



# DZIENNIK URZĘDOWY

## PREZESA

### URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 18 sierpnia 2017 r.

Poz. 41

#### DECYZJA NR DRRK-WR.715.56.2016.AnK PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 10 lipca 2017 r.

#### w sprawie przyznania Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Łódź Fabryczna – Szczecin Niebuszewo – Łódź Fabryczna

Działając na podstawie art. 28r ust. 1 i ust. 2 w zw. z art. 14 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2016 r., poz. 1727 z późn. zm.), w brzmieniu obowiązującym do 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 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”, „Stroną”, „Przewoźnikiem” lub „Wnioskodawcą”, w sprawie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Łódź Fabryczna – Szczecin Niebuszewo i w relacji powrotnej na okres od 1 września 2019 r. do 31 sierpnia 2024 r., obejmujący rozkłady jazdy 2018/2019 (od 1 września 2019 r.), 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023 i 2023/2024 (do 31 sierpnia 2024 r.),

#### PRZYZNAJĘ

#### Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Łódź Fabryczna – Szczecin Niebuszewo – Łódź Fabryczna,

realizowany liniami kolejowymi nr: 14, 17, 25, 272, 273, 351, 406, 540 i 855 na okres od 1 września 2019 r. do 31 sierpnia 2024 r., tj. na roczne rozkłady jazdy pociągów 2018/2019 (od 1 września 2019 r.), 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023 i 2023/2024 (do 31 sierpnia 2024 r.) z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie Przewoźnik może uruchomić, z uwzględnieniem warunków i ograniczeń opisanych w sentencji niniejszej decyzji, do ~~☒--☒~~<sup>1</sup> połączeń ~~☒--☒~~, z czego:
  - a) ~~☒--☒~~;
  - b) ~~☒--☒~~;
  - c) ~~☒--☒~~.
2. 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. Łódź Fabryczna – Szczecin Niebuszewo – Łódź Fabryczna.
3. Połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji stanowią uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na trasie Łódź Widzew/Łódź Kaliska – Szczecin Główny – Łódź Widzew/Łódź Kaliska i krótszych przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.
4. Pomiędzy połączeniami realizowanymi przez Wnioskodawcę na podstawie niniejszej decyzji a połączeniami przebiegającymi w całości lub w części wnioskowaną trasą, realizowanymi na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, zostaną zachowane co najmniej:

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

- 30-minutowe odstępy w godzinie odjazdu ze stacji  $\text{Łódź}$  i  $\text{Szczecin}$  dla relacji  $\text{Łódź}$  i dłuższych;
  - 1-godzinne odstępy w godzinie odjazdu ze stacji  $\text{Łódź}$  i  $\text{Szczecin}$  dla relacji  $\text{Łódź}$  i dłuższych.
5. W przypadku, jeżeli na etapie konstrukcji rozkładu jazdy wystąpiłby brak możliwości spełnienia warunku, o którym mowa w pkt 4 sentencji decyzji, dopuszcza się wytrasowanie połączeń Arriva realizowanych na podstawie niniejszej decyzji w odstępach czasu odpowiednio krótszych, przy jednoczesnym uwzględnieniu uzupełniającego charakteru połączeń realizowanych w oparciu o niniejszą decyzję, wskazanego w pkt 3 sentencji decyzji.
6. Niniejsza decyzja uprawnia Przewoźnika do wystąpienia do zarządcy infrastruktury o przyznanie zdolności przepustowej w kolejnych latach obowiązywania decyzji, w oparciu o zarys rozkładu jazdy stanowiący załącznik do decyzji. Jednocześnie połączenia realizowane na podstawie decyzji powinny uwzględniać warunki określone w sentencji niniejszej decyzji i być każdorazowo brane pod uwagę na etapie konstruowania rozkładu jazdy.
7. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Arriva na następujących stacjach: Łódź Fabryczna,  $\text{Szczecin}$ , Szczecin Niebuszewo.
8. Nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:
- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku organizatora publicznego transportu zbiorowego o wprowadzenie dodatkowego zatrzymania na wskazanej stacji/przystanku;
  - b) ustalonych w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, na wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej w celu zachowania cykliczności rozkładu jazdy pociągów przewoźników kolejowych.
9. Na trasie Łódź Fabryczna – Szczecin Niebuszewo – Łódź Fabryczna, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi na wstępie niniejszej decyzji, Przewoźnik będzie realizował przewozy pojazdami kolejowymi typu:
- a) wagonami kolejowymi lub składami zespolonymi typu:  $\text{Łódź}$ .
  - b) pojazdami trakcyjnymi:  $\text{Łódź}$ .
- Dopuszcza się wykorzystywanie innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Wnioskodawca zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe.
10. W każdym składzie Przewoźnik będzie zapewniał co najmniej  $\text{Łódź}$  dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.
11. Dopuszcza się korzystanie z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji przyznanych przez zarządcę infrastruktury, o ile ich przyznanie nastąpi z przyczyn niezależnych od Przewoźnika.

