



Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Jaroszyński

D E C Y Z J A Nr TRM/9111/1/11

Działając na podstawie art. 104 § 1 i 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) oraz art. 10 ust. 1 pkt 1, art. 13 ust. 1 pkt 3 i 4, ust. 6 i 6a ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* (Dz. U. 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.) oraz w związku z wszczętym z urzędu postępowaniem administracyjnym w sprawie prawidłowości naliczania przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej,

A. stwierdzam naruszenie przepisów z zakresu kolejnictwa

przez zarządcę infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. polegające na niewywiązywaniu się z obowiązków wynikających z art. 33 ust. 4, art. 29 ust. 2 i art. 32 ust. 1 pkt 3 i pkt 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.) oraz § 6 i § 19 ust. 1 pkt 1 lit. e Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. *w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej* (Dz. U. z 2009 r. Nr 35, poz. 274) poprzez:

1) nieprawidłowe naliczanie opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej polegające na:

- a) nieaktualizowaniu wartości parametrów charakteryzujących kategorie linii kolejowych, w związku z prowadzonymi pracami remontowymi i modernizacyjnymi oraz przedłużającymi się ograniczeniami prędkości wynikającymi ze złego stanu infrastruktury kolejowej,
- b) niewłaściwym przypisywaniu kategorii liniom kolejowym poprzez uśrednianie kategorii dla przewozów pasażerskich i towarowych, a przez to nierównym traktowaniu przewoźników,
- c) stosowaniu niewłaściwego sposobu zaokrąglania wyników w procesie ustalania kategorii linii kolejowej,
- d) przyjęciu niewłaściwego podziału linii kolejowych na odcinki dla celów ustalania kategorii linii.

2) nierówne traktowanie przewoźników kolejowych polegające na:

- a) stwarzaniu przewoźnikom kolejowym, w zakresie naliczania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, nierównych warunków prowadzenia działalności przewozowej, o których mowa w pkt 1,
- b) niewskazaniu jasnych zasad i kryteriów przyznawania rekompensat za znaczne wydłużenie czasów jazdy pociągów w stosunku do czasów przejazdów założonych w rocznym rozkładzie jazdy,

z uwagi na utrudnienia spowodowane prowadzonymi pracami modernizacyjnymi na infrastrukturze kolejowej,

- c) nieuwzględnieniu zasad i kryteriów udzielania rekompensat, o których mowa w pkt b, w *Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2010/2011 oraz w Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2011/2012*,
- d) ograniczeniu przyznania rekompensat, o których mowa w pkt b, wyłącznie do przewoźników pasażerskich z pominięciem przewoźników towarowych,
- e) objęciu niektórych przewoźników kolejowych systemem przydzielenia rekompensat, o których mowa w pkt b, w odniesieniu do części sieci zarządcy,

B. wyznaczam termin na usunięcie wskazanych nieprawidłowości do dnia 31 października 2011 roku,

C. nadaję niniejszej decyzji w całości rygor natychmiastowej wykonalności, mając na względzie interes społeczny.

UZASADNIENIE

W dniu 27 maja 2011 r. pismem nr TRM2-9111-01/11 Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (dalej zwany Prezesem UTK) na podstawie art. 61 § 1 i § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) oraz art. 10 ust. 1 pkt 1 w związku z art. 13 ust. 1 pkt 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* (Dz. U. 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.), zawiadomił PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej PKP PLK S.A.) o wszczęciu z urzędu postępowania administracyjnego w sprawie prawidłowości naliczania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej a także o przysługującym im prawie do zapoznania się ze zgromadzonymi aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań w każdym stadium postępowania.

