posiadającym podstawowe dokumenty z zakresu transportu kolejowego, umożliwiające wykonywanie kolejowych przewozów osób.

W dalszej kolejności Prezes UTK zwrócił uwagę na spełnianie przez Polregio wymagania w zakresie bycia stroną umowy o świadczenie usług publicznych, których równowaga ekonomiczna mogłaby zostać zagrożona w następstwie uruchomienia usługi przez Arriva. W tym celu Prezes UTK ustalił, że Polregio jest stroną m.in. umowy Polregio.

Zawarty w załączniku nr 1 umowy Polregio rozkład jazdy, a także linie komunikacyjne objęte ww. umową określającą stacje początkowe oraz końcowe wykonywania przewozów przez Polregio pozwalają stwierdzić, że ww. przewoźnik kolejowy jest podmiotem uprawnionym, w myśl art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym i art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795. Polregio jest przewoźnikiem kolejowym, będącym jednocześnie operatorem umowy o świadczenie usług publicznych, która przewiduje wykonywanie połączeń pasażerskich w tym samym terminie co Przewoźnik oraz na odcinku pokrywającym się z planowanym uruchamianiem usługi przez Arriva. Z tego względu należało uznać, że zgłoszony przez Polregio wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej powinien podlegać dalszej analizie formalnej oraz merytorycznej.

W zgłoszonym wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej Polregio wskazała na to, że: *Na obszarze województwa pomorskiego POLREGIO sp. z o.o. realizuje przewozy pasażerskie na podstawie umowy nr 709/U/20 o świadczenie usług publicznych zawartej na okres od 13 grudnia 2020 r. do 12 grudnia 2026 r. Przewozy objęte umową są realizowane na niżej wymienionych liniach komunikacyjnych i odcinkach linii kolejowych zgodnie z przygotowany przez Organizatora schematem linii kolejowych województwa pomorskiego, który znajduje się w zapisach ww. umowy PSC:*

Linia 2: Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Port Lotniczy – Gdynia Główna

Linia 3: Elbląg – Gdynia Główna – Słupsk

Linia 31: (Laskowice Pom.) – Smętowo – Gdynia

Linia 5: Olsztyn Główny – Prabuty – Gdynia

Linia 7: Tczew – Chojnice

Linia 8: Kościerzyna – Gdańsk Osowa – Gdynia Główna

Linia 9: Kościerzyna – Gdańsk Wrzeszcz – Gdynia Główna

Linia 11: Gdańsk Główny – Kartuzy

Linia 12: Hel – Gdynia Główna

Linia 13: Grudziądz – Gardeja – Kwidzyn - Malbork

Linia 14: Chojnice – Czarne – (Szczecinek)

Linia 16 (Szczecinek) – Miastko – Korzybie – Słupsk

Linia 17: Chojnice – Kościerzyna

Linia 20: Chojnice – Bukowo Człuchowskie – (Piła)

Linia 21: Lębork – Łeba

Linia 22: Słupsk – Ustka.

Polregio oświadczyła, że świadczy usługi na terenie województwa pomorskiego w ramach umowy Polregio, która jest podzielona na 15 zadań (odcinków). Jednym z wiodących zadań Polregio na terenie województwa pomorskiego jest obsługa odcinka Gdynia Główna – Hel – Gdynia Główna, na którym w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2020/2021 zamówiono 24 pociągi poza sezonem oraz 42 pociągi w sezonie. Polregio zwróciła również uwagę na to, że odcinek Gdynia Główna – Hel jest szczególnie atrakcyjny z turystycznego punktu widzenia, co znajduje odzwierciedlenie w wartości przychodów uzyskiwanych dotychczas przez Polregio (w relacji przychodów uzyskanych w sezonie oraz poza nim).

Zgodnie ze stanowiskiem przedstawionym przez Polregio: *Po analizie wniosku przewoźnika Arriva RP Sp. z o.o. z 03.03.2021 r. o przyznanie na okres od 25.06.2022 r. do 31.08.2026 r. otwartego dostępu na trasach krajowych Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz Hel – Władysławowo – Hel, w opinii Spółki przyznanie otwartego dostępu na odcinku Gdynia Gł. – Hel – Gdynia Gł. będzie miało negatywny wpływ na równowagę ekonomiczną obowiązującej umowy o świadczenie usług publicznych. Mając na uwadze ograniczenia przepustowości linii kolejowej nr 213 (Reda – Hel – Reda), która charakteryzuje się jednotorowym i niezelektryfikowanym odcinkiem kolejowym, wprowadzenie połączeń przewoźnika Arriva RP Sp. z o.o. spowoduje znaczące utrudnienie w trasowaniu pociągów. Ponadto nadmienić należy, że na ww. odcinku problemem są krótkie perony na stacjach pośrednich. W konsekwencji przewoźnik jest zmuszony do zestawienia taboru dostosowanego do długości peronów w wyniku czego przewieźć można mniejszą liczbę pasażerów, co ogranicza możliwość pozyskania przychodów.*

Polregio podkreśliła, że: *Zgodnie z założeniami Organizatora przewozów (tj. Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego) w celu realizacji umowy PSC w latach 2022/2026 planowane jest dodatkowo uruchomienie 6 pociągów w sezonie w stosunku do tegorocznego rozkładu jazdy pociągów. Należy zauważyć, że przyjęcie do kursowania pociągów wnioskowanych przez Arriva RP Sp. z o.o. spowoduje konieczność odwołania przynajmniej 6 pociągów kursujących w pełnej relacji Gdynia Gł. – Hel – Gdynia Gł. i wprowadzenia znaczącej zmiany do planowanego przez organizatora kolejowych przewozów pasażerskich na terenie województwa pomorskiego cyklicznego rozkładu połączeń realizowanych w ramach umowy PSC.*

W dalszej części złożonego wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej Polregio podniosła, że: *Ponadto uruchomienie komercyjnych pociągów przewoźnika Arriva RP Sp. z o.o. w okresie wakacyjnym, gdy występuje znaczące obciążenie infrastruktury kolejowej, zagraża brakiem możliwości uruchomienia wszystkich połączeń o charakterze służby publicznej, a tym samym będzie miało związek z pogorszeniem oferty przewozowej (Taryfy Pomorskiej), która obowiązuje na całym obszarze administracyjnym województwa pomorskiego. Została ona wprowadzona dla ujednoczenia cen biletów i ułatwienia podróżowania. Kursowanie komercyjnych pociągów z oddzielną taryfą może wprowadzić podróżnych w błąd. W dodatku przewoźnik Arriva RP w pociągach komercyjnych nie oferuje przewozu rowerów, co w okresie wzmózonych przejazdów turystycznych na linii 213 jest istotnym utrudnieniem.*

Polregio przeprowadziła analizę, w następstwie której doszła do wniosku, że uruchomienie połączeń Arriva spowoduje każdego roku spadek przychodów w okresie wakacyjnym o ponad 100 zł, co stanowi około 10% przychodów uzyskanych z odcinka Gdynia Główna – Hel – Gdynia Główna w lipcu i sierpniu 2020 r. Według szacunków Polregio, w następstwie uruchomienia usługi Arriva, możliwe jest odnotowanie spadku przychodów na poziomie ponad 100 zł, co w ocenie ww. przewoźnika ma charakter istotny i może zaburzyć równowagę ekonomiczną obowiązującej umowy Polregio.

W odniesieniu do uzyskanych przez Polregio przychodów i spodziewanego ich spadku, ww. przewoźnik oświadczył, że: *POLREGIO sp. z o.o. Pomorski Zakład w Gdyni na odcinku Gdynia Gł. – Hel – Gdynia Główna pozyskał przychody:*

- w 2019 r. w wysokości 100 zł, z czego w miesiącach lipiec i sierpień 2019 r. uzyskano przychody w wysokości 100 zł. Przychody uzyskane w sezonie stanowią 100% rocznych przychodów.
- W 2020 r. w 100 zł, z czego w miesiącach lipiec i sierpień 2020 r. uzyskano przychody w wysokości 100 zł. Przychody uzyskane w sezonie stanowią prawie 100% rocznych przychodów.

Mając na uwadze powyższe informacje należy nadmienić, że w 2019 roku w ramach umowy PSC wartość przychodów była zaplanowana na poziomie 100 zł, z czego osiągnięto 100 zł. W 2020 roku sytuacja wyglądała znacznie gorzej, przychody zaplanowane były na poziomie 100 zł, a osiągnięto przychody na poziomie 100 zł, co przełożyło się na 100 zł nieosiągniętych planowanych przychodów.

W złożonym wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej Polregio zawarła, w treści wniosku, informację na temat obowiązującego rozkładu jazdy pociągów, taryfy biletowej (obowiązującej Taryfy Pomorskiej) oraz kosztów taboru.

Załącznik do wniosku Polregio o przeprowadzenie zadania równowagi ekonomicznej stanowiło oświadczenie dotyczące występowania informacji stanowiących szczególnie chronione informacje handlowe (tajemnicę przedsiębiorstwa).

Pismem z 17 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.18.PL) Prezes UTK wezwał Polregio do przedstawienia dodatkowych informacji m.in. w zakresie prognoz ekonomicznych i finansowych wskazujących spodziewany wpływ uruchomienia nowej usługi Arriva na połączenia realizowane przez Polregio, zmiany kosztów ponoszonych i przychodów uzyskiwanych przez Polregio, a także uzupełnienia stanowiska dotyczącego poufnej charakteru informacji przedstawionych we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

W piśmie z 31 maja 2021 r. (znak: PBH1w.713.6.2021) Polregio przedstawiła dodatkowe wyjaśnienia w związku z wezwaniem Prezesa UTK zawartym w piśmie z 17 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.18.PL). W odniesieniu do przeprowadzonych analiz, Polregio poinformowała, że: *Metodologia wyliczeń została oparta na:*

- a) *liczbie połączeń REGIO na odcinku Gdynia Główna – Władysławowo – Hel zaplanowanych w rozkładzie jazdy 2021/2022, których godziny kursowania kolidują z proponowanymi do uruchomienia pociągami Arriva RP sp. z o.o.,*
- b) *liczbie planowanych połączeń pociągów Arriva RP sp. z o.o. na odcinku Gdynia Główna – Władysławowo – Hel,*
- c) *zagrożeniu wykorzystania zaplanowanych godzin kursowania pociągów REGIO na odcinku Gdynia Główna – Władysławowo – Hel,*
- d) *prognozie utraconych rocznych przychodów związanych z uruchomieniem połączeń przewoźnika Arriva RP sp. z o.o. Wynik stanowi iloczyn rocznej liczby dni kursowania, prognozowanej liczby podróży, którzy przesiadają się na połączenia Arriva RP sp. z o.o. oraz ceny biletu normalnego jednorazowego wg. oferty „Taryfa Pomorska”.*

Polregio w swoim piśmie zwróciła szczególną uwagę na aspekt ograniczonej zdolności przepustowej linii helskiej (linii kolejowej nr 213): *Analizując powyższe, należy wziąć pod uwagę również trudną sytuację konstrukcyjną linii 213 związaną z ograniczoną zdolnością przepustową, która praktycznie uniemożliwia realizację dodatkowych połączeń kolejowych. Należy zauważyć, że przyjęcie do kursowania nowych pociągów na ww. linii może spowodować konieczność odwołania, bądź znaczącej zmiany rozkładu już kursujących połączeń, realizowanych w ramach umów o świadczenie usług publicznych. Może to powodować odejście znaczącej grupy klientów korzystających z usług Spółki, a co za tym wpływać negatywnie na rentowność pociągów REGIO objętych umową o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich.*

W ocenie Polregio uruchomienie nowej usługi przewozu przez Arriva negatywnie wpłynie na realizację umowy Polregio. Możliwe jest wystąpienie sytuacji, w następstwie której Polregio nie zrealizuje zaplanowanej pracy przewozowej, jak również, że podróżni zostaną pozbawieni cyklicznego rozkładu jazdy pociągów. Ponadto Polregio stwierdziła, że: *Tym samym spowoduje to utratę przychodów dla Spółki. Podróżni w wyniku uruchomienia nowej usługi mogą utracić dogodnie połączenia i przesiadki, a w konsekwencji uiszczać wyższe opłaty za przejazd koleją ze względu na konieczność realizacji podróży kilkoma przewoźnikami, stosującymi odrębne taryfy.*

Polregio przedstawiła stanowisko, według którego uruchomienie nowej usługi Arriva nie spowoduje powstania oszczędności ani w obszarze taborowym, ani pracowniczym. Ponadto zdaniem Polregio pojawienie się usługi Arriva na obszarze województwa pomorskiego będzie niekorzystne dla pasażerów, którzy mogliby zostać wprowadzeni w błąd. Polregio uznała, że potencjalny pasażer może nie mieć wiedzy o tym, że pociągi Arriva nie zostały włączone do Taryfy Pomorskiej, w której partycypują PKP SKM oraz właśnie Polregio, i z tego względu mogą wystąpić dla podróżnych negatywne następstwa tej sytuacji (np. wezwania do zapłaty, reklamacje oraz skargi).

Jednocześnie Polregio przedstawiła stanowisko dotyczące występowania, w przedstawionej dokumentacji, szczególnie chronionych informacji handlowych (tajemnicy przedsiębiorstwa) oraz czynności podjętych przez ww. przewoźnika, mających na celu zapewnienie poufności tym informacjom.

W następstwie analizy informacji przekazanych przez Polregio Prezes UTK przyjął stanowisko dotyczące konieczności zapewnienia poufności określonych informacji zebranych w toku prowadzonego postępowania administracyjnego. W konsekwencji Prezes UTK ograniczył Arriva prawo wglądu do materiału sprawy z uwagi na ochronę szczególnie chronionych informacji handlowych Polregio.

Prezes UTK, po zgromadzeniu wszystkich niezbędnych informacji w sprawie, przeanalizował spodziewany wpływ usługi Arriva na umowę Polregio, której stroną jest ww. przewoźnik kolejowy. Z tego względu zasadne było zweryfikowanie w szczególności postanowień dotyczących zasad finansowania przewozów ujętych w § 7 umowy Polregio zatytułowanym *Finansowanie Przewozów*. Zgodnie z § 7 ust. 1.1 umowy Polregio stanowi, że: ~~☒~~ --☒ W § 7 ust. 1.2 umowy Polregio określa, że: ☒ --☒

Zsumowane wartości rekompensaty, jaka ma zostać wypłacona Polregio w związku z realizacją umowy Polregio, wynosi ~~2~~ -- ~~2~~ złotych. Powyższa wielkość odpowiada całkowitym kosztom netto, jakie powinien pokryć właściwy organizator publicznego transportu zbiorowego w związku z realizacją umowy przez jej operatora.

~~2~~ -- ~~2~~ Zgodnie z założeniami dotyczącymi opracowania Roczny Planu Finansowego (§ 7 ust. 2.1 umowy Polregio): *Roczny Plan Finansowy określa w szczególności:*

a) ~~2~~ -- ~~2~~;

b) ~~2~~ -- ~~2~~;

c) ~~2~~ -- ~~2~~;

d) ~~2~~ -- ~~2~~;

e) ~~2~~ -- ~~2~~.

~~2~~ -- ~~2~~

Rekompensata, w związku z realizacją przewozów, jest obliczana według założeń opisanych w załączniku nr 7 do umowy Polregio zatytułowanym *Zasady ustalania Rekompensaty*. Zgodnie z punktem 1 tego załącznika: ~~2~~ -- ~~2~~. Koszty ponoszone przez Polregio w związku z realizacją umowy Polregio zostały wyszczególnione w załączniku nr 7, punkcie 2.1. ww. kontraktu. Przychody Polregio w związku ze świadczeniem usług na podstawie ww. umowy zostały szczegółowo opisane w załączniku nr 7 punkcie 2.2. umowy Polregio.

Załącznik nr 16 do umowy Polregio zatytułowany *Prognoza finansowa na wszystkie Okresy Rozliczeniowe obowiązywania umowy oraz planowana praca eksploatacyjna* również zawiera informacje kluczowe dla przeprowadzanego badania równowagi ekonomicznej. W przywołanym powyżej załączniku znajduje się tabelaryczne zestawienie rekompensaty na poszczególne okresy rozliczeniowe, wraz z jej sumaryczną wartością, jaka została przewidziana do zapłaty na rzecz Polregio w związku z realizacją obowiązującej umowy Polregio. Prezentowane dane są spójne z tymi wskazanymi w załączniku nr 7 do umowy Polregio.

Zgromadzone przez Prezesa UTK w ramach niniejszego postępowania dane pozwalają oszacować, że uruchamianie połączeń w ramach usługi Arriva może oddziaływać, w okresie 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2026 r., na następujące pociągi Polregio:

1. w relacji Gdynia Główna – Hel:

- 90509 z godziną odjazdu 09:21 oraz godziną przyjazdu 10:57, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdynia Główna – Hel;
- 90517 z godziną odjazdu 14:26 oraz godziną przyjazdu 15:15, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Władysławowo – Hel;
- 90527 z godziną odjazdu 17:20 oraz godziną przyjazdu 18:02, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Władysławowo – Hel;

2. W relacji Hel – Gdynia Główna:

- 90544 z godziną odjazdu 11:15 oraz godziną przyjazdu 11:49, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Hel – Władysławowo;
- 90550 z godziną odjazdu 15:22 oraz godziną przyjazdu 15:58, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Hel – Władysławowo;
- 90558 z godziną odjazdu 17:36 oraz godziną przyjazdu 19:14, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Hel – Gdynia Główna.

Wskazane powyżej pociągi miały być uruchamiane w roku 2021 i w latach kolejnych. Jednocześnie należy zauważyć, że nie można określić, z racji obowiązujących przepisów dotyczących opracowywania projektu rozkładu jazdy pociągów oraz wnioskowania o przydzielenie i wykorzystanie zdolności przepustowej, że w kolejnych latach pociągi Polregio będą kursowały dokładnie o wskazanych powyżej godzinach. W istocie nie można wykluczyć sytuacji, gdzie w przyszłych rozkładach jazdy pociągów pojazdy Polregio będą uruchamiane o innych porach niż wskazane powyżej.

Analiza przeprowadzona w odniesieniu do wskazanych pociągów Polregio pozwala przyjąć, że dla odcinków pokrywających się może zostać wygenerowany przychód w wysokości ~~2~~ -- ~~2~~ zł rocznie, co w perspektywie całego okresu planowanego wykonywania usługi przez Arriva może oznaczać łączny przychód w wysokości ~~2~~ -- ~~2~~ zł. Powyższy wynik zachowywałby aktualność w przypadku, gdyby Arriva nie wykonywała wnioskowanych przez siebie

przewozów. W sytuacji natomiast uruchomienia usługi przez Arriva Polregio szacuje, że odnotowany zostanie spadek podróży na poziomie 30% na zagrożonych odcinkach, w ujęciu rocznym. Z tego względu w sytuacji wykonywania przewozów przez Arriva, Polregio może odnotowywać pomniejszone przychody o kwotę \approx -- \approx zł rocznie, co w ujęciu 5 lat, w których Arriva planuje wykonywać przewozy pasażerskie, może stanowić sumaryczną wartość równą \approx -- \approx zł.

Dopiero zestawienie powyższej kwoty, tj. \approx -- \approx zł, z wielkością rekompensaty przewidzianą w umowie Polregio pozwoli ocenić skalę wpływu uruchomienia nowej usługi Arriva na ww. umowę.

W związku z tym kwotę \approx -- \approx zł należy odnieść do kwoty \approx -- \approx zł.

Zestawienie ze sobą powyższych kwot, pozwala stwierdzić, że spodziewany spadek przychodów w następstwie uruchomienia nowej usługi Arriva może stanowić 0,12% rekompensaty przewidzianej w umowie Polregio na pokrycie kosztów.

Spodziewany spadek przychodów operatora umowy Polregio może generować następstwa w postaci modyfikacji sposobu i zakresu wykonywania przewozów wskazanych w tejże umowie w kolejnych latach jej obowiązywania lub zwiększeniem całkowitych kosztów netto przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego. Obniżenie spodziewanych przychodów z tytułu realizacji danej umowy o świadczenie usług publicznych może być bowiem wyrównywane poprzez zwiększenie wysokości rekompensaty należnej operatorowi tejże umowy. Jednocześnie kluczowa w tej sprawie jest szacowana wysokość ewentualnego spadku przychodów/wzrostu rekompensaty.

Tym samym należy stwierdzić, że uruchomienie nowej usługi Arriva nie może skutkować zagrożeniem równowagi ekonomicznej obowiązującej umowy Polregio.

W powyższej analizie przyjęto założenie utrzymania oferty służby publicznej na co najmniej dotychczasowym poziomie w latach kolejnych obowiązywania umowy (nie uwzględniono wariantu poszerzenia lub ograniczenia liczby połączeń na tzw. linii helskiej). Powyższe wynika z tego, że samodzielną decyzję w tym zakresie może podjąć organizator publicznego transportu zbiorowego, w zakresie transportu kolejowego, na terenie województwa pomorskiego. Należy zauważyć, że w umowie Polregio znajdują się postanowienia przewidujące możliwość modyfikacji pierwotnie założonej pracy eksploatacyjnej/ przewozowej.

Warto jednakże podkreślić, że dostarczone przez Polregio informacje, a następnie ich analiza oraz ocena przeprowadzona przez Prezesa UTK, nie pozwoliły przyjąć, że w następstwie uruchomienia nowej usługi przez Arriva zagrożona zostanie umowa Polregio. Prezes UTK ocenił, że w wyniku uruchomienia nowego połączenia przez Stronę nie wystąpi istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które realizuje Polregio lub na koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę Polregio.

Wniosek PKP SKM 22 kwietnia 2021 r. o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej:

Do Prezesa UTK 21 kwietnia 2021 r. wpłynął, za pośrednictwem platformy ePUAP, wniosek PKP SKM datowany na 22 kwietnia 2021 r. (oczywista omyłka w dacie pisma), o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w związku z planowaną usługą przewozu osób Arriva. Informacja dotycząca planowanego uruchomienia usługi przez Arriva, przekazana w piśmie Prezesa UTK z 15 marca 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.8.PL), została doręczona PKP SKM 23 marca 2021 r. Tym samym Prezes UTK stwierdził, że wniosek PKP SKM o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej został złożony z zachowaniem terminu jednego miesiąca na dokonanie czynności, przewidzianego przepisami prawa. W dalszej kolejności Prezes UTK przeanalizował status PKP SKM uprawniający ten podmiot do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Zgodnie z informacjami, którymi Prezes UTK dysponuje z urzędu, PKP SKM jest podmiotem sektora transportu kolejowego posiadającym licencję nr WPO/047/2004, potwierdzającą zdolność do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego w zakresie przewozu osób. Ponadto na rzecz PKP SKM został wydany certyfikat bezpieczeństwa część A nr PL1120200045, ważny od 29 października 2020 r. do 29 października 2025 r., potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi oraz certyfikat bezpieczeństwa część B nr PL1220200055, ważny od 29 października 2020 r. do 29 października 2025 r., potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi. Wszystkie wskazane powyżej dokumenty PKP SKM zostały wydane przez Prezesa UTK. Z tego względu Prezes UTK ustalił, że PKP SKM jest przewoźnikiem kolejowym posiadającym podstawowe dokumenty z zakresu transportu kolejowego, umożliwiające wykonywanie kolejowych przewozów osób.

Ponadto należy wskazać, że PKP SKM pełni również funkcję zarządcy infrastruktury i posiada autoryzację bezpieczeństwa nr PL2120210002 ważną na okres od 19 kwietnia 2021 r. do 19 kwietnia 2026 r., potwierdzającą akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem Unii Europejskiej oraz regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań w zakresie bezpiecznego prowadzenia ruchu i zarządzania infrastrukturą kolejową, zgodnie z właściwymi przepisami unijnymi oraz krajowymi. W ramach niniejszego postępowania PKP SKM

zgłosiła wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej jako przewoźnik kolejowy, będący stroną umowy o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym.

W dalszej kolejności Prezes UTK zwrócił uwagę na spełnianie przez PKP SKM wymagania w zakresie bycia stroną umowy o świadczenie usług publicznych, których równowaga ekonomiczna mogłaby zostać zagrożona w następstwie uruchomienia usługi przez Arriva. W tym celu Prezes UTK ustalił, że ww. przewoźnik jest stroną m.in. umowy PKP SKM.

Zawarty w załączniku nr 1 umowy PKP SKM rozkład jazdy, a także wskazanie linii komunikacyjnych objętych ww. umową, określający stacje początkowe oraz końcowe wykonywania przewozów przez PKP SKM pozwala stwierdzić, że ww. przewoźnik kolejowy jest podmiotem uprawnionym, w myśl art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym i art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795. PKP SKM jest przewoźnikiem kolejowym, będącym jednocześnie operatorem umowy o świadczenie usług publicznych, która przewiduje wykonywanie połączeń pasażerskich w tym samym terminie co Przewoźnik oraz na odcinku pokrywającym się z planowanym uruchamianiem usługi przez Arriva. Z tego względu należało uznać, że zgłoszony przez PKP SKM wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej powinien podlegać dalszej analizie formalnej oraz merytorycznej.

W zgłoszonym wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej PKP SKM wskazała na to, że: *PKP PLK S.A. w najbliższych latach ma zamiar modernizować linię kolejową nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Wejherowo – Łębork. PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. (PKP SKM) stoi na stanowisku, że uruchamianie dodatkowych połączeń w czasie, gdy ze względu na modernizację tej linii będą występowały zamknięcia torowe i np. jazda po jednym torze w obu kierunkach, jest niekorzystne dla przewoźników uruchamiających swoje pociągi w ramach służby publicznej. Ponadto w ramach modernizacji linii kolejowej nr 202 zachodzić będzie konieczność zamknięcia toru szlakowego nr 501 linii kolejowej nr 250 na szlaku Gdynia Cisowa – Rumia z uwagi na potrzebę przesunięcia toru 501 celem stworzenia miejsca po budowę nowego (dodatkowego) toru linii nr 202 na tym odcinku. W związku z tą sytuacją drastycznie spadnie przepustowość po linii nr 250 i 202 co zdaniem Spółki uniemożliwia wprowadzania na tym odcinku jakichkolwiek nowych pociągów innych operatorów.*

Ponadto w ocenie PKP SKM wprowadzenie na terenie województwa pomorskiego przewozów wykonywanych przez kolejnego (obok PKP SKM, Polregio czy PKP Intercity) przewoźnika kolejowego doprowadzi do dezinformacji pasażerów w zakresie obowiązujących taryf przewozowych. PKP SKM poinformowała, że: *Zakładamy, że w pociągach uruchamianych przez Arriva sp. z o.o. będzie obowiązywała jedynie taryfa przewozowa tego przewoźnika. Stąd też uruchomienie przez Arriva sp. z o.o. pociągów w ramach otwartego dostępu wpłynie na zmniejszenie się sprzedaży biletów wg. Taryfy Pomorskiej na odcinku od granicy województwa pomorskiego do Władysławowa/Helu i z powrotem. Najwięcej podróżnych skorzysta z usług Arriva sp. z o.o. na odcinku Gdynia Główna – Hel. Ponadto w obecnym podziale przewozów w województwie pomorskim podróżni otrzymali jasny przekaz: w pociągach kursujących w ruchu regionalnym i aglomeracyjnym obowiązuje Taryfa Pomorska, w pociągach międzywojewódzkich – taryfa własna PKP Intercity S.A. Wprowadzenie do rozkładu jazdy pociągów Arriva sp. z o.o. skutkować będzie obowiązywaniem w ww. pociągach taryfy własnej Arriva sp. z o.o. Z pewnością w zintegrowanym modelu taryfowym w województwie będzie to wylom, który może narażać podróżnych na dezorientację a przez to i na dyskomfort w korzystaniu ze zbiorowego transportu kolejowego. Co więcej, takie działanie będzie wymuszało przeprowadzenie akcji informacyjnej dla podróżnych, że w pociągach Arriva sp. z o.o. nie obowiązuje Taryfa Pomorska.*

Według analiz przedstawionych przez PKP SKM w następstwie uruchomienia nowej usługi Arriva szacowane jest obniżenie przychodów (a zatem wzrosnie rekompensata) na poziomie bliskim 2,1 miliona zł w okresie rocznych rozkładów jazdy pociągów 2021/2022 – 2025/2026. Jednocześnie PKP SKM oświadczyła, że: *Rentowność umowy dla Operatora nie ulegnie zmianie, ze względu na to, że niższe przychody zostaną wyrównane przez zwiększoną rekompensatę od Organizatora przewozów. Niemniej jednak wprowadzenie trzeciego przewoźnika w województwie pomorskim, skutkować będzie dla Organizatora przewozów wzrostem kosztów realizacji umów zawartych z przewoźnikami, zarówno z PKP SKM, jak i Polregio sp. z o.o. Jednocześnie, zdaniem PKP SKM, uruchomienie przez Arriva planowanej nowej usługi mogłoby spowodować zmniejszenie kosztów operacyjnych w wysokości odpowiadającej 0,9 miliona złotych.*

Z powyższego wynika zatem, że uruchomienie przez Arriva wakacyjnych połączeń, jako nowej usługi, nie skutkowałoby dla PKP SKM zagrożeniem obowiązującej umowy PKP SKM, ponieważ ewentualna różnica w przychodach zostałaby wyrównana poprzez zwiększenie wysokości rekompensaty. Istotny dla PKP SKM jest aspekt dotyczący zdolności przepustowej dostępnej infrastruktury kolejowej, która w następstwie prowadzonych prac modernizacyjnych może ulec dodatkowemu zmniejszeniu.

Załącznikami do wniosku PKP SKM o przeprowadzenie zadania równowagi ekonomicznej były: umowa PKP SKM oraz projekt rozkładu jazdy pociągów tego przewoźnika w sezonie letnim.

Pismem z 5 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.16.PL) Prezes UTK wezwał PKP SKM do przedstawienia dodatkowych informacji m.in. w zakresie prognoz ekonomicznych i finansowych wskazujących spodziewany wpływ

uruchomienia nowej usługi Arriva na połączenia realizowane przez PKP SKM, metodyki zastosowanej przez PKP SKM do przeprowadzenia niezbędnych obliczeń, a także uzupełnienia stanowiska dotyczącego poufnego charakteru informacji przedstawionych w umowie PKP SKM oraz we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

W piśmie z 20 maja 2021 r. (znak: PKP SKMMM.075.9.21) PKP SKM przedstawiła dodatkowe wyjaśnienia w związku z wezwaniem Prezesa UTK zawartym w piśmie z 5 maja 2021 r. (znak: DPP-WOPN.717.1.2021.16.PL). W odniesieniu do przeprowadzonych analiz, PKP SKM przedstawiła szczegółowe wyjaśnienia dotyczące zastosowanej metodologii obliczeń. PKP SKM poinformowała, że dane zawarte w jej wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej nie wypełniają przesłanek pozwalających uznać je za szczególnie chronione informacje handlowe. Odmienne stanowisko w zakresie poufności informacji przedstawiła PKP SKM w odniesieniu do załączników do umowy PKP SKM (podwójny status informacji zawartych w załącznikach, tj. szczególnie chronionych informacji handlowych oraz tajemnicy przedsiębiorstwa).

PKP SKM przedstawiła również komplet informacji dotyczących możliwości trasowania pociągów Arriva (ze względu na podniesiony przez Arriva wariant alternatywnego trasowania pociągów przy wykorzystaniu infrastruktury kolejowej PKP SKM). W tym względzie PKP SKM poinformowała, że: *maksymalny stopień wykorzystania zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, przy zastosowaniu, której Arriva planuje wykonać nowe połączenie pasażerskie wskazane w powiadomieniu, a znajduje się w zarządzie PKP PKP SKM, wynosi 59,375%. Na linii kolejowej odbywa się ruch pociągów w takcie co 7, 10, 15 minut w zależności od pory dnia. Ze względu na zagęszczoną siatkę połączeń kolejowych układ ten jest wyjątkowo wrażliwy na zakłócenia w ruchu. Uruchomienie pociągów o zupełnie innych parametrach i charakterystyce ruchu może zakłócić planowy takt pociągów PKP PKP SKM, które są uruchamiane na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w pasażerskim transporcie kolejowym. Pociągi Arriva RP mają pomijać zdecydowaną większość przystanków osobowych i niektóre stacje na linii 250, dzięki czemu pociągi Arriva RP będą szybsze, więc najprawdopodobniej pociągi PKP SKM będą zmuszone je przepuścić. Taka sytuacja spowoduje wydłużony postój pociągu PKP SKM i lukę w takcie. Spodziewamy się także, że drobne zakłócenia w ruchu wywołane opóźnieniem pociągu uruchamianego przez spółkę Arriva mogą wywołać lawinowe opóźnienia pociągów PKP PKP SKM. Ponadto, takie rozwiązanie nie zrekompensuje wszystkim podróżnym zaburzenia rozkładu jazdy pociągów PKP PKP SKM. Korzystając z pociągu Arriva RP podróżni nie będą w stanie skorzystać z większości przystanków na linii 250. Brak wzajemnego honorowania biletów obu przewoźników, dla podróżnych z biletami okresowymi Taryfy Pomorskiej oznaczałoby konieczność poniesienia dodatkowego kosztu.*

W następstwie analizy informacji przekazanych przez PKP SKM Prezes UTK przyjął stanowisko dotyczące konieczności zapewnienia poufności określonych informacji zebranych w toku prowadzonego postępowania administracyjnego. W konsekwencji Prezes UTK ograniczył Arriva prawo wglądu do materiału sprawy z uwagi na ochronę szczególnie chronionych informacji handlowych PKP SKM.

Prezes UTK, po zgromadzeniu wszystkich niezbędnych informacji w sprawie, przeanalizował spodziewany wpływ usługi Arriva na umowę PKP SKM, której stroną jest ww. przewoźnik kolejowy. Z tego względu zasadne było zweryfikowanie w szczególności postanowień dotyczących zasad finansowania przewozów ujętych w § 7 umowy PKP SKM zatytułowanym *Finansowanie Przewozów*. Zgodnie z § 7 pkt 7.1.1 umowy PKP SKM: *W okresie obowiązywania Umowy Organizator będzie przekazywał Operatorowi odpowiednią część Rekompensaty z tytułu realizacji Przewozów w kolejnych miesiącach realizacji Umowy*. W § 7 pkt 7.1.2 określono, że: *Przewidywane łączne nakłady finansowe na realizację Przewozów w okresie obowiązywania Umowy wynoszą 202 519 853,13 zł (słownie: dwieście dwa miliony pięćset dziewięćnaście tysięcy osiemset pięćdziesiąt trzy złote i 13/100), w tym:*

- a) w pierwszym Okresie Rozliczeniowym: 57 656 049,54 zł stosownie do Załącznika nr 16,
- b) w drugim Okresie Rozliczeniowym: 49 828 943,83 zł,
- c) w trzecim Okresie Rozliczeniowym: 38 950 339,40 zł,
- d) w czwartym Okresie Rozliczeniowym: 31 642 213,89 zł,
- e) w piątym Okresie Rozliczeniowym: 24 442 306,47 zł.

Załącznik nr 16 określa szacowane nakłady finansowe na realizację Przewozów w podziale na poszczególne Okresy Rozliczeniowe, z uwzględnieniem zakresu Przewozów, o których mowa w pkt 3.2. Wysokość prognozowanej Rekompensaty na kolejne Okresy Rozliczeniowe zostanie każdorazowo określona w ramach Roczego Planu Finansowego, z uwzględnieniem zasad ustalania Rekompensaty, określonych w Załączniku nr 7 oraz Metodyki sporządzania planu finansowego stanowiącej Załącznik nr 15.

Zgodnie z założeniami dotyczącymi opracowania Roczego Planu Finansowego (§ 7 pkt 7.2.1 umowy PKP SKM): *Roczny Plan Finansowy określa w szczególności:*

- a) *planowaną Roczną Pracę Eksploatacyjną;*

- b) *planowane Koszty w danym Okresie Rozliczeniowym;*
- c) *planowane Przychody, wszelkie przysporzenia ze źródeł publicznych i zysk na Działalności dodatkowej;*
- d) *planowany wynik działalności w ramach Przewozów;*
- e) *wysokość Rozsądnego Zysku Operatora.*

Roczny Plan Finansowy sporządzany jest w podziale na poszczególne miesiące oraz w wymiarze rocznym w oparciu o Metodę sporządzania planu finansowego stanowiącego załącznik nr 15. Wzór Roczego Planu Finansowego oraz Roczny Plan Finansowy stanowi załącznik nr 6 (§ 7 pkt 7.2.2. umowy PKP SKM).

Rekompensata, w związku z realizacją przewozów, jest obliczana według założeń opisanych w załączniku nr 7 do umowy PKP SKM zatytułowanym *Zasady ustalania Rekompensaty*. Zgodnie z punktem 1 tego załącznika: ✂ -- ✂. Koszty ponoszone przez Polregio w związku z realizacją umowy PKP SKM zostały wyszczególnione w załączniku nr 7, punkcie 2.1. ww. kontraktu. Przychody PKP SKM w związku ze świadczeniem usług na podstawie ww. umowy zostały szczegółowo opisane w załączniku nr 7 punkcie 2.2. umowy PKP SKM.

Załącznik nr 16 do umowy PKP SKM zatytułowany *Prognoza finansowa na wszystkie Okresy Rozliczeniowe obowiązywania umowy oraz planowana praca eksploatacyjna* również zawiera informacje kluczowe dla przeprowadzanego badania równowagi ekonomicznej. W przywołanym powyżej załączniku znajduje się tabelaryczne zestawienie rekompensaty na poszczególne okresy rozliczeniowe, wraz z jej sumaryczną wartością, jaka została przewidziana do zapłaty na rzecz PKP SKM w związku z realizacją obowiązującej umowy PKP SKM. Prezentowane dane są spójne z tymi wskazanymi w załączniku nr 7 do umowy PKP SKM.

Zgromadzone przez Prezesa UTK w ramach niniejszego postępowania dane pozwalają oszacować, że uruchamianie połączeń w ramach usługi Arriva może oddziaływać, w okresie 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2026 r., na następujące pociągi PKP SKM:

- 1) w relacji Gdynia Chylonia – Gdańsk Śródmieście:
 - 59474 z godziną odjazdu 18:27 oraz godziną przyjazdu 19:15, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdynia Główna – Gdańsk Główny;
 - 59476 z godziną odjazdu 18:47 oraz godziną przyjazdu 19:35, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdynia Główna – Gdańsk Główny;
 - 59480 z godziną odjazdu 20:02 (w dni robocze) oraz godziną przyjazdu 20:50, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdynia Główna – Gdańsk Główny;
- 2) w relacji Gdynia Cisowa – Gdańsk Śródmieście
 - 59478 z godziną odjazdu 19:29 oraz godziną przyjazdu 20:20, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdynia Główna – Gdańsk Główny;
 - 59480 z godziną odjazdu 19:59 (w weekendy i święta) oraz godziną przyjazdu 20:50, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdynia Główna – Gdańsk Główny;
- 3) w relacji Wejherowo – Gdańsk Śródmieście:
 - 59786 z godziną odjazdu 17:52 oraz godziną przyjazdu 20:50, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdynia Główna – Gdańsk Główny;
 - 59788 z godziną odjazdu 18:11 oraz godziną przyjazdu 19:25, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdynia Główna – Gdańsk Główny;
 - 59790 z godziną odjazdu 18:32 oraz godziną przyjazdu 19:45, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdynia Główna – Gdańsk Główny;
 - 59792 z godziną odjazdu 18:53 oraz godziną przyjazdu 20:05, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdynia Główna – Gdańsk Główny;
 - 59794 z godziną odjazdu 19:22 oraz godziną przyjazdu 20:35, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdynia Główna – Gdańsk Główny;
 - 59796 z godziną odjazdu 19:52 oraz godziną przyjazdu 21:05, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdynia Główna – Gdańsk Główny;
- 4) w relacji Gdańsk Śródmieście – Gdynia Cisowa:

- 95413 z godziną odjazdu 08:07 oraz godziną przyjazdu 08:56, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdańsk Główny – Gdynia Główna;
 - 95415 z godziną odjazdu 08:15 oraz godziną przyjazdu 09:04, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdańsk Główny – Gdynia Główna;
 - 95419 z godziną odjazdu 08:37 oraz godziną przyjazdu 09:26, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdańsk Główny – Gdynia Główna;
 - 95421 z godziną odjazdu 08:45 (w dni robocze) oraz godziną przyjazdu 09:34, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdańsk Główny – Gdynia Główna;
 - 95425 z godziną odjazdu 09:10 (w dni robocze) oraz godziną przyjazdu 09:59, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdańsk Główny – Gdynia Główna;
 - 95429 z godziną odjazdu 09:50 oraz godziną przyjazdu 10:39, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdańsk Główny – Gdynia Główna;
- 5) w relacji Gdańsk Śródmieście – Gdynia Chylonia:
- 95417 z godziną odjazdu 08:22 oraz godziną przyjazdu 09:10, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdańsk Główny – Gdynia Główna;
 - 95421 z godziną odjazdu 08:45 (w soboty) oraz godziną przyjazdu 09:33, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdańsk Główny – Gdynia Główna;
 - 95423 z godziną odjazdu 08:52 oraz godziną przyjazdu 09:40, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdańsk Główny – Gdynia Główna;
 - 95425 z godziną odjazdu 09:10 (w soboty) oraz godziną przyjazdu 09:58, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdańsk Główny – Gdynia Główna;
 - 95427 z godziną odjazdu 09:30 oraz godziną przyjazdu 10:18, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdańsk Główny – Gdynia Główna;
- 6) w relacji Gdańsk Śródmieście – Wejherowo:
- 95665 z godziną odjazdu 10:00 oraz godziną przyjazdu 11:13, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdańsk Główny – Gdynia Główna;
 - 95729 z godziną odjazdu 08:00 oraz godziną przyjazdu 09:13, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdańsk Główny – Gdynia Główna;
 - 95731 z godziną odjazdu 08:30 oraz godziną przyjazdu 09:39, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdańsk Główny – Gdynia Główna;
 - 95733 z godziną odjazdu 09:00 oraz godziną przyjazdu 10:13, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdańsk Główny – Gdynia Główna;
 - 95735 z godziną odjazdu 09:20 oraz godziną przyjazdu 10:36, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdańsk Główny – Gdynia Główna;
 - 95737 z godziną odjazdu 09:40 oraz godziną przyjazdu 10:53, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdańsk Główny – Gdynia Główna;
- 7) w relacji Gdańsk Śródmieście – Lębork:
- 95803 z godziną odjazdu 10:00 oraz godziną przyjazdu 11:50, gdzie odcinkiem pokrywającym się z planowaną usługą Arriva jest Gdańsk Główny – Gdynia Główna.

Powyższe dane dotyczą uruchamiania pociągów PKP SKM w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2021/2022. W następstwie uruchomienia planowanej nowej usługi Arriva spodziewany jest spadek przychodów PKP SKM w tym konkretnym rocznym rozkładzie jazdy pociągów, na poziomie 396 330,10 zł.

W odniesieniu do kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów planowane jest realizowanie przewozów przez większość z ww. pociągów. Jednocześnie należy zauważyć, że nie można określić, z racji obowiązujących przepisów dotyczących opracowywania projektu rozkładu jazdy pociągów oraz wnioskowania o przydzielenie i wykorzystanie zdolności przepustowej, że w kolejnych latach pociągi PKP SKM będą kursowały dokładnie o wskazanych powyżej godzinach. W istocie nie można wykluczyć sytuacji, gdzie w przyszłych rozkładach jazdy pociągów pojazdy PKP SKM będą uruchamiane w innych porach niż wskazane powyżej.

Uruchomienie przez Arriva planowanej nowej usługi przewozu osób może skutkować obniżeniem przychodów PKP SKM w kolejnych rocznych rozkładach jazdy pociągów w kwocie:

- 396 330,10 zł w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2021/2022;
- 404 256,71 zł w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023;
- 423 507,03 zł w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024;
- 431 811,09 zł w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2024/2025;
- 451 438,87 zł w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2025/2026.

Spodziewane jest zatem, że sumaryczny spadek przychodów przez PKP SKM, w następstwie uruchomienia planowanej nowej usługi Arriva wyniesie 2 107 343,80 zł.

Dopiero zestawienie powyższej kwoty, tj. 2 107 343,80 zł, z wielkością rekompensaty przewidzianą w umowie PKP SKM pozwoli ocenić skalę wpływu uruchomienia nowej usługi Arriva na ww. umowę.

W związku z tym kwotę 2 107 343,80 zł należy odnieść do kwoty 202 519 853,13 zł.

Zestawienie ze sobą powyższych kwot, pozwala stwierdzić, że spodziewany spadek przychodów w następstwie uruchomienia nowej usługi Arriva może stanowić 1,04% rekompensaty przewidzianej w umowie PKP SKM na pokrycie kosztów.

Spodziewany spadek przychodów operatora umowy PKP SKM może generować następstwa w postaci modyfikacji sposobu i zakresu wykonywania przewozów wskazanych w tejże umowie w kolejnych latach jej obowiązywania lub zwiększeniem całkowitych kosztów netto przez właściwego organizatora publicznego transportu zbiorowego. Obniżenie spodziewanych przychodów z tytułu realizacji danej umowy o świadczenie usług publicznych może być bowiem wyrównywane poprzez zwiększenie wysokości rekompensaty należnej operatorowi tejże umowy. Jednocześnie kluczowa w tej sprawie jest szacowana wysokość ewentualnego spadku przychodów/wzrostu rekompensaty.

Tym samym należy stwierdzić, że uruchomienie nowej usługi Arriva nie może skutkować zagrożeniem równowagi ekonomicznej obowiązującej umowy PKP SKM.

W analizie przyjęto założenie utrzymania oferty służby publicznej na co najmniej dotychczasowym poziomie w latach kolejnych obowiązywania umowy (nie uwzględniono wariantu poszerzenia lub ograniczenia liczby połączeń na tzw. linii helskiej). Powyższe wynika z tego, że samodzielną decyzję w tym zakresie może podjąć organizator publicznego transportu zbiorowego, w zakresie transportu kolejowego, na terenie województwa pomorskiego. Należy zauważyć, że w umowie PKP SKM znajdują się postanowienia przewidujące możliwość modyfikacji pierwotnie założonej pracy eksploatacyjnej/przewozowej.

Warto jednakże podkreślić, że dostarczone przez PKP SKM informacje, a następnie ich analiza oraz ocena przeprowadzona przez Prezesa UTK, nie pozwoliły przyjąć, że w następstwie uruchomienia nowej usługi przez Arriva zagrożona zostanie umowa PKP SKM. Prezes UTK ocenił, że w wyniku uruchomienia nowego połączenia przez Stronę nie wystąpi istotny negatywny wpływ na rentowność usług, które realizuje PKP SKM lub na koszty netto dla właściwego organu, który zawarł umowę PKP SKM.

Stanowisko PKP PLK z 18 maja 2021 r. (znak: IDRR.611.79.2021) dotyczące możliwości trasowania pociągów Arriva

PKP PLK w piśmie z 18 maja 2021 r. (znak: IDRR.611.79.2021) przedstawiła informacje dotyczące planowanego uruchomienia przez Arriva nowej usługi kolejowych przewozów pasażerskich na trasie krajowej Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz Hel – Władysławowo – Hel, wyłącznie w okresach wakacji letnich w terminie od 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026.

PKP PLK zwróciła uwagę na duże obciążenie, pod względem wykorzystania dostępnej zdolności przepustowej, odcinka Tezew – Gdynia Główna – Hel. W ocenie PKP PLK nie jest możliwe uruchomienie nowej usługi Arriva bez zmian w trasowaniu pociągów PKP Intercity oraz Polregio. W odniesieniu do uruchamiania pociągów przez PKP SKM wpływ nowej usługi Arriva byłby marginalny. Z tego względu PKP PLK wskazała, że trasowanie pociągów Arriva mogłoby skutkować koniecznością dokonania zmian pociągów PKP Intercity oraz Polregio od kilku do kilkunastu minut. W przypadku odcinka Reda – Hel (odcinek jednotorowy) mogłyby wystąpić sytuacje wydłużenia postojów w celu krzyżowania pociągów, co będzie miało skutek na ostateczny czas jazdy pociągów.

PKP PLK przedstawiła w swoim stanowisku informacje dotyczące średniego procentowego wykorzystania infrastruktury kolejowej dla planowanej nowej usługi Arriva, które przedstawiają się następująco:

- 1) dla odcinka Bydgoszcz – Tczew – 37%;
- 2) dla odcinka Tczew – Gdynia Główna – 75%;
- 3) dla odcinka Gdynia Główna – Hel – 59%.

Jednocześnie PKP PLK poinformowała o planowanych pracach modernizacyjnych, które mogą mieć znaczenie dla wykonywania m.in. przez Arriva przewozów kolejowych na trasie Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna. Zgodnie z informacjami uzyskanymi od PKP PLK realizowane mają być prace:

- w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew LCS Bydgoszcz Główna (w momencie uzyskania stanowiska opracowywano dokumentację projektową);
- w ciągu C-E 65 na odcinku Zduńska Wola – Inowrocław – Tczew LCS Tczew (w momencie uzyskania stanowiska opracowywano dokumentację projektową);
- na alternatywnym ciągu transportowym Bydgoszcz – Trójmiasto – etap II (odcinek linii kolejowej nr 201 Maksymilianowo – Gdynia, linii kolejowej nr 214 Kartuzy – Somonino; w momencie uzyskania stanowiska opracowywano dokumentację projektową);
- na linii kolejowej nr 203 na odcinku Tczew – Czersk (w momencie uzyskania stanowiska opracowywano dokumentację projektową);
- na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk – etap II (prace w zakresie całego odcinka);
- mające na celu poprawę przepustowości na linii kolejowej nr 213 Reda – Hel (w momencie uzyskania stanowiska opracowywano dokumentację projektową).

Prezes UTK przeanalizował informacje przekazane przez PKP PLK i na ich podstawie stwierdził, że linie kolejowe, na których ma być wykonywana nowa usługa Arriva, nie charakteryzują się 100% wykorzystaniem zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej. Jednocześnie Prezes UTK przyjął wyjaśnienia PKP PLK dotyczące stopnia wykorzystania dostępnej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, jak również charakterystyki tzw. linii helskiej. Prezes UTK zwrócił również uwagę na to, że w związku z obowiązującym obecnie systemie opracowywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, w tym procedurą składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej nie jest możliwe dokonanie kategorycznej oceny dotyczącej obciążenia linii kolejowych tworzących odcinki danej trasy w kolejnych latach. Na uwagę zasługuje również to, że PKP PLK nie udostępniła informacji dotyczących harmonogramu zamknięć torowych obejmujących swym zakresem pełen czas planowanego wykonywania nowej usługi przez Arriva. Prezes UTK uznał, że wprawdzie prowadzenie prac modernizacyjnych może powodować przez pewien czas utrudnienia w zakresie prowadzenia ruchu pociągów, to jednakże po ich zakończeniu powinna zostać podniesiona jakość infrastruktury kolejowej, a tym samym możliwości trasowania pociągów.

W związku z informacjami przedstawionymi przez PKP PLK, Prezes UTK zawarł w niniejszej decyzji odpowiednie warunki umożliwiające korzystanie z infrastruktury kolejowej w celu wykonywania przez Arriva przewozów na trasie krajowej Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz Hel – Władysławowo – Hel, wyłącznie w okresach wakacji letnich w terminie od 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026.

W toku postępowania Prezes UTK przeanalizował również dodatkowe informacje dostarczone przez Przewoźnika.

Pismo Arriva z 15 września 2021 r.

Przewoźnik skorzystał z przysługującego prawa do przedstawienia ostatecznego stanowiska w sprawie, w związku ze zgromadzonym materiałem dowodowym. W piśmie z 15 września 2021 r. Arriva podniosła, że: *Złożony wniosek o otwarty dostęp na realizację przewozów pasażerskich na linii Bydgoszcz Gł. – Hel – Bydgoszcz Gł. oraz Hel – Władysławowo - Hel jest kontynuacją dotychczas przyznanego otwartego dostępu na ww. trasę (do 11 grudnia 2021 r.). Brak realizacji przewozów w ramach przyznanego otwartego dostępu w latach 2020 – 2021 związane jest z trwającą epidemią koronawirusa COVID-19 w Polsce oraz obowiązującymi w tym okresie obostrzeniami. Jako przewoźnik chcemy kontynuować realizację połączeń wakacyjnych z Bydgoszczy na Półwysep Helski w zbliżonej formie do tej, jaka była przed wystąpieniem pandemii. Istotnym aspektem jest fakt, że znaczna część pasażerów pociągów Bydgoszcz Gł. – Hel – Bydgoszcz Gł. To mieszkańcy województwa kujawsko-pomorskiego (aglomeracji Bydgosko-Toruńskiej, dzięki skomunikowaniom w Laskowicach Pomorskich – Grudziądza).*

W odniesieniu do wniosku PKP Intercity Arriva poinformowała, że w jej ocenie planowana nowa usługa Przewoźnika ma stanowić uzupełnienie dotychczasowej oferty służby publicznej. Arriva zwróciła uwagę na to, że żaden z pociągów PKP Intercity, którego potencjalne przychody zostałyby zagrożone w wyniku uruchomienia usługi Przewoźnika, nie jest połączeniem bezpośrednim pomiędzy Bydgoszczą Główną (czy też inną miejscowością z obszaru województwa kujawsko-pomorskiego) a Helem. Wskazywane przez PKP Intercity połączenie, które mogłyby zostać zagrożone w wyniku planowanej nowej działalności Arriva, to te do Trójmiasta. Innym aspektem, który w ocenie

Arriva ma znaczenie dla sprawy jest charakter usługi PKP Intercity, gdzie występuje znacznie mniejsza liczba postojów handlowych pomiędzy stacjami początkowymi a końcowymi realizowanych usług. Mała liczba postojów handlowych może wpływać na dostępność usługi dla potencjalnych podróżnych. Przewoźnik wskazał również, że w sezonie wakacyjnym występują problemy z dostępnością miejsc w pociągach uruchamianych przez PKP Intercity, na potwierdzenie czego przedstawił informację dotyczącą zestawienia składów pociągów (m.in. z oficjalnej strony internetowej PKP Intercity). Powyższe ma szczególne znaczenie dlatego, że pociągi PKP Intercity, wskazane we wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, przewidują stacje zatrzymania jak Wrocław Główny, Poznań Główny, Inowrocław czy Gniezno. Arriva zwróciła również uwagę na trudną sytuację w zakresie oferty taryfowej w transporcie kolejowym, jaka obowiązuje na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego. Przewoźnik wskazał, że: *Jedynie bezpośrednie połączenia kolejowe z Helem i Władysławowem to pociągi sezonowe nocne (w rozkładzie jazdy 2021/2022 planowane odjazdy ze stacji Bydgoszcz Gł. o godz. 3:51; 4:24; 16:20. Przyjazdy do Bydgoszczy Gł. o godzinie 0:17; 1:41; 11:46). Mając na uwadze, że gro naszym pasażerów to rodziny z dziećmi, osoby starsze, seniorzy, proponowane godziny przez PKP Intercity są nieatrakcyjne z punktu widzenia dojazdu i powrotu z nad morza do Bydgoszczy i okolic. Dodatkowo fakt, że nocne pociągi to składy dalekobieżne zmierzające na południe kraju (Kraków, Katowice, Wrocław) powoduje, że dostępność miejsc jest mocno ograniczona.*

W przypadku wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej Polregio, Arriva poinformowała, że: *Pomimo dużej intensywności ruchu na linii nr 213 Reda – Hel istnieją możliwości niewielkich korekt w rozkładzie jazdy, które umożliwiłyby przejazd wskazanych pociągów, tak bardzo oczekiwanych przez podróżnych. Działanie to wymaga dobrej woli ze wszystkich stron. W ocenie Arriva RP, bazując na danych przewozowych uruchomienie dodatkowych połączeń na linii helskiej ze względów na generowany sezonowo popyt jest wręcz konieczne. Liczne publikacje prasowe (załącznik nr 3 do niniejszego pisma) i informacje medialne pokazują, że od kilku lat POLREGIO (pomimo zwiększenia zestawień składów) nie jest w stanie sprostać potrzebom sezonowego ruchu na ww. linii. Tylko w tym kontekście uruchomienie kolejnych połączeń jest jak najbardziej uzasadnione. W sezonie letnim 2021 POLREGIO w porozumieniu z organizatorem przewozów wprowadziło ograniczenia dotyczące przewozów rowerów w wybranych pociągach relacji Gdynia Gł. – Hel – Gdynia Gł., którego celem była poprawa dostępności miejsc w składach. To pokazuje skalę problemu (popyt przewyższa podaż) z jakim mamy do czynienia w sezonie na półwyspie helskim. Co do różnic taryfowych, Przewoźnik poinformował, że niezrozumiała jest dla niego argumentacja Polregio. W istocie obecnie pasażerowie na terenie województwa pomorskiego znajdują się w sytuacji, gdzie funkcjonuje Taryfa Pomorska, obowiązująca w pociągach Polregio i PKP SKM, oraz taryfa własna PKP Intercity. W przypadku wejścia na rynek usług kolejowych przewozów osób Arriva podróżni znajdą się w sytuacji, gdzie zostanie zwiększona liczba podmiotów oferujących taryfę własną (PKP Intercity i Arriva) i jednocześnie wzbogaceniu ulegnie oferta przewozowa. Arriva wskazała również na to, że: *Istotnym aspektem jest to, że dla mieszkańców Gdańska (stacje Gdańsk Gł., Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Oliwa), Sopotu pociąg Arriva relacji Bydgoszcz Gł. – Hel jest jedynym poza PKP Intercity i pociągiem POLREGIO „Tur” z Chojnic połączeniem bezpośrednim.**

Arriva odniosła się także do wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej PKP SKM. Przewoźnik wskazał na to, że zasadnicze znaczenie ma charakter usług Arriva (połączenia międzywojewódzkie) i PKP SKM (połączenia aglomeracyjne). Przewoźnik zwrócił uwagę na to, że: *Projekt rozkładu jazdy zakłada zatrzymywanie się pociągu Bydgoszcz Gł. – Hel i z powrotem wyłącznie na największych dworcach Trójmiasta – łącznie 5 punktów odprawy pasażerów w stosunku do 24 punktów odprawy PKP SKM na trasie Gdańsk Śródmieście – Reda (odcinek tożsamy trasy). Ponadto pomiędzy stacjami Gdynia Gł. – Puck pociąg Arriva RP nie zatrzymuje się, więc w tym przypadku pasażerowie mają do dyspozycji wyłącznie połączenia oferowane przez POLREGIO i SKM. Dla mieszkańców północnych dzielnic Gdyni, Rumii i Redy pociąg z Bydgoszczy do Helu i z powrotem jest niedostępny dla podróżnych (brak odpowiednich postojów).*

Arriva ustosunkowała się również do stanowiska PKP PLK dotyczącego możliwości trasowania pociągów Arriva oraz dostępności infrastruktury kolejowej. Przewoźnik zaznaczył, że: *PKP PLK wskazała prace na:*

- 1) linii nr 131 Chorzów Batory – Tczew (LCS Bydgoszcz, LCS Tczew) - brak zamknięć w harmonogramach zamknięć torowych na rozkład jazdy 2021/2022 oraz 2022/2023. Występują ograniczenia w infrastrukturze na odcinkach, które nie będą wykorzystywane przez pociągi Arriva RP,
- 2) linii 201 Bydgoszcz - Trójmiasto – etap II – wprowadzono zamknięcia na rozkład jazdy 2021/2022, nie mniej jednak nie jest planowane wykorzystanie ww. linii do realizacji przejazdu pociągu Bydgoszcz Gł. - Hel i z powrotem,
- 3) linii nr 202 Gdynia Chylonia – Słupsk, o której wspomina również PKP SKM w Trójmieście - nie uwzględniono zamknięć torowych w harmonogramach na lata 2022 – 2023,
- 4) linii nr 2014 Kartuzy – Somonino – zaplanowano zamknięcia na rozkład jazdy 2021/2022, nie mniej jednak Arriva RP nie planuje uruchamiać połączeń na niniejszym odcinku,
- 5) linii nr 213 Reda – Hel poprawa przepustowości – nie uwzględniono zamknięć torowych w harmonogramach zamknięć na rozkłady jazdy 2021/2022 oraz 2022/2023.

Przewoźnik zwrócił uwagę na to, że PKP PLK nie udostępnia harmonogramu zamknięć torowych po roku 2023, jak również na to, że w przypadku prowadzenia prac modernizacyjnych ww. zarządca infrastruktury współpracuje z przewoźnikami kolejowymi w sprawie opracowania regulaminu zamknięciowego.

Na zakończenie swojego stanowiska Arriva oświadczyła, że: *Podsumowując Arriva RP stoi na stanowisku, że kontynuowanie oferty przewozowej Bydgoszcz Gł. – Hel – Bydgoszcz Gł. Oraz Hel – Władysławowo – Hel przyczyni się do utrzymania wieloletnich fanów tego połączenia, co tym samym zwiększa popularność transportu kolejowego i daje szansę na dalszy wzrost liczby przewożonych pasażerów na rynku polskim. Szczególnie jest to istotne w sytuacji braku bezpośrednich połączeń z Bydgoszczy i regionu Kujaw na Półwysep Helski w atrakcyjnych godzinach. Brak uruchomienia ww. połączeń oraz duża konkurencja międzygałęziowa w transporcie (S5, autostrada A1) powoduje, że znaczna część podróżnych z Bydgoszczy i okolic zrezygnuje z przejazdu pociągiem na rzecz transportu indywidualnego lub autobusowego.*

Prezes UTK w toku niniejszego postępowania zwrócił również uwagę na wielkość postojów handlowych, na których planowane jest zatrzymywanie w związku z uruchamianiem nowej usługi Arriva. Zgodnie z danymi Prezesa UTK, opublikowanymi m.in. w opracowaniu pt. „Wymiana pasażerska – dane o stacjach w 2020 r.”, w zestawieniu stacji o największej dobowej wymianie pasażerskiej, na których zatrzymywał się więcej niż jeden przewoźnik kolejowy, zajmowały następujące obiekty:

1. Wrocław Główny – 34 000;
2. Poznań Główny – 32 800;
3. Warszawa Wschodnia – 25 800;
4. Katowice – 24 800;
5. Warszawa Zachodnia – 23 400;
6. Kraków Główny – 22 600;
7. Warszawa Centralna – 21 100;
8. Warszawa Śródmieście – 19 800;
9. Gdynia Główna – 17 200;
10. Gdańsk Wrzeszcz – 14 400;
11. Pruszków – 12 600;
12. Gdańsk Główny – 12 100;
13. Szczecin Główny – 9 400;
14. Wejherowo – 9 100;
15. Sopot – 8 700;
16. Bydgoszcz Główna – 8 400.

Należy mieć na względzie, że prezentowane powyżej wyniki zostały uzyskane w trudnym czasie dla sektora publicznego transportu zbiorowego, w którym obowiązywały restrykcje dotyczące limitów podróży. Konsekwencją trudnej sytuacji epidemiologicznej były również decyzje organizatorów publicznego transportu zbiorowego, a także przewoźników w przypadku usług komercyjnych, o ograniczeniu albo całkowitej rezygnacji z części oferowanych usług przewozu osób. Pomimo trudnej sytuacji (w zestawieniu z wynikami uzyskanymi w latach poprzedzających rok 2020) zgromadzone dane pozwalają stwierdzić, że pięć stacji, przewidzianych dla postojów w planowanej nowej usłudze Arriva, odznacza się wysokimi wynikami w zakresie dobowej wymiany pasażerskiej, ponieważ plasują się w czołowej szesnastce stacji pasażerskich w Polsce. Na uwagę zasługuje to, że Bydgoszcz Główna, która ma stanowić stację początkową dla dłuższej wersji planowanej nowej usługi Arriva, jest stacją zamykającą listę szesnastu stacji pasażerskich, na których w roku 2020 odnotowano najwyższe wyniki dotyczące dobowej wymiany pasażerskiej. Porównywalne do Bydgoszczy Główny wyniki odnotowano na stacji Sopot. Dla porównania kolejna stacja zatrzymania ujęta w ww. liście oraz w planowanym zestawieniu postojów handlowych Arriva, czyli Gdańsk Główny w 2020 r. odnotowała wynik na poziomie blisko 50% wyższym niż te w Sopocie i Bydgoszczy Główny. Powyższe stwierdzenie może przemawiać za występowaniem potencjału w zakresie wykonywania kolejowych przewozów osób na trasie Bydgoszcz Główna Trójmiasto czy też Bydgoszcz Główna – Hel. Sytuacja nabiera szczególnego znaczenia w odniesieniu do Bydgoszczy Główny, położonej na obszarze województwa kujawsko-pomorskiego, gdzie występuje ograniczona, w porównaniu do polityki transportowej realizowanej przez innych organizatorów publicznego transportu zbiorowego, kolejowa oferta pasażerska (np. działalność województwa dolnośląskiego czy pomorskiego). Następnym rozporządzeniem

uruchamiania nowej usługi przez Arriva mogą być również korzyści dla innych przewoźników kolejowych. Gdynia Główna czy Gdańsk Główny będące dużymi generatorami ruchu oraz stacjami węzłowymi dla innych usług transportu (nie tylko kolejowego) mogą pozytywnie wpłynąć na rozwój sektora transportu zbiorowego.

Analizując sytuacje na największych stacjach kolejowych, na których planuje zatrzymać się Arriva, realizując przejazd na wnioskowanej trasie, wskazać należy, że stacje pasażerskie w Trójmieście stanowią duży udział w ogólnej wymianie pasażerskiej na stacjach w Polsce. W pierwszej dziesiątce stacji w Polsce o największej wymianie pasażerskiej znajdują się: Gdynia Główna i Gdańsk Wrzeszcz. Gdynia Główna w 2020 r. była stacją o największej wymianie pasażerskiej w województwie pomorskim. Dziennie podróż kończyło lub rozpoczynało tu ponad 17,2 tys. pasażerów. Linie kolejowe, które przebiegają przez obszar stacji Gdynia Główna to linie nr 201, 202, 725, 960 i 963. Mają one kluczowe znaczenie w obsłudze pociągów pasażerskich w Trójmieście, ale również stanowią ważną część szlaku pociągów z i do portów w Gdyni oraz w Gdańsku.

Połączenia, których dotyczy niniejsza decyzja, planowane są w atrakcyjnych godzinach, w szczególności projektowany przejazd ze stacji początkowej Bydgoszcz Główna, który pozwoli w dużej mierze zaspokoić potrzeby związane z ruchem turystycznym na tym obszarze. Oferta Arriva może stanowić dodatkową ofertę dla osób planujących podróże w celach turystycznych i stanowić będzie uzupełnienie dotychczasowej oferty przewoźników kolejowych. Oprócz bezpośrednich połączeń na polskie wybrzeże, w ramach pełnej relacji usługi Arriva, mieszkańcy województwa kujawsko-pomorskiego zyskają dodatkową możliwość bezpośredniego podróżowania na odcinkach Bydgoszcz Główna - Pruszcz Pomorski; - Laskowice Pomorskie czy – Warlubie (oraz w relacji powrotnej), zlokalizowanych na terenie województwa kujawsko-pomorskiego. Tym samym usługa Arriva będzie stwarzała dodatkową możliwość odbycia podróży koleją na terenie województwa kujawsko-pomorskiego. Prezes UTK zauważa również, że planowana nowa usługa Arriva i wyprawianie pociągów na Hel (i w kierunku powrotnym), pomimo zasygnalizowanych przez PKP PLK problemów dotyczących infrastruktury kolejowej, pozwoli uniknąć występowania w przyszłości sytuacji przepełnienia składów innych przewoźników kolejowych, do tej pory świadczących usługi przewozowe do tej stacji zatrzymania. Powyższe nabiera szczególnego znaczenia w okresie wakacji letnich, gdzie każdego roku odnotowywane są przez Prezesa UTK skargi dotyczące zatłoczenia w pociągach oraz niezapewnienia należytego komfortu w pociągach wykonujących przewóz na Hel (i z tej stacji w kierunku np. Trójmiasta).

Uruchomienie nowego połączenia międzywojewódzkiego wnioskowanego przez Arriva przyczyni się do wzrostu wykorzystania wyżej wymienionych węzłów przesiadkowych w województwie kujawsko-pomorskim oraz pomorskim dla ruchu ponadregionalnego. Uruchomienie przez Arriva dodatkowych pociągów zatrzymujących się na stacjach w województwie kujawsko-pomorskim może przyczynić się do zwiększenia dostępności kolei oraz zwiększenia oferty przewozowej w tym rejonie, a w konsekwencji do zwiększenia wskaźnika wykorzystania kolei.

Sama trasa zapewniająca bezpośrednie połączenie Bydgoszczy Główny z Helem (przy możliwości wcześniejszego zakończenia podróży w Trójmieście), uwzględniająca mniejsze stacje pasażerskie położone na tej trasie (np. Pruszcz Pomorski, Laskowice Pomorskie, Warlubie, Smętowo, Pelplin) bez konieczności przesiadania się na inny pociąg lub środek transportowy, stanowić będzie istotny element poprawy obecnej oferty przewozowej, w szczególności oferty adresowanej dla celów turystycznych. W przypadku krótszej relacji, tj. Władysławowo – Hel, planowana nowa usługa Arriva będzie stanowić uzupełnienie przewozów dotychczas wykonywanych na linii helskiej, cieszącej się dużym zainteresowaniem podróżnych szczególnie w okresie wakacji letnich. W rezultacie spodziewany jest wzrost zainteresowania podróżnych transportem kolejowym w regionach, przez które przebiega trasa wnioskowanego połączenia. Z punktu widzenia potencjalnego pasażera wprowadzenie nowego połączenia komercyjnego pomiędzy Bydgoszczą, Trójmiastem a Helem, czy Władysławowem a Helem należy ocenić jako rozwiązanie pozytywne, którego spodziewanym skutkiem będzie wzrost liczby osób podróżujących koleją w okresie wakacyjnym. Jednocześnie oczekuje się, że uruchomienie połączenia Arriva nie spowoduje ujemnych następstw dla połączeń realizowanych w ramach służby publicznej. Projektowane połączenie Przewoźnika powinno mieć charakter uzupełniający a nie konkurencyjny, wobec dotychczasowej oferty przewozów pasażerskich i realizowany będzie jedynie sezonowo w okresie letnim.

W niniejszej sprawie Prezes UTK przeanalizował także wpływ wnioskowanej przez Arriva działalności na linii komunikacyjnej Bydgoszcz Główna – Hel oraz Władysławowo – Hel, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi numerami: 9, 131, 202 oraz 213 na usługi realizowane na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. W przedmiotowej sprawie swoje zastrzeżenia zgłosiło trzech przewoźników kolejowych, tj. PKP Intercity, Polregio oraz PKP SKM. Prezes UTK przeanalizował wpływ wnioskowanego połączenia na regularność przewozów objętych umowami, których stronami są ww. przewoźnicy kolejni, a także spodziewane następstwa o charakterze ekonomicznym na ww. kontrakty służby publicznej. Przeprowadzone przez Prezesa UTK działania nie pozwoliły przyjąć, że w następstwie uruchomienia planowanej nowej usługi Arriva zagrożona zostanie którakolwiek z umów o świadczenie usług publicznych, których stroną jest PKP Intercity, Polregio czy PKP SKM.

W złożonych wnioskach o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej podmioty uprawnione zgłaszały zastrzeżenia dotyczące faktycznej możliwości uruchamiania pociągów Arriva zgodnie z opracowanym projektem rozkładu jazdy pociągów. PKP PLK potwierdziła, że połączenie wnioskowane przez Arriva może powodować

konieczność dokonania modyfikacji godzin kursowania pociągów uruchamianych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Jednocześnie PKP PLK nie wskazała na to, że uruchomienie przez Arriva planowanej nowej usługi będzie oznaczało konieczność odwołania części pociągów PKP Intercity, Polregio czy PKP SKM. Należy także zaznaczyć, że wnioskowane połączenie dotyczy okresu letnich wakacji i okresu urlopowego, w czasie którego kursuje mniejsza liczba połączeń w obszarze szeroko pojętej aglomeracji.

Prezes UTK, wydając niniejszą decyzję, wziął pod uwagę stopień 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 podróżnych. Trzeba bowiem zauważyć, że oferta przewozowa, która nie zapewnia połączeń odpowiadających podróżnym, zniechęca do brania pod uwagę możliwości przejazdu danym środkiem transportu. Tym samym uruchomienie dodatkowych połączeń na danej trasie w godzinach stanowiących uzupełnienie oferty połączeń służby publicznej przyczyni się do wzrostu atrakcyjności połączeń kolejowych i tym samym do zwiększenia potoków podróżnych ogółem.

Mając na uwadze całokształt zebranego w sprawie materiału dowodowego, Prezes UTK zdecydował się przyznać Arriva otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasach krajowych Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz Hel – Władysławowo – Hel na okres od 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 (przewozy wykonywane codziennie w okresie wakacji letnich) na warunkach określonych w niniejszej decyzji.

Zgodnie brzmieniem art. 29c ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym: *w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo o przyznaniu ograniczonego dostępu określa się w szczególności:*

- 1) *aplikanta, jego siedzibę i adres;*
- 2) *trasy, na których mają być realizowane przewozy;*
- 3) *okres, na jaki decyzja zostaje wydana;*
- 4) *warunki oraz zakres korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej.*

Przepis art. 29c ust. 7 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym obliuguje Prezesa UTK do określenia w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, warunków oraz zakresu wykorzystywania dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu Prezes UTK wprowadził w sentencji klauzule regulujące, na jakich warunkach i w jaki sposób Przewoźnik będzie mógł korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie niniejszej decyzji.

Biorąc pod uwagę treść ww. art. 29c ust. 7 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK przyznał Arriva, zgodnie z wnioskiem Przewoźnika, prawo do wykonywania przewozów, na wnioskowanej trasie, w postaci:

- a) 1 pary pociągów na dobę w przypadku usługi Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna (połączenia realizowane codziennie w okresie wakacji letnich, tj. od 25 czerwca do 31 sierpnia 2022 r., od 24 czerwca do 31 sierpnia 2023 r., od 22 czerwca do 1 września 2024 r., od 19 czerwca do 31 sierpnia 2025 r. oraz od 20 czerwca do 31 sierpnia 2026 r.) zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji;
- b) 2 par pociągów na dobę w przypadku usługi Hel – Władysławowo – Hel (połączenia realizowane codziennie w okresie wakacji letnich, tj. od 25 czerwca do 31 sierpnia 2022 r., od 24 czerwca do 31 sierpnia 2023 r., od 22 czerwca do 1 września 2024 r., od 19 czerwca do 31 sierpnia 2025 r. oraz od 20 czerwca do 31 sierpnia 2026 r.) zgodnie z rozkładem jazdy i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 3, 4, 5 i 6 do niniejszej decyzji.

Zgodnie z Wnioskiem Arriva Prezes UTK ustalił, że Przewoźnik będzie uruchamiać nowe połączenia pasażerskie w częstotliwości oraz terminach wynikających z niniejszej decyzji. Możliwość uruchamiania przez Arriva pociągów w mniejszym wymiarze (tj. częstotliwości lub terminach) niż to wynika z punktu 1 sentencji niniejszej decyzji, została zastrzeżona wyłącznie dla sytuacji wynikłych z zaistnienia zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

Prezes UTK stoi na stanowisku, że każdy aplikant starający się o decyzję o przyznaniu otwartego dostępu powinien racjonalnie podchodzić do kwestii jego faktycznych możliwości świadczenia usług w sposób określony w złożonym przez niego wniosku.

Rolą organu regulacyjnego jest przeprowadzenie postępowania, w wyniku którego analizowany jest zarówno wniosek aplikanta (tu: Arriva), jak i ewentualne wnioski o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. W następstwie przeprowadzonego postępowania i analizy zgromadzonego materiału w sprawie organ regulacyjny decyduje o przyznaniu, zmianie, przyznaniu warunkowym lub odmowie przyznania prawa dostępu do infrastruktury kolejowej. Z tego względu zasadne jest, aby aplikant rozsądnie podchodził do danych wskazywanych we wniosku o przyznanie otwartego dostępu dotyczących m.in. częstotliwości realizowania przewozów czy okresu ich wykonywania.

Należy podkreślić, że niecelowe jest postępowanie organu regulacyjnego polegające na analizie wniosku o przyznanie otwartego dostępu, który z założenia aplikanta nie będzie realizowany w taki sposób, jak to wskazano w ww. wniosku. Dla przykładu, w sytuacji, gdy aplikant zadeklarował we wniosku np. wykonywanie kursów codziennie, to oczekiwane jest, aby faktycznie realizował te połączenia codziennie, a nie jedynie w dwa wskazane przez siebie dni. Prezes UTK zwraca uwagę na to, że nie zasługuje na aprobatę nieprawdziwe (w stosunku do zamierzonego) zakładanie przez przewoźników kolejowych częstotliwości wykonywania usług przewozu osób (np. przewoźnik kolejowy deklaruje wykonywanie połączeń siedem razy w tygodniu, a faktycznie realizuje usługę dwa razy w tygodniu). Złożenie takiego wniosku może skutkować reakcją ze strony podmiotów uprawnionych, np. w postaci złożenia wniosków o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, które niekoniecznie zostałyby złożone gdyby aplikant już na początku przedstawił swoje rzeczywiste intencje oraz realne możliwości prowadzenia działalności na danej trasie. Z tego względu, mając na uwadze realizowanie przez Arriva przewozów zgodnie ze złożonym stanowiskiem, Prezes UTK zastrzegł do wyjątkowych sytuacji, niezależnych od Przewoźnika, możliwość wykonywania usługi w sposób odmienny.

Analiza przeprowadzona przez Prezesa UTK pozwoliła ustalić, że połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji powinny przede wszystkim stanowić odpowiedź na potrzeby podróżnych, w szczególności w przedmiocie możliwości odbywania przejazdów wakacyjnych lub służbowych z obszaru województwa kujawsko-pomorskiego nad polskie morze, jak również potencjalnych pasażerów podróżujących w ramach krótszej relacji wzdłuż odcinka morskiej linii brzegowej. Z uwagi na uzupełniający charakter połączeń komercyjnych w stosunku do połączeń służby publicznej Prezes UTK określił w decyzji, że w przypadku prac modernizacyjnych lub remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji, i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia interesu społeczno-gospodarczego kraju.

W zgodzie z powyższym Prezes UTK zastrzegł również, że Przewoźnik uprawniony jest do uruchamiania pociągów, na podstawie niniejszej decyzji, w dłuższej relacji, tj. na trasie Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz w krótszej relacji Władysławowo – Hel – Władysławowo.

Uruchamianie przez Przewoźnika połączeń w krótszych relacjach, aniżeli wskazane w treści decyzji, zostało zastrzeżone dla zdarzeń będących następstwem siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury. W ocenie Prezesa UTK, skoro Arriva złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu, na podstawie którego uruchamiane będą połączenia na trasach w dłuższej relacji, tj. Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz w krótszej relacji Władysławowo – Hel – Władysławowo, wobec czego Przewoźnik nie będzie uprawniony do wykonywania połączeń w krótszych relacjach. Pojęcie krótszych relacji należy odnieść osobno do każdego ze wskazanych powyżej sposobów świadczenia usług. Tym samym w przypadku połączenia:

- Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna nie będzie możliwe zastąpienie tej usługi krótszym połączeniem, np. Bydgoszcz Główna – Gdańsk Główny – Bydgoszcz Główna;
- Władysławowo – Hel – Władysławowo nie będzie możliwe zastąpienie tej usługi krótszym połączeniem np. Władysławowo – Kuźnica (Hel) – Kuźnica.

Prezes UTK zauważa, że takie potencjalne działanie (realizacja przewozów na krótszych trasach niż wskazała to Arriva) mogłoby godzić nie tylko w prawidłowość przeprowadzonego postępowania przez organ regulacyjny oraz ocenę ewentualnie zgłoszonych wniosków przez podmioty uprawnione, ale również w interes potencjalnych podróżnych.

Prezes UTK, zgodnie z Wnioskiem Arriva, ustalił, że dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Przewoźnika na następujących stacjach: Bydgoszcz Główna, Pruszcz Pomorski, Laskowice Pomorskie, Warlubie, Smętowo, Pelplin, Tczew, Pruszcz Gdański, Gdańsk Główny, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Oliwa, Sopot, Gdynia Główna, Puck, Władysławowo, Władysławowo Port, Chałupy, Kuźnica (Hel), Jastarnia Wczasy, Jastarnia, Jurata oraz Hel.

Jednocześnie Prezes UTK stwierdził, że nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku, zawierającego uzasadnienie, od organizatora publicznego transportu zbiorowego, w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym., realizującego zadania w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji/przystanku;
- 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;
- c) wystąpienia zdarzeń będących następstwem działania siły wyższej lub działalności zarządcy infrastruktury.

Uruchamianie usługi Arriva nie powinno powodować zakłócenia istniejących skomunikowań pomiędzy pociągami uruchamianymi na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Prezes UTK zwrócił uwagę na to, że nowe

połączenia Przewoźnika powinny mieć charakter uzupełniający wobec istniejącej oferty przewozowej, a więc stanowić dla niej wartość dodaną, a nie skutkować jej pogorszeniem.

Zgodnie ze złożonym przez Arriva Wnioskiem przewozy realizowane na trasach w dłuższej relacji, tj. Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz w krótszej relacji Władysławowo – Hel – Władysławowo, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie wykonywał przy pomocy pojazdów typu SA133, SA134, SA139, VT628, VT642, VT646, MR/MRD.

Dopuszcza się możliwość wykorzystywania również innych, niż wskazane powyżej, typów pojazdów kolejowych, jeżeli Arriva zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów. Przewoźnik jest zobowiązany do wykorzystywania wyłącznie taboru spełniającego warunki techniczne, środowiskowe i eksploatacyjne określone przez zarządcę infrastruktury dla poszczególnych linii kolejowych.

Prezes UTK zastrzegł w decyzji, że dopuszczalne jest korzystanie przez Przewoźnika 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 (np. w związku z ograniczoną zdolnością przepustową konkretnego odcinka infrastruktury kolejowej lub obowiązywaniem trasy okrężnej dla określonego fragmentu trasy).

Podobną klauzulę Prezes UTK przewidział w zakresie planowanych godzin uruchomienia połączeń przez Arriva. Prezes UTK ustalił, że dopuszczalne jest uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji, w innych godzinach niż wskazane w projektach rozkładów jazdy zawartych w załącznikach nr 1-6 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Przewoźnika (np. w związku z ograniczoną zdolnością przepustową infrastruktury kolejowej lub przesunięciem godzin odjazdu ze względu na obowiązujące priorytety przy układaniu rozkładu jazdy).

Mając na względzie rolę Prezesa UTK jako organu regulacyjnego w zakresie sektora kolejowego, ustalono, że Przewoźnik obowiązany jest poinformować organ regulacyjny o każdym przypadku wystąpienia okoliczności uzasadniających uruchomienie połączenia na trasach w dłuższej relacji, tj. Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz w krótszej relacji Władysławowo – Hel – Władysławowo, tj.:

- a) w niepełnej relacji;
- b) w częstotliwości i terminie innymi niż wprost wynikającym z niniejszej decyzji oraz o wystąpieniu okoliczności skutkujących:
- c) zaprzestaniem wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy;
- d) wprowadzeniem dodatkowych postojów.

W przypadku wystąpienia okoliczności, o których mowa w lit. a – d, Przewoźnik obowiązany jest, w terminie nie dłuższym niż 14 dni od dnia ich wystąpienia, przedstawić stanowisko w sprawie wraz z uzasadnieniem.

Powyzsza klauzula ma na celu uzyskiwanie na bieżąco wiedzy na temat faktycznie realizowanych przez Arriva przewozów i ich zgodności z treścią postanowień zawartych w niniejszej decyzji.

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

Zgodnie z art. 29c ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat. Ze względu na treść żądania Arriva Prezes UTK przyznał Przewoźnikowi prawo otwartego dostępu na trasach krajowych Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna oraz Hel – Władysławowo – Hel na okres od 25 czerwca 2022 r. do 31 sierpnia 2026 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026.

Prezes UTK dokonuje okresowej kontroli działalności przewoźników kolejowych wykonujących przewozy w ramach otwartego dostępu w zakresie spełniania warunków korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej określonych w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu (art. 29c ust. 10 ustawy o transporcie kolejowym).

Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej wygasa w przypadku likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana (art. 29c ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym).

W art. 29c ust. 12 ustawy o transporcie kolejowym określono sytuacje, w jakich Prezes UTK uchyla decyzję o przyznaniu otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej w przypadku:

- 1) wystąpienia rażącego naruszenia warunków korzystania z dostępu do infrastruktury kolejowej określonych w tej decyzji;
- 2) zaprzestania wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy z przyczyn leżących po stronie aplikanta.

Oplata:

Od niniejszej decyzji należna opłata skarbową wynosi 10 zł (słownie: dziesięć złotych), zgodnie z cz. I pkt 53 Załącznika do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 1923, z późn. zm.). Strona, przy piśmie doręczonym 10 lutego 2021 r. za pośrednictwem platformy ePUAP, przedstawiła dowód uiszczenia opłaty skarbowej z 9 lutego 2021 r. kwoty 10 złotych na rachunek Centrum Obsługi Podatnika Urzędu m.st. Warszawy.

W związku z powyższym uznać należy, że opłata za wydanie niniejszej decyzji została uiszczona przez Stronę w całości.

POUCZENIE

Stronie niezadowolonej z niniejszej decyzji przysługuje prawo zwrócenia się do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 30 dni od daty doręczenia decyzji (art. 127 § 3 k.p.a. w związku z art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym).

Jeżeli Strona nie chce skorzystać z prawa do zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, może wnieść do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie skargę na decyzję w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji stronie. Skargę wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK.

Wpis od skargi wynosi 200 zł i uiszczany jest gotówką do kasy sądu administracyjnego lub na rachunek bankowy tego sądu, zgodnie z art. 15 w związku z art. 127 § 3 w związku z art. 129 § 2 k.p.a. w związku z art. 3 § 2 pkt 1 oraz art. 13 § 2, art. 52 § 1 i § 3, art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2022 r. poz. 329), zwanej dalej: „p.p.s.a.”, w związku z § 2 ust. 1 pkt 2 i § 5 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 535).

Stronie przysługuje możliwość ubiegania się o prawo pomocy, obejmujące zwolnienie strony od kosztów sądowych oraz bezpłatne ustanowienie profesjonalnego pełnomocnika, na zasadach określonych w art. 239 – art. 262 p.p.s.a.

Strona zadowolona z decyzji może złożyć oświadczenie o zrzeczeniu się uprawnień do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy skutkujące prawomocnością decyzji.

Złożenie oświadczenia następuje na zasadach ogólnych przewidzianych dla wniesienia podania określonych w art. 63 § 1 k.p.a.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

Załączniki:

1. Projekt rocznych rozkładów jazdy 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 dla pociągu nr 59901 relacji Bydgoszcz Główna – Hel.
2. Projekt rocznych rozkładów jazdy 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 dla pociągu nr 59902 relacji Hel – Bydgoszcz Główna.
3. Projekt rocznych rozkładów jazdy 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 dla pociągu nr 59921 relacji Władysławowo – Hel.
4. Projekt rocznych rozkładów jazdy 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 dla pociągu nr 59922 relacji Hel – Władysławowo.
5. Projekt rocznych rozkładów jazdy 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 dla pociągu nr 59923 relacji Władysławowo – Hel.
6. Projekt rocznych rozkładów jazdy 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025 oraz 2025/2026 dla pociągu nr 59924 relacji Hel – Władysławowo.

Załącznik nr 1 do decyzji DPP-WOPN.717.1.2021.PL

100 Roczne rozkłady jazdy pociągów, w których ma być wykonywana usługa: 2021/2022 - 2025/2026			Nr pociągu 59901	
			Terminy kursowania	25.VI - 31.VIII.2022, 24.VI - 31.VIII.2023, 22.VI - 1.IX.2024, 19.VI - 31.VIII.2025, 20.VI - 31.VIII.2026
			Częstotliwość kursowania	codziennie
Nr linii kolejowej	Km narastająco	Nazwa stacji	Czas przyjazdu	Czas odjazdu
131	0,000	Bydgoszcz Główna		07:21
131	27,034	Pruszcz Pomorski	07:43	07:43
131	52,242	Laskowice Pomorskie	07:52	07:52
131	68,255	Warlubie	08:10	08:10
131	86,940	Smętowo	08:23	08:23
131	107,309	Pelplin	08:36	08:36
9	127,850	Tczew	08:51	08:51
9	148,724	Pruszcz Gdański	09:04	09:04
202	159,724	Gdańsk Główny	09:13	09:14
202	163,904	Gdańsk Wrzeszcz	09:18	09:19
202	167,932	Gdańsk Oliwa	09:23	09:24
202	171,385	Sopot	09:28	09:29
202	180,716	Gdynia Główna	09:38	09:41
213	211,246	Puck	10:10	10:11
213	221,978	Władysławowo	10:21	10:24
213	223,492	Władysławowo Port	10:26	10:26
213	230,070	Chałupy	10:32	10:32
213	235,651	Kuźnica (Hel)	10:37	10:37
213	241,635	Jastarnia Wczaszy	10:43	10:43
213	243,284	Jastarnia	10:46	10:46
213	246,177	Jurata	10:50	10:50
213	256,929	Hel	10:59	

Załącznik nr 2 do decyzji DPP-WOPN.717.1.2021.PL

100 Roczne rozkłady jazdy pociągów, w których ma być wykonywana usługa: 2021/2022 - 2025/2026			Nr pociągu 59902	
			Terminy kursowania	25.VI - 31.VIII.2022, 24.VI - 31.VIII.2023, 22.VI - 1.IX.2024, 19.VI - 31.VIII.2025, 20.VI - 31.VIII.2026
			Częstotliwość kursowania	codziennie
Nr linii kolejowej	Km narastająco	Nazwa stacji	Czas przyjazdu	Czas odjazdu
213	0,000	Hel		17:54
213	10,752	Jurata	18:03	18:03
213	13,645	Jastarnia	18:07	18:07
213	15,294	Jastarnia Wczasy	18:10	18:10
213	21,278	Kuźnica (Hel)	18:19	18:19
213	26,859	Chałupy	18:24	18:24
213	33,437	Władysławowo Port	18:29	18:29
213	34,951	Władysławowo	18:32	18:34
213	45,683	Puck	18:43	18:43
202	76,213	Gdynia Główna	19:12	19:14
202	85,244	Sopot	19:23	19:23
202	89,197	Gdańsk Oliwa	19:27	19:27
202	93,025	Gdańsk Wrzeszcz	19:32	19:32
9	97,205	Gdańsk Główny	19:37	19:38
9	108,205	Pruszcz Gdański	19:46	19:46
131	129,079	Tczew	20:01	20:01
131	149,620	Pelplin	20:21	20:21
131	169,989	Smętowo	20:39	20:39
131	188,674	Warlubie	20:55	20:55
131	204,687	Laskowice Pomorskie	21:06	21:07
131	229,895	Pruszcz Pomorski	21:26	21:26
131	256,929	Bydgoszcz Główna	21:46	

Załącznik nr 3 do decyzji DPP-WOPN.717.1.2021.PL

100 Roczne rozkłady jazdy pociągów, w których ma być wykonywana usługa: 2021/2022 - 2025/2026			Nr pociągu 59921	
			Terminy kursowania	25.VI - 31.VIII.2022, 24.VI - 31.VIII.2023, 22.VI - 1.IX.2024, 19.VI - 31.VIII.2025, 20.VI - 31.VIII.2026
			Częstotliwość kursowania	codziennie
Nr linii kolejowej	Km narastająco	Nazwa stacji	Czas przyjazdu	Czas odjazdu
213	0,000	Władysławowo		13:21
213	1,514	Władysławowo Port	13:23	13:23
213	8,092	Chałupy	13:29	13:29
213	13,673	Kuźnica (Hel)	13:40	13:40
213	19,657	Jastarnia Wczasy	13:49	13:49
213	21,306	Jastarnia	13:58	13:58
213	24,199	Jurata	14:01	14:01
213	34,951	Hel	14:10	

Załącznik nr 4 do decyzji DPP-WOPN.717.1.2021.PL

100 Roczne rozkłady jazdy pociągów, w których ma być wykonywana usługa: 2021/2022 - 2025/2026			Nr pociągu 59922	
			Terminy kursowania	25.VI - 31.VIII.2022, 24.VI - 31.VIII.2023, 22.VI - 1.IX.2024, 19.VI - 31.VIII.2025, 20.VI - 31.VIII.2026
			Częstotliwość kursowania	codziennie
Nr linii kolejowej	Km narastająco	Nazwa stacji	Czas przyjazdu	Czas odjazdu
213	0,000	Hel		11:38
213	10,752	Jurata	11:47	11:47
213	13,645	Jastarnia	11:51	11:51
213	15,294	Jastarnia Weczasy	11:53	11:53
213	21,278	Kuźnica (Hel)	11:57	11:58
213	26,859	Chałupy	12:03	12:03
213	33,437	Władysławowo Port	12:09	12:09
213	34,951	Władysławowo	12:13	

Załącznik nr 5 do decyzji DPP-WOPN.717.1.2021.PL

100 Roczne rozkłady jazdy pociągów, w których ma być wykonywana usługa: 2021/2022 - 2025/2026			Nr pociągu 59923	
			Terminy kursowania	25.VI - 31.VIII.2022, 24.VI - 31.VIII.2023, 22.VI - 1.IX.2024, 19.VI - 31.VIII.2025, 20.VI - 31.VIII.2026
			Częstotliwość kursowania	codziennie
Nr linii kolejowej	Km narastająco	Nazwa stacji	Czas przyjazdu	Czas odjazdu
213	0,000	Władysławowo		17:09
213	1,514	Władysławowo Port	17:11	17:11
213	8,092	Chałupy	17:17	17:17
213	13,673	Kuźnica (Hel)	17:22	17:22
213	19,657	Jastarnia Wczasy	17:31	17:31
213	21,306	Jastarnia	17:34	17:34
213	24,199	Jurata	17:38	17:38
213	34,951	Hel	17:47	

Załącznik nr 6 do decyzji DPP-WOPN.717.1.2021.PL

100 Roczne rozkłady jazdy pociągów, w których ma być wykonywana usługa: 2021/2022 - 2025/2026			Nr pociągu 59924	
			Terminy kursowania	25.VI - 31.VIII.2022, 24.VI - 31.VIII.2023, 22.VI - 1.IX.2024, 19.VI - 31.VIII.2025, 20.VI - 31.VIII.2026
			Częstotliwość kursowania	codziennie
Nr linii kolejowej	Km narastająco	Nazwa stacji	Czas przyjazdu	Czas odjazdu
213	0,000	Hel		13:48
213	10,752	Jurata	13:57	13:57
213	13,645	Jastarnia	14:00	14:01
213	15,294	Jastarnia Weczasy	14:03	14:03
213	21,278	Kuźnica (Hel)	14:07	14:08
213	26,859	Chałupy	14:13	14:13
213	33,437	Władysławowo Port	14:19	14:19
213	34,951	Władysławowo	14:23	