## UZASADNIENIE

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

W piśmie z 29 grudnia 2016 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 29 grudnia 2016 r.) znak 567/2016/ARP/DG Arriva złożyła do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, wniosek o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu w celu wykonywania przewozu osób w transporcie kolejowym niebędącego przewozem o charakterze użyteczności publicznej na trasie Łódź Fabryczna – Szczecin Niebuszewo – Łódź Fabryczna. Wniosek zawierał informacje wskazane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 8 czerwca 2011 r. w sprawie dokumentów i informacji, jakie należy dołączyć do wniosku o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu oraz wysokości opłaty za jej wydanie (Dz. U. z 2011 r. Nr 125, poz. 708), zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie otwartego dostępu”. Wniosek został podpisany zgodnie z zasadami reprezentacji Przewoźnika wskazanymi w Krajowym Rejestrze Sądowym.

W piśmie z 13 stycznia 2017 r. znak DRRK-WR.715.56.2016.3.AnK Prezes UTK zawiadomił Arriva o wszczęciu 29 grudnia 2016 r. postępowania administracyjnego na wniosek Przewoźnika w przedmiocie wydania przez Prezesa UTK decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Łódź Fabryczna – Szczecin Niebuszewo i w relacji powrotnej na okres od 1 września 2019 r. do 31 sierpnia 2024 r. obejmujący rozkłady jazdy 2018/2019 (od 1 września 2019 r.), 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023 i 2023/2024 (do 31 sierpnia 2024 r.).

W piśmie z 26 stycznia 2017 r. znak DRRK-WR.715.56.2016.4.AnK Prezes UTK zwrócił się do organizatorów publicznego transportu zbiorowego właściwych ze względu na przebieg wnioskowanej trasy, tj. Ministra Infrastruktury i Budownictwa, zwanego dalej także „Ministrem”, oraz Marszałków Województw: Łódzkiego, Wielkopolskiego, Lubuskiego i Zachodniopomorskiego, reprezentujących organizatorów publicznego transportu zbiorowego, o przekazanie dokumentów, informacji i wycień niezbędnych do przeprowadzenia analizy wpływu działalności

określonej we wniosku na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, zwanej dalej „umową o świadczenie usług publicznych” lub „umową PSC”, w terminie 30 dni od dnia otrzymania pisma.

W piśmie z 31 stycznia 2017 r. znak DG.I.8061.9.2017 Marszałek Województwa Lubuskiego udzielił odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 26 stycznia 2017 r. znak DRRK-WR.715.56.2016.4.AnK.

W piśmie z 6 lutego 2017 r. WliT.II.8061.01-4.2017-BJ Marszałek Województwa Zachodniopomorskiego udzielił odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 26 stycznia 2017 r. znak DRRK-WR.715.56.2016.4.AnK.

W piśmie z 14 lutego 2017 r. znak DRRK-WR.715.56.2016.6.AnK Prezes UTK zwrócił się do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwanej dalej „PKP PLK”, o informację, czy wobec planowanych prac remontowo-modernizacyjnych na sieci kolejowej możliwe będzie wytrasowanie wnioskowanych połączeń oraz czy wpłynie to na trasowanie dotychczas realizowanych przewozów pasażerskich na tej trasie.

W piśmie z 22 lutego 2017 r. znak IFIV.8060.39a.2017 Marszałek Województwa Łódzkiego udzielił odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 26 stycznia 2017 r. znak DRRK-WR.715.56.2016.4.AnK.

W piśmie z 22 lutego 2017 r. znak DRRK-WR.715.56.2016.8.AnK Prezes UTK zawiadomił Wnioskodawcę o nowym terminie załatwienia sprawy wyznaczonym na 7 kwietnia 2017 r.

W piśmie datowanym na 24 lutego 2017 r. (data wpływu: 1 marca 2017 r.) znak IJRR-711-42/2017 PKP PLK poinformowała, że wytrasowanie pociągów zgodnie z wnioskiem Arriva jest wysoko utrudnione i będzie wymagało koordynacji z innymi trasami, a także że niektóre pociągi Przewoźnika na stacjach węzłowych zaplanowane zostały w okresie porannego i popołudniowego szczytu przewozowego, w związku z czym z dużym prawdopodobieństwem można stwierdzić, że mogą one mieć wpływ na trasowanie dotychczas realizowanych przewozów pasażerskich na tej trasie.

W piśmie z 28 lutego 2017 r. znak DT-III.8060.27.2.2017 Marszałek Województwa Wielkopolskiego poinformował, że jego zdaniem informacja na temat planowanych przez Arriva połączeń jest niekompletna i na tej podstawie nie jest możliwe udzielenie informacji, o które wystąpił Prezes UTK w piśmie z 26 stycznia 2017 r. znak DRRK-WR.715.56.2016.4.AnK.

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 przekaze stanowisko niezwłocznie po przygotowaniu wszystkich niezbędnych informacji, nie później jednak niż do 10 marca 2017 r.

W piśmie z 10 marca 2017 r. znak DTK.VI.4602.3.2017.AS4 Minister Infrastruktury i Budownictwa udzielił odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 26 stycznia 2017 r. znak DRRK-WR.715.56.2016.4.AnK.

W piśmie z 24 marca 2017 r. znak: DRRK-WR.717.24.2017.1.AnK Prezes UTK zwrócił się do Ministra o doprecyzowanie zakresu klauzuli „tajemnica przedsiębiorstwa” zastrzeżonej w piśmie z 10 marca 2017 r.

W piśmie z 28 marca 2017 r. znak: DRRK-WR.717.25.2017.2.AnK Prezes UTK odpowiedział na uwagi Marszałka Województwa Wielkopolskiego przedstawione w piśmie z 28 lutego 2017 r. znak DT-III.8060.27.2.2017 i zwrócił się o przekazanie informacji niezbędnych do przeprowadzenia analizy wpływu działalności określonej we wniosku Arriva na warunki ekonomiczne umów o świadczenie usług publicznych zawartych przez Województwo Wielkopolskie.

W piśmie z 3 kwietnia 2017 r. znak: DTK.VI.4602.15.2017.AS Minister określił szczegółowy zakres klauzuli „tajemnica przedsiębiorstwa” w materiałach przekazanych w piśmie z 10 marca 2017 r.

W zawiadomieniu z 7 kwietnia 2017 r. znak: DRRK-WR.715.56.2016.15.AnK, Prezes UTK wyznaczył nowy termin rozpatrzenia sprawy do 9 czerwca 2017 r.

Postanowieniem z 13 kwietnia 2017 r., znak: DRRK-WR-715.56.2016.16.AnK, Prezes UTK ograniczył Arriva prawo wglądu do materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie w zakresie, w jakim stanowi tajemnicę przedsiębiorstwa.

W zawiadomieniu z 8 czerwca 2017 r., znak DRRK-WR.715.56.2016.18.AnK, Prezes UTK wyznaczył nowy termin rozpatrzenia sprawy do 7 lipca 2017 r.

W piśmie z 3 lipca 2017 r., znak: DRRK-WR.715.56.2016.20.AnK, Prezes UTK zawiadomił Wnioskodawcę o możliwości złożenia ostatecznego stanowiska w sprawie.

Stosownie do 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 dołączone zostały wobec tego umowa ramowa o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich zawarta 25 lutego 2011 r. w Warszawie pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a „PKP Intercity” S.A.

Ponadto Prezes UTK dołączył do materiału dowodowego postępowania:

1. Wykaz linii Id-12 (D-29);
2. Licencję Wnioskodawcy nr L/011/2016 wraz z załącznikiem dotyczącym ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej;
3. Certyfikaty bezpieczeństwa Wnioskodawcy: nr PL1120150007 (część A) oraz PL1220160001 (część B);
4. Pismo „PKP Intercity” S.A. z 5 maja 2016 r., znak: BBZ8-073/166/2016, zawierające informacje o zakresie i zasadności klauzuli „tajemnica przedsiębiorstwa” w umowie ramowej o świadczenie usług publicznych;
5. Pismo Prezesa UTK z 28 marca 2017 r. znak: DRRK-WR.717.25.2017.2.AnK do Marszałka Województwa Wielkopolskiego.

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

Zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, *Do postępowań (...) wszczętych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i niezakończonych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy stosuje się przepisy dotychczasowe.* Przedmiotowa ustawa o zmianie ustawy o transporcie kolejowym weszła w życie 30 grudnia 2016 r.

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

Wobec tego, w myśl wyżej cytowanego przepisu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym, do wydania niniejszej decyzji mają zastosowanie przepisy ustawy o transporcie kolejowym, obowiązujące w stanie prawnym do 29 grudnia 2016 r. 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 do wykonywania przewozów kolejowych osób oraz certyfikat bezpieczeństwa część A nr PL1120150007 oraz część B nr PL1220160001 potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej oraz regulacji przyjętych przez Stronę w celu spełnienia krajowych wymagań bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci. Wobec tego jest podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej.

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 umowy o świadczenie usług publicznych, które obejmują trasy pokrywające się z trasami Arriva.

Arriva wystąpiła do Prezesa UTK o wydanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu w celu realizacji po ~~XXXXXX~~ w relacjach ~~XXXXXX~~ i ~~XXXXXX~~. Zgodnie z wnioskiem Przewoźnika planowane pociągi dedykowane ~~XXXXXX~~. ~~XXXXXX~~. ~~XXXXXX~~. Strona deklaruje stosowanie także ~~XXXXXX~~. Mają być również realizowane połączenia ~~XXXXXX~~.

Wnioskowana przez Arriva trasa Łódź Fabryczna – Szczecin Niebuszewo – Łódź Fabryczna pokrywa się z obszarem działania i zasięgiem przewozów realizowanych przez ministra właściwego do spraw transportu, województw: łódzkiego, wielkopolskiego, lubuskiego i zachodniopomorskiego.

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 województwa, marszałek województwa, a w zakresie linii komunikacyjnej lub sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym – minister właściwy do spraw transportu. Według art. 43 ust. 1 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie województwa (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 486 z późn. zm.), marszałek województwa organizuje pracę zarządu województwa i urzędu marszałkowskiego, kieruje bieżącymi sprawami województwa oraz reprezentuje województwo na zewnątrz. Wobec treści wyżej cytowanych przepisów, marszałkowie ww. województw są podmiotami uprawnionymi do składania w imieniu województw pism oraz stanowisk, a także reprezentowania ich na zewnątrz

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

#### **Minister właściwy ds. transportu:**

Minister Infrastruktury i Budownictwa zawarł 25 lutego 2011 r. umowę ramową z „PKP Intercity” S.A., zwaną dalej „PKP IC”, obowiązującą przez 10 lat od daty podpisania, tj. do 25 lutego 2021 r. Umowa pokrywa się więc z okresem, którego dotyczy niniejsza decyzja od 1 września 2019 r. do 25 lutego 2021 r., tj. przez 1 rok 5 miesięcy i 25 dni. 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. W umowie zaplanowano realizację połączeń obejmujących odcinki pokrywające się z trasą określoną we wniosku Przewoźnika: Szczecin – Poznań – 18 par połączeń w dobie, Poznań – Ostrów Wielkopolski – 10 par połączeń w dobie, Łódź Widzew – Ostrów Wielkopolski – 6 par połączeń w dobie.

Minister poinformował, 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. Przedstawione zostało zestawienie 12 międzywojewódzkich połączeń o charakterze użyteczności publicznej pokrywających się częściowo z trasą, której dotyczy wniosek Przewoźnika. Dla potrzeb wyliczenia wielkości spadku przychodów z tytułu realizacji tych połączeń uwzględniono wyłącznie te odcinki, których przebieg pokrywa się z wnioskowaną trasą. Ponadto pod uwagę zostały wzięte połączenia „służby publicznej”, kursujące w przedziale  $\pm 1$  godzina w stosunku do rozkładu jazdy uwzględnionego przez we wniosku Przewoźnika. Przekazane zostały także dane dotyczące planowanych przychodów ujętych w planie finansowym w projektach umów rocznych o świadczenie usług publicznych w odniesieniu do tych połączeń. Minister Infrastruktury i Budownictwa wykazał, że uruchomienie połączeń wnioskowanych przez Arriva spowoduje 9% spadek przychodów uzyskiwanych z działalności w ramach umowy o świadczenie usług publicznych i w świetle postanowień tej umowy będzie to skutkowało koniecznością ograniczenia pracy przewozowej wykonywanej na jej podstawie.

#### **Województwo łódzkie:**

Województwo łódzkie podpisało z „Łódzką Koleją Aglomeracyjną” sp. z o.o., zwaną dalej „ŁKA”, umowę o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu osób w okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2028 r., tj. obowiązującą w okresie, której dotyczy wnioski Arriva. W załączniku nr 3 do umowy zawarty jest rozkład jazdy określający, jakie połączenia o charakterze użyteczności publicznej będą realizowane przez ŁKA w okresie jej trwania (m.in. 21 połączeń w dobie obejmujących odcinek Łódź Fabryczna – Sieradz). Umowa przewiduje możliwość wzrostu rekompensaty należnej operatorowi ponad określony w niej poziom. W przypadku nieosiągnięcia planowanych przychodów lub przekroczenia planowanych kosztów organizator ma możliwość zaprzestania świadczenia usług objętych umową.

W odpowiedzi na wystąpienie Prezesa UTK w trybie art. 28r ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, Marszałek Województwa Łódzkiego poinformował, że połączenia relacji Łódź Fabryczna – Szczecin Niebuszewo – Łódź Fabryczna wnioskowane przez Arriva kolidują z połączeniami realizowanymi przez ŁKA na odcinku Łódź Kaliska – Sieradz – Łódź Kaliska, z uwagi na zbliżone godziny odjazdu ze stacji Łódź Kaliska i Sieradz.