Ponadto dnia 27 maja 2011 r. wystosowano do PKP PLK S.A. pismo nr TRM2-9111-01.1/BG/11 z prośbą o przedłożenie następujących dokumentów i informacji: opisu szczegółowych zasad kategoryzacji linii kolejowych; opisu zasad udzielania rekompensat przewoźnikom kolejowym za niedotrzymanie przez zarządcę warunków przewozu z tytułu obniżenia parametrów linii; wykazu linii, na których prowadzone są inwestycje, modernizacje, remonty; wykazu prowadzonych objazdów do linii, na których prowadzone są wyżej wymienione działania; wykazu pociągów pasażerskich i towarowych korzystających z takich objazdów; informacji na temat monitów ze strony przewoźników kolejowych nadsyłanych w związku z przypisywaniem przez zarządcę liniom kolejowym, których parametry ulegają czasowemu obniżeniu z uwagi na prowadzone inwestycje, prace modernizacyjne i remonty, kategorii nie odpowiadających takim parametrom.

W odpowiedzi na powyższe zapytania zarządca wystosował pismo nr IUS1-8204/49/2011 z dnia 5 czerwca 2011 r., które wpłynęło do UTK w dniu 6 czerwca 2011 r. Zarządca wyjaśnił w nim, że zasady kategoryzacji linii przyjęte do ustalania stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej wynikają z § 6 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w *sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej* (Dz. U. z 2009 r. Nr 35, poz. 274), zgodnie z którym kategoria linii kolejowej przyjmowana do ustalania stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, określana jest z uwzględnieniem dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe oraz średniodobowego natężenia ruchu pociągów. Jako techniczną dopuszczalną prędkość linii kolejowej, charakteryzującą standard techniczny udostępnionego fragmentu linii kolejowej przyjęto średnią ważoną prędkość maksymalną (oddzielnie dla pociągów pasażerskich i towarowych) z uwzględnieniem ograniczeń stałych, obliczoną dla odcinka linii kolejowej wyróżnionego w załączniku do Instrukcji Id-12 (D-29) *Wykaz linii*. Średnie wartości dopuszczalnej technicznej prędkości dla odcinka z uwzględnieniem ograniczeń stałych, oddzielnie dla kierunku parzystego i nieparzystego, obliczane są na podstawie danych zawartych w aplikacji Prowadzenie Opisu Sieci (POS) i przyjętego algorytmu uwzględniającego charakter ograniczenia – stałe czy punktowe oraz założonej średniej długości pociągu pasażerskiego i towarowego. Jako obowiązującą dla odcinka wybiera się niższą z dwóch obliczonych wartości średniej dopuszczalnej technicznej prędkości. Średniodobowe natężenie ruchu pociągów ustalone jest z uwzględnieniem średniodobowego obciążenia odcinków linii kolejowych w poprzednim roku i odnoszone jest do 1 km toru. Kategoria linii kolejowej ustalana jest jako, zaokrąglona do liczby całkowitej z przedziału 1-5, średnia ważona z kategorii wynikającej z prędkości maksymalnej dla pociągów pasażerskich i towarowych z uwzględnieniem ograniczeń stałych- waga 60% i kategorii wynikającej ze średniodobowego natężenia ruchu pociągów na 1 km toru- waga 40 %. Ponadto spółka PKP PLK S.A. w przedmiotowym piśmie przedstawiła tabelę ilustrującą przedziały wartości dla poszczególnych kategorii. Dalej zarządca wskazał, że za niedotrzymanie przez niego warunków przewozu z tytułu obniżenia parametrów linii kolejowych, w umowach o korzystanie z przydzielonych tras pociągów zawartych z przewoźnikami kolejowymi, wprowadzono kary umowne. W przypadku opóźnień pociągów spowodowanych obniżeniem parametrów linii zarządca wypłaca przewoźnikowi kolejowemu karę umowną w wysokości 8 zł za każdą minutę opóźnienia pociągu odnotowaną na stacji końcowej. Niezależnie od powyższego zarządca wyjaśnił, że biorąc pod uwagę utrudnienia spowodowane prowadzonymi pracami modernizacyjnymi na odcinkach linii Nasielsk - Gdynia przez Działdowo, na których nastąpiło znaczne wydłużenie czasów jazdy pociągów w stosunku do czasów przejazdów założonych w rocznym rozkładzie jazdy, Zarząd PKP PLK S.A. podjął decyzję o przyznaniu rekompensaty przewoźnikom wykonującym przewozy pasażerskie w okresie od 1 czerwca 2011 r. do 10 grudnia 2011 r. Wysokość rekompensaty uzależniona jest od dodatkowych kosztów ponoszonych przez przewoźników z tytułu wydłużenia czasu jazdy i maksymalnie może wynosić 25 % opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. PKP PLK S.A. do pisma załączyły wymagane dokumenty: wykaz linii kolejowych w modernizacji wg stanu na dzień 30 kwietnia 2011 r., wykaz prowadzonych objazdów do linii kolejowych, na których wykonywane są prace modernizacyjne oraz wykaz pociągów pasażerskich i towarowych kierowanych drogami okrężnymi w okresie od 1 czerwca 2011 r. do 31 sierpnia 2011 r. Zarządca powołał się również na skierowane do niego wystąpienia dwóch przewoźników pasażerskich tj. PKP Intercity S.A. i Przewozy Regionalne Sp. z o.o., dotyczące obniżenia parametrów linii kolejowych w związku z prowadzonymi pracami inwestycyjnymi, modernizacyjnymi i remontami, które przyczyniły się do podjęcia przez zarządcę decyzji o przyznaniu wspomnianych rekompensat.

