

**DECYZJA NR DRRK-WR.717.30.2017.AnK
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 4 kwietnia 2018 r.

**w sprawie przyznania Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu otwartego dostępu
dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Wejherowo – Warszawa Lotnisko Chopina – Wejherowo**

Działając na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 w związku z art. 29c ust. 1, 3, 5, 6 oraz art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą 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 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, po rozpoznaniu wniosku spółki Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu, zwaną dalej „Arriva” lub „Przewoźnikiem”, z 24 listopada 2017 r. złożonego do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, tego samego dnia, zmienionego i uzupełnionego pismem z 15 grudnia 2017 r. (wpływ do Urzędu Transportu Kolejowego: 18 grudnia 2017 r.), w przedmiocie wydania przez Prezesa UTK decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Wejherowo – Warszawa Lotnisko Chopina – Wejherowo na okres od 10 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r.,

PRZYZNAJĘ

**Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie
Wejherowo – Warszawa Lotnisko Chopina – Wejherowo,**

realizowany liniami kolejowymi nr 2, 8, 9, 202, 440, 456 oraz 445 na okres od 10 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., tj. na roczne rozkłady jazdy 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023, z zachowaniem następujących warunków i zakresu wykorzystania dostępu do linii kolejowych:

1. Na wnioskowanej trasie Arriva może uruchomić do 1 pary pociągów w dobie, zgodnie z rozkładem jazdy pociągów i terminami kursowania wskazanymi w załącznikach nr 1 i 2 do niniejszej decyzji.
2. Połączenia realizowane na podstawie niniejszej decyzji stanowią uzupełnienie oferty przewozowej zapewnianej na trasie Wejherowo – Warszawa Lotnisko Chopina – Wejherowo przez właściwych organizatorów publicznego transportu zbiorowego.
3. Pociągi kursujące na podstawie niniejszej decyzji oraz na podstawie decyzji Prezesa UTK z 17 maja 2017 r. (znak: DRRK-WR.715.57.2016.AnK) o przyznaniu Arriva otwartego dostępu na trasie Wejherowo – Chełm – Wejherowo, od rozkładu jazdy 2020/2021 na odcinku Wejherowo – Warszawa Wschodnia – Wejherowo będą realizowane jako jedna para pociągów.
4. W przypadku prac modernizacyjnych i remontowych skutkujących zmniejszeniem zdolności przepustowej na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, kursowanie pociągów na podstawie niniejszej decyzji nie może powodować nieuruchomienia pociągów ważnych z punktu widzenia społeczno-gospodarczego kraju.
5. Dopuszczalne jest zatrzymywanie się pociągów Arriva na następujących stacjach: Wejherowo, Reda, Rumia, Gdynia Chylonia, Gdynia Główna, Sopot, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Główny, Pruszcz Gdański, Tczew, Malbork, Prabuty, Hawa Główna, Działdowo, Mława, Mława Miasto, Ciechanów, Nasielsk, Modlin, Nowy Dwór Mazowiecki, Legionowo, Warszawa Toruńska, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Warszawa Aleje Jerozolimskie, Warszawa Rakowiec, Warszawa Żwirki i Wigury, Warszawa Służewiec oraz Warszawa Lotnisko Chopina.

Nie stanowi naruszenia postanowień niniejszej decyzji wprowadzenie dodatkowych postojów:

- a) po otrzymaniu pisemnego wniosku od 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.

6. Na trasie Wejherowo – Warszawa Lotnisko Chopina – Wejherowo, przebiegającej liniami kolejowymi oznaczonymi w sentencji niniejszej decyzji, Arriva będzie realizowała przewozy:
 - a) pojazdami kolejowymi typu: ✂--✂¹.
 - b) pojazdami trakcyjnymi: ✂--✂.

W każdym składzie Arriva będzie zapewniała co najmniej 1 miejsce dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

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

7. 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 Arrivy.
8. Dopuszcza się uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy stanowiącym załącznik nr 1 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Arrivy.
9. Dopuszcza się uruchomienie połączeń, o których mowa w pkt 1 sentencji do niniejszej decyzji na trasie Wejherowo - Warszawa Zachodnia - Wejherowo.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Przy piśmie z 23 listopada 2017 r. Arriva złożyła wniosek z 24 listopada 2017 r. o przyznanie otwartego dostępu na trasie Wejherowo – Warszawa Lotnisko Chopina – Wejherowo. Wniosek z 24 listopada 2017 r. zawierał braki dotyczące formy złożenia podania, uzasadnienia wyłączenia z publikacji informacji wrażliwych z handlowego punktu widzenia, w zakresie przedstawienia szczegółowej trasy pociągu i dowodu wniesienia opłaty skarbowej w wysokości 10 zł z tytułu złożenia wniosku.

Prezes UTK pismem z 12 grudnia 2017 r. (znak: DRRK-WR.717.30.2017.2.AnK) wezwał Arrivę w terminie 7 dni, licząc od dnia doręczenia wezwania, do uzupełnienia braków formalnych poprzez:

1. złożenie wniosku w formie elektronicznej, przewidzianej dla tej czynności, zgodnie z treścią art. 3 ust. 6 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. Urz. UE. L 239 z 12 sierpnia 2014 r. s.1), zwanego dalej „rozporządzeniem 869/2014”,
2. przedstawienie szczegółowej trasy pociągu ze wskazaniem linii kolejowych po których będzie realizowane połączenie;
3. przedłożenie uzasadnienia wyłączenia z publikacji informacji wrażliwych z handlowego punktu widzenia, zawartych we wniosku, zgodnie z treścią art. 3 ust. 5 rozporządzenia 869/2014;
4. przedstawienie dowodu wniesienia opłaty skarbowej w wysokości 10 zł z tytułu złożenia wniosku.

Wezwanie doręczone zostało Przewoźnikowi 12 grudnia 2017 r.

Przy piśmie z 15 grudnia 2017 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”: 18 grudnia 2017 r.) Arriva złożyła do Prezesa UTK uzupełniony zgodnie z ww. wezwaniem wniosek o przyznanie otwartego dostępu na trasie Wejherowo – Warszawa Lotnisko Chopina – Wejherowo na okres od 10 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., tj. na rozkłady jazdy pociągów 2018/2019, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023.

W piśmie z 22 grudnia 2017 r., (znak: DRRK-WR.717.30.2017.4.AnK), Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione do wystąpienia z wnioskiem o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej w toczącym się postępowaniu administracyjnym w przedmiocie wydania decyzji w sprawie otwartego dostępu na trasie Wejherowo – Warszawa Lotnisko Chopina – Wejherowo. W zawiadomieniu Prezes UTK poinformował adresatów o możliwości złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej w związku z wpływem do Prezesa UTK ww. wniosku Arriva o przyznanie otwartego dostępu na wskazanej wyżej trasie krajowej.

Informacja o wpływie do Prezesa UTK wniosku Arriva została opublikowana na stronie internetowej UTK 27 grudnia 2017 r.

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

Złożony przez Arrivę wniosek wskazywał, że pociągi, których dotyczy będą połączone z jedną parą połączeń realizowanych na podstawie decyzji Prezesa UTK z 18 maja 2017 r. (znak: DRRK-WR.715.33.2016.JBJ) o przyznaniu Arriva otwartego dostępu na trasie Wejherowo – Kielce Białogon – Wejherowo.

W dniu 28 grudnia 2017 r. do Prezesa UTK wpłynęła informacja o zmianie treści wniosku Arrivy. Jak wyjaśniła Arriva, pociągi, których dotyczy wniosek, będą połączone z jedną parą pociągów realizowanych na podstawie decyzji Prezesa UTK z 17 maja 2017 r. (znak: DRRK-WR.715.57.2016.AnK) o przyznaniu Arrivie otwartego dostępu na trasie Wejherowo – Chełm – Wejherowo, a nie jak pierwotnie wskazano we wniosku na podstawie decyzji Prezesa UTK z 18 maja 2017 r. (znak: DRRK-WR.715.33.2016.JBJ) o przyznaniu Arrivie otwartego dostępu na trasie Wejherowo – Kielce Białogon – Wejherowo.

Pismem z 10 stycznia 2018 r., (znak: DRRK-WR.717.30.2017.7.AnK), Prezes UTK zawiadomił Arrivę o wszczęciu na jej wniosek, postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasie Wejherowo – Warszawa Lotnisko Chopina – Wejherowo na okres od 10 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., a także o włączeniu w poczet materiału dowodowego niniejszego postępowania licencji przewoźnika kolejowego wydanej dla Arriva nr L/011/2016 oraz certyfikatu bezpieczeństwa Arriva część A nr PL1120150007 i część B nr PL1220160001.

22 stycznia 2018 r. spółka „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „Kolejami Mazowieckimi”, wystąpiła do Prezesa UTK o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych zawartej przez Koleje Mazowieckie z Marszałkiem Województwa Mazowieckiego.

W piśmie z 23 stycznia 2018 r. (znak: SKMDI2i.070.2.2.18) swoje stanowisko w sprawie wniosku Arrivy przedstawiła PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. z siedzibą w Gdyni, zwana dalej „SKM w Trójmieście”. Przedmiotowe stanowisko SKM w Trójmieście nie stanowiło wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, o którym mowa w przepisach rozporządzenia 869/2014.

24 stycznia 2018 r. do Prezesa UTK, przy piśmie ogólnym do podmiotu publicznego (ePUAP) z 24 stycznia 2018 r. wpłynął wniosek PKP Intercity S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „PKP Intercity”, o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, jako operatora umowy o świadczenie usług publicznych, realizującego na podstawie tej umowy przewozy na trasie, na której planowane jest realizowanie nowego połączenia przez Arrivę.

Wnioskiem z 25 stycznia 2018 r., uzupełnionym 26 lutego 2018 r. poprzez złożenie go w formie elektronicznej Minister Infrastruktury, jako organizator publicznego transportu publicznego realizujący przewozy na trasie wskazanej we wniosku Arrivy, wystąpił o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Do wniosku zostały załączone informacje analityczne, opisujące wpływ pociągów konkurencyjnych na deficyt generowany przez połączenia służby publicznej na trasie Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna.

Pismem z 25 stycznia 2018 r. (znak: NI-IT-I.8060.1.2018.DA) Marszałek Województwa Mazowieckiego poinformował, że nie wnosi uwag do postępowania w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie Wejherowo – Warszawa Lotnisko Chopina – Wejherowo.

W piśmie z 29 stycznia 2018 r. (znak: ZTM-PPO-1-6213.1.2018.AKA) swoje stanowisko w sprawie wniosku Arrivy przedstawił Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie, zwany dalej „ZTM”. Przedmiotowe stanowisko ZTM nie stanowiło wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, o którym mowa w przepisach rozporządzenia 869/2014.

Postanowieniem z 2 marca 2018 r. (znak: DRRK-WR.717.30.2017.16.AnK), Prezes UTK włączył w poczet materiału dowodowego niniejszego postępowania: decyzję z 17 maja 2017 r. (znak: DRRK-WR.715.57.2016.AnK) o przyznaniu Arriva otwartego dostępu na trasie Wejherowo – Chełm – Wejherowo, umowę ramową z 25 lutego 2011 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich wraz z załącznikami oraz aneksami, pismo PKP Intercity z 5 maja 2016 r. (znak: BBZ8-073/166/2016), umowę ramową z 19 maja 2009 r. (znak: 4/KM/NI.IT.I./09) o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego na obszarze województwa mazowieckiego wraz z aneksem nr 4; a także ograniczył Arrivie prawo wglądu do materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie w części objętej tajemnicą przedsiębiorstwa operatora publicznego transportu zbiorowego: Kolei Mazowieckich oraz PKP Intercity. Ponadto Prezes UTK zawiadomił Arrivę o zgromadzeniu całości materiału dowodowego w niniejszym postępowaniu oraz o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów w terminie 7 dni od daty otrzymania pisma.

Pismem z 9 marca 2018 r. (znak: DRRK-WR.717.30.2017.17.AnK) Prezes UTK zawiadomił Arrivę o niezakończeniu przedmiotowego postępowania w terminie oraz o wyznaczeniu nowego terminu na rozpatrzenie przedmiotowej sprawy.

W piśmie z 19 marca 2018 r. (znak: ARP.78.2018.DG) Arriva przedstawiła stanowisko w sprawie.

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

Zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 5 ustawy o transporcie kolejowym, do zadań Prezesa UTK w zakresie regulacji należy wydawanie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

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

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

24 listopada 2017 r. do Prezesa UTK wpłynął wniosek Arrivy z 24 listopada 2017 r. o wydanie decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie Wejherowo – Warszawa Lotnisko Chopina – Wejherowo na okres od 10 grudnia 2018 r. do 9 grudnia 2023 r., uzupełniony pismem z 15 grudnia 2017 r. m.in. w zakresie właściwej formy jego złożenia.

Prezes UTK ustalił, że Arriva jest przewoźnikiem kolejowym posiadającym licencję nr L/011/2016, wydaną na czas nieokreślony i potwierdzającą zdolność Arrivy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz certyfikat bezpieczeństwa część A z 19 marca 2015 r. nr PL1120150007 (ważny od 24 marca 2015 r. do 23 marca 2020 r.) potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej i część B z 23 sierpnia 2016 r. nr PL1220160001 (ważny od 24 sierpnia 2016 r. do 28 czerwca 2020 r.), potwierdzający akceptację systemu regulacji przyjętych przez Arrivę w celu spełnienia krajowych wymagań bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci.

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

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

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

Arriva jest przewoźnikiem kolejowym. Jest wobec tego uprawniona do złożenia wniosku będącego przedmiotem rozpoznania w niniejszej sprawie.

Zgodnie z art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, *Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej, w przypadku gdy w wyniku przeprowadzonego badania Prezes UTK określi, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, albo żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania. W zakresie procedury przeprowadzenia badania, o którym mowa w zdaniu pierwszym, przepisy rozporządzenia 869/2014, z wyłączeniem art. 13 i art. 14 tego rozporządzenia, stosuje się odpowiednio.*

Prezes UTK w badaniu, o którym mowa w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, uznaje równowagę ekonomiczną umowy o świadczenie usług publicznych za zagrożoną, w przypadku gdy skutkiem proponowanej usługi będzie inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych (art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym).

Dodatkowo, zgodnie z art. 29c ust. 6ww. ustawy, *decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat.*

Stosowanie do brzmieniem cytowanego wyżej art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, *in fine* w zakresie procedury przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, przepisy rozporządzenia 869/2014, z wyłączeniem art. 13 i art 14 ww. rozporządzenia, stosuje się odpowiednio.

Procedura przeprowadzania przez Prezesa UTK badania równowagi ekonomicznej została uregulowana w art. 3 ust. 4, art. 4 ust. 1 oraz art. 10-12 rozporządzenia 869/2014.

Zgodnie z przepisem art. 3 ust. 4 rozporządzenia 869/2014, organ regulacyjny niezwłocznie publikuje na swojej stronie internetowej powiadomienie o złożonym przez wnioskodawcę wniosku o przyznaniu otwartego dostępu na trasie

krajowej, z zastrzeżeniem wszelkich informacji wrażliwych z jego handlowego punktu widzenia, i informuje o tym podmioty uprawnione do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych.

Podmiotom uprawnionym przysługuje prawo do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej w terminie czterech tygodni od publikacji wniosku przewoźnika na stronie internetowej organu regulacyjnego (art. 4 ust. 1 rozporządzenia 869/2014).

O badanie równowagi ekonomicznej mogą występować z wnioskiem następujące podmioty (art. 10 rozporządzenia 869/2014):

- a) właściwy organ lub właściwe organy, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych obejmującą stację początkową i stację końcową proponowanej nowej usługi;
- b) każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na mocy art. 11 dyrektywy 2012/34/UE;
- c) zarządca infrastruktury na obszarze geograficznym objętym proponowaną usługą w zakresie nowych międzynarodowych przewozów pasażerskich;
- d) każde przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych przyznaną przez organ, o którym mowa w lit. a).

Oznacza to, że do wystąpienia o badanie równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych uprawnieni są:

- a) organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, którzy zawarli co najmniej jedną umowę o świadczenie usług publicznych na realizację połączeń pasażerskich, obejmującą stację początkową i stację końcową na trasie wnioskowanego nowego połączenia;
- b) inni organizatorzy publicznego transportu zbiorowego, którzy wykażą swój interes w badaniu równowagi ekonomicznej wnioskowanego nowego połączenia;
- c) zarządca infrastruktury na obszarze geograficznym objętym proponowanym nowym połączeniem;
- d) operatorzy umów o świadczenie usług publicznych, którzy realizują umowę o świadczenie usług publicznych na rzecz organizatorów publicznego transportu zbiorowego, o których mowa w lit. a).

Prezes UTK, mając na względzie przepisy rozporządzenia 869/2014, w tym w szczególności art. 3 ust. 4, dopiero po przekazaniu przez Arrivę wniosku w wymaganej formie elektronicznej i zawierającego niezbędne informacje, uprawniony był do opublikowania informacji na jego temat na swojej stronie internetowej.

Informację o wpływie wniosku Arrivy, Prezes UTK opublikował 27 grudnia 2017 r., na stronie internetowej UTK (pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastruktury/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/13772,Wniosek-Arriva-RP-z-18-grudnia-2017-r-o-przyznanie-otwartego-dostepu-na-trasie-W.html>).

Wobec powyższego, czterotygodniowy termin na złożenie ww. wniosków przez podmioty uprawnione upłynął 24 stycznia 2018 r.

Mając na uwadze powyższe okoliczności, zgodnie z cytowanym wyżej art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej, gdy:

- 1) w wyniku przeprowadzonego badania określi, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, albo
- 2) żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania.

Powyższy przepis definiuje kryteria, które powinny zostać spełnione w celu wydania decyzji w sprawie przyznania otwartego dostępu.

Użycie spójnika „albo” wskazuje na alternatywę wykluczającą (rozłączną) zawartą w art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym. Jej zastosowanie oznacza, że należy wybrać pomiędzy dwoma wykluczającymi się alternatywami. Inaczej mówiąc, użycie spójnika „albo” oznacza, że tylko jedno ze zdań, w których występuje alternatywa rozłączna, jest prawdziwe.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, wskazać należy, że Prezes UTK zobligowany jest do wydania decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej w sytuacji:

- 1) braku wniosku o badanie równowagi ekonomicznej, bądź
- 2) wpłynięcia takiego wniosku i przeprowadzenia badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, w wyniku którego zostanie wykazane, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy.

W związku z tym, że do postępowania w sprawie przyznania otwartego dostępu na trasie Wejherowo – Warszawa Lotnisko Chopina – Wejherowo wpłynęły wnioski o badanie równowagi ekonomicznej, Prezes UTK dokonał analizy

wpływu działalności określonej we wniosku na warunki ekonomiczne usług świadczonych na tej samej linii na podstawie umów o świadczenie usług publicznych.

W wyniku tej analizy Prezes UTK stwierdził, co następuje.

Zgodnie z przedłożonym wnioskiem, Arriva planuje uruchamianie:

- pociągów relacji Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia – Warszawa Główna w okresie od 10 grudnia 2018 r. do 12 grudnia 2020 r., oraz
- pociągów relacji Wejherowo – Warszawa Lotnisko Chopina – Wejherowo w okresie od 13 grudnia 2020 r. do 9 grudnia 2023 r.

Pociągi uruchamiane w relacji Wejherowo – Warszawa Lotnisko Chopina – Wejherowo mają być połączone z pociągami uruchamianymi na podstawie decyzji Prezesa UTK z 17 maja 2017 r. (znak: DRRK-WR.715.57.2016.AnK) o przyznaniu Arrivie otwartego dostępu na trasie Wejherowo – Chełm – Wejherowo.

Zgodnie z wnioskiem Arrivy, planowane pociągi dedykowane są dla ~~✕--✕~~.

~~✕--✕~~ Arriva zamierza uruchamiać 1 parę pociągów we wszystkie dni tygodnia.

Po analizie oferty opracowanej przez Arriva stwierdzić należy, że jest ona zaadresowana do segmentów rynku obejmujących przewozy obsługiwane przez przewoźników samorządowych, tj. pociągami wojewódzkimi i aglomeracyjnymi, jak też przewozy uruchamiane na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych zawartej przez ministra właściwego do spraw transportu, tj. pociągami międzywojewódzkimi. Ponadto z analizy oferty przewozowej przedstawionej przez Arriva wysnuć można wniosek, że nowe połączenia zaplanowane są w atrakcyjnych z punktu widzenia podróżnych godzinach porannych i popołudniowych. We wskazanych porach kursują już na tej trasie pociągi komercyjne innych przewoźników.

Na podstawie zgromadzonego materiału dowodowego Prezes UTK przeprowadził badanie w celu określenia, czy proponowane przez Przewoźnika krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umów o świadczenie usług publicznych, które obejmują trasy pokrywające się z trasą wskazaną we wniosku Arrivy.

W wyniku tej analizy Prezes UTK stwierdził, co następuje:

Wnioskowana przez Arrivę trasa Wejherowo – Warszawa Lotnisko Chopina – Wejherowo pokrywa się z obszarem działania i zasięgiem przewozów organizowanych przez Ministra właściwego do spraw transportu, Województwo Pomorskie, Województwo Warmińsko-Mazurskie, Województwo Mazowieckie i m.st. Warszawa.

W niniejszym postępowaniu wpłynęły wnioski o badanie równowagi ekonomicznej, złożone przez podmioty uprawnione tj. Koleje Mazowieckie, PKP Intercity i Ministra Infrastruktury.

Wniosek Kolei Mazowieckich z 22 stycznia 2018 r. o badanie równowagi ekonomicznej

Jak we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej wskazały Koleje Mazowieckie, przewoźnik ten jest operatorem umowy o świadczenie usług publicznych realizującym publiczny transport zbiorowy na trasie Modlin – Warszawa Lotnisko Chopina – Modlin. Wraz z pociągami Szybkiej Kolei Miejskiej sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „SKM w Warszawie”, Koleje Mazowieckie zapewniają połączenia do i z tej stacji Warszawa Lotnisko Chopina w cyklu 15-minutowym. Zdaniem Kolei Mazowieckich, wobec istnienia dwóch krawędzi peronowych na stacji Warszawa Lotnisko Chopina, nie ma możliwości zaplanowania dodatkowych pociągów. W związku ze wskazanymi ograniczeniami organizacyjnymi i technicznymi Koleje Mazowieckie obawiają się, że uruchomienie dodatkowego połączenia dalekobieżnego Arrivy może skutkować odwołaniem co najmniej jednej pary pociągów Kolei Mazowieckich lub SKM w Warszawie, kursujących obecnie do i ze stacji Warszawa Lotnisko Chopina oraz zachwianiem cyklu kursowania pociągów regionalnych, co w konsekwencji, w ocenie Kolei Mazowieckich może spowodować rezygnację podróżnych z pociągu jako środka transportu do Lotniska Chopina.

Dodatkowo we wniosku z 22 stycznia 2018 r., Koleje Mazowieckie wyraziły obawę, że przejazd pociągów Arrivy linią średnicową spowoduje komplikacje w ruchu pociągów tego przewoźnika objętych służbą publiczną z powodu niedostatecznej przepustowości wskazanej linii. W opinii Kolei Mazowieckich uruchomienie pociągu Arrivy przy zachowaniu dotychczasowych reguł tworzenia rozkładu jazdy pociągów lotniskowych doprowadzi do konieczności odwołania co najmniej jednego z ww. pociągów, co wpłynie na obniżenie przychodu tego przewoźnika regionalnego ze sprzedaży biletów, a zatem skutkować będzie spadkiem przychodów uzyskiwanych z działalności w ramach umowy o świadczenie usług publicznych.

Ponadto Koleje Mazowieckie poinformowały o zawarciu z Centrum Unijnych Projektów Transportowych umowy o dofinansowanie dla projektu *Zakup taboru kolejowego do obsługi portów lotniczych i przewozów aglomeracyjnych w korytarzu linii E-65 oraz aglomeracji Warszawskiej*, w ramach której zakupiono 16 sztuk czteroczłonowych Elektrycznych Zespołów Trakcyjnych. Tabor ten obsługuje m.in. połączenia lotniskowe pomiędzy Międzynarodowym

Portem Lotniczym im. Fryderyka Chopina i Międzynarodowym Portem Lotniczym Modlin. Stając się beneficjentem środków unijnych, Koleje Mazowieckie zostały zobligowane do wypełnienia postanowień umowy o dofinansowanie, z której wynika, że projekt do 25 lutego 2021 r. znajduje się w okresie trwałości. Oznacza to, że do 25 lutego 2021 r. tabor zakupiony w ramach projektu musi obsługiwać m.in. połączenia lotniskowe bez możliwości skierowania go na inną trasę niewskazaną we wniosku o dofinansowanie. Przedmiotowa umowa o dofinansowanie zobowiązuje także Koleje Mazowieckie do utrzymania założonego wskaźnika rezultatu dla projektu, jakim jest liczba korzystających z komunikacji miejskiej w odniesieniu do trasy obsługiwanej na podstawie projektu. W związku z tym, Koleje Mazowieckie wyraziły obawę, że wprowadzenie kolejnego przewoźnika obsługującego tę relację, będącego konkurencją dla Kolei Mazowieckich może spowodować, że realizacja projektu *Zakup taboru kolejowego do obsługi portów lotniczych i przewozów aglomeracyjnych w korytarzu linii E-65 oraz aglomeracji Warszawskiej* zostanie zakłócona, a zakładane wskaźniki rezultatu nie zostaną osiągnięte. Wiązałoby się to z konsekwencjami finansowymi dla Kolei Mazowieckich, a nawet zwrotem otrzymanego dofinansowania. Ponadto Koleje Mazowieckie przedstawiły, objęte klauzulą *tajemnica przedsiębiorstwa*, dane analityczne stanowiące kalkulację wykazującą spadek przychodów tego przewoźnika regionalnego z tytułu realizacji przewozów relacji Modlin – Warszawa Lotnisko Chopina – Modlin w przypadku ograniczenia liczby połączeń na tej linii o jedną parę pociągów w dobie. Jednocześnie Koleje Mazowieckie zwróciły uwagę na niewystarczającą przepustowość warszawskiej linii średnicowej, co przy uruchomieniu pociągów wnioskowanych przez Arrivę mogłoby mieć negatywny wpływ na trasowanie połączeń o charakterze użyteczności publicznej.

Analizując wniosek Kolei Mazowieckich z 22 stycznia 2018 r., Prezes UTK w pierwszej kolejności stwierdził, że przewoźnik ten posiada zawartą z Marszałkiem Województwa Mazowieckiego umowę ramową z 19 maja 2009 r. (znak: 4/KM/NI.IT.I./09) o świadczenie usług publicznych w zakresie publicznego transportu zbiorowego na obszarze województwa mazowieckiego w piętnastu kolejnych latach tj. w okresie od 1 stycznia 2010 r. do 31 grudnia 2024 r. Umowa ta zawiera wykaz połączeń realizowanych przez operatora na jej podstawie, obejmujący m.in. wskazaną we wniosku Kolei Mazowieckich linię Modlin – Warszawa Lotnisko Chopina – Modlin. Tym samym Koleje Mazowieckie spełniają kryterium określone w przytoczonym wyżej art. 10 lit. d) rozporządzenia 869/2014, jako podmiot uprawnionym do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej w niniejszym postępowaniu.

Odnosząc się do informacji i opinii zawartych we wniosku Kolei Mazowieckich z 22 stycznia 2018 r., Prezes UTK zgodził się z opinią tego operatora, że cykliczność połączeń kolejowych o charakterze użyteczności publicznej do i ze stacji Warszawa Lotnisko Chopina stanowi niezmiernie istotny element funkcjonowania sprawnego systemu komunikacji na tej trasie, zapewniającego dogodny i szybki dojazd na lotnisko oraz z powrotem do Warszawy i obszarów podmiejskich. Połączenia te są precyzyjnie dostosowane do potrzeb podróźnych nie tylko z obszaru aglomeracji warszawskiej, ale także zapewniają pasażerom z obszaru całego kraju możliwość sprawnego skomunikowania w celu kontynuowania podróży. Jakikolwiek zakłócenie tego systemu mogłoby być zdecydowanie negatywnie odebrane przez podróźnych, dla których został on wdrożony. Istotne znaczenie ma także fakt, że Koleje Mazowieckie są zobligowane do wykorzystania do obsługi połączenia Modlin – Warszawa Chopina – Modlin w całości taboru zakupionego w tym celu przy współfinansowaniu ze środków Unii Europejskiej. Konieczność zwrotu środków otrzymanych na wsparcie tego zakupu w przypadku niewywiązania się z umowy skutkowałoby poważną szkodą dla sytuacji finansowej Kolei Mazowieckich, co mogłoby mieć wpływ na realizację przewozów na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Jednakże spadek przychodów z tytułu realizacji połączeń o charakterze użyteczności publicznej, w przypadku ograniczenia liczby połączeń o jedno w dobie z powodu uruchomienia nowej usługi Arrivy, wykazany został przez Koleje Mazowieckie na poziomie 1,7% przychodów uzyskiwanych na tej linii. Trzeba podkreślić, że mowa jest o spadku przychodów osiągniętych wyłącznie na jednej linii. Tymczasem Koleje Mazowieckie zgodnie z umową zawartą z Urzędem m.st. Warszawy obsługują 14 linii i spadek przychodów powinien być odniesiony do całej umowy, ponieważ obsługa połączeń na wszystkich liniach, których dotyczy umowa stanowi podstawę rozliczenia wynagrodzenia operatora z tytułu świadczenia usług przewozu osób. Dlatego wykazany we wniosku spadek przychodów nie dowodzi, że zagrazi to równowadze ekonomicznej przewozów wykonywanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych i że będzie on inny niż nieistotny. Tym samym, nie jest spełniony warunek do odmowy przyznania otwartego dostępu określony w art. 29c ust. 3 i 4 ustawy o transporcie kolejowym oraz art. 11 ust 1 lit. d) i art. 12 ust. 6 rozporządzenia 869/2014.

Po analizie materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie, Prezes UTK w pkt. 9 sentencji niniejszej decyzji dopuścił realizowanie na podstawie niniejszej decyzji, od rozkładu jazdy 2020/2021 połączeń na trasie krótszej niż wnioskowana, tj. w relacji Wejherowo – Warszawa Zachodnia – Wejherowo.

Wniosek PKP Intercity z 23 stycznia 2018 r. o badanie równowagi ekonomicznej

PKP Intercity w swoim wniosku z 23 stycznia 2018 r. o badanie równowagi ekonomicznej wskazała, że połączenia przedstawione we wniosku Arrivy są zaplanowane w godzinach zbliżonych do istniejących połączeń PKP Intercity, gdyż:

- w relacji Warszawa – Gdynia odjazd uruchamianego przez PKP Intercity pociągu TLK *Wybrzeże* ze stacji Warszawa Centralna planowany jest dla rozkładu jazdy 2018/2019 na godz. 14:35, tj. 2 godziny 18 min. przed planowanym odjazdem pociągu Arrivy;
- w relacji Gdynia – Warszawa odjazd ze stacji Gdynia Główna uruchamianego przez PKP Intercity pociągu TLK *Malopolska* planowany jest dla rozkładu jazdy 2018/2019 na godz. 06:57, tj. 1 godzinę po planowanym odjeździe pociągu Arrivy.

W ocenie PKP Intercity istnieje ryzyko, iż nowe połączenia Arrivy „przejmą” część pasażerów korzystających z wymienionych połączeń, co wpłynie negatywnie na rentowność umowy o świadczenie usług publicznych. Według analiz PKP Intercity realny jest scenariusz zakładający istotny „odpływ” pasażerów po uruchomieniu nowego pociągu przez Arrivę. Poziom utraty pasażerów oszacowano przyjmując następujące założenia:

- a) wpływ analizowano w odniesieniu do 2 pociągów PKP Intercity, o czasie przejazdu najbliższych względem godzin proponowanych dla nowego połączenia,
- b) liczbę podróży przewożonych obecnie przez PKP Intercity uznano za zbiór zamknięty,
- c) uruchomienie dodatkowego połączenia przeanalizowano jako dwukrotne zwiększenie podaży miejsc (pociągi PKP Intercity + nowy pociąg) przy jednoczesnym niezmięniętej liczbie podróży zainteresowanych przejazdem,
- d) zwiększając podaż o 100% względem obecnie dostępnej przyjęto utratę, objętą klauzulą *tajemnica przedsiębiorstwa*, części podróży spośród obecnie korzystających z usługi oferowanej przez PKP Intercity,
- e) podróży nowo pozyskanych poprzez uruchomienie nowego połączenia nie brano pod uwagę jako nie mających wpływu na wynik finansowy pociągu PKP Intercity.

Zdaniem PKP Intercity jakakolwiek utrata pasażerów we wskazanych pociągach niesie za sobą bezpośredni wpływ na wysokość dotacji, jaką organizator przewozów przyznaje na dofinansowanie swoich przewozów. Dane analityczne zawarte we wniosku o badanie równowagi ekonomicznej zostały przez PKP Intercity objęte klauzulą *tajemnica przedsiębiorstwa*.

Analizując wniosek PKP Intercity, Prezes UTK w pierwszej kolejności stwierdził, że przewoźnik ten posiada zawartą 25 lutego 2011 r. z Ministrem Infrastruktury umowę ramową o *świadczenie usług w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich*, ważną do 25 lutego 2021 r. Umowa ta zawiera wykaz połączeń wraz ze wskazaną ich liczbą w ciągu doby oraz przewidzianą dla nich rekompensatą. Wykaz ten obejmuje połączenia relacji Warszawa Centralna – Gdynia Główna i Gdynia Główna – Warszawa Centralna. Umowa ramowa nie zawiera jednakże planowanego rozkładu jazdy pociągów uruchamianych przez operatora. Rozkład taki jest każdorazowo przedmiotem ustalenia między stronami umowy i stanowi element umowy rocznej zawieranej na podstawie umowy ramowej. Na dzień wydania niniejszej decyzji, PKP Intercity nie posiada umów rocznych zawartych na okres objęty wnioskiem Arrivy.

Mając powyższe na względzie, trzeba przede wszystkim podkreślić, że zgodnie z art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, *Prezes UTK wydaje decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na danej trasie krajowej, w przypadku gdy w wyniku przeprowadzonego badania Prezes UTK określi, że proponowane krajowe połączenie pasażerskie nie zagraża równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych, albo żaden podmiot nie wystąpi o przeprowadzenie takiego badania*.

Wobec faktu złożenia wniosku przez PKP Intercity oraz Koleje Mazowieckie, druga przesłanka nie znajdzie zastosowania w niniejszym postępowaniu. W tej sytuacji kryterium przyznania lub odmowy przyznania otwartego dostępu jest to, czy nowe połączenie krajowe zagrazi równowadze ekonomicznej umowy o świadczenie usług publicznych.

Zgodnie z art. 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym *Prezes UTK w badaniu, o którym mowa w ust. 3, uznaje równowagę ekonomiczną umowy o świadczenie usług publicznych za zagrożoną, w przypadku gdy skutkiem proponowanej usługi będzie inne niż nieistotne obniżenie przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy*.

Oznacza to, że przedmiotem badania, na wniosek podmiotu uprawnionego, jest wpływ nowego połączenia na umowę o świadczenie usług publicznych. Wniosek Arrivy dotyczy realizacji połączeń począwszy od rozkładu jazdy 2018/2019 do rozkładu jazdy 2022/2023. Tymczasem PKP Intercity nie ma zawartej żadnej umowy rocznej na ten okres, a ponadto ani przywołana wyżej umowa ramowa ani plan transportowy przyjęty przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa rozporządzeniem z 8 grudnia 2016 r. (Dz. U. z 2016 r. poz. 1996) nie zawierają wykazu szczegółowych połączeń, jakie mają być realizowane przez operatora. Należy zatem rozważyć, czy samo złożenie oferty przez operatora stanowi podstawę do stwierdzenia, że umieszczone w niej połączenia będą faktycznie objęte ostateczną wersją umowy rocznej.

Trzeba bowiem mieć na uwadze, że ostateczna wysokość rekompensaty, jaka będzie przewidziana w umowie rocznej jest określana w ustawie budżetowej na dany rok. Znana jest obecnie jedynie jej maksymalna wysokość określona w umowie ramowej na poszczególne lata jej obowiązywania. Kwota ta może zatem być pomniejszona w ustawie budżetowej, co skutkowałoby rezygnacją z objęcia umową roczną niektórych połączeń wskazanych w ofercie PKP Intercity. Obecnie nie można zatem z całą pewnością stwierdzić, że połączenia wskazane przez PKP Intercity jako te, z którymi kolidowałyby pociągi Arrivy, faktycznie będą objęte umową roczną.

Odnosząc się do kalkulacji przedstawionych przez PKP Intercity należy wskazać, że wątpliwości budzi uwzględnienie pociągu TLK *Wybrzeże* odjeżdżającego z Warszawy Centralnej o godz. 14:35, czyli 2 godziny 18 min. przed planowanym odjazdem pociągu Arrivy. Podkreślić bowiem trzeba, że w okresie czasu pomiędzy odjazdem ze stacji Warszawa Centralna pociągu TLK *Wybrzeże*, a planowanym odjazdem pociągu Arrivy, występują dwa inne połączenia komercyjne realizowane przez PKP Intercity, tj. EIC *Sobieski* o godz. 15:12 i EIP 3800 o 16:20. Skoro obecnie pociągi komercyjne PKP Intercity nie stanowią zagrożenia dla wykonywania przewozów w ramach służby publicznej, to nie może znaleźć uzasadnienia stanowisko, według którego wpływ ten wystąpi w przypadku uruchomienia pociągów Arrivy. W ocenie Prezesa UTK można zatem mówić wyłącznie o potencjalnym odebraniu pasażerów przez nowy komercyjny pociąg Arrivy raczej tym dwóm połączeniom komercyjnym. Wskazać jednakże należy, że wpływ na realizowane połączenia komercyjne nie stanowi przedmiotu analizy w związku z toczącym się postępowaniem w sprawie przyznania otwartego dostępu. W konsekwencji nie stanowi więc przesłanki do odmowy przyznania otwartego dostępu.

Z uwagi na duży, bo ponad-2-godzinny odstęp czasu pomiędzy odjazdem pociągu TLK *Wybrzeże* a wnioskowanym połączeniem Arrivy, podróżni oczekujący krótszego czasu przejazdu na przedmiotowej trasie mają do wyboru dwa inne połączenia komercyjne. Ponadto, czas przejazdu pociągu TLK *Wybrzeże* jest ok. 1 godziny dłuższy niż czas przejazdu komercyjnych pociągów EIC i EIP oraz planowanego Arrivy na tej trasie. Skoro pociąg TLK odjeżdża ponad 2 godziny przed planowanym odjazdem pociągu Arrivy, brak jest uzasadnienia dla stwierdzenia, że mając do wyboru inne połączenia komercyjne, pasażerowie podróżujący pociągiem TLK *Wybrzeże* będą czekać na nowy pociąg Arrivy ponad dwukrotnie dłużej niż wynosi różnica czasu przejazdu na tej trasie między wskazanymi połączeniami. Podobnie przedstawia się sytuacja w przypadku pociągu TLK *Małopolska* planowanego do uruchomienia z Gdyni Głównej o godz. 6:57, tj. godzinę po odjeździe planowanego komercyjnego pociągu Arrivy i 31 min. po odjeździe komercyjnego połączenia EIP 5300 uruchamianego przez PKP Intercity. W tym przypadku różnica w czasie przejazdu pomiędzy pociągiem TLK *Małopolska* i komercyjnymi EIP oraz planowanym Arrivy na tej trasie wynosi również około godziny. W tej sytuacji podróżni, którzy wolą odjechać wcześniej niż pociąg TLK, mają możliwość wyboru już kursującego pociągu komercyjnego. Ponadto, oba pociągi komercyjne mają zaplanowany znacznie wcześniejszy przyjazd do Warszawy niż pociąg o charakterze użyteczności publicznej. W tej sytuacji adresaci omawianych połączeń komercyjnych i służby publicznej są różni. Dodatkowo wątpliwości budzi założenie, że podróżni mając do wyboru inne wcześniejsze połączenie komercyjne niż pociąg TLK *Wybrzeże* wybiorą jeszcze wcześniejszy komercyjny pociąg Arrivy.

Odnosząc się do badania wpływu uruchomienia nowych połączeń na połączenia już funkcjonujące należy podkreślić, że analiza w tym zakresie powinna opierać się nie na założeniach teoretycznych, ale na realnych przesłankach. Przesłanką taką może być analiza elastyczności popytu przy uwzględnieniu kryteriów krytycznych dla wyborów dokonywanych przez podróżnych. Różni pasażerowie mają bowiem różne motywy wyboru środka transportu. Trzeba tutaj także podkreślić, że spadek przychodów operatora z tytułu realizacji umowy o świadczenie usług publicznych nastąpić może nie tylko w wyniku uruchomienia połączeń konkurencyjnych, ale także z innych powodów wynikających z różnorodnych zmian na rynku. Istnieje zatem ryzyko rynkowe utraty przychodów niezależne od tego, czy pojawią się nowe połączenia, czy nie. Rezygnacja podróżnych z określonych połączeń, także służby publicznej, nawet jeżeli w takim przypadku wybraliby oni nowe połączenie komercyjne, nie musi być spowodowana samym faktem pojawienia się nowej usługi. Zawsze występuje grono podróżnych nieusatysfakcjonowanych daną ofertą przewozową i gotowych zrezygnować z korzystania z takiego połączenia, nawet jeżeli nie będzie możliwości podróży alternatywnym pociągiem.

Biorąc powyższe pod uwagę, Prezes UTK stwierdził, że wskazanego przez PKP Intercity planowanego spadku przychodów nie można uznać za należycie uzasadniony i w świetle przedstawionych wyżej zastrzeżeń, jest najprawdopodobniej zawyżony. Tym samym brak jest podstaw do stwierdzenia, że uruchomienie przez Arrivę nowej usługi spowoduje inny niż nieistotny spadek przychodów PKP Intercity z tytułu realizacji połączeń na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych zawartej z ministrem właściwym ds. transportu.

Wniosek Ministra Infrastruktury z 25 stycznia 2018 r. o badanie równowagi ekonomicznej

Minister Infrastruktury złożył wniosek o badanie równowagi ekonomicznej jako organizator publicznego transportu publicznego na wnioskowanej przez Arrivę trasie.

Analizując wniosek Ministra Infrastruktury, Prezes UTK stwierdził, że organizator ten posiada zawartą z PKP Intercity umowę ramową z 25 lutego 2011 r. o *świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich*, ważną do 25 lutego 2021 r. Umowa ta nie zawiera wykazu połączeń realizowanych przez operatora na jej podstawie. Planowany rozkład jazdy pociągów uruchamianych przez tego operatora jest każdorazowo

przedmiotem ustalenia między stronami umowy i stanowi element umowy rocznej zawieranej na podstawie umowy ramowej. Minister Infrastruktury nie ma umów rocznych zawartych na okres objęty wnioskiem Arrivy.

Zgodnie z przepisem art. 10 rozporządzenia 869/2014, podmiotami uprawnionymi do złożenia wniosku o badanie równowagi ekonomicznej są:

- a) *właściwy organ lub właściwe organy, które zawarły umowę o świadczenie usług publicznych obejmującą stację początkową i stację końcową proponowanej nowej usługi;*
- b) *każdy inny zainteresowany właściwy organ mający prawo ograniczania dostępu na mocy art. 11 dyrektywy 2012/34/UE;*
- c) *zarządca infrastruktury na obszarze geograficznym objętym proponowaną usługą w zakresie nowych międzynarodowych przewozów pasażerskich;*
- d) *każde przedsiębiorstwo kolejowe realizujące umowę o świadczenie usług publicznych przyznaną przez organ, o którym mowa w lit. a).*

Minister Infrastruktury posiada zawartą umowę ramową na okres objęty wnioskiem, która obejmuje trasy pokrywające się w części z trasą wnioskowaną przez Arrivę, tym samym jest podmiotem uprawnionym w rozumieniu art. 10 lit. b) rozporządzenia 869/2014.

Wniosek Ministra Infrastruktury dotyczy wpływu połączeń wnioskowanych przez Arrivę na realizację przez organizatora międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym. Przedmiotowy wniosek oparty jest na założeniu utrzymania w przyszłych latach rozkładów jazdy podobnych do obowiązującego w 2018 r. oraz oceny Ministra Infrastruktury, że uruchomienie nowych połączeń Arrivy odbierze znaczną część klientów korzystających z dotychczasowych przewozów uruchamianych w ramach umowy o świadczenie usług publicznych, co miałyby negatywnie wpłynąć na rentowność umowy o świadczenie usług publicznych. Na potwierdzenie tej oceny przedstawiona została analiza wpływu pociągów określonych we wniosku Arrivy na obecnie realizowane przez PKP Intercity połączenia pokrywające się w części z trasą, której dotyczy niniejsza decyzja. W analizie uwzględniono pociągi odjeżdżające ze stacji Gdynia Główna, Trzew, Iława Główna i Warszawa Centralna w odstępach +/- 1 godzina od pociągów służby publicznej. W zastosowanej przez Ministra Infrastruktury metodologii przychody połączeń służby publicznej pomniejszono o stosunek długości trasy, po której będzie jeździł pociąg konkurencyjny, do długości całej relacji pociągu o charakterze użyteczności publicznej. Planowane skorygowane przychody podzielono przez liczbę pociągów konkurencyjnych oraz tych objętych umową o świadczenie usług publicznych w przyjętym przedziale czasowym +/- 1 godz. Planowane przychody pomniejszono o potencjalną utratę przychodów oraz obliczono w ujęciu procentowym spadek przychodów przy połączeniach konkurencyjnych. Założono zatem utrzymanie stałych przychodów na każdym odcinku trasy pociągu służby publicznej. Uwzględniono także wpływ na odcinki krótkie, jak np. Gdynia Główna – Tczew, stanowiące część połączeń dalekobieżnych. Nie dokonano analizy faktycznego zagrożenia utraty pasażerów na rzecz nowej usługi Arrivy, przyjmując, że samo uruchomienie nowego pociągu w sposób proporcjonalny do liczby połączeń spowoduje przejście części klientów przez połączenie wnioskowane przez Arrivę. Ponadto, wyliczony procent spadku przychodów odniesiono do 11 wskazanych połączeń uruchamianych obecnie przez tego organizatora, wobec 455 połączeń ujętych w projekcie umowy rocznej na 2018 r. Sprawia to, że wskazany w procentach, objęty klauzulą *tajemnica przedsiębiorstwa*, spadek przychodów operatora jest blisko 8-krotnie niższy jeżeli odniesie się go do rekompensaty przewidzianej w umowie. Wniosek zawiera jedynie założenia i oceny oraz opinie Ministra Infrastruktury. Tym samym nie można uznać, że wykazano, iż uruchomienie połączeń wnioskowanych przez Arrivę zagraża równowadze ekonomicznej umowy ramowej z 25 lutego 2011 r. o świadczenie usług publicznych w zakresie międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich.

Stanowisko SKM w Trójmieście z 23 stycznia 2018 r. (znak: SKMDI2i.070.2.2.18)

W swoim stanowisku z 23 stycznia 2018 r. (znak: SKMDI2i.070.2.2.18) SKM w Trójmieście poinformowała, że zarządzana przez nią linia kolejowa nr 250 przeznaczona jest do realizowania ruchu aglomeracyjnego. Dlatego z uwagi na występujące natężenie ruchu na tej linii w okresach doby, których dotyczy wnioski Arriva, planowane przewozy Arriva nie będą mogły być wykonywane z wykorzystaniem linii kolejowej nr 250.

W przedstawionym stanowisku SKM w Trójmieście, wskazała że *w całym lub w części okresu objętego wnioskiem Arriva nie posiada obowiązujących umów o świadczenie usług publicznych, o których mowa w art. 11 rozporządzenia 869/2014, zatem nie dysponuje również informacjami lub wyliczeniami, które mogłyby stanowić podstawę do przeprowadzenia analizy wpływu wnioskowanej przez Arrivę działalności na równowagę ekonomiczną usług świadczonych na podstawie umowy zawartej przez przewoźnika SKM z organizatorem przewozów.*

Stanowisko to nie jest wnioskiem o badanie równowagi ekonomicznej, tym samym nie stanowi podstawy do przeprowadzenia przez Prezesa UTK badania wpływu połączeń, których dotyczy niniejsza decyzja, na umowę o świadczenie usług publicznych zawartą przez SKM w Trójmieście.

Jednakże, mając na względzie przedstawione stanowisko, Prezes UTK wskazuje, że wniosek Arrivy nie przewiduje realizowania przejazdów pociągów linią kolejową nr 250. Tym samym nie istnieje zagrożenie, na które wskazano w piśmie SKM w Trójmieście.

Stanowisko ZTM z 29 stycznia 2018 r. (znak: ZTM-PPO-1-6213.1.2018.AKA)

W przywołanym wyżej stanowisku ZTM poinformował, że wniosek Arrivy, dotyczący nowego połączenia pozostaje poza właściwością organizacyjną m.st. Warszawy w zakresie przewozów kolejowych w publicznym transporcie zbiorowym.

Jednocześnie ZTM wskazał, że w jego ocenie, w przypadku realizacji połączenia kolejowego przez Arrivę mogą wystąpić trudności eksploatacyjne, związane z ograniczoną przepustowością wskazanych linii kolejowych.

Zastrzeżenia ZTM dotyczyły:

- a) linii średnicowej dalekobieżnej, szczególnie w godzinach zaproponowanych we wniosku na wyjazd z Warszawy w kierunku Wejherowa;
- b) linii nr 9 na odcinku Warszawa Wschodnia – Warszawa Płudy;
- c) linii nr 440, która ze względu na czołowy układ stacji końcowej oraz jedynie dwie krawędzie peronowe posiada ograniczoną przepustowość do czterech pociągów w godzinie.

Przedstawione stanowisko ZTM nie stanowiło wniosku o badanie równowagi ekonomicznej i tym samym nie mogło stanowić podstawy do przeprowadzenia przez Prezesa UTK badania, o którym mowa w art. 7 rozporządzenia 869/2014.

Stanowisko w sprawie złożone przez Arrivę w piśmie z 19 marca 2018 r. (znak: ARP.78.2018.DG)

W ostatecznym stanowisku w sprawie Arriva, jako strona postępowania, odniosła się do wniosków o badanie równowagi ekonomicznej złożonych przez Koleje Mazowieckie i PKP Intercity. Przewoźnik nie zgodził się z argumentacją przedstawioną przez oba podmioty uprawnione. W przypadku wniosku złożonego przez Koleje Mazowieckie Arriva wskazała na, jej zdaniem, brak związku pomiędzy przedstawionym stanowiskiem i istotą sprawy jaką jest potencjalny spadek przychodów z przewozów realizowanych na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych. Arriva uznała także za nieuprawnione podnoszenie przez Koleje Mazowieckie argumentu braku przepustowości linii, gdyż jej przedzielanie pozostaje w gestii zarządcy infrastruktury. Przewoźnik nie zgodził się także z argumentem przyzwyczajenia pasażerów do określonego cyklu kursowania na tej linii pociągów o charakterze użyteczności publicznej, wskazując, że są to połączenia zapewniające dojazd i powrót do i z lotniska, co ma charakter incydentalny. Arriva negatywnie odniosła się również do podniesionych we wniosku Kolei Mazowieckich argumentów braku infrastruktury serwisowej na peronach na stacji Warszawa Lotnisko Chopina oraz zakupu taboru dla potrzeb realizacji przedmiotowych połączeń ze współfinansowaniem ze środków Unii Europejskiej. W odniesieniu do wniosku złożonego przez PKP Intercity Przewoźnik zwrócił uwagę, że pomiędzy pociągami, które planuje on uruchomić na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu i tymi wskazanymi we wniosku PKP Intercity występuje minimum godzinny odstęp czasu, co minister właściwy do spraw transportu, jako organizator publicznego transportu zbiorowego, przyjmuje za graniczny przedział oddziaływania w przedstawianych przez niego wcześniejszych analizach.

Prezes UTK wydając niniejszą decyzję wziął pod uwagę stopień korzystania z połączeń kolejowych w różnych regionach kraju, w wyniku czego stwierdził, że wskaźnik wykorzystania kolei rośnie wraz z lepszym dopasowaniem oferty przewozowej do potrzeb podróżnych. Trzeba bowiem zauważyć, że oferta przewozowa, która nie zapewnia połączeń odpowiadających podróżnym, zniechęca do brania pod uwagę możliwości przejazdu danym środkiem transportu. Tym samym uruchomienie dodatkowych połączeń na danej trasie w godzinach stanowiących uzupełnienie oferty połączeń służby publicznej przyczyni się do wzrostu atrakcyjności połączeń kolejowych i tym samym do zwiększenia potoków podróżnych ogółem.

Mając powyższe na względzie, Prezes UTK dokonał analizy wykorzystania połączeń kolejowych w województwach, przez które przebiega wnioskowana trasa. Porównanie gęstości linii kolejowych oraz wskaźnika wykorzystania połączeń kolejowych w poszczególnych województwach wykazuje, że przy gęstości linii na poziomie 6,6 km/100 km² powierzchni w województwie pomorskim, wskaźnik wykorzystania kolei wynosi 23,3, tj. średnio 23,3 mieszkańca województwa na 100 mieszkańców korzysta z kolei. W przypadku województwa mazowieckiego, przy gęstości linii na poziomie 4,8 km/100 km² powierzchni, wskaźnik wykorzystania kolei wynosi 18,9. Natomiast w województwie warmińsko-mazurskim, przy gęstości linii na poziomie 4,4, wskaźnik wykorzystania kolei wynosi 3,1. Wysoka efektywność wykorzystania kolei w województwach pomorskim i mazowieckim wynika m.in. z rozbudowanego systemu kolei aglomeracyjnych. Sieć kolejowa jest stosunkowo dobrze rozwinięta wewnątrz i wokół obu aglomeracji i jest rozwijana poprzez modernizacje oraz budowę nowych linii i przystanków kolejowych. Na tych sieciach istnieją najlepsze w Polsce oferty kolei aglomeracyjnych. Na przeciwnym biegunie znajduje się województwo warmińsko-mazurskie plasujące się w tym rankingu województw na 12 miejscu w kraju.

Mając powyższe na względzie Prezes UTK wziął pod uwagę ocenę istniejącej oferty przewozowej w stosunku do zapotrzebowania podróżnych na przedmiotowej trasie. Połączenia, których dotyczy niniejsza decyzja, planowane

są w atrakcyjnych godzinach szczytów przewozowych. Jednocześnie obecna oferta przewozowa, zarówno przewoźników realizujących połączenia na podstawie umów o świadczenie usług publicznych, jak i komercyjnych, nie obejmuje bezpośrednich połączeń relacji Wejherowo – Warszawa Zachodnia i Warszawa Zachodnia – Wejherowo w godzinach, w których Arriva planuje uruchamiać pociągi na podstawie niniejszej decyzji.

Ocenie poddane zostało także znaczenie dla pasażerskiego ruchu kolejowego miasta Wejherowo, które jest obecnie ważnym węzłem przesiadkowym. Zgodnie z danymi zgromadzonymi przez UTK, w Wejherowie wsiada i wysiada z pociągów blisko 11 400 pasażerów w dobie, z czego zdecydowaną większość stanowią podróżni korzystający z połączeń lokalnych. Jest to charakterystyczne dla województwa pomorskiego. Podobnie sytuacja kształtuje się w przypadku Gdyni Głównej, gdzie na ponad 34 300 pasażerów wsiadających i wysiadających z pociągów w ciągu doby, jedynie stosunkowo niewielka część przypada na przewoźników realizujących połączenia międzywojewódzkie. Sytuacja taka ma miejsce także w przypadku Tczewa, gdzie na blisko 8 400 podróżnych wysiadających i wsiadających z pociągów w ciągu doby, także zasadniczy potok podróżnych przypada na przewoźników realizujących połączenia regionalne. Analiza przeprowadzona przez Prezesa UTK wykazała, że udział przewozów dalekobieżnych w przewozach kolejowych ogółem w województwie pomorskim wynosi zaledwie 6%. Pozostałe 94% przewozów przypada na połączenia regionalne i aglomeracyjne realizowane przez SKM w Trójmieście i „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie. Dane te świadczą o występującej potrzebie i potencjale do rozwoju międzywojewódzkiego ruchu przewozowego w województwie pomorskim, w tym na trasie będącej przedmiotem niniejszej decyzji. Tym samym uruchomienie nowych połączeń międzywojewódzkich wnioskowanych przez Arrivę przyczyni się do wzrostu wykorzystania wyżej wymienionych węzłów przesiadkowych w województwie pomorskim dla ruchu ponadregionalnego. Podkreślić trzeba także wskazaną wyżej niedostateczną ofertę przewozową między Wejherowem i Warszawą. Uruchomienie dodatkowych pociągów zapewniających bezpośrednie połączenie Wejherowa z Warszawą, bez konieczności przesiadania się na inny pociąg w Trójmieście, stanowić będzie istotny element poprawy tej oferty przewozowej, a tym samym przyczyni się do wzrostu zainteresowania podróżnych transportem kolejowym w regionach, przez które przebiega trasa wnioskowanego połączenia.

Mając na względzie powyższe, w tym warunki dostępu do infrastruktury kolejowej określone w sentencji niniejszej decyzji, w wyniku badania wykonanego na wnioski złożone przez Koleje Mazowieckie, PKP Intercity oraz Ministra Infrastruktury, Prezes UTK stwierdził, że w związku z uruchomieniem połączeń objętych wnioskiem Arrivy, nie wystąpi inny niż nieistotny spadek przychodów operatorów PKP Intercity i Koleje Mazowieckie z tytułu realizacji umów o świadczenie usług publicznych. Wobec tego, w świetle art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK był zobowiązany do wydania rozstrzygnięcia jak w sentencji niniejszej decyzji.

Zgodnie z art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu określa się w szczególności:

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

Przepis art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym obowiązuje Prezesa UTK do określenia w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, warunków oraz zakresu wykorzystywania dostępu do infrastruktury kolejowej. Prezes UTK jest zatem uprawniony do wprowadzenia w sentencji klauzul regulujących, na jakich warunkach i w jaki sposób Przewoźnik będzie mógł korzystać z infrastruktury kolejowej na podstawie niniejszej decyzji.

W niniejszej sprawie, Prezes UTK zwrócił uwagę na problemy generowane przez duże natężenie prac modernizacyjnych i remontowych na sieci kolejowej w Polsce. Po przeanalizowaniu otrzymywanych skarg pasażerskich oraz informacji z rynku, Prezes UTK uznał, że konieczne jest zapewnienie, aby kursowanie pociągów planowanych przez Arrivę nie prowadziło do nieuruchamiania przewozów ważnych z punktu widzenia społeczno-gospodarczego kraju. Dlatego w pkt 4 sentencji wprowadzono klauzulę, zgodnie z którą, w przypadku prac modernizacyjnych i remontowych skutkujących zmniejszeniem przepustowości na odcinkach linii kolejowych, przez które przebiega trasa pociągów kursujących na podstawie niniejszej decyzji i na odcinkach linii kolejowych stycznych do nich, uruchomienie pociągów, których dotyczy niniejsza decyzja, nie może powodować likwidacji pociągów ważnych z punktu widzenia społeczno-gospodarczego kraju. Należy wskazać, że w rozumieniu niniejszej decyzji pociągi takie to przede wszystkim te, które zapewniają sprawne funkcjonowanie podstawowych obszarów istotnych dla społeczeństwa. Do tego typu połączeń należy zaliczyć m.in.: pociągi dowożące podróżnych do pracy i szkół, a następnie odwożące pasażerów do domu, lecz także dostarczające towary krytyczne dla ludności i gospodarki kraju, jak np. dowóz węgla do elektrowni, surowców zapewniających ciągłość funkcjonowania kluczowych zakładów pracy itp.

Biorąc pod uwagę treść ww. art. 29c ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK postanowił wydać decyzję o przyznaniu otwartego dostępu na wnioskowaną przez Przewoźnika trasę: Wejherowo – Warszawa Lotnisko Chopina – Wejherowo dla 1 pary pociągów w dobie, na warunkach wskazanych w złożonym wniosku.

Ponadto na podstawie art. 29c ust. 5 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK jest zobowiązany do określenia w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu warunków i zakresu wykorzystywania dostępu do infrastruktury usługowej.

Mając na względzie zgromadzony materiał dowodowy i przeprowadzone badania równowagi ekonomicznej, Prezes UTK określił, zgodnie z żądaniem Przewoźnika, że pociągi Arrivy mogą zatrzymywać się na następujących stacjach: Wejherowo, Reda, Rumia, Gdynia Chylonia, Gdynia Główna, Sopot, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Główny, Pruszcz Gdański, Tczew, Malbork, Prabuty, Iława Główna, Działdowo, Mława, Mława Miasto, Ciechanów, Nasielsk, Modlin, Nowy Dwór Mazowiecki, Legionowo, Warszawa Toruńska, Warszawa Wschodnia, Warszawa Centralna, Warszawa Zachodnia, Warszawa Aleje Jerozolimskie, Warszawa Rakowiec, Warszawa Żwirki i Wigury, Warszawa Służewiec oraz Warszawa Lotnisko Chopina.

Niemniej jednak, mając na uwadze, że organizator publicznego transportu zbiorowego może wykazać zainteresowanie wprowadzeniem dodatkowych stacji zatrzymania na trasie wnioskowanej przez Arrivę oraz że stacje zatrzymania mogą ulec zmianie na skutek ustalonych przez zarządcę postojów w ramach procesu koordynacji przy konstrukcji rocznego rozkładu jazdy, zasadne było wprowadzenie w sentencji niniejszej decyzji właściwego zastrzeżenia.

Ponadto, Prezes UTK mając na względzie trwające na sieci zarządcy prace modernizacyjne oraz biorąc pod uwagę to, że zarządca infrastruktury jest podmiotem uprawnionym do przydzielania przewoźnikowi kolejowemu zdolności przepustowej, zasadne stało się wprowadzenie zapisu, zgodnie z którym dopuszcza się korzystanie z tras przebiegających innymi liniami kolejowymi niż wymienione w niniejszej decyzji oraz uruchomienie połączeń na wnioskowanej trasie w innych godzinach niż wskazane w rozkładzie jazdy stanowiącym załączniki nr 1 i 2 do niniejszej decyzji, o ile nastąpi to z przyczyn niezależnych od Arrivy.

Wydając niniejszą decyzję, Prezes UTK wziął pod uwagę również zapisy rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1151z późn. zm.). Na stronie 77 tego dokumentu zostało określone, że *na rynku kolejowych przewozów pasażerskich będą w dalszym ciągu funkcjonowały dwie formy usług przewozowych: uruchamianych w ramach obowiązku świadczenia usług publicznych oraz na własne ryzyko przewoźników (usługi komercyjne). Jednak w większości przypadków międzywojewódzkie przewozy komercyjne, prowadzone w ramach otwartego dostępu do rynku, oraz międzynarodowe połączenia pasażerskie, których uruchomienie reguluje rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) Nr 869/2014 z dnia 11 sierpnia 2014 r. w sprawie nowych kolejowych przewozów pasażerskich (Dz. U. U E N r L 2 39/1 z 12 sierpnia 2014 r.), nadal będą stanowiły jedynie uzupełnienie wobec bazy oferty Ministra.*



Jednocześnie, zgodnie z art. 29c pkt 5 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK ma obowiązek w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu określić *warunki oraz zakres wykorzystywania dostępu do linii kolejowej lub linii kolejowych.*


Biorąc pod uwagę powyższe, Prezes UTK postanowił przyznać Arrivie otwarty dostęp, o którym mowa we wniosku, wskazując jednocześnie w sentencji decyzji, że połączenia uruchamiane przez Arrivę na podstawie niniejszej decyzji powinny stanowić uzupełnienie oferty przewozowej realizowanej na podstawie umów o świadczenie usług publicznych zawartych przez ministra właściwego do spraw transportu w relacjach pokrywających się w całości lub części z trasą Wejherowo – Warszawa Lotnisko Chopina – Wejherowo, której dotyczy niniejsza decyzja. Konsekwencją tego zapisu jest wskazany w sentencji decyzji warunek, zgodnie z którym uruchomienie połączeń Przewoźnika do i ze stacji Warszawa Lotnisko Chopina nie może zakłócić kursowania pociągów o charakterze użyteczności publicznej w relacjach do i z stacji Warszawa Lotnisko Chopina zgodnie z rozkładem jazdy postulowanym we wnioskach o przydzielenie zdolności przepustowej przez realizujących je operatorów umów o świadczenie usług publicznych. Na wypadek gdyby takie wytrasowanie pociągów Arriva okazało się niemożliwe, Prezes UTK dopuścił w sentencji realizację tych połączeń na trasie skróconej do/ze stacji Warszawa Zachodnia.

Arriva będzie realizowała przewozy pojazdami kolejowymi typów wskazanych w sentencji decyzji. Jednakże Prezes UTK dopuścił możliwość wykorzystywania innych typów pojazdów kolejowych, jeżeli Arriva zagwarantuje takie same bądź lepsze parametry techniczne, eksploatacyjne i jakościowe pojazdów.

Jednocześnie, zgodnie z wnioskiem Przewoźnika, Prezes UTK wskazał, że od rozkładu jazdy 2020/2021 połączenia realizowane na podstawie tej decyzji będą połączone z pociągami uruchamianymi przez Arrivę na podstawie decyzji Prezesa UTK z 17 maja 2017 r. (znak: DRRK-WR.715.57.2016.AnK) o przyznaniu Arrivie otwartego dostępu na trasie Wejherowo – Chełm – Wejherowo.

W decyzji z 17 maja 2017 r. (znak: DRRK-WR.715.57.2016.AnK) Prezes UTK przyznał Arrivie otwarty dostęp dla pasażerskich przewozów kolejowych na trasie Wejherowo – Chełm – Wejherowo realizowany liniami kolejowymi nr 7, 9 i 202 na okres od 14 grudnia 2020 r. do 13 grudnia 2025 r., tj. na roczne rozkłady jazdy pociągów 2020/2021, 2021/2022, 2022/2023, 2023/2024 i 2024/2025. Decyzja z 17 maja 2017 r. (znak: DRRK-WR.715.57.2016.AnK) upoważnia Arrivę do uruchamiania, we wskazanym wyżej okresie, do 2 par połączeń w dobie. Pociągi Arrivy kursujące na trasie Wejherowo

– Chełm – Wejherowo będą mogły zatrzymywać się na następujących stacjach: Wejherowo, Reda, Rumia, Gdynia Chylonia, Gdynia Główna, Sopot, Gdańsk Oliwa, Gdańsk Wrzeszcz, Gdańsk Główny, Pruszcz Gdański, Tczew, Malbork, Prabuty, Iława Główna, Działdowo, Mława, Mława Miasto, Ciechanów, Nasielsk, Modlin, Nowy Dwór Mazowiecki, Legionowo, Warszawa Toruńska, Warszawa Wschodnia, Warszawa Wawer, Otwock, Piława, Garwolin, Dęblin, Puławy Miasto, Puławy, Lublin, Świdnik Miasto, Chełm Miasto, Chełm. Połączenia te będą mogły być realizowane pojazdami kolejowymi typu: , lub innymi o takich samych bądź lepszych parametrach technicznych, eksploatacyjnych i jakościowych oraz pojazdami trakcyjnymi: .

Do realizacji połączeń realizowanych na podstawie niniejszej decyzji mogą być wykorzystywane pojazdy kolejowe wskazane w sentencjach obu decyzji, tj.: , lub inne pojazdy spełniające wymogi określone w sentencji niniejszej decyzji. Tym samym jest możliwe uruchamianie przedmiotowych połączeń na podstawie niniejszej decyzji oraz decyzji z 17 maja 2017 r. (znak: DRRK-WR.715.57.2016.AnK), jako jeden pociąg pomiędzy stacjami Wejherowo i Warszawa Wschodnia oraz w relacji powrotnej.

Dodatkowo klauzula umożliwiająca realizację przedmiotowych połączeń innymi pojazdami o takich samych bądź lepszych parametrach technicznych, eksploatacyjnych i jakościowych umożliwia korzystanie przez Arrivę z taboru wypełniającego postanowienia obu decyzji. Jednocześnie zgodnie z załącznikami 1 i 2 do przywołanej wyżej decyzji Prezesa UTK z 17 maja 2017 r. (znak: DRRK-WR.715.57.2016.AnK), stacje zatrzymania i godziny odjazdu jednej pary połączeń na odcinku Wejherowo – Warszawa Wschodnia i w relacji powrotnej na odcinku Warszawa Wschodnia – Wejherowo, pokrywają się ze stacjami zatrzymania i godzinami odjazdu wskazanymi w załączniku 2 do niniejszej decyzji.

Biorąc pod uwagę powyższe, Prezes UTK uznał za zasadne wskazanie w sentencji niniejszej decyzji, że od rozkładu jazdy 2020/2021 połączenia Arrivy uruchamiane na jej podstawie będą realizowane jako jeden pociąg z jedną parą połączeń realizowanych przez tego przewoźnika na podstawie decyzji Prezesa UTK z 17 maja 2017 r. (znak: DRRK-WR.715.57.2016.AnK).

Zgodnie z art. 29c ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, decyzja o przyznaniu otwartego dostępu jest wydawana na okres nieprzekraczający 5 lat. Wobec tego Prezes UTK wydał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu zgodnie z wnioskiem Arrivy na okres 5 lat, tj. na rozkłady jazdy pociągów 2018/2019/, 2019/2020, 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023.

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

Jednocześnie wskazać należy, iż *Prezes UTK dokonuje okresowej kontroli działalności przewoźników kolejowych wykonujących usługę w ramach otwartego dostępu w zakresie warunków jej wykonywania określonych w decyzji o przyznaniu otwartego dostępu* (art. 29c ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym).

Stosownie do art. 29c ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym, *decyzja o przyznaniu otwartego dostępu wygasa w przypadku likwidacji albo ogłoszenia upadłości aplikanta, któremu decyzja została wydana.*

Prezes UTK uchyla decyzję o przyznaniu otwartego dostępu w przypadku:

- 1) wystąpienia rażącego naruszenia warunków określonych w tej decyzji;
- 2) zaprzestania wykonywania przewozów przez co najmniej 6 miesięcy z przyczyn leżących po stronie aplikanta. (art. 29c ust. 9 ustawy o transporcie kolejowym).

POUCZENIE

Na podstawie art. 29c ust. 3 w zw. z art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym w zw. z art. 479⁶⁹ § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 155 z późn. zm.), zwanej dalej: „k.p.c.”, Strona może wnieść odwołanie od decyzji Prezesa UTK za jego pośrednictwem do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w terminie 14 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji. Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji toczy się według przepisów k.p.c. o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 13b ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym).

Oplata od odwołania wynosi 100 zł i uiszczana jest na rachunek bankowy sądu lub w formie znaków opłaty sądowej według ustalonego wzoru (art. 9 pkt 1 i art. 32 ust. 3 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz.U. z 2018 r., poz. 300), zwanej dalej „u.k.s.c.”). Stronie przysługuje prawo zwolnienia od kosztów sądowych oraz pomocy prawnej z urzędu na zasadach określonych w art. 95 i nast. u.k.s.c. w związku z art. 117 i nast. k.p.c.

Strona zadowolona z decyzji może złożyć oświadczenie o zrzeczeniu się uprawnień do wniesienia odwołania, skutkujące prawomocnością decyzji. Złożenie oświadczenia następuje na zasadach ogólnych przewidzianych dla wniesienia podania, określonych w art. 63 § 1 k.p.a.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

Planowany rozkład jazdy pociągów na trasie Gdynia Główna – Warszawa Zachodnia – Gdynia Główna w rozkładach jazdy 2018/2019 i 2019/2020

Stacja	Odległość	Godzina	Godzina
Wejherowo			
Reda			
Rumia			
Gdynia Chylonia			
Gdynia Główna	-		05:57
Sopot	9	06:05	06:06
Gdańsk Oliwa	13	06:09	06:10
Gdynia Wrzeszcz	17	06:13	06:14
Gdańsk Główny	21	06:19	06:20
Pruszcz Gdański	32		
Tczew	53	06:37	06:38
Malbork	71	06:48	06:49
Prabuty	107		
Iława Główna	140	07:20	07:21
Działdowo	201		
Mława	219		
Mława Miasto	221		
Ciechanów	251	08:13	08:14
Nasielsk	289		
Modlin	305	08:39	08:40
Nowy Dwór Mazowiecki	309		
Legionowo	324	08:51	08:52
Warszawa Toruńska	337	08:59	09:00
Warszawa Wschodnia	345	09:07	09:08
Warszawa Centralna	349	09:14	09:19
Warszawa Zachodnia	352	09:23	
Warszawa Aleje Jerozolimskie			
Warszawa Rakowiec			
Warszawa Żwirki i Wigury			
Warszawa Służewiec			
Warszawa Lotnisko Chopina			

Stacja	Odległość	Godzina przyjazdu	Godzina odjazdu
Warszawa Lotnisko Chopina			
Warszawa Służewiec			
Warszawa Żwirki i Wigury			
Warszawa Rakowiec			
Warszawa Aleje Jerozolimskie			
Warszawa Zachodnia	-		16:44
Warszawa Centralna	3	16:48	16:53
Warszawa Wschodnia	7	16:59	17:00
Warszawa Toruńska	15	17:07	17:08
Legionowo	28	17:15	17:16
Nowy Dwór Mazowiecki	43		
Modlin	47	17:27	17:28
Nasielsk	63		
Ciechanów	101	17:52	17:53
Mława Miasto	131		
Mława	133		
Działdowo	151		
Ława Główna	212	18:45	18:46
Prabuty	245		
Malbork	281	19:18	19:19
Tczew	299	19:29	19:30
Pruszcz Gdański	320		
Gdańsk Główny	331	19:47	19:48
Gdańsk Wrzeszcz	335	19:52	19:53
Gdańsk Oliwa	339	19:57	19:58
Sopot	343	20:01	20:02
Gdynia Główna	352	20:09	
Gdynia Chylonia			
Rumia			
Reda			
Wejherowo			

Planowany rozkład jazdy pociągów na trasie Wejherowo – Warszawa Lotnisko Chopina – Wejherowo w rozkładach jazdy 2020/2021, 2021/2022 i 2022/2023

Stacja	Odległość	Godzina przyjazdu	Godzina odjazdu
Wejherowo	-		05:30
Reda	8	05:37	05:37
Rumia	12	05:42	05:42
Gdynia Chylonia	18	05:50	05:50
Gdynia Główna	23	05:58	05:58
Sopot	32	06:06	06:06
Gdańsk Oliwa	36	06:10	06:10
Gdańsk Wrzeszcz	40	06:14	06:14
Gdańsk Główny	44	06:21	06:21
Pruszcz Gdański	55	06:30	06:30
Tczew	76	06:41	06:41
Malbork	94	06:53	06:53
Prabuty	130	07:13	07:13
Ława Główna	163	07:32	07:32
Działdowo	224	08:03	08:03
Mława	242	08:14	08:14
Mława Miasto	244	08:17	08:17
Ciechanów	274	08:35	08:35
Nasielsk	312	08:56	08:56
Modlin	328	09:06	09:06
Nowy Dwór Mazowiecki	332	09:11	09:11
Legionowo	347	09:20	09:20
Warszawa Toruńska	360	09:28	09:28
Warszawa Wschodnia	368	09:41	09:51
Warszawa Centralna	372	09:57	10:00
Warszawa Zachodnia	375	10:04	10:05
Warszawa Aleje Jerozolimskie	378	10:10	10:10
Warszawa Rakowiec	380	10:13	10:13
Warszawa Żwirki i Wigury	381	10:15	10:15
Warszawa Służewiec	383	10:18	10:18
Warszawa Lotnisko Chopina	385	10:21	

Stacja	Odległość	Godzina przyjazdu	Godzina odjazdu
Warszawa Lotnisko Chopina	-		16:22
Warszawa Służewiec	2	16:25	16:25
Warszawa Żwirki i Wigury	4	16:28	16:28
Warszawa Rakowiec	5	16:30	16:30
Warszawa Aleje Jerozolimskie	7	16:32	16:32
Warszawa Zachodnia	10	16:37	16:38
Warszawa Centralna	13	16:42	16:45
Warszawa Wschodnia	17	16:51	17:01
Warszawa Toruńska	25	17:09	17:09
Legionowo	38	17:17	17:17
Nowy Dwór Mazowiecki	53	17:26	17:26
Modlin	57	17:31	17:31
Nasielsk	73	17:41	17:41
Ciechanów	111	18:02	18:02
Mława Miasto	140	18:20	18:20
Mława	143	18:23	18:23
Działdowo	161	18:34	18:34
Ława Główna	222	19:05	19:05
Prabuty	255	19:24	19:24
Malbork	291	19:44	19:44
Tczew	309	19:56	19:56
Pruszcz Gdański	330	20:07	20:07
Gdańsk Główny	341	20:18	20:18
Gdańsk Wrzeszcz	345	20:23	20:23
Gdańsk Oliwa	349	20:27	20:27
Sopot	352	20:31	20:31
Gdynia Główna	362	20:41	20:41
Gdynia Chylonia	367	20:49	20:49
Rumia	373	20:57	20:57
Reda	376	21:02	21:02
Wejherowo	385	21:09	