Strona znajduje się w archiwum.

Pierwsze decyzje Prezesa UTK w sprawie otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych

17.09.2014

W dniu 12 września 2014 r. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydał siedem decyzji przyznających otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych spółce PKP Intercity S.A. Dotyczą one realizacji komercyjnych połączeń kolejowych na następujących trasach:

1. Gdynia Główna – Kraków Główny – Gdynia Główna na okres od RRJ 2014/2015 do 2018/2019, z czego:

- do 6,5 par pociągów w dobie relacji Gdynia Główna – Kraków – Gdynia Główna,
- do 10,5 par pociągów w dobie relacji Warszawa Wschodnia – Kraków Główny – Warszawa Wschodnia,
- do 3 par pociągów w dobie relacji Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna,

2. Gdynia Główna – Bielsko Biała Główna – Gdynia

Główna na okres od RRJ 2014/2015 do 2018/2019, z czego:

- do 1 pary pociągów w dobie relacji Gdynia Główna – Bielsko Biała Główna – Gdynia Główna,
- do 1 pary pociągów w dobie relacji Warszawa Wschodnia – Bielsko Biała Główna – Warszawa Wschodnia.

3. Warszawa Wschodnia – Rzeszów Główny – Warszawa Wschodnia na okres od RRJ 2015/2016 do 2018/2019 – do 1 pary pociągów w dobie.
4. Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia przez Opole na okres od RRJ 2014/2015 do 2018/2019 – do 5 par pociągów w dobie.
5. Warszawa Wschodnia – Szczecin Główny – Warszawa Wschodnia na okres od RRJ 2014/2015 do 2018/2019, z czego:

- do 2 par pociągów w dobie relacji Warszawa Wschodnia – Szczecin Główny – Warszawa Wschodnia,
- do 8 par pociągów w dobie relacji Warszawa Wschodnia – Poznań Główny – Warszawa Wschodnia.

6. Warszawa Wschodnia – Wrocław Główny – Warszawa Wschodnia (przez Poznań) na okres od RRJ 2014/2015 do 2018/2019 – do 1 pary pociągów w dobie.
7. Warszawa Wschodnia – Łódź Kaliska – Warszawa Wschodnia na okres od RRJ 2015/2016 do 2018/2019 – do 15 par pociągów w dobie.

Decyzje przyznające otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych nie stanowią gwarancji przydzielenia przepustowości, a są jedynie uprawnieniem do złożenia wniosku do zarządcy infrastruktury o przydzielenie tras pociągów, wymaganym bezwzględnie od rozkładu jazdy 2016/2017.

Prezes UTK przeprowadził szczegółową analizę wniosków PKP Intercity S.A. oraz wystąpił o dodatkowe dokumenty, informacje i wyliczenia do organizatorów publicznego transportu zbiorowego. Każda wnioskowana trasa stanowiła odrębny przypadek, posiadający inną specyfikę i uwarunkowania. Dlatego każdy wniosek był przedmiotem szczegółowego, niezależnego badania w zakresie określonym przepisami *ustawy o transporcie kolejowym* oraz *rozporządzenia 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 ich wydanie*.

W toku prowadzonych przez Prezesa UTK postępowań administracyjnych, organizatorzy publicznego transportu zbiorowego zgłaszali problem niedostatecznej przepustowości. Jednak, zgodnie z zapisami art. 28r ust. 1b *ustawy o transporcie kolejowym* brak przepustowości nie stanowi podstawy do odmowy przyznania otwartego dostępu. Ponadto wydane decyzje nie stanowią same w sobie gwarancji przydzielenia tras zgodnie z postulowanym rozkładem jazdy. Zasady przydzielania przez zarządcę infrastruktury tras pociągów regulują *ustawa o transporcie kolejowym* i *rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej.*

Zasadniczym elementem podlegającym badaniu było określenie wpływu połączeń objętych wnioskami o przyznanie otwartego dostępu na warunki ekonomicznie usług realizowanych na podstawie umów o świadczenie usług publicznych. Oznacza to, że aby takie badanie mogło zostać przeprowadzone, konieczne jest żeby była zawarta umowa o świadczenie usług publicznych w okresie objętym wnioskiem. W przypadku jej braku lub jeżeli nie stanowi ona podstawy do wypłaty operatorowi rekompensaty, czy też nie zawiera proponowanego rozkładu jazdy pociągów, nie ma możliwości stwierdzenia wystąpienia wpływu połączeń wnioskowanych w ramach otwartego dostępu na warunki ekonomiczne usług realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, o którym mowa w art. 28r ust. 1b *ustawy o transporcie kolejowym*. Ponadto Prezes

UTK badał także możliwość wpływu wnioskowanych połączeń na zakłócenie regularności przewozów pasażerskich. Należy jednak podkreślić, że aby stanowiło ono podstawę do odmowy wydania decyzji przyznającej otwarty dostęp, musi być skutkiem wpływu nowej usługi na warunki ekonomiczne usług realizowanych na postawie umowy o świadczenie usług publicznych.

Należy zauważyć, że określona ramami ustawowymi ochrona usług transportu kolejowego w ramach „służby publicznej" jest ograniczona do zakresu w jakim są zawarte umowy o świadczenie usług publicznych. Przepisy prawa nie dają Prezesowi UTK możliwości wchodzenia w obszar nie objęty takimi umowami. Do organizatorów publicznego transportu zbiorowego należy dbałość o zapewnienie przedmiotu ustawowej ochrony, czyli zawarcie umów z odpowiednim wyprzedzeniem.

Kolejną kwestią wymagającą podkreślenia jest to, że realizowanie połączeń w ramach otwartego dostępu w zbliżonych godzinach i na takiej trasie jak „służba publiczna", nie jest jednoznaczne z przejęciem pasażerów przez nowe, komercyjne połączenia. Istotne znaczenie ma wiele elementów, które wpływają na decyzje podróżnych, co jest przedmiotem analizy przez Prezesa UTK w toku postępowania. Ponieważ przychody ze sprzedaży biletów stanowią podstawowy element wpływający na warunki ekonomiczne usług realizowanych na postawie umów o świadczenie usług publicznych, to pytanie czy uruchomienie usług w ramach otwartego dostępu spowoduje zmniejszenie liczby pasażerów korzystających z oferty służby publicznej, czy nie, ma kluczowe znaczenie dla oceny zarówno wpływu na wysokość rekompensaty należnej operatorowi publicznego transportu zbiorowego, jak też na regularność połączeń, jako rezultatu zmiany warunków ekonomicznych usług publicznych.

***

Przepisy dotyczące otwartego dostępu dla pasażerskich przewozów kolejowych (art. 28q -28x ustawy o transporcie kolejowym), obowiązują od 1 marca 2011 r. Nowe

uprawnienie Prezesa UTK zostało wprowadzone w wyniku nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym dokonanej ustawą z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.

Decyzję w sprawie wykonywania na danej trasie przewozów w ramach otwartego dostępu przez przewoźnika kolejowego wydaje, za opłatą, Prezes UTK 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 umowy o świadczenie usług publicznych. Jest to nowy element, który stanowi dodatkowe narzędzie ochrony połączeń „służby publicznej". Wprowadzone ustawowo kryteria określają zakres i sposób tej ochrony i stawiają jednocześnie wymóg odrębnej analizy indywidulnych przypadków.

Prezes UTK po przeprowadzeniu postępowania, wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu lub może odmówić wydania takiej decyzji 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 zbiorowego 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 podróżnych.

Zgodnie z art. 78 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, dla pasażerskich przewoźników kolejowych prowadzących działalność w zakresie regularnego przewozu osób przed wejściem w życie tej ustawy, do końca 2016 r. obowiązują przepisy przejściowe. Na ich podstawie przewoźnicy nie muszą składać do Prezesa UTK wniosków o wydanie decyzji o

przyznaniu otwartego dostępu, lecz mogą wykonywać działalność na podstawie dotychczasowych uprawnień. Nie ogranicza to jednak ich prawa do wystąpienia do Prezesa UTK z wnioskiem o wydanie decyzji przyznającej otwarty dostęp.

Biorąc pod uwagę złożoność zagadnień dotyczących prowadzenia postępowań administracyjnych i przeprowadzania analizy wpływu na warunki ekonomiczne usług świadczonych na danej linii na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych, Prezes UTK przygotował się do realizacji nowej kompetencji i opracował zasady procedowania wniosków o wydanie decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu. Efekty prac zostały zaprezentowane organizatorom publicznego transportu zbiorowego oraz przewoźnikom kolejowym na spotkaniach informacyjno-konsultacyjnych. Informacje na temat obu tych spotkań zamieszczone zostały na stronie www UTK:

- Spotkanie z organizatorami publicznego transportu zbiorowego:
- Spotkanie z przewoźnikami przewozu osób:

Mając na uwadze omawiane zagadnienia, należy przypomnieć, że od rozkładu jazdy 2016/2017 zarządca infrastruktury będzie mógł przyjąć tylko te wnioski o przydzielenie tras pociągów, które będą znajdowały uzasadnienie w zawartych umowach o świadczenie usług publicznych, wydanych przez Prezesa UTK decyzjach o przyznaniu otwartego dostępu, czy też będą dotyczyły przewozu okazjonalnego. Zatem, podpisanie umów o świadczenie usług publicznych lub uzyskanie decyzji przyznającej otwarty dostęp, powinno nastąpić przed terminami składania do zarządcy wniosków o przydzielenie tras pociągów.