Dodatkowo w toku postępowania wystosowano w dniu 3 czerwca 2011 r. pisma do przewoźników osób: PKP Intercity S.A., Przewozy Regionalne Sp. z o.o. oraz przewoźników rzeczy: Freightliner PL Sp. z o.o., DB Schenker RAIL Polska S.A., PKP Cargo S.A. z zapytaniami: czy w związku z prowadzonymi przez zarządcę inwestycjami, pracami modernizacyjnymi i remontami w infrastrukturze kolejowej wykonywane przewozy kolejowe są prowadzone objazdami lub wykonywane są z ograniczeniem prędkości i w jaki sposób wpływa to na przewozy; czy zarządca powiadamiał przewoźników i w jakich terminach o utrudnieniach w prowadzeniu ruchu pociągów i stosowanych objazdach; czy prowadzone prace w infrastrukturze kolejowej mają wpływ na niedotrzymanie parametrów linii kolejowych lub ich odcinków; czy zarządca wypłaca rekompensaty z tytułu opóźnień wynikających z modernizacji oraz zamknięć torowych, a jeśli tak to w jakiej wysokości i czy ich wysokość odzwierciedla utracone korzyści przewoźnika oraz czy spółki wnoszą do zarządcy uwagi w wyżej wymienionej sprawie i w jaki sposób zarządca odniósł się do zgłaszanych wniosków.

Pismem nr IC.2.2.2a-070-039/11 z dnia 10 czerwca 2011 r. spółka PKP Intercity S.A. poinformowała, że w trakcie prowadzonych przez zarządcę prac modernizacyjnych i remontów pociągi spółki były kierowane drogami okrężnymi ze względu na ograniczoną przepustowość linii, a także nastąpiły inne zmiany w organizacji ruchu pociągów w postaci m.in. wydłużenia czasu jazdy pociągów, zmiany tras pociągów, niezatrzymywania się na określonych stacjach czy konieczności uruchamiania komunikacji zastępczej. Ponadto przewoźnik wskazał, że terminy zawarte w *Wykazie zamknięć torowych*, publikowanym jako załącznik do *Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych*, odbiegają często od rzeczywistego terminu wprowadzenia zamknięć. Ponadto obniżenie prędkości przejazdu i ograniczenie przepustowości linii wpływają na jakość usługi przewozowej. Spółka wskazała również, że zarządca nie wypłaca rekompensaty z tytułu pogorszenia parametrów linii.

