



# DZIENNIK URZĘDOWY

## PREZESA

### URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 18 sierpnia 2017 r.

Poz. 39

#### DECYZJA NR DRRK-WR.715.32.2016.MB PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 7 lipca 2017 r.

















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



Działając na podstawie art. 28r ust. 1 i 2 oraz art. 14 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1727 z późn. zm.) w brzmieniu obowiązującym do 29 grudnia 2016 r., zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, w związku z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r., poz. 1923), zwanej dalej „ustawą o zmianie ustawy o transporcie kolejowym”, oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 1257), zwanej dalej „k.p.a.”, w zw. z art. 16 ustawy z dnia 7 kwietnia 2017 r. o zmianie ustawy Kodeks postępowania administracyjnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2017 r., poz. 935), zwanej dalej „ustawą nowelizującą k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu, zwanej dalej „Arriva”, „Przewoźnikiem” lub „Wnioskodawcą”, z 16 grudnia 2016 r., (znak: 550/2016/ARP/DG), w sprawie wydania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Wejherowo – Katowice – Wejherowo, na okres od 14 grudnia 2020 r. do 13 grudnia 2025 r.,









#### PRYZNAJĘ

#### Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Wejherowo – Katowice – Wejherowo

realizowany liniami kolejowymi nr 1, 9, 131, 146, 202 na okres od 14 grudnia 2020 r. do 13 grudnia 2025 r. obejmujący roczne rozkłady jazdy pociągów 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024, 2024/2025, z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie Przewoźnik może uruchomić <sup>1</sup> pociągów w dobie we wszystkie dni tygodnia, .
2. Połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji stanowią uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na całości bądź części trasy Wejherowo – Katowice – Wejherowo przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.
3. Pomiędzy połączeniami realizowanymi przez Wnioskodawcę, na podstawie niniejszej decyzji, a połączeniami międzywojewódzkimi i międzynarodowymi, realizowanymi na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, zostaną zachowane co najmniej 1-godzinne odstępy godzin odjazdu ze stacji:
  -  i  dla relacji  i dłuższych,
  -  i  dla relacji  i dłuższych.
4. Przedmiotowa decyzja uprawnia Przewoźnika do wystąpienia do zarządcy infrastruktury z wnioskiem o przydzielenie zdolności przepustowej w kolejnych latach obowiązywania decyzji w oparciu o zarys rozkładu jazdy stanowiący załącznik do niniejszej decyzji. Jednocześnie połączenia realizowane na podstawie przedmiotowej decyzji winny uwzględniać warunki określone w pkt 2 i 3 sentencji niniejszej decyzji i być każdorazowo uwzględniane na etapie konstruowania rozkładu jazdy.

<sup>1</sup> Oznaczenie  pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy

5. Jeżeli na etapie konstruowania rozkładu jazdy spełnienie warunku, o którym mowa w pkt 3 sentencji niniejszej decyzji, okaże się niemożliwe, dopuszczalne jest zachowanie odstępów krótszych, przy jednoczesnym uwzględnieniu uzupełniającego charakteru połączeń realizowanych w oparciu o niniejszą decyzję, wskazanego w pkt 2 sentencji decyzji.
6. W przypadku skorzystania z uprawnienia przyznanego niniejszą decyzją i złożenia do zarządcy wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej, Arriva ma obowiązek uruchomić we wnioskowanym okresie co najmniej jedno połączenie w pełnej relacji, tj. Wejherowo – Katowice – Wejherowo.
7. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Arriva na następujących stacjach: Wejherowo - -- - Katowice.
8. Nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:
  - po otrzymaniu pisemnego wniosku od organizatora publicznego transportu zbiorowego o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji/przystanku;
  - ustalonych w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej w celu zachowania cykliczności rozkładu jazdy pociągów przewoźników kolejowych.
9. Na trasie Wejherowo – Katowice – Wejherowo, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Arriva będzie realizowała przewozy pojazdami kolejowymi typu:
  - a) wagonami kolejowymi lub składami zespolonymi typu: --.
  - b) pojazdami trakcyjnymi typu: --.Dopuszcza się możliwość wykorzystywania innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Przewoźnik zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów.
10. W każdym składzie Przewoźnik będzie zapewniał co najmniej -- dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.
11. Dopuszcza się korzystanie z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji, przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od Arriva.

## UZASADNIENIE

### Prezes Urzędu Transportu Kolejowego ustalił następujący stan faktyczny:

Pismem z 16 grudnia 2016 r., (znak: 550/2016/ARP/DG, data wpływu: 16 grudnia 2016 r.), Arriva wystąpiła do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Wejherowo – Katowice – Wejherowo na okres od 14 grudnia 2020 r. do 13 grudnia 2025 r. Wniosek zawierał informacje wskazane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 8 czerwca 2011 r. w sprawie dokumentów i informacji, jakie należy dołączyć do wniosku o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu oraz wysokości opłaty za jej wydanie (Dz. U. z 2011 r., nr 125, poz. 708), zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie otwartego dostępu”. Wniosek został podpisany zgodnie z zasadami reprezentacji Przewoźnika wskazanymi w Krajowym Rejestrze Sądowym.

W piśmie z 23 grudnia 2016 r., (znak: DRRK-WR.715.32.2016.3.PR), Prezes UTK zawiadomił Arriva o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Wejherowo – Katowice – Wejherowo na okres od 14 grudnia 2020 r. do 13 grudnia 2025 r.

W piśmie z 29 grudnia 2016 r., (znak: 572/2016/ARP/DG), Przewoźnik wniósł o dołączenie załącznika w postaci aktualnego odpisu z Krajowego Rejestru Sądowego Arriva.

W piśmie z 2 stycznia 2017 r., (L.dz. 5/2017/ARP/DG), Wnioskodawca przesłał wniosek o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Wejherowo – Katowice – Wejherowo w wersji jawnej.

W piśmie z 26 stycznia 2017 r., (znak: DRRK-WR.715.32.2016.6.MB), Prezes UTK zwrócił się do organizatorów publicznego transportu zbiorowego właściwych ze względu na przebieg wnioskowanej trasy, tj. do ministra właściwego ds. transportu, Marszałka Województwa Pomorskiego, Marszałka Województwa Kujawsko-Pomorskiego, Marszałka Województwa Wielkopolskiego, Marszałka Województwa Łódzkiego oraz Marszałka Województwa Śląskiego o przekazanie wszelkich dokumentów, informacji i wyliczeń niezbędnych do przeprowadzenia analizy w niniejszym postępowaniu w terminie 30 dni od dnia otrzymania pisma.

W piśmie z 6 lutego 2017 r., (znak: NT-II-K.8060.21.2017), Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego poinformował, że działalność określona we wniosku Przewoźnika nie ma wpływu na usługi realizowane na podstawie umów o świadczenie usług publicznych zawartych przez Marszałka.

W piśmie z 14 lutego 2017 r., (znak: DRRK-WR.715.32.2016.8.AnK), Prezes UTK zwrócił się do zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwanego dalej: „PKP PLK”, o udzielenie informacji, czy wobec planowanych prac remontowo-modernizacyjnych na sieci kolejowej możliwe będzie wytrasowanie wnioskowanych połączeń oraz czy wpłynie to na trasowanie dotychczas realizowanych przewozów na tej trasie.

W piśmie z 22 lutego 2017 r., (znak: DRRK-WR.715.32.2016.9.MB), Prezes UTK zawiadomił Wnioskodawcę o nowym terminie rozpatrzenia sprawy, który określił do 7 kwietnia 2017 r.

W piśmie z 15 lutego 2017 r., (znak: KT-OT.8060.00007.2016.LIG), Marszałek Województwa Śląskiego poinformował, że nie dysponuje innymi niż umowy o świadczenie usług publicznych dokumentami potwierdzającymi wpływ wnioskowanej działalności na zlecane przez niego usługi.

W piśmie z 23 lutego 2017 r., (znak: IFIV.8060.39.2017), Marszałek Województwa Łódzkiego nie wniósł uwag do wniosku Przewoźnika.


W piśmie z 24 lutego 2017 r., (znak: IJRR-711-43/2017), PKP PLK poinformowała, że nie jest w stanie jednoznacznie odpowiedzieć, czy wytrasowanie pociągów Wnioskodawcy będzie możliwe. PKP PLK stwierdziła, że z analizy rozkładu jazdy Przewoźnika wynika, że niektóre pociągi na stacjach węzłowych zaplanowane zostały w okresie szczytu przewozowego, w związku z czym z dużym prawdopodobieństwem można stwierdzić, że mogą one mieć wpływ na trasowanie dotychczas realizowanych przewozów.

W piśmie z 28 lutego 2017 r., (znak: DT-III.8060.27.2.2017), Marszałek Województwa Wielkopolskiego przedstawił stanowisko w niniejszej sprawie. Marszałek oznajmił, że negatywnie ocenia uruchamianie pociągów komercyjnych, o ile mają one za zadanie próbę podejmowania potoków obsługiwanych obecnie w ruchu regionalnych, i nie stanowią wartości dodanej dla rynku kolejowego.

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

W piśmie z 10 marca 2017 r., (znak: DTK.VI.4602.3.2017.AS6), Minister Infrastruktury i Budownictwa przedstawił stanowisko w niniejszej sprawie, w którym poinformował, że w przypadku przyznania Przewoźnikowi otwartego dostępu, wnioskowane przewozy komercyjne będą wywierać znaczny wpływ na warunki ekonomiczne usługi publicznej świadczonej na przedmiotowej trasie.

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

W piśmie z 28 marca 2017 r., (znak: DRRK-WR.717.25.2017.2.AnK), Prezes UTK odniósł się do uwag Marszałka Województwa Wielkopolskiego. Prezes UTK przedstawił wymagane przez organizatora informacje oraz poinformował, że w odniesieniu do trasy Wejherowo – Katowice – Wejherowo, Wnioskodawca , a żadna z umów podpisanych przez województwo wielkopolskie nie przewiduje połączeń po linii kolejowej wskazanej we wniosku Przewoźnika. Wobec powyższego, Prezes UTK zwrócił się o wskazanie, jaki wpływ w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym mogą mieć połączenia Arriva na pociągi uruchamiane przez województwo wielkopolskie.

W piśmie z 3 kwietnia 2017 r., (znak: DTK.VI.4602.15.2017.AS), Minister Infrastruktury i Budownictwa określił szczegółowy zakres informacji stanowiących „tajemnicę przedsiębiorstwa” w materiałach przekazanych w piśmie z 10 marca 2017 r.

W zawiadomieniu z 7 kwietnia 2017 r., (znak: DRRK-WR.715.32.2016.18.PL), Prezes UTK wyznaczył nowy termin załatwienia niniejszej sprawy, który wyznaczył na 9 czerwca 2017 r.

W piśmie z 28 kwietnia 2017 r., (znak: DT-III.8060.27.5.2017), Marszałek Województwa Wielkopolskiego przekazał odpowiedź na pismo Prezesa UTK z 28 marca 2017 r. Marszałek podtrzymał uwagi dotyczące braku we wniosku godzin przyjazdu do stacji węzłowych na terenie Wielkopolski.

W piśmie z 18 maja 2017 r., (znak: DRRK-WR.715.35.2016.21.PL), Prezes UTK zwrócił się do Marszałka Województwa Wielkopolskiego o wskazanie, w jakim zakresie informacje przedstawione w piśmie z 28 kwietnia 2017 r. stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa.

W piśmie z 31 maja 2017 r., (znak: DT-III.8060.27.8.2017), Marszałek Województwa Wielkopolskiego wskazał zakres danych stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa w piśmie z 28 kwietnia 2017 r.

W piśmie z 19 czerwca 2017 r., (znak: DRRK-WR.715.32.2016.25.MB), Prezes UTK zawiadomił o nowym terminie załatwienia sprawy, tj. 7 lipca 2017 r.

Postanowieniem z 21 czerwca 2017 r., (znak: DRRK-WR-715.32.2016.28.MB), Prezes UTK ograniczył Arriva prawo wglądu do materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie w zakresie, w jakim stanowi tajemnicę przedsiębiorstwa.

W piśmie z 21 czerwca 2017 r., znak: DRRK-WR-715.32.2016.29.MB, Prezes UTK zawiadomił Wnioskodawcę o zebraniu materiału dowodowego i możliwości złożenia ostatecznego stanowiska w sprawie.

Do dnia wydania niniejszej decyzji Przewoźnik nie skorzystał z prawa wypowiedzenia się w niniejszej sprawie.

Do dnia wydania niniejszej decyzji Marszałek Województwa Pomorskiego nie zajął stanowiska w sprawie.

Zgodnie z art. 28pb ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, organizatorzy publicznego transportu zbiorowego przekazują Prezesowi UTK potwierdzone za zgodność z oryginałem kopie umów o świadczenie usług publicznych. Do materiału dowodowego w niniejszym postępowaniu dołączona została umowa ramowa o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich zawarta 25 lutego 2011 r. w Warszawie pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a „PKP Intercity” S.A, zwaną dalej „PKP IC”. Ponadto Prezes UTK dołączył do materiału dowodowego postępowania:

- Wykaz linii Id-12 (D-29);
- Licencję Wnioskodawcy nr L/011/2016 wraz z załącznikiem dotyczącym ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej;
- Certyfikaty bezpieczeństwa Wnioskodawcy: nr PL1120150007 (część A) oraz PL1220150007 (część B);
- pismo Związku Zawodowego Kolejarzy Okręgu Centralnego Terenowej Organizacji Emerytów z 4 grudnia 2015 r., l.dz. TOE-4/2015;
- pismo Związku Zawodowego Kolejarzy Okręgu Centralnego Terenowej Organizacji Emerytów z 30 listopada 2016 r.;
- pismo PKP IC z 5 maja 2016 r. zawierające informacje o klauzuli „tajemnica przedsiębiorstwa” w umowie ramowej o świadczenie usług publicznych.

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

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

Niniejsze postępowanie administracyjne zostało wszczęte przez Prezesa UTK na wniosek Arriva 16 grudnia 2016 r. Wobec tego, w myśl wyżej przywołanego przepisu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, do wydania niniejszej decyzji mają zastosowanie przepisy ustawy o transporcie kolejowym, obowiązujące w stanie prawnym do 29 grudnia 2016 r. Stosownie zatem do treści art. 14 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, w brzmieniu sprzed wejścia w życie ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, *do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6, przepisy k.p.a.*

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

W myśl art. 104 § 1 k.p.a. organ administracji publicznej załatwia sprawę przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej. Zgodnie z art. 28q ustawy o transporcie kolejowym, przewóz osób w transporcie kolejowym, niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej może być wykonywany przez przewoźnika kolejowego na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Przewoźnikiem kolejowym jest przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną (art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym). Na dzień wydania decyzji Arriva posiada ważną, wydaną przez Prezesa UTK, licencję nr L/011/2016, która uprawnia ją do wykonywania przewozów kolejowych osób.

Decyzję o przyznaniu otwartego dostępu wydaje, za opłatą, Prezes UTK po przeprowadzeniu analizy wpływu działalności określonej we wniosku na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii, na podstawie umów o świadczenie usług publicznych (art. 28r ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym).

Prezes UTK może odmówić wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu w przypadku stwierdzenia, że działalność określona we wniosku przez przewoźnika kolejowego wpłynie na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych skutkując:

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

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

Przepis art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym definiuje zakres analizy, jaka musi być przeprowadzona w celu wydania decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu, a także sposób, w jaki powinna zostać przeprowadzona.

Wobec tego, mając na uwadze zgromadzony w sprawie materiał dowodowy, Prezes UTK dokonał analizy wpływu działalności określonej we wniosku na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. W wyniku tej analizy Prezes UTK stwierdził co następuje.

Trasa określona przez Wnioskodawcę w złożonym wniosku pokrywa się z obszarem działania i zasięgiem przewozów realizowanych przez ministra właściwego ds. transportu, województwo pomorskie, województwo kujawsko-pomorskie, województwo wielkopolskie, województwo łódzkie i województwo śląskie.

Ww. podmioty są organizatorami publicznego transportu zbiorowego w myśl art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1867 z późn. zm.), zwaną dalej „p.t.z.”. Zgodnie z art. 7 ust. 4 p.t.z. zadania organizatora wykonuje, w przypadku gminy funkcjonującej na prawach powiatu – prezydent miasta na prawach powiatu, województwa – marszałek województwa, w zakresie linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym – minister właściwy do spraw transportu. Według art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 486 z późn. zm.), marszałek województwa organizuje pracę zarządu województwa i urzędu marszałkowskiego, kieruje bieżącymi sprawami województwa oraz reprezentuje województwo na zewnątrz.

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

#### **Umowy zawarte przez ministra właściwego do spraw transportu**

Minister właściwy ds. transportu zawarł 25 lutego 2011 r. umowę ramową z PKP IC, na lata 2011-2021, obowiązującą przez 10 lat od daty podpisania, tj. do 25 lutego 2021 r. Umowa określa zasady obliczania rekompensaty stanowiąc jednocześnie, że szacunkowe koszty i przychody dotyczące zadania, niezbędne do kalkulacji należnej dopłaty dla operatora, określane są w załączniku do umowy rocznej o świadczenie usług publicznych. Umowa ramowa obejmuje odcinki pokrywające się z trasą określoną we wniosku Przewoźnika. W umowie nie ma jednak rozkładu jazdy na okres wnioskowany przez Arriva, tj. od 14 grudnia 2020 r. do końca obowiązywania umowy, tj. 25 lutego 2021 r. Na dzień wydania niniejszej decyzji Minister Infrastruktury i Budownictwa nie zawarł żadnej umowy rocznej o świadczenie usług publicznych obejmującej okres, którego dotyczy wniosek Przewoźnika.

Ze stanowiska przekazanego przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa wynika, że kwota przeznaczona na dofinansowanie międzywojewódzkich kolejowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej jest wartością maksymalną i nie może ulec zwiększeniu nawet w przypadku wystąpienia okoliczności skutkujących zwiększeniem zapotrzebowania na rekompensatę. Minister przedstawił dane dotyczące planowanych przychodów ujętych w planie finansowym w projektach umów rocznych o świadczenie usług publicznych w odniesieniu do pociągów uruchamianych na trasie Wejherowo – Katowice oraz poinformował, że w przypadku uruchomienia dodatkowych pociągów komercyjnych przez Przewoźnika dojdzie do ok. 5% spadku przychodów uzyskiwanych z działalności w ramach umowy o świadczenie usług publicznych. Na bazie rozkładu jazdy 2016/2017 Minister wskazał wpływ połączeń Wnioskodawcy na wzrost deficytu 12 połączeń o charakterze służby publicznej na trasie Wejherowo – Katowice oraz 19 połączeń na trasie Katowice – Wejherowo. Wpływ wnioskowanych pociągów dotyczy odcinków Wejherowo – Tczew, Gdynia Główna – Tczew, Gdynia Główna – Bydgoszcz Główna, Częstochowa – Katowice i Katowice – Zawiercie. Minister Infrastruktury i Budownictwa poinformował, że pozostaje zainteresowany utrzymaniem na co najmniej niezmiennym poziomie częstotliwości kursowania pociągów w latach 2020-2025, również w ujęciu godzinowym.

Należy zauważyć, że spadek przychodów uzyskiwanych z tytułu świadczenia „usług publicznych” w zakresie międzywojewódzkich przewozów pasażerskich skutkowałby wzrostem różnicy pomiędzy przychodami i kosztami świadczenia usług na podstawie przedmiotowej umowy o świadczenie usług publicznych. Stosownie do zapisów umowy ramowej, różnica ta pokrywana jest z przekazywanej przez organizatora publicznego transportu rekompensaty,

o której mowa w art. 28r ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym. Jednakże, jak wskazał Minister Infrastruktury i Budownictwa, limity rekompensaty na dofinansowanie przewozów międzywojewódzkich są wartościami maksymalnymi, które nie ulegną zwiększeniu nawet w przypadku wystąpienia okoliczności skutkujących zwiększeniem zapotrzebowania na rekompensatę, tj. w wyniku nieosiągnięcia określonej wysokości przychodów. Oznacza to, że w odniesieniu do umowy ramowej zawartej przez Ministra właściwego ds. transportu, nie dojdzie do zwiększenia kwoty rekompensaty wypłacanej przez organizatora publicznego transportu zbiorowego o więcej niż 10%, o czym stanowi art. 28r ust. 1b pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym. Nie zachodzi zatem przesłanka do wydania przez Prezesa UTK decyzji o odmowie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na podstawie art. 28r ust. 1b pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym. Ze stanowiska organizatora wynika, że w przypadku spadku przychodów operatora konieczne byłoby ograniczenie oferty przewozowej w taki sposób, aby dopłata na pokrycie kosztów ich realizacji nie przekroczyła wartości granicznej określonej ustawą budżetową na dany rok kalendarzowy. Ograniczenie oferty przewozowej byłoby równoznaczne z rezygnacją z części połączeń, co stanowiłoby spełnienie przesłanki o zakłóceniu regularności przewozów pasażerskich, o którym mowa w art. 28r ust. 1b pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym.

#### **Umowy zawarte w województwie pomorskim**

Na okres wskazany we wniosku Przewoźnika województwo pomorskie nie podpisało umów o świadczenie usług publicznych obejmujących połączenia na trasie określonej przez Wnioskodawcę. Marszałek Województwa Pomorskiego nie wypowiedział się w niniejszym postępowaniu.

#### **Umowy zawarte w województwie kujawsko-pomorskim**

Na okres wskazany we wniosku Przewoźnika województwo kujawsko-pomorskie nie podpisało umów o świadczenie usług publicznych obejmujących połączenia na trasie określonej przez Wnioskodawcę. Marszałek Województwa Kujawsko-Pomorskiego nie wniósł uwag do postępowania.

#### **Umowy zawarte w województwie wielkopolskim**

Województwo wielkopolskie podpisało z Kolejami Wielkopolskimi sp. z o.o. umowę o świadczenie usług publicznych obowiązującą do 12 grudnia 2025 r. Z umowy wynika, że województwo wielkopolskie nie zleca Kolejom Wielkopolskim sp. z o.o. przewozów o charakterze użyteczności publicznej na fragmencie linii kolejowej nr 131 przebiegającym przez województwo wielkopolskie. ✂--✂.

Marszałek Województwa Wielkopolskiego zgłosił zastrzeżenia co do wniosku Przewoźnika. Jednakże, przedstawione przez Marszałka stacje węzłowe, do których odnoszą się przekazane informacje, nie leżą na trasie określonej we wniosku Arriva, tj. Wejherowo – Katowice – Wejherowo. Ponadto Marszałek wskazał odcinki, dla których rozkład jazdy przedstawiony przez Arriva uniemożliwia prowadzenie w kolejnych latach przewozów regionalnych w oparciu o regularny ruch cykliczny na kolejnych stacjach trasy pociągów. Żaden z przedstawionych odcinków nie dotyczy trasy Wejherowo – Katowice – Wejherowo na terenie województwa wielkopolskiego.

#### **Umowy zawarte w województwie łódzkim**

Województwo łódzkie podpisało z „Łódzką Koleją Aglomeracyjną” sp. z o.o. umowę o świadczenie usług publicznych obowiązującą do 31 grudnia 2028 r. Z umowy wynika, że województwo łódzkie nie zleca „Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej” sp. z o.o. przewozów o charakterze użyteczności publicznej na fragmentach linii kolejowej nr 131 i 146 przebiegających przez województwo łódzkie. Marszałek Województwa Łódzkiego nie wniósł uwag do wniosku Przewoźnika.

#### **Umowy zawarte w województwie śląskim**

Województwo śląskie jest organizatorem przewozów obsługiwanych przez Koleje Śląskie sp. z o.o. na linii kolejowej nr 1 w relacji S1 Częstochowa – Katowice – Gliwice (na pokrywającym się odcinku Częstochowa – Katowice) oraz S4 Sosnowiec Główny – Tychy Lodowisko (na pokrywającym się odcinku Sosnowiec Główny – Katowice). Umowa z Kolejami Śląskimi sp. z o.o. obowiązuje do 31 grudnia 2025 r. Umowa nie zawiera rozkładu jazdy na okres wskazany we wniosku Przewoźnika, tj. od 14 grudnia 2020 r. do 13 grudnia 2025 r. Marszałek Województwa Śląskiego nie wniósł uwag do toczącego się postępowania.

Podsumowując zakres podpisanych umów o świadczenie usług publicznych, wskazać należy, że wyżej wymienieni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, na odcinki pokrywające się z trasą wskazaną przez Wnioskodawcę, mają podpisane umowy o świadczenie usług publicznych, które obowiązują do:

- 25 lutego 2021 r. – Minister Infrastruktury i Budownictwa;
- 13 grudnia 2025 r. – Marszałek Województwa Śląskiego.

Odnosząc się do treści wniosku Przewoźnika, planowane pociągi dedykowane są ✂--✂. Planowana średnia cena biletu w pierwszym pełnym roku świadczenia usług wynosi ✂--✂ brutto. ✂--✂.

Dokonana przez Prezesa UTK analiza aktualnej oferty połączeń międzywojewódzkich i międzynarodowych o charakterze użyteczności publicznej na przedmiotowej trasie wykazała, że nie ma bezpośrednich pociągów relacji  $\text{Bydgoszcz} \leftrightarrow \text{Katowice}$ , na której Arriva planuje kursowanie  $\text{Bydgoszcz} \leftrightarrow \text{Katowice}$  pociągów. Podobnie, wśród pociągów organizowanych przez Ministra nie ma pociągów bezpośrednich pomiędzy Wejherowem a Katowicami. Z danych Urzędu Transportu Kolejowego za 2015 r. wynika, że Wejherowo charakteryzuje się jedną z największych w Polsce średnią dobową liczbą wsiadających i wysiadających podróżnych w transporcie kolejowym. Niemniej jednak większość ruchu generują podróżni korzystający z połączeń aglomeracyjnych. Dlatego też uzasadnione jest, aby Wejherowo, jako ważny węzeł kolejowy, posiadało dodatkowe, bezpośrednie połączenia kolejowe zarówno z  $\text{Bydgoszcz}$ , jak i Katowicami, co przyczyniłoby się do wzrostu znaczenia połączeń dalekobieżnych w województwie pomorskim. Należy także podkreślić, że w okresie wakacji letnich w 2016 r. Wnioskodawca uruchomił pociągi relacji Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna, tj. łączące sezonowo województwa pomorskie i kujawsko-pomorskie. Przeprowadzona przez Prezesa UTK analiza wykazała, że w ramach tej działalności Przewoźnik wygenerował i obsłużył dodatkowe potoki podróżnych, którzy dotychczas nie korzystali z przewozów kolejowych oferowanych przez operatora publicznego transportu zbiorowego na tej trasie. W ocenie Prezesa UTK, uruchomienie całorocznych bezpośrednich połączeń na odcinku  $\text{Bydgoszcz} \leftrightarrow \text{Katowice}$ , i dalej do Katowic, przyczyni się do podobnego jak na odcinku Bydgoszcz Główna – Hel – Bydgoszcz Główna uzupełnienia oferty połączeń kolejowych oraz wygenerowania dodatkowych potoków podróżnych korzystających z transportu kolejowego. Potwierdza to przeprowadzona przez Prezesa UTK analiza stopnia korzystania z połączeń kolejowych w różnych regionach kraju. Wykazano w niej, że wskaźnik wykorzystania kolei rośnie wraz z lepszym dopasowaniem oferty przewozowej do potrzeb podróżnych. Tym samym, uruchomienie dodatkowych połączeń na danej trasie w godzinach stanowiących uzupełnienie oferty połączeń „szczytowej” przyczyni się do wzrostu atrakcyjności połączeń kolejowych i do zwiększenia potoków podróżnych ogółem.

Stwierdzenie jest to o tyle słuszne, że Wnioskodawca zamierza uruchomić połączenia łączące atrakcyjne turystycznie miasta (m.in.  $\text{Bydgoszcz}$ ), położone nad Morzem Bałtyckim i generujące wzmożony ruch turystyczny w szczególności w okresie letnim z Górnym Śląskiem i jednocześnie np.  $\text{Bydgoszcz}$ . Obecnie ze  $\text{Bydgoszcz}$  pociągi nad morze i na Górny Śląsk kursują dłuższymi, a co za tym idzie dłużej trwającymi trasami niż ta określona we wniosku Arriva. Prośby mieszkańców o skomunikowanie  $\text{Bydgoszcz}$  z Trójmiastem i Górnym Śląskiem pociągami kursującymi po linii kolejowej nr 131 były kierowane do wiadomości Prezesa UTK w 2015 r. i 2016 r. Z niniejszych pism wynika, że apele kierowane do lokalnych organizatorów publicznego transportu zbiorowego oraz ministra właściwego ds. transportu nie przyniosły oczekiwanego rezultatu. Tymczasem uruchomienie nawet jednej pary połączeń mogłoby zachęcić mieszkańców okolic linii kolejowej nr 131 do korzystania z transportu kolejowego a nie własnych samochodów czy innych środków transportu. Połączenia określone we wniosku Arriva mogą być zatem odpowiedzią na potrzeby zgłaszane przez mieszkańców  $\text{Bydgoszcz}$ .

Dodatkowo, zgodnie z zapisami rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1151 oraz z 2016 r. poz. 1996), zmienionego rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 8 grudnia 2016 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. poz. 1996), zwanego dalej „planem transportowym”, w perspektywie do 2025 r. na odcinku linii kolejowej nr 131 od posterunku odgałęźnego Borysławice do Chorzewia Siemkowiec i na linii kolejowej nr 146 nie są planowane przewozy międzywojewódzkie o charakterze użyteczności publicznej. Scenariusz podstawowy nie przewiduje także obsługi na odcinku linii kolejowej nr 131 od Inowrocławia do posterunku odgałęźnego Borysławice. Stacje, na których nie będzie postojów handlowych pociągów międzywojewódzkich o charakterze użyteczności publicznej, a które wskazała we wniosku Arriva to:  $\text{Bydgoszcz}$  i  $\text{Katowice}$ . Działalność określona we wniosku Przewoźnika umożliwi zatem dostęp do międzywojewódzkiego transportu kolejowego na odcinkach nieobjętych planem transportowym. Stanowi to istotną wartość dodaną dla wzrostu znaczenia transportu kolejowego jako alternatywy dla przewozów drogowych.

Podsumowując, w ramach przeprowadzonej analizy, Prezes UTK uznał, że oferta określona przez Wnioskodawcę istotnie różni się od oferty połączeń o charakterze użyteczności publicznej, a jej uruchomienie może szczególnie przynieść korzyści dla osób, które obecnie nie korzystają z transportu kolejowego. Wobec powyższego nie można uznać, że działalność określona we wniosku Przewoźnika, tj. uruchomienie  $\text{Bydgoszcz} \leftrightarrow \text{Katowice}$  pociągów,  $\text{Bydgoszcz} \leftrightarrow \text{Katowice}$  doprowadzi do spadku przychodów uzyskiwanych z działalności w ramach umowy o świadczenie usług publicznych w stopniu, jaki wskazał organizator publicznego transportu zbiorowego. Uruchomienie połączeń, które stanowią nowe, międzywojewódzkie relacje i prowadzone będą po trasie, której obsługi nie przewiduje plan transportowy, będą uzupełnieniem oferty przewozowej na trasie Wejherowo – Katowice – Wejherowo. Takie podejście zgodne jest z zapisami planu transportowego, który określa sieć komunikacyjną planowanych przewozów o charakterze

użyteczności publicznej. Stwierdza się w nim, że przewidziano że na rynku kolejowych przewozów pasażerskich będą w dalszym ciągu funkcjonowały dwie formy usług przewozowych: uruchamianych w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych oraz na własne ryzyko przewoźników (usługi komercyjne). Jednak w większości przypadków międzywojewódzkie przewozy komercyjne, prowadzone w ramach otwartego dostępu do rynku, oraz międzynarodowe połączenia pasażerskie, których uruchomienie reguluje rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) Nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. U. UE Nr L 2 39/1 z 12 sierpnia 2014 r.), nadal będą stanowiły jedynie uzupełnienie wobec bazowej oferty Ministra.

Należy także zauważyć, że organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, za wyjątkiem ministra właściwego ds. transportu i województwa wielkopolskiego (województwo wielkopolskie nie zleca przewozów o charakterze użyteczności publicznej na fragmencie linii kolejowej nr 131 przebiegającym przez województwo wielkopolskie), nie wnieśli uwag odnośnie przyznania Arriva otwartego dostępu. Większość organizatorów, tj. województwo pomorskie, województwo kujawsko-pomorskie, województwo wielkopolskie i województwo łódzkie nie posiada zawartych umów o świadczenie usług publicznych na trasy wskazane we wniosku Przewoźnika. W związku z powyższym brak jest podstaw do uznania, że przyznanie otwartego dostępu zgodnie z wnioskiem Arriva, spowoduje wystąpienie wpływu na warunki ekonomiczne świadczenia usług na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych w sposób, o którym mowa w art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym. Województwo śląskie ma podpisaną umowę na przewozy o charakterze użyteczności publicznej, których trasa pokrywa się z trasą wnioskowaną przez Arriva na odcinkach Częstochowa – Katowice i Sosnowiec Główny – Katowice. Należy jednak zauważyć, że przewozy te mają charakter regionalny, a Marszałek Województwa Śląskiego nie zgłosił uwag odnośnie do toczącego się postępowania. Wobec powyższego, wpływ połączeń Arriva na warunki ekonomiczne świadczenia usług na podstawie tej umowy nie będzie istotny. Nie można zatem uznać, że przyznanie otwartego dostępu zgodnie z wnioskiem Przewoźnika spowoduje wystąpienie wpływu na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie ww. umowy w sposób, o którym mowa w art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym.

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

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

Mając na uwadze literalne brzmienie przywołanego przepisu, wskazać należy, że stanowi on wytyczne dla Prezesa UTK w postępowaniu administracyjnym prowadzonym w przedmiocie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu. Ustawodawca wyposażył więc regulatora rynku kolejowego we „wskazówki”, które winny być wzięte przez Prezesa UTK pod uwagę w niniejszym postępowaniu administracyjnym. Jednakże zaistnienie którejkolwiek z przesłanek określonych w art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym (zarówno samoistne, jak i kumulatywne), nie może być podstawą do uznania, że automatycznie Prezes UTK jest zobligowany do wydania decyzji odmawiającej wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu. Występuje tutaj instytucja uznania administracyjnego, przez które rozumie się takie uregulowanie kompetencji organu administracji, że organ może rozstrzygnąć sprawę w różny sposób przy tym samym stanie faktycznym i każde rozstrzygnięcie sprawy jest legalne. Uznanie administracyjne oznacza wobec tego przewidziane obowiązującymi przepisami prawa uprawnienie organu administracji publicznej wydającego decyzję do wyboru rozstrzygnięcia i zachodzi wówczas, gdy norma prawna nie przewiduje obowiązku określonego zachowania się organu, lecz możliwość wyboru sposobu załatwienia spraw.

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

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



nie powinien wystąpić spadek przychodów operatorów obsługujących trasy objęte wnioskiem Arriva. W konsekwencji powyższego, w całokształcie przedmiotowej sprawy nie ma również podstaw do odgórnego przyjęcia, że wystąpi skutek w postaci wzrostu rekompensaty wypłacanej operatorowi publicznego transportu zbiorowego o więcej niż 10% w stosunku do poziomu wynikającego z umowy o świadczenie usług publicznych lub zakłócenia regularności połączeń pasażerskich, o których mowa w art. 28r ust. 1b pkt 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym. Jak zostało bowiem wyżej wykazane, uruchomienie wnioskowanych przez Arriva przewozów na wnioskowanej trasie będzie stanowiło uzupełnienie oferty przewozowej, realizowanej przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

Wobec powyższego, w celu poprawienia atrakcyjności całego systemu kolejowych przewozów pasażerskich, zasadne jest, aby połączenia Wnioskodawcy odpowiadały potrzebom pasażerów w zakresie elastyczności w doborze pory dnia podróży. Z punktu widzenia interesów podróżnych połączenia kolejowe są atrakcyjne, gdy dodatkowe pociągi dostępne są w porze, w której dotychczas nie było możliwości skorzystania z oferty transportu kolejowego. Z tego względu, w wyniku przeprowadzonej analizy, Prezes UTK uznał za stosowne przyznanie Arriva otwartego dostępu na trasie Wejherowo – Katowice – Wejherowo pod warunkami określonymi w sentencji decyzji, tj. zakładając, że połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji będą stanowiły uzupełnienie oferty przewozowej realizowanej na wnioskowanej trasie na podstawie podpisanych przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego umów o świadczenie usług publicznych, o czym traktuje pkt 2 sentencji decyzji.

W tym celu, zgodnie z pkt 3, 4 i 5 sentencji decyzji, zdolność przepustowa na podstawie niniejszej decyzji winna być przyznawana przede wszystkim w okresach co najmniej 1-godzinnych odstępów w odjazdach pociągów międzywojewódzkich i międzynarodowych o charakterze użyteczności publicznej ze stacji  $\otimes$ -- $\otimes$  i  $\otimes$ -- $\otimes$  dla relacji  $\otimes$ -- $\otimes$  i dłuższych oraz  $\otimes$ -- $\otimes$  i  $\otimes$ -- $\otimes$  dla relacji  $\otimes$ -- $\otimes$  i dłuższych. Prezes UTK, wprowadzając wymóg przyznania zdolności przepustowej na potrzeby realizacji przewozów określonych we wniosku w ten sposób, zapewnił, by połączenia Wnioskodawcy stanowiły uzupełnienie oferty przewozowej i nie miały negatywnego wpływu na przewozy dofinansowywane przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Dodatkowo, w celu osiągnięcia wyżej wymienionego założenia, w pkt 6 sentencji decyzji Prezes UTK uznał za zasadne zobowiązanie Arriva do uruchomienia we wnioskowanym okresie co najmniej jednego połączenia w pełnej relacji, tj. Wejherowo – Katowice – Wejherowo.

Dodatkowo, aby dostosować ofertę Arriva do ciągle zmieniających się realiów, Prezes UTK w pkt 8 sentencji decyzji wprowadził zapis, zgodnie z którym będzie możliwość wprowadzenia dodatkowych stacji zatrzymania pociągów uruchamianych przez Przewoźnika na pisemny wniosek organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Jednocześnie Prezes UTK umożliwił wprowadzenie dodatkowych postojów pociągów Wnioskodawcy na wniosek zarządcy infrastruktury w celu zachowania cyklicznego rozkładu jazdy innych przewoźników.

Ponadto, na podstawie pkt 11 sentencji decyzji, dopuszcza się realizację połączeń trasami zastępczymi w innych godzinach lub z innymi czasami przejazdu niż określa to załączony do decyzji rozkład jazdy, o ile sytuacja taka nie nastąpi z przyczyn leżących po stronie Przewoźnika.

Jednocześnie postanowienia pkt 1, 7, 9 i 10 sentencji decyzji są zgodne z wnioskiem Przewoźnika.

Na podstawie art. 28s ustawy o transporcie kolejowym, w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu określa się w szczególności:

- 1) przedsiębiorcę, jego siedzibę i adres;
- 2) linię kolejową lub linie kolejowe, na których mają być realizowane przewozy w ramach otwartego dostępu;
- 3) okres, na jaki decyzja zostaje wydana;
- 4) warunki oraz zakres wykorzystywania dostępu do linii kolejowej lub linii kolejowych.

Arriva złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu na trasie Wejherowo – Katowice - Wejherowo na okres od 14 grudnia 2020 r. do 13 grudnia 2025 r. We wniosku Przewoźnik wskazał, że wnosi o  $\otimes$ -- $\otimes$  pociągów w dobie,  $\otimes$ -- $\otimes$ , zgodnie z dołączonym rozkładem jazdy. Ze złożonego wniosku wynika, że pociągi Arriva powinny zatrzymywać się na stacjach: Wejherowo -  $\otimes$ -- $\otimes$  - Katowice.

Dodatkowo Przewoźnik planuje na wnioskowanej trasie realizować przewozy pojazdami kolejowymi typu:  $\otimes$ -- $\otimes$ .

W każdym składzie Przewoźnik zadeklarował zapewnienie co najmniej  $\otimes$ -- $\otimes$  dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Zgodnie z pkt 10 sentencji decyzji, pociągi Arriva powinny posiadać odpowiednią liczbę miejsc dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Warunek ten stanowi wykonanie zobowiązania nałożonego na przewoźników kolejowych w § 3 ust. 1 pkt 10 rozporządzenia w sprawie otwartego dostępu.

Biorąc pod uwagę treść art. 28r ust. 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK postanowił wydać decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na wnioskowaną przez Przewoźnika trasę w relacji Wejherowo – Katowice –

Wejherowo dla ☒--☒ pociągów w dobie, na warunkach wskazanych w złożonym wniosku i określonych w niniejszej decyzji.

Zauważyć także należy, że w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu Prezes UTK nie dokonuje alokacji zdolności przepustowej. Decyzja nie stanowi także gwarancji przydzielenia trasy przez zarządcę infrastruktury, a jedynie uprawnienia przewoźnika kolejowego do wystąpienia do zarządcy z wnioskiem o przydzielenie zdolności przepustowej, o czym traktuje art. 30 ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym: *W zakresie pasażerskich przewozów kolejowych, zarządca planuje trasy pociągów w rozkładzie jazdy pociągów na podstawie zawartych umów o świadczenie usług publicznych lub decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.* Oznacza to, że trasy pociągów przydziela zarządca infrastruktury, na zasadach określonych w rozporządzeniu z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 755),

W tej sytuacji Prezes UTK postanowił jak w sentencji niniejszej decyzji.

### POUCZENIE

Od niniejszej decyzji Prezesa UTK przysługuje Stronie odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (art. 14 ust. 5 w zw. z art. 28u i art. 28r ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym). Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji Prezesa UTK toczy się według przepisów ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2014 r., poz. 101 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.c.”, o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 14 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym). Natomiast zgodnie z art. 479<sup>69</sup> § 1 k.p.c. odwołanie wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK w terminie dwutygodniowym od dnia doręczenia niniejszej decyzji.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

Załącznik nr 1 do decyzji znak: DRRK-WR.715.32.2016.MB

☒--☒