#### **Województwo wielkopolskie:**

Województwo wielkopolskie podpisało z „Przewozami Regionalnymi” sp. z o.o., zwaną dalej „PR”, dwie umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowego transportu osób obejmujące okres i trasy, których dotyczy wnioski Arriva. Obie umowy obowiązują w okresie od 13 grudnia 2015 r. do 12 grudnia 2020 r., z możliwością automatycznego przedłużenia w przypadku, kiedy w dniu zakończenia ostatniego okresu rozliczeniowego umowy nie upływie jeszcze 5-letni okres trwałości projektu POIiŚ 7.1.46 *Modernizacja elektrycznych zespołów trakcyjnych*. Przewidują one realizację następujących połączeń przebiegających trasą wnioskowaną przez Arriva:

- Poznań – Krzyż linią kolejową nr 351 – codziennie 14,5 pary połączeń w dobie;
- Poznań Główny – Kluczbork linią kolejową nr 272 na odcinku Poznań Główny – Ostrów Wielkopolski – codziennie 12 par połączeń w dobie;
- Łódź Kaliska – Poznań Główny przez Ostrów Wielkopolski – codziennie 4 pary połączeń w dobie.

Ww. umowy dopuszczają możliwość wzrostu rekompensaty należnej operatorowi.

Marszałek Województwa Wielkopolskiego poinformował, że dla części trasy, której dotyczy wnioski Przewoźnika, przebiegającej przez województwo wielkopolskie, tj. dla relacji Poznań Główny – Jarocin – Ostrów Wielkopolski – Kalisz oraz Poznań Główny – Krzyż połączenia o charakterze użyteczności publicznej realizowane są w cyklu 60 – 120 minut. Na tych trasach PR realizuje 10 połączeń w dobie w różnych relacjach liniami kolejowymi nr 14, 272, 351 oraz 8 połączeń w dobie różnych relacji linią nr 273 na odcinku od Szczecina do Łodzi.

#### **Województwo lubuskie:**

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.

Marszałek Województwa Lubuskiego poinformował, że posiada zawartą umowę o świadczenie usług publicznych obejmującą połączenie w relacji Poznań Główny – Krzyż – Szczecin Główny. Niniejsze połączenia przebiegają linią kolejową nr 351 i są realizowane w okresie obejmującym rozkłady jazdy od 2015/2016 do 2019/2020. ☒--☒, nie wystąpi wpływ połączeń objętych wnioskiem przewoźnika na warunki ekonomiczne usług świadczonych na podstawie zawartej przez to województwo umowy o świadczenie usług publicznych.

#### **Województwo zachodniopomorskie:**

Województwo zachodniopomorskie podpisało z PR umowę nr WliT.11-93/2016 o świadczenie usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich w okresie obowiązywania rozkładów jazdy pociągów: 2016/2017; 2017/2018; 2018/2019; 2019/2020. Okres obowiązywania umowy pokrywa się z okresem, o którym mowa we wniosku Arriva od 1 września 2019 r. do 12 grudnia 2020 r., tj. przez 1 rok 3 miesiące i 12 dni. Umowa przewiduje realizację połączeń na trasie Szczecin – Krzyż – Poznań, w tym:

- 3 pary połączeń relacji Poznań Główny – Krzyż – Poznań Główny,
- 5 połączeń relacji Poznań Główny – Szczecin Główny/Świnoujście,
- 7 połączeń relacji Szczecin Główny/Świnoujście – Poznań Główny,
- 2 połączenia relacji Szczecin Główny – Krzyż, oraz
- 1 połączenie relacji Krzyż – Poznań Główny.

Wyżej wymienione połączenia realizowane są taborem stanowiącym własność województwa zachodniopomorskiego. 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 poinformował, że zawarł umowę o świadczenie usług publicznych w transporcie kolejowym obowiązującą w okresie obejmującym rozkłady jazdy od 2016/2017 do 2019/2020. Jednocześnie Marszałek poinformował, że w województwie zachodniopomorskim podstawową konkurencją dla przewozów kolejowych, realizowanych także na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, jest transport

drogowy, co jest związane z coraz lepszą infrastrukturą drogową. Uruchomienie dodatkowych połączeń wnioskowanych przez Przewoźnika należy w tej sytuacji traktować jako uzupełnienie oferty użyteczności publicznej.

Mając na uwadze zebrane powyżej informacje należy stwierdzić, że wskazani powyżej organizatorzy publicznego transportu zbiorowego mają zawarte umowy o świadczenie usług publicznych w zakresie pasażerskiego transportu kolejowego, obejmujące wnioskowane przez Arriva trasy, które obowiązują do:

- 31 sierpnia 2024 r. – województwo łódzkie;
- 25 lutego 2021 r. – Minister Infrastruktury i Budownictwa;
- 12 grudnia 2020 r. (z możliwością automatycznego przedłużenia) – województwo wielkopolskie;
- 12 grudnia 2020 r. – województwo zachodniopomorskie;
- 12 grudnia 2020 r. – województwo lubuskie.

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

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 scenariuszu pożądanym ujęta w planie transportowym przewiduje uruchomienie powyżej 18-19 połączeń w dobie na odcinku Poznań – Szczecin i 8-11 połączeń na odcinku Łódź – Sieradz – Ostrów Wlkp. – Poznań.

Aktualnie uruchamiane są 4 pary połączeń w dobie w relacji Łódź Widzew – Szczecin Główny – Łódź Widzew, 4 pary połączeń w dobie relacji Łódź Kaliska – Poznań Główny – Łódź Kaliska oraz 20 par połączeń w dobie relacji Poznań Główny – Szczecin Główny – Poznań Główny. Na linii kolejowej nr 3 na odcinku Sochaczew - Swarzędz w okresie od czerwca 2017 r. do września 2019 r. planowane jest przeprowadzenie przez PKP PLK prac modernizacyjnych. Wobec tego połączenia między Łodzią a Poznaniem i dalej Szczecinem będą realizowane trasą podaną we wniosku Arriva.

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 podróży. Oferta przewozowa, która nie zapewnia połączeń na trasach czy w godzinach odpowiadających podróży, 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, a także do zwiększenia potoków podróży ogółem.

Porównanie gęstości linii kolejowych oraz wskaźnika wykorzystania połączeń kolejowych w poszczególnych województwach wykazuje, że przy gęstości linii na poziomie 6,3 km/100 km<sup>2</sup> powierzchni w województwie wielkopolskim, wskaźnik wykorzystania kolei wynosi 8,2, tj. średnio 8,2 mieszkańca województwa korzysta z kolei. W przypadku województwa zachodniopomorskiego przy gęstości linii na poziomie 5,0 km/100 km<sup>2</sup> powierzchni, wskaźnik wykorzystania kolei kształtuje się na poziomie 5,3. Z kolei w przypadku województwa łódzkiego gęstość linii kształtuje się na poziomie 5,9 km/100 km<sup>2</sup> powierzchni, a wskaźnik wykorzystania wynosi 3,9. Dane te pokazują, że przy zbliżonej gęstości linii kolejowych na terenie tych trzech województw występuje znaczne zróżnicowanie wskaźnika wykorzystania kolei. Analiza dynamiki tego wskaźnika uwidacznia rosnący trend wykorzystania kolei jako środka transportu osób w tych województwach. I tak w województwie wielkopolskim wskaźnik wykorzystania kolei wzrósł w stosunku do roku 2012 o 13,6%, a w stosunku do roku 2015 o 6,7%. W województwie zachodniopomorskim odnotowano spadek wskaźnika o 8,2% w stosunku do roku 2012, ale już tylko o 0,4% w stosunku do roku 2015. W województwie łódzkim wskaźnik wykorzystania kolei spadł o 9,3% w odniesieniu do roku 2012, ale wzrósł o 8,3% w porównaniu do roku 2015. Do osiągnięcia dobrego wyniku w województwie wielkopolskim przyczyniło się uruchomienie połączeń regionalnych przez przewoźnika samorządowego spółkę Koleje Wielkopolskie sp. z o.o., zwaną dalej „KW”, która od 2011 r. sukcesywnie podnosi swój udział w pasażerskich przewozach kolejowych w tym województwie. W województwie łódzkim nastąpił spadek liczby przewozów pasażerskich w latach 2011-2014 spowodowany remontem linii kolejowej nr 1. Jednak obecnie, po zakończeniu prac modernizacyjnych, występuje trend rosnący, przy czym coraz większy udział w przewozach osób odnotowuje ŁKA. Województwo łódzkie charakteryzuje się także wysokim, bo aż 35% udziałem przewozów dalekobieżnych, co stanowi drugi wynik w kraju po województwie podlaskim (47%). W przypadku pozostałych dwóch województw udział ten kształtuje się na zdecydowanie niższym poziomie – 24% w województwie zachodniopomorskim i 14% w województwie wielkopolskim. Ponadto województwo zachodniopomorskie cechuje się stabilną, chociaż lekko spadkową wielkością kolejowych przewozów osób. Dane te trzeba odnieść do najlepszych wyników w kraju w tym zakresie osiągniętych przez województwo pomorskie,

gdzie przy gęstości linii na poziomie 6,6 km/100 km<sup>2</sup> powierzchni wskaźnik wykorzystania wynosi aż 23,3. Udział przewozów kolejowych osób w województwach: łódzkim, wielkopolskim i zachodniopomorskim kształtuje się mniej więcej na poziomie średniej krajowej, która wynosi 6,0 km/100 km<sup>2</sup> powierzchni dla gęstości linii i 7,6 dla wskaźnika wykorzystania.

Trzeba także zwrócić uwagę na porównanie udziału wolumenu przewozów pasażerskich koleją i transportem kołowym. Przy średniej krajowej na poziomie 3% dla kolei i 97% dla przewozów samochodowych, w Wielkopolsce i w województwie zachodniopomorskim osiągnięty jest ten sam poziom wolumenu. Natomiast w województwie łódzkim udział kolei wynosi 2%, a transportu kołowego 98%. Niniejsze dane pokazują, że udział transportu kolejowego osób na tym obszarze jest rażąco niski w porównaniu z transportem samochodowym. Zasadne jest zatem podejmowanie działań mających na celu wzrost wielkości pasażerskich przewozów kolejowych. W ocenie Prezesa UTK uruchomienie nowych pociągów komercyjnych stanowiących uzupełnienie przewozów realizowanych na podstawie umów PSC, w szczególności dla tras dalekobieżnych, w istotny sposób przyczyni się do uatrakcyjnienia oferty transportu kolejowego osób i wzrostu udziału tego typu przewozów zarówno w skali poszczególnych województw, jak i w kraju.

Powyższe informacje pozwalają stwierdzić, że w Polsce istnieje potrzeba i potencjał do wzrostu udziału przewozów kolejowych osób w województwach łódzkim, wielkopolskim i zachodniopomorskim, w szczególności w zakresie zwiększenia liczby połączeń dalekobieżnych pomiędzy Łodzią i Szczecinem. Dodatkowo uruchomienie wnioskowanych przez Arriva połączeń w relacji Łódź – Szczecin i Szczecin – Łódź w liczbie 1 połączenia w kierunku Łodzi i 1 połączenia w kierunku Szczecina należy traktować jako kompletną ofertę opracowaną przez Wnioskodawcę na podstawie analizy warunków rynkowych, na wnioskowanej relacji.

Mając na względzie informacje na temat obecnie uruchamianych oraz planowanych połączeń na podstawie umów PSC, jak również dane obrazujące stan wykorzystania kolei na obszarach objętych wnioskiem Arrivy należało uznać, że uzupełnienie siatki połączeń na tej trasie o pasażerskie przewozy kolejowe realizowane w ramach oferty komercyjnej może przyczynić się do wzrostu udziału transportu kolejowego w przewozach osób ogółem.

Wobec tego Prezes UTK uznał za stosowne przyznanie Arriva otwartego dostępu na trasie Łódź – Szczecin w liczbie do 1 połączenia w kierunku Łodzi i 1 połączenia w kierunku Szczecina, z czego 1 połączenie w kierunku Łodzi i 1 połączenie w kierunku Szczecina, 1 połączenie w kierunku Łodzi i 1 połączenie w kierunku Szczecina (pkt 1 sentencji decyzji). Wydając decyzję o przyznaniu Arriva otwartego dostępu na wnioskowanej trasie Prezes UTK zapewnił, 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. Połączenia Przewoźnika nie będą zatem miały negatywnego wpływu na przewozy dofinansowywane przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego (pkt 3 sentencji decyzji). W celu osiągnięcia tych założeń zdolność przepustowa na podstawie niniejszej decyzji winna być przyznawana przede wszystkim w okresach uwzględniających, co najmniej 30-minutowe odstępy w godzinie odjazdu ze stacji Łódź Fabryczna i Szczecin Niebuszewo dla relacji Łódź Fabryczna – Szczecin i dłuższych oraz 1-godzinne odstępy w godzinie odjazdu ze stacji Łódź Fabryczna i Szczecin Niebuszewo dla relacji Łódź Fabryczna – Szczecin i dłuższych (pkt 4 sentencji decyzji). Jednocześnie w przypadku, gdy na etapie konstruowania rozkładu jazdy okaże się, że nie jest możliwe zachowanie ww. odstępow, Prezes UTK dopuścił zachowanie odstępow krótszych, jednakże przy uwzględnieniu, że połączenia Arriva mają stanowić uzupełniający charakter wobec połączeń służby publicznej (pkt 5 sentencji decyzji). Dodatkowo w celu osiągnięcia uzupełniającego charakteru połączeń Arriva, Prezes UTK uznał za zasadne zobowiązanie Przewoźnika do uruchomienia we wnioskowanym okresie co najmniej jednego połączenia w pełnej relacji, tj. Łódź Fabryczna – Szczecin Niebuszewo – Łódź Fabryczna (pkt 2 sentencji decyzji). Przyznając Arriva otwarty dostęp w relacji Łódź Fabryczna – Szczecin Niebuszewo – Łódź Fabryczna Prezes UTK określił, że dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Arriva na stacjach: Łódź Fabryczna, Szczecin Niebuszewo (pkt 7 sentencji decyzji).

Ponadto, żeby dostosować ofertę Arriva do ciągle zmieniających się realiów, Prezes UTK wprowadził zapis, zgodnie z którym będzie możliwość wprowadzenia dodatkowych stacji zatrzymania pociągów uruchamianych przez Przewoźnika na pisemny wniosek organizatorów publicznego transportu zbiorowego (pkt 8 lit. a sentencji decyzji). Jednocześnie Prezes UTK umożliwił wprowadzenie dodatkowych postojów pociągów Wnioskodawcy na wniosek zarządcy infrastruktury w celu zachowania cyklicznego rozkładu jazdy przewoźników (pkt 8 lit. b sentencji decyzji). Uruchomienie dodatkowego postoju pozwoli Wnioskodawcy na realizację cyklicznego rozkładu jazdy w przypadku, gdy stosować będzie na tej samej linii komunikacyjnej pociągi o różnych prędkościach maksymalnych lub handlowych, co może wpływać na zajętość szlaku dla pociągów innej kategorii. Nie zakłóci to także realizacji cyklicznego rozkładu jazdy przez innych przewoźników, o ile taki rozkład będzie zgłoszony podczas przyjmowania wniosków przez zarządcę infrastruktury. Ponadto niniejsza decyzja dopuszcza realizację połączeń trasami zastępczymi, w innych godzinach lub z innymi czasami przejazdu niż określa to załączony do decyzji rozkład jazdy, o ile sytuacja taka nie nastąpi z przyczyn leżących po stronie Przewoźnika (pkt 11 sentencji decyzji).

Dodatkowo w pkt 9 sentencji decyzji Prezes UTK dodał zapis umożliwiający wykorzystanie przez Przewoźnika do realizacji połączeń, których dotyczy niniejsza decyzja, przy wykorzystaniu pojazdów kolejowych innych niż wskazane w tym punkcie przy zagwarantowaniu przez Arriva takich samych bądź lepszych parametrów



technicznych, eksploatacyjnych i jakościowych. Prezes UTK w niniejszej decyzji określił, że na trasie Łódź Fabryczna – Szczecin Niebuszewo – Łódź Fabryczna, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi na wstępie niniejszej decyzji, Przewoźnik powinien realizować przewozy pojazdami kolejowymi typu:

a) wagonami kolejowymi lub składami zespolonymi typu: ~~☒--☒~~.

b) pojazdami trakcyjnymi: ~~☒--☒~~.

W każdym składzie Przewoźnik będzie zapewniał co najmniej ~~☒--☒~~ dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Wprowadzenie tego zapisu było zasadne, aby umożliwić Wnioskodawcy elastyczne dostosowanie się do oczekiwań podróżnych i bieżących możliwości taborowych, przy jednoczesnym zapewnieniu zachowania co najmniej takich samych parametrów (pkt 10 sentencji decyzji).

Niniejsza decyzja uprawnia Przewoźnika do wystąpienia do zarządcy infrastruktury o przyznanie zdolności przepustowej w kolejnych latach obowiązywania decyzji, w oparciu o zarys rozkładu jazdy stanowiący załącznik do decyzji. Jednocześnie połączenia realizowane na podstawie decyzji powinny uwzględniać warunki określone w sentencji niniejszej decyzji i być każdorazowo brane pod uwagę na etapie konstruowania rozkładu jazdy (pkt 6 sentencji decyzji).

Postanowienia pkt 1, 7, 8, 9 i 10 sentencji decyzji są zgodne z wnioskiem Arriva.

Zgodnie z treścią 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 podróżnych.

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

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 sformulowaniem stanowiącym, że organ „może odmówić” przyznania otwartego dostępu – co pozostawia mu wybór. To organ regulacyjny 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 sentencji decyzji, wpływ na warunki ekonomiczne usług realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych nie będzie znaczący. Tym samym w następstwie uruchomienia przewozów na trasie objętej wnioskiem nie powinien wystąpić spadek przychodów operatorów dotychczas obsługujących trasy objęte wnioskiem Arriva. W konsekwencji powyższego, w całości przedmiotowej sprawy nie ma również podstaw do odgórnego przyjęcia, że wystąpi skutek w postaci wzrostu rekompensaty wypłacanej operatorowi publicznego transportu zbiorowego o więcej niż 10% w stosunku do poziomu wynikającego z umowy o świadczenie usług publicznych lub zakłócenia

regularności połączeń pasażerskich, o których mowa w art. 28r ust. 1b pkt 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym. Jak zostało bowiem wyżej wykazane, uruchomienie wnioskowanych przez Arriva przewozów na wnioskowanej trasie będzie stanowiło uzupełnienie oferty przewozowej, realizowanej przez organizatorów publicznego transportu zbiorowego.

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

### **POUCZENIE**

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

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

Załącznik nr 1 do decyzji znak: DRRK-WR.715.56.2016.AnK



Załącznik nr 2 do decyzji znak: DRRK-WR.715.56.2016.AnK