Natomiast w odpowiedzi na postawione pytania Przewozy Regionalne Sp. z o.o. w piśmie nr PBR2-713-22/2011 z dnia 14 czerwca 2011 r. poinformowały, że w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2010/2011, a także w trakcie jego przygotowywania (na etapie konstrukcji) miało miejsce szereg przypadków zgłaszania zastrzeżeń ze strony spółki w stosunku do PKP PLK S.A., przy czym niektóre uwagi były przez nie na bieżąco rozpatrywane. Przewoźnik podobnie jak PKP Intercity S.A. wskazał na te same ograniczenia w ruchu pociągów. Ponadto spółka wyjaśniła, że terminy przekazywania przewoźnikom opracowanych i uzgodnionych zastępczych rozkładów jazdy pociągów są dotrzymywane. Przewozy Regionalne Sp. z o.o. przyznały również, że pismem z dnia 17 maja 2011 r. zostały po raz pierwszy poinformowane przez zarządcę o możliwości przyznania rekompensat z tytułu występujących utrudnień na odcinku Nasielsk- Gdynia. W odpowiedzi spółka podała wysokość kosztów ponoszonych z tytułu występujących ograniczeń. Następnie przewoźnika powiadomiono o prowadzonych przez zarządcę pracach w zakresie przyznania rekompensaty. Jednak, jak twierdzą Przewozy Regionalne Sp. z o.o., zarządca nie wypłaca ich przewoźnikom.

Przewoźnik towarowy PKP Cargo S.A. w piśmie nr CETO4-073-07/2011 z dnia 10 czerwca 2011 r. (uzupełnionym o podpisy osób uprawnionych do reprezentowania spółki pismem o tym samym znaku z dnia 12 sierpnia 2011 r.) wskazał, że zakłócenia eksploatacyjne wyrażają się wielogodzinnymi postojami pociągów na posterunkach poprzedzających posterunki lub/ oraz szlaki objęte pracami

inwestycyjnymi, co w przypadku pociągów posiadających jednoosobową obsługę trakcyjną skutkuje wzrostem nieefektywnego czasu pracy drużyn trakcyjnych. Przy czym 1 % wzrostu czasu nieefektywnego powoduje konieczność zaangażowania w przewozy około 50 maszynistów więcej. Jednocześnie zaobserwować można systematyczny spadek średniej prędkości handlowej pociągów na infrastrukturze. Według spółki planowane terminy zamknięć torowych odbiegają od ich rzeczywistego wykonania, co jest często powodowane wydłużeniem terminu robót przez wykonawcę. PKP Cargo S.A. odnotowuje również przypadki niezachowania procedury uzgodnień i braku koordynacji robót. Spółka zwróciła uwagę, że w 2008 r. powołano w PKP Cargo S.A. stanowisko ds. strategicznych zamknięć torowych, które wniosło szereg uwag i przyczyniło się do pewnych usprawnień w procesie informowania oraz przygotowania organizacji zastępczej w czasie trwania prac inwestycyjnych.

Pismem nr L.RE+PL-BT/BTO/TOD/322/2011 z dnia 8 czerwca 2011 r. (uzupełnionym o podpisy osób uprawnionych do reprezentowania spółki) spółka DB Schenker RAIL Polska S.A. potwierdziła, wskazane we wcześniejszych pismach, opinie dotyczące ograniczeń spowodowanych prowadzonymi pracami modernizacyjnymi. Ponadto spółka poinformowała, że zarządca powiadomił o przeprowadzonych remontach. Spółka nie otrzymała żadnych rekompensat z tytułu opóźnień, z wyjątkiem pociągów objętych rozliczeniem jakościowym zgodnym z załącznikiem do umowy. Przewoźnik wystosował do zarządcy uwagi w sprawie zwrotu ponoszonych kosztów, jednak nie otrzymał w tym przedmiocie żadnej odpowiedzi.

Podobnych wyjaśnień jak poprzedni przewoźnicy udzieliła spółka Freightliner PL Sp. z o.o. w piśmie nr FPL 58/8/2011 z dnia 15 czerwca 2011 r. (uzupełnionym o podpisy osób uprawnionych do reprezentowania spółki pismem o tym samym znaku z dnia 18 sierpnia 2011 r.) Jednocześnie wszelkie uwagi w wyżej wymienionych kwestiach spółka wniosła do zarządcy infrastruktury w ankiecie opracowanej i przesłanej przez PKP PLK S.A.

Do materiału dowodowego dołączone zostało także pismo Kolei Śląskich Sp. z o.o. nr KS.KO 237/07/2011 z dnia 4 lipca 2011 r., w którym przewoźnik odniósł się do sposobu kategoryzacji linii kolejowych w cenniku dostępu do infrastruktury kolejowej. Część kategorii linii, zdaniem spółki, jest za wysoka w stosunku do stanu technicznego i realnych czasów przejazdów.

Do UTK wpłynęły również dwa pisma PCC Intermodal S.A. o nr PCC/Gdy/0031/2011 z dnia 28 czerwca 2011 r. i PCC/GDY/32/2011 z dnia 4 lipca 2011 r. W wymienionych pismach spółka wskazała na utrudnienia i etapowe zamknięcia linii kolejowej na odcinku Pruszcz Gdański- Gdynia, powodujące znaczny wzrost kosztów obsługi kolejowej ładunków skonteneryzowanych do/z gdyńskich terminali morskich. Według PCC Intermodal S.A. zasadne byłoby czasowe zmniejszenie opłat za dostęp do infrastruktury dla pociągów rozpoczynających i kończących bieg w Gdyni. Stawki dostępu skalkulowane w oparciu o parametry linii kolejowej powinny, zdaniem spółki, zostać obniżone w przypadku pogorszenia tych parametrów w wysokości proporcjonalnej do skali pogorszenia.

W dniu 7 czerwca 2011 r. do UTK wniesione zostało przez PKP Intercity S.A. pismo nr IC_5.2-070-32/2011 dotyczące stosowania przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zawyżonych jednostkowych stawek opłat za minimalny dostęp do infrastruktury poprzez błędne zastosowanie oznaczenia kategorii linii kolejowych. W związku z powyższym, na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 1 i pkt 5b

ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o *transporcie kolejowym* wysłano zawiadomienie do PKP Intercity S.A., że z uwagi na wszczęte w dniu 27 maja 2011 r. z urzędu przez Prezesa UTK postępowanie administracyjne w sprawie prawidłowości naliczania przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, złożona skarga będzie stanowić materiał dowodowy, który organ prowadzący postępowanie dołączy do akt sprawy i rozpatrzy z urzędu.

Następnie w dniu 27 lipca 2011 r. Prezes UTK na podstawie art. 36 § 1 ustawy *Kodeks postępowania administracyjnego* zawiadomił PKP PLK S.A. o terminie załatwienia przedmiotowej sprawy, przewidując termin jej załatwienia do dnia 26 sierpnia 2011 r. Powodem niezałatwienia sprawy w terminie był jej złożony charakter.

Ponadto w związku z toczącym się postępowaniem Prezes UTK wystosował pismo nr TRM2-9111-01.03/JB/2011 z dnia 21 lipca 2011 r. do PKP PLK S.A. z dalszymi zapytaniami: którzy przewoźnicy wykonują przewozy na linii Nasielsk-Gdynia przez Działdowo i którym spośród nich została przyznana rekompensata; czy wypłata rekompensat dotyczy tylko wspomnianej linii Nasielsk-Gdynia czy też wszystkich linii, na których nastąpiło znaczne wydłużenie czasów jazdy pociągów spowodowane prowadzonymi pracami modernizacyjnymi wraz z prośbą o przedstawienie wielkości wypłacanych przewoźnikom rekompensat za czerwiec 2011 r. dla całej linii Warszawa-Gdynia i dla sieci PKP PLK S.A. Ponadto w przytoczonym piśmie organ zwrócił się do zarządcy o udzielenie wyjaśnień w przedmiocie jakie okoliczności zarządca bierze pod uwagę decydując się na przyznanie przewoźnikom rekompensat, czym kierował się wyznaczając jako maksymalną wysokość rekompensaty 25% opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury oraz czy spółka wypłaca przewoźnikom kary umowne, a w przypadku odpowiedzi pozