



DZIENNIK URZĘDOWY

PREZESA

URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 18 sierpnia 2017 r.

Poz. 40

DECYZJA NR DRRK-WR.715.31.2016.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 Wrocław Główny – Szczecin Niebuszewo – Wrocław Główny (przez Poznań Główny)

Na podstawie art. 28r ust. 1 i ust. 1b pkt 2 w związku z art. 14 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1727 z późn. zm.), w brzmieniu obowiązującym przed 30 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, zwaną dalej: „Arriva”, „Przewoźnikiem” lub „Wnioskodawcą”, z 16 grudnia 2016 r., znak: 548/2016/ARP/DG, w sprawie wydania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Wrocław Główny – Szczecin Niebuszewo – Wrocław Główny na okres od 1 września 2018 r. do 31 sierpnia 2023 r.,

odmawiam

wydania decyzji o przyznaniu Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie

Wrocław Główny – Szczecin Niebuszewo – Wrocław Główny (przez Poznań Główny),

obejmującej linie kolejowe oznaczone zgodnie z „Wykazem linii Id-12 (D-29)”, zwanym dalej „Id-12”, PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. nr 271, 351, 855, 273 i 406 na okres od 1 września 2018 r. do 31 sierpnia 2023 r., obejmujący roczne rozkłady jazdy 2017/2018 (od 1 września 2018 r.), 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023 (do 31 sierpnia 2023 r.).

UZASADNIENIE

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego ustalił następujący stan faktyczny:

Pismem z 16 grudnia 2016 r., znak: 548/2016/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 Wrocław Główny – Szczecin Niebuszewo – Wrocław Główny na okres od 1 września 2018 r. do 31 sierpnia 2023 r. Przewoźnik wniósł o uruchomienie ☒--☒¹ pociągów w dobie ☒--☒. 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 Rejestrze Przedsiębiorców nr 290693.

W piśmie z 23 grudnia 2016 r., znak: DRRK-WR.715.31.2016.3.PR, Prezes UTK zawiadomił Arriva o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Wrocław Główny – Szczecin Niebuszewo – Wrocław Główny na okres od 1 września 2018 r. do 31 sierpnia 2023 r.

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

W piśmie z 29 grudnia 2016 r., znak: 574/2016/ARP/DG, Przewoźnik wniósł o dołączenie do wniosku załącznika w postaci aktualnego odpisu z Krajowego Rejestru Sądowego Arriva.

W piśmie z 2 stycznia 2017 r., L.dz. 3/2017/ARP/DG, Wnioskodawca przesłał wniosek o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Wrocław Główny – Szczecin Niebuszewo – Wrocław Główny w wersji jawnej.

W piśmie z 26 stycznia 2017 r., znak: DRRK-WR.715.31.2016.6.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 Dolnośląskiego, Marszałka Województwa Wielkopolskiego, Marszałka Województwa Lubuskiego i Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego o przekazanie wszelkich dokumentów, informacji i wyliczeń niezbędnych do przeprowadzenia analizy w niniejszym postępowaniu, w terminie 30 dni od dnia otrzymania pisma.

Do materiału dowodowego zostały dołączone następujące odpowiedzi udzielone przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego w przewozach kolejowych, o czym Prezes UTK zawiadomił Wnioskodawcę m.in. w piśmie z 19 czerwca 2017 r., znak: DRRK-WR. 715.31.2016. 26.MB:

- pismo Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego z 2 lutego 2017 r., znak: WIiT.II.8061.01-2.2017-BJ,
- pismo Marszałka Województwa Dolnośląskiego z 9 lutego 2017 r., znak: DT-D.III.8060.16.2017,
- pismo Marszałka Województwa Wielkopolskiego z 28 lutego 2017 r., znak: DT-III.8060.27.2.2017,
- pismo Marszałka Województwa Lubuskiego z 1 lutego 2017 r., znak: DG.I.8061.10.2017,
- pismo Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 28 marca 2017 r. (data wpływu: 6 marca 2017 r.), znak: DTK.VI.4602.3.2017.AS1, o przekazaniu stanowiska nie później niż do 10 marca 2017 r.,
- pismo Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 10 marca 2017 r., znak: DTK.VI.4602.3.2017.AS8, będące odpowiedzią na pismo Prezesa UTK wysłane w trybie art. 28r ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym.

W piśmie z 13 lutego 2017 r., znak: DRRK-WR.715.31.2016.8.MB, Prezes UTK zwrócił się do zarządcy infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwanej dalej „PKP PLK”, o udzielenie informacji czy wobec planowanych prac remontowo-modernizacyjnych na sieci kolejowej możliwe będzie wytrasowanie wnioskowanych połączeń oraz czy wpłynie to na trasowanie dotychczas realizowanych przewozów na tej trasie.

W piśmie z 22 lutego 2017 r., znak: DRRK-WR.715.31.2016.11.MB, Prezes UTK zawiadomił Wnioskodawcę o nowym terminie rozpatrzenia sprawy, który określił do 7 kwietnia 2017 r.

W piśmie z 24 lutego 2017 r., znak: IJRR-711-41/2017, PKP PLK poinformowała, że nie jest w stanie jednoznacznie odpowiedzieć, czy wytrasowanie pociągów Wnioskodawcy będzie możliwe. PKP PLK stwierdziła, że na bazie aktualnego rozkładu jazdy, przy uwzględnieniu prowadzonych i planowanych modernizacji na liniach nr 271 i 351, wytrasowanie pociągów zgodnie z wnioskiem jest wysoko utrudnione i będzie wymagało koordynacji z innymi trasami. 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 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 przedstawił Marszałkowi Województwa Wielkopolskiego wymagane przez organizatora w piśmie z 28 lutego 2017 r. informacje oraz zwrócił się o przekazanie danych na temat wielkości aktualnych i planowanych potoków podróży, aktualnych i planowanych przychodów z realizacji połączeń oraz informacji na temat wrażliwości popytu, poziomu niezadowolenia z bieżącej oferty, wielkości niezaspokojonego popytu i przepełnienia pociągów.

W piśmie z 3 kwietnia 2017 r., znak: DTK.VI.4602.15.2017.AS, Minister Infrastruktury i Budownictwa określił 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.715.31.2016.18.PL, Prezes UTK wyznaczył nowy termin załatwienia niniejszej sprawy, który określił na 9 czerwca 2017 r.

W piśmie z 28 kwietnia 2017 r., znak: DT-III.8060.27.5.2017, Marszałek Województwa Wielkopolskiego podtrzymał uwagi dotyczące braku we wniosku godzin przyjazdu do stacji węzłowych na terenie Wielkopolski oraz przedstawił dodatkowe informacje.

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 informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa w piśmie z 28 kwietnia 2017 r.

W piśmie z 8 czerwca 2017 r., znak: DRRK-WR.715.31.2016.24.MB, Prezes UTK zawiadomił Wnioskodawcę o nowym terminie załatwienia sprawy.

W postanowieniu z 19 czerwca 2017 r., znak: DRRK-WR.715.31.2016.25.MB, Prezes UTK ograniczył Arriva prawo wglądu do materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie w zakresie, w jakim stanowi tajemnicę przedsiębiorstwa.

Ponadto, w piśmie z 19 czerwca 2017 r., znak: DRRK-WR.715.31.2016.26.MB, Prezes UTK zawiadomił Wnioskodawcę o zebraniu materiału dowodowego i możliwości złożenia ostatecznego stanowiska w sprawie, w terminie 5 dni od dnia otrzymania pisma.

Do dnia wydania niniejszej decyzji Przewoźnik nie wypowiedział się w sprawie.

Zgodnie z art. 28pb ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, organizatorzy publicznego transportu zbiorowego przekazują Prezesowi UTK potwierdzone za zgodność z oryginałem kopie umów o świadczenie usług publicznych. Do materiału dowodowego w niniejszym postępowaniu dołączona została umowa ramowa o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich zawarta 25 lutego 2011 r. w Warszawie pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a „PKP Intercity” S.A, zwaną dalej „PKP IC”. Ponadto Prezes UTK dołączył do materiału dowodowego postępowania, o czym zawiadomił Wnioskodawcę m.in. w piśmie z 19 czerwca 2017 r., znak: DRRK-WR.715.31.2016.26.MB:

- Id-12;
- Licencję Wnioskodawcy nr L/011/2016 wraz z załącznikiem dotyczącym ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej;
- Certyfikaty bezpieczeństwa Wnioskodawcy: nr PL1120150007 (część A) oraz PL1220150007 (część B);
- Pismo PKP 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 tej ustawy, tj. przed 30 grudnia 2016 r., stosuje się przepisy dotychczasowe.

Niniejsze postępowanie administracyjne zostało wszczęte przez Prezesa UTK 16 grudnia 2016 r. na wniosek Arriva. Wobec tego, w myśl wyżej przywołanego przepisu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, do wydania decyzji mają zastosowanie przepisy ustawy o transporcie kolejowym, w brzmieniu obowiązującym przed 30 grudnia 2016 r. Stosownie 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. Ponadto Arriva dysponuje Certyfikatem bezpieczeństwa Wnioskodawcy: nr PL1120150007 (część A), wydanym 19 marca 2015 r. i ważnym od 24 marca 2015 r. do 23 marca 2020 r., oraz PL1220150007 (część B), wydanym 12 maja 2015 r. i ważnym od 28 czerwca 2015 r. do 28 czerwca 2020 r. Wobec tego Arriva jest podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

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

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

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.

Użycie spójnika „lub” wskazuje na rozłączny charakter przesłanek określonych w art. 28r ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym. Prezes UTK wyda zatem decyzję o odmowie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu w jednej z dwóch sytuacji. Po pierwsze, wtedy gdy przyznanie otwartego dostępu prowadziłoby do wzrostu poziomu rekompensaty wypłacanej przez organizatora operatorowi publicznego transportu kolejowego o więcej niż 10% w stosunku do poziomu wynikającego z umowy o świadczenie usług publicznych. Po drugie, wtedy gdy przyznanie otwartego dostępu prowadziłoby do zakłócenia regularności przewozów pasażerskich, z uwzględnieniem natężenia ruchu na linii kolejowej oraz potrzeb podróży.

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 ona zostać przeprowadzona.

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

Przewoźnik zakłada uruchomienie ~~sk~~ pociągów w relacji Wrocław Główny – Szczecin Niebuszewo – Wrocław Główny na dobę, ~~sk~~. Planowana średnia cena biletu w pierwszym pełnym roku świadczenia usług wynosi ~~sk~~ brutto. ~~sk~~. Trasa określona przez Wnioskodawcę, tj. Wrocław Główny – Szczecin Niebuszewo – Wrocław Główny, przebiegająca odcinkami linii kolejowych nr 271, 351, 855, 273 i 406, pokrywa się z obszarem działania i zasięgiem przewozów organizowanych przez ministra właściwego ds. transportu, województwo dolnośląskie, województwo wielkopolskie, województwo lubuskie, województwo zachodniopomorskie.

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

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

Umowy zawarte przez ministra właściwego do spraw transportu

Minister właściwy ds. transportu zawarł 25 lutego 2011 r. umowę ramową z PKP IC 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 tj. Wrocław – Poznań i Poznań – Szczecin, przy założeniu, że relacje pociągów kursujących na tych odcinkach ustalone będą w umowach rocznych. W umowie ramowej nie ma rozkładu jazdy na okres wnioskowany przez Arriva, tj. od 1 września 2018 r. do końca obowiązywania umowy, tj. 25 lutego 2021 r. Niemniej jednak, Minister Infrastruktury i Budownictwa, zwany dalej: „Ministrem”, poinformował,

że pozostaje zainteresowany utrzymaniem na co najmniej niezmiennym poziomie częstotliwości kursowania pociągów w latach 2018-2023, również w ujęciu godzinowym.

Ze stanowiska przekazanego przez Ministra wynika, że kwota przeznaczona na dofinansowanie międzywojewódzkich kolejowych przewozów o charakterze użyteczności publicznej jest wartością maksymalną i nie może ulec zwiększeniu nawet w przypadku wystąpienia okoliczności skutkujących zwiększeniem zapotrzebowania na rekompensatę. Jeśli z szacunków operatora będzie wynikał wzrost deficytu przewozów objętych umową, konieczne będzie ograniczenie dofinansowywanej oferty. 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, 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 mowa w 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.



Minister przedstawił dane dotyczące planowanych przychodów ujętych w planie finansowym w odniesieniu do pociągów uruchamianych na trasie Wrocław Główny – Szczecin Główny – Wrocław Główny. Organizator poinformował, że w przypadku uruchomienia dodatkowych pociągów komercyjnych przez Przewoźnika, dojdzie do ok. 12% spadku przychodów uzyskiwanych z działalności w ramach umowy o świadczenie usług publicznych.

Umowy zawarte w województwie dolnośląskim

Województwo dolnośląskie, na linie komunikacyjne pokrywające się z trasą Wnioskodawcy, ma podpisane umowy wieloletnie: z „Przewozami Regionalnymi” sp. z o.o., zwaną dalej „PR”, i z Kolejami Dolnośląskimi S.A.

Umowa z PR obowiązuje do 31 grudnia 2020 r., tj. w części okresu, na jaki Arriva złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu. Umowa zakłada obsługę linii komunikacyjnej (Poznań Główny – Leszno – Rawicz) – Wrocław Główny – Szklarska Poręba Górna / Międzylesie, z finansowaniem przewozów w granicach województwa dolnośląskiego. Przewozy mają być realizowane taborem zmodernizowanym ze środków unijnych.

Umowa podpisana z Kolejami Dolnośląskimi S.A. obowiązuje do 31 grudnia 2026 r., czyli przez cały okres, na jaki Arriva złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu. Umowa określa obsługę linii komunikacyjnej Wrocław – (Rawicz) w liczbie 9 par pociągów od poniedziałku do piątku (w tym jedna para w relacji Wrocław – Żmigród) oraz 4 par w soboty i niedziele.

Marszałek Województwa Dolnośląskiego negatywnie ocenił przyznanie Wnioskodawcy otwartego dostępu ze względu na pokrywanie się przyjętych przez Arriva godzin kursowania z godzinami uruchamiania pociągów szczytowych porannych i popołudniowych z Wrocławia w kierunku Rawicza --. Marszałek poinformował, że ograniczona przepustowość odcinka Wrocław Główny – podg Grabiszyn – Wrocław Popowice w godzinach szczytów komunikacyjnych wymusza wzajemne uzgadnianie rozkładów jazdy. Ponadto Marszałek wskazał duże obciążenie ruchem pociągów linii kolejowej nr 271, gdzie wyprzedzanie pociągów może odbywać się wyłącznie na stacjach Wrocław Osobowice oraz Żmigród.

Umowy zawarte w województwie wielkopolskim

Województwo wielkopolskie ma podpisane 3 umowy z PR obowiązujące do 12 grudnia 2020 r. na połączenia pokrywające się z trasą Arriva na odcinkach Poznań Główny – Kościan – Leszno – Rawicz – granica województwa i Poznań Główny – Wronki – Krzyż – granica województwa. Dwie umowy mogą zostać automatycznie przedłużone w przypadku, gdy w dniu zakończenia ostatniego rozliczeniowego umowy nie upłyne jeszcze 5-letni okres trwałości projektów POIiŚ 7.1.46 *Modernizacja elektrycznych zespołów trakcyjnych* POIiŚ 7.1.95 *Modernizacja wagonów osobowych i lokomotyw elektrycznych*. Umowy dopuszczają możliwość wzrostu rekompensaty należnej operatorowi.


Marszałek Województwa Wielkopolskiego negatywnie ocenił uruchamianie pociągów komercyjnych, o ile mają one za zadanie próbę podejmowania potoków obsługiwanych obecnie w ruchu regionalnym, i nie stanowią wartości dodanej dla rynku kolejowego. Zdaniem Marszałka, czasy jazdy pociągów określonych we wniosku sugerują, że projekt oferty nie jest adresowany do klienta oczekującego szybkich połączeń między dużymi ośrodkami regionalnymi, lecz próby wejścia w rynek przewozów finansowanych w ramach użyteczności publicznej.

Marszałek poinformował, że na odcinku linii kolejowej nr 271 Poznań Główny – Leszno stosowany jest cykliczny rozkład jazdy z częstotliwością co 60 minut, dla odcinka Poznań – Luboń – Wolsztyn co 60 – 120 minut, a na odcinku linii kolejowej nr 351 odcinek Poznań Główny – Krzyż z częstotliwością co 60 – 120 minut. Marszałek podał średnią liczbę podróżnych w pociągach PR w miesiącu, uzyskiwane przychody oraz szacowane przychody na okres od planowanego rozpoczęcia kursów Wnioskodawcy do końca rozkładu jazdy 2017/2018, tj. od 1 września do 8 grudnia 2018 r., z założeniem, że frekwencja w pociągach będzie na tym samym poziomie. Wysokość przychodów i wielkość potoków podróżnych na kolejne okresy, w których Arriva planuje uruchomienie przewozów, nie zostały oszacowane. Spółka PR twierdzi, że obecnie nie posiada wiedzy co do zakresu świadczenia usług przewozowych w kolejnych latach i nie ma możliwości udzielenia informacji na temat wrażliwości popytu na odcinkach świadczonej usługi.

Umowy zawarte w województwie lubuskim

Województwo lubuskie podpisało umowę o świadczenie usług publicznych z PR. Niniejsza umowa przewiduje uruchomienie połączeń w relacji Poznań Główny – Szczecin Główny na okres obejmujący rozkłady jazdy od 2015/2016 do 2019/2020. Umowa dopuszcza możliwość wzrostu rekompensaty należnej operatorowi ponad poziom określony w umowie.

W odpowiedzi na wystąpienie Prezesa UTK, udzielone w trybie art. 28r ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, Marszałek Województwa Lubuskiego poinformował o obowiązywaniu ww. umowy oraz nie wniósł uwag do postępowania.

Jako że Arriva  należy stwierdzić, że nie wystąpi wpływ połączeń objętych wnioskiem przewoźnika na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie zawartej przez to województwo umowy o świadczenie usług publicznych.

Umowy zawarte w województwie zachodniopomorskim

Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego zawarł z PR umowę nr WliT.II-93/2016 obejmującą połączenia na trasie Poznań Główny – Szczecin Główny w ramach zadania 1 i zadania 2, do granicy województwa zachodniopomorskiego. Umowa obowiązuje do końca rozkładu 2019/2020, tj. do 12 grudnia 2020 r. Umowa nie przewiduje wzrostu należnej operatorowi rekompensaty ponad poziom wynikający z iloczynu rzeczywiście wykonanej pracy eksploatacyjnej i stawki dopłaty do 1 pociągokilometra, obowiązującej w okresie realizacji umowy.

Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego nie zgłosił uwag ani zastrzeżeń do wniosku Przewoźnika, stojąc na stanowisku, że zwiększona podaż kursów pociągów, niezależnie od ich charakteru i przewoźnika świadczącego usługi, przekłada się na wzrost popytu na usługi kolejowych przewozów pasażerskich.

Podsumowując zakres podpisanych umów o świadczenie usług publicznych, obowiązujących w okresie, na jaki Arriva złożyła wniosek o przyznanie otwartego dostępu, wskazać należy, że na odcinki pokrywające się z trasą wskazaną przez Wnioskodawcę podpisane są umowy o świadczenie usług publicznych, które obowiązują do:

- 25 lutego 2021 r. – Minister Infrastruktury i Budownictwa,
- 31 grudnia 2026 r. – Marszałek Województwa Dolnośląskiego,
- 31 grudnia 2020 r. – Marszałek Województwa Dolnośląskiego,
- 12 grudnia 2020 r. (3 umowy) – Marszałek Województwa Wielkopolskiego,
- 12 grudnia 2020 r. – Marszałek Województwa Lubuskiego,
- 12 grudnia 2020 r. – Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego.

Na podstawie opisanych powyżej umów o świadczenie usług publicznych, obowiązujących w części lub w całym okresie wskazanym we wniosku Arriva, uruchamiane mają być połączenia:

- o charakterze międzywojewódzkim na trasach Wrocław Główny – Szczecin Główny – Wrocław Główny i dłuższych oraz w częściowych relacjach na tej trasie, organizowane przez ministra właściwego ds. transportu,

- na podstawie porozumień w sprawie współpracy przy organizacji wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich o charakterze międzyregionalnym zawartych przez województwo zachodniopomorskie, województwo lubuskie, województwo wielkopolskie i województwo dolnośląskie na trasach Wrocław Główny – Poznań Główny – Wrocław Główny oraz Poznań Główny – Szczecin Główny – Poznań Główny,

oraz pozostałe pociągi regionalne na poszczególnych fragmentach trasy, np. Poznań Główny – Krzyż, Wrocław Główny – Rawicz, Poznań Główny – Leszno.

W ramach przeprowadzonej analizy wpływu przyznania otwartego dostępu na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, Prezes UTK wskazuje, że na wnioskowanej trasie uruchamiana jest duża liczba połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Umowa ramowa o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich przewozów gwarantuje uruchamianie w latach 2018-2021 na odcinkach Wrocław – Poznań i Poznań – Szczecin odpowiednio 16 i 15 połączeń dziennych oraz po 3 połączenia nocne. Z zestawienia pociągów organizowanych przez ministra właściwego ds. transportu na trasie Wrocław Główny – Szczecin Niebuszewo – Wrocław Główny w bieżącym rozkładzie jazdy 2016/2017 wynika, że uruchamianych jest 19 pociągów w różnych relacjach, w zależności od terminu kursowania. Na odcinku Wrocław – Poznań pociągi uruchamiane obecnie przez PKP IC kursują średnio co godzinę, a najdłuższa przerwa pomiędzy kolejnymi połączeniami ma miejsce w godzinach nocnych i wynosi około czterech godzin (od ok. północy do godz. 4:00 przy odjazdach z Wrocławia oraz od godz. 22:00 do 2:00 przy odjazdach z Poznania). Na odcinku Poznań Główny – Szczecin Główny połączenia realizowane są w nieregularnych odstępach, jednak zasadniczo przerwy między kolejnymi pociągami nie przekraczają dwóch godzin. W godzinach przedpołudniowych w kierunku Poznania i po południu do Szczecina pociągi dalekobieżne kursują średnio co godzinę. Najdłuższa przerwa pomiędzy kolejnymi pociągami ma miejsce w godzinach nocnych i wynosi około sześciu godzin.

Wyżej przedstawione dane pokazują, że Arriva zakłada uruchamianie pociągów w godzinach, w których dostępne są pociągi o charakterze użyteczności publicznej. Dwa połączenia planowane przez Wnioskodawcę w relacji Wrocław Główny – Szczecin Niebuszewo mają być realizowane --- od pociągów operatora publicznego transportu zbiorowego. --- . Ogółem, Minister Infrastruktury i Budownictwa wskazał, że dla relacji Wrocław Główny – Szczecin Główny kursuje 10 pociągów PKP IC o charakterze użyteczności w odstępach +/- 1 godzina na stacji początkowej oraz stacji Poznań Główny od pociągów określonych przez Wnioskodawcę. Dla relacji Szczecin Główny – Wrocław Główny także jest to 10 pociągów. Minister Infrastruktury i Budownictwa poinformował, że pozostaje zainteresowany utrzymaniem na co najmniej niezmiennym poziomie częstotliwości kursowania pociągów w latach 2018-2023, również w ujęciu godzinowym.

Należy także zwrócić uwagę na szczególne znaczenie kursowania pociągów operatora publicznego transportu zbiorowego. Dla przykładu, wymienione pociągi --- i --- kursują w relacjach dłuższych niż trasa określona przez Wnioskodawcę, tj. --- oraz --- . Przyczyniają się zatem do skomunikowania także innych regionów kraju. Nie bez znaczenia w tej sprawie jest też fakt, że operator jest beneficjentem programu modernizacji taboru ze środków unijnych dla trasy Przemyśl – Rzeszów – Kraków – Katowice – Wrocław – Poznań – Szczecin, której częścią są relacje planowane przez Wnioskodawcę. Ze względu na 5-letni okres trwałości projektu, połączenia operatora publicznego transportu zbiorowego muszą być realizowane we wskazanej we wniosku relacji. W związku z powyższym, w przypadku uruchomienia połączeń przez Arriva, organizator byłby zmuszony zlikwidować połączenia nieobjęte projektem, a w przypadku niewystarczających cięć likwidowane byłyby połączenia na innych trasach komunikacyjnych.

Zgodnie z rozporządzeniem 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), zwanego dalej „planem transportowym”, planowana sieć codziennych połączeń międzywojewódzkich w latach 2020-2025 w scenariuszach podstawowym i pożądanym, przewiduje uruchomienie przynajmniej od 16 do 19 połączeń w dobie na odcinkach Wrocław – Poznań i Poznań – Szczecin. Na niniejszych odcinkach dostępna jest stosunkowo duża liczba połączeń o charakterze regionalnym, których oferta zagwarantowana jest na podstawie umów o świadczenie usług publicznych podpisanych przez Marszałków Województw: Dolnośląskiego, Wielkopolskiego, Lubuskiego i Zachodniopomorskiego, przynajmniej do 31 grudnia 2020 r. Pociągi uruchamiane przez PR służą zasadniczo przewozom na krótszym odcinku, ale umożliwiają także dojazd do Poznania z mniejszych miejscowości położonych w okolicy Wrocławia oraz dowóz do stolicy Dolnego Śląska z okolic Poznania, w tym tych, w których zatrzymania zakłada we wniosku Arriva.

W ramach przeprowadzonej analizy Prezes UTK zauważył ponadto, że według planu transportowego (rys. 6) trasa Wrocław Główny – Poznań Główny – Szczecin Główny charakteryzuje się jednymi z największych w Polsce sumarycznymi potokami ruchu w pasażerskich przewozach międzywojewódzkich realizowanych w ramach służby publicznej według rozkładu jazdy 2014/2015. Także liczba pasażerów wsiadających do jednego pociągu przypadająca na 10 tys. mieszkańców poszczególnych powiatów leżących na tej trasie (rys. 41 planu transportowego) kształtuje się

dość dobrze w porównaniu do innych rejonów Polski. Średniodobowe napełnienie pociągów na całej trasie Wrocław – Poznań – Szczecin wynosi powyżej 300 (rys. 21 planu transportowego). Według planu transportowego, zwłaszcza ciąg Wrocław – Poznań nie należy do obszaru, w którym pociągi międzywojewódzkie nie są wykorzystywane w należyтым stopniu.

Przy wskazanej liczbie połączeń oraz ich uruchamianiu średnio co godzinę nie można stwierdzić, że oferta przewozowa na wskazanej trasie nie jest satysfakcjonująca. Prezes UTK nie dysponuje również informacjami o powtarzających się przypadkach przepełnienia pociągów kursujących pomiędzy tymi miastami.

Z powyższych względów, Prezes UTK uznał za zasadne stwierdzenie, że uruchomienie przez Arriva wnioskowanych przewozów na trasie Wrocław Główny – Szczecin Niebuszewo – Wrocław Główny doprowadzi do zmniejszenia liczby pasażerów w pociągach „służby publicznej” uruchamianych na tej samej trasie. Z informacji przekazanych przez organizatora wynika, że w przypadku uruchomienia dodatkowych pociągów komercyjnych przez Przewoźnika, dojdzie do ok. 12% spadku przychodów uzyskiwanych z działalności w ramach umowy o świadczenie usług publicznych. Skutkiem pomniejszonych przychodów operatora byłby wzrost różnicy pomiędzy przychodami osiąganymi z tytułu realizacji połączeń „służby publicznej” na liniach wskazanych we wniosku Arriva a kosztami ponoszonymi przy ich świadczeniu. W ślad za wzrostem deficytu połączeń realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych doszłoby do zwiększenia rekompensaty, jaka powinna być wypłacona operatorowi. Należy jednak wziąć pod uwagę, że w świetle postanowień umowy o świadczenie usług publicznych rekompensata nie może wzrosnąć ponad maksymalny poziom określony w ustawie budżetowej na dany rok kalendarzowy. Wobec powyższego, w celu uniknięcia nadmiernego deficytu, konieczne byłoby ograniczenie liczby połączeń realizowanych w ramach „służby publicznej”. Działanie takie stanowi zakłócenie regularności przewozów pasażerskich, o którym mowa w art. 28r ust. 1b pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym. Spełniona jest tym samym przesłanka do odmowy wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu przez Prezesa UTK.

Celem świadczenia usług użyteczności publicznej realizowanych przez organizatora publicznego transportu zbiorowego jest zapewnienie funkcjonowania określonych połączeń, także wówczas gdy nie jest możliwe osiągnięcie pozytywnego wyniku finansowego. W przypadku połączeń komercyjnych nie występuje rekompensata na pokrycie ewentualnej nadwyżki kosztów nad przychodami związanymi z ich realizacją. Tym samym musi zostać zapewniona rentowność takich połączeń, co oznacza, że koniecznym warunkiem ich uruchomienia jest osiągnięcie zysku przez realizującego je przewoźnika. Przewozy komercyjne nie dają zatem gwarancji ich kontynuacji w przypadku spadku przychodów poniżej poziomu satysfakcjonującego przewoźnika. Nie można więc mówić o substytucyjności połączeń komercyjnych i połączeń „służby publicznej”. Dlatego usługi przewozu osób realizowane na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu powinny stanowić ofertę uzupełniającą dla usług zapewnianych na danych trasach na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Jednocześnie, w ocenie Prezesa UTK, nie można mówić o uzupełnieniu oferty przewozowej w przypadku stwierdzenia pogorszenia wyniku finansowego przewozów świadczonych na tej samej trasie w ramach oferty realizowanej na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Decyzja o przyznaniu otwartego dostępu musi uwzględniać interes przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej i nie może generować sytuacji, w której nastąpiłoby zakłócenie regularności przewozów „służby publicznej” przez wnioskowane połączenia komercyjne. Ofertę przewozową realizowaną na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych należy bowiem uznać za spójną całość dostosowaną do potrzeb przewozowych określonych jako niezbędne do realizacji przez organizatora publicznego transportu zbiorowego. Tym samym rezygnacja z części połączeń „służby publicznej” stanowiłaby zaburzenie jednolitej i spójnej całości, jaką stanowią przewozy osób kolejną realizowane na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych zawartej przez organizatora publicznego transportu zbiorowego.

Jednocześnie, zapobieganie zakłóceniom regularności przewozów pasażerskich o charakterze użyteczności publicznej na trasie Wrocław Główny – Szczecin Niebuszewo – Wrocław Główny jest szczególnie uzasadnione ze względu na prowadzoną modernizację linii kolejowej nr 271 oraz planowaną modernizację linii kolejowej nr 351. PKP PLK w piśmie z 24 lutego 2017 r. poinformowała, że na bazie aktualnego rozkładu jazdy, przy uwzględnieniu prowadzonych i planowanych modernizacji na tych liniach kolejowych, wytrasowanie pociągów zgodnie z rozkładem jazdy zaplanowanym przez Wnioskodawcę będzie wysoko utrudnione i będzie wymagało koordynacji z innymi trasami.

Realizowane przez zarządcę infrastruktury kolejowej prace modernizacyjne powodują, że rozkład jazdy jest niekorzystny dla pasażerów – pomimo wysokiej liczby połączeń nie ma możliwości zaoferowania taktowego rozkładu jazdy, opartego na wyjeździe pociągu ze stacji Wrocław Główny, Poznań Główny czy Szczecin Główny w tej samej końcówce minutowej. Co więcej, wielokrotnie pociągi dalekobieżne odjeżdżają w niewielkim odstępie, po czym ma miejsce dłuższa, niemal dwugodzinna przerwa. Takie ukształtowanie rozkładu jazdy nie jest dogodne dla podróżnych, ale całościowo oferty nie można uznać za niesatysfakcjonującą. Przyczyny takiej sytuacji nie leżą po stronie przewoźników, lecz wynikają z prac modernizacyjnych. Nie można jednocześnie powiedzieć, że uruchomienie przewozów przez Arriva pozwoliłoby zredukować powyższe niedogodności dla pasażerów. Wręcz przeciwnie, zgodnie z tym co wskazała PKP PLK, można przypuszczać, że uruchomienie nowych połączeń wprowadzałoby kolejne zmiany w rozkładzie jazdy, co także jest niekorzystne z punktu widzenia pasażerów.

Brak przepustowości nie jest przesłanką do odmowy wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, jednakże stanowi istotny argument w tej sprawie, ze względu na brzmienie art. 28r ust. 1b pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, który określa zakłócenie regularności przewozów *z uwzględnieniem natężenia ruchu na linii kolejowej oraz potrzeb podróży*.

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 wypłaconej przez organizatora operatorowi publicznego transportu kolejowego o więcej niż 10% w stosunku do poziomu wynikającego z umowy o świadczenie usług 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 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.

Należy jednocześnie zauważyć, że Marszałek Województwa Dolnośląskiego, Marszałek Województwa Wielkopolskiego, Marszałek Województwa Lubuskiego i Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego nie przedstawili informacji, z których wynikałoby, że uruchomienie wnioskowanych przewozów spowoduje wzrost poziomu rekompensaty wypłaconej przez organizatora operatorowi publicznego transportu zbiorowego o więcej niż 10% w stosunku do poziomu wynikającego z umowy o świadczenie usług publicznych lub zakłócenie regularności przewozów pasażerskich, z uwzględnieniem natężenia ruchu na linii kolejowej oraz potrzeb podróży.

Odnosząc się do zastrzeżeń Marszałka Województwa Dolnośląskiego i Marszałka Województwa Wielkopolskiego w zakresie zakłócenia przez wnioskowane połączenia regularności przewozów wojewódzkich i cyklicznego rozkładu jazdy pociągów realizowanych w ramach usług użyteczności publicznej, należy wskazać, że zgodnie z art. 28r ust. 1b pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK może odmówić 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 (...) zakłóceniem regularności przewozów pasażerskich, z uwzględnieniem natężenia ruchu na linii kolejowej oraz potrzeb podróży.* Z przytoczonego przepisu wynika, że zakłócenia regularności przewozów mogą stanowić przesłankę do odmowy wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu jedynie wtedy, jeżeli są skutkiem wpływu wnioskowanej działalności na warunki ekonomiczne usług realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Tym samym zakłócenie regularności przewozów na skutek niedostatecznej przepustowości nie jest wystarczającą przesłanką do umożliwienia Prezesowi UTK wydania decyzji o odmowie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

Jednocześnie odnosząc się do opinii Marszałka Województwa Zachodniopomorskiego dotyczącej zwiększonej podaży kursów pociągów, niezależnie od ich charakteru i przewoźnika świadczącego usługi, wskazać należy,

że przeprowadzona przez Prezesa UTK analiza stopnia korzystania przez pasażerów z połączeń kolejowych w różnych regionach kraju wykazała, że wskaźnik wykorzystania kolei rośnie wraz z lepszym dopasowaniem oferty przewozowej do potrzeb podróżnych. Oferta przewozowa, która nie zapewnia połączeń na trasach czy w godzinach odpowiadających podróżnym zniechęca do brania pod uwagę możliwości przejazdu danym środkiem transportu. Tym samym, uruchomienie dodatkowych połączeń w godzinach stanowiących uzupełnienie oferty połączeń „służby publicznej” przyczynia się do wzrostu atrakcyjności połączeń kolejowych i do zwiększenia potoków podróżnych ogółem. Jednakże nawet ewentualne wydanie pozytywnej decyzji w tej sprawie poprzez przyznanie Arriva wnioskowanych połączeń, z uwzględnieniem uzupełniającego charakteru przewozów i określeniem ram czasowych, w których pociągi Arriva powinny być realizowane, nie przyniosłoby pożądanego efektu. Oferta Wnioskodawcy nie miałaby bowiem charakteru uzupełniającego w stosunku do połączeń o charakterze użyteczności publicznej. Z uwagi na to, że sieć połączeń uruchamianych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych na trasie określonej przez Wnioskodawcę jest wystarczająca i gwarantująca dużą liczbę połączeń, nowe połączenia zaburzyłyby regularność obecnych przewozów. Uruchomienie połączeń komercyjnych nie może bowiem odbywać się kosztem połączeń o charakterze użyteczności publicznej i skutkować zakłóceniem regularności przewozów pasażerskich określonych w umowie o świadczenie usług publicznych.

Mając na uwadze całokształt zebranego w sprawie materiału dowodowego oraz powyższe argumenty Prezes UTK uznał, że wydanie decyzji o przyznaniu Arriva otwartego dostępu na trasę Wrocław Główny – Szczecin Niebuszewo – Wrocław Główny, zgodnie z wnioskiem Przewoźnika, nie jest zasadne.

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

POUCZENIE

Na podstawie art. 28u, art. 28r ust. 1 w zw. z art. 14 ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym od niniejszej decyzji Prezes UTK przysługuje Stronie odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji Prezesa UTK toczy się według przepisów ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1822 z późn. zm.) o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 14 ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym). Natomiast zgodnie z art. 479⁶⁹ § 1 Kodeksu postępowania cywilnego odwołanie wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK w terminie dwutygodniowym od dnia doręczenia niniejszej decyzji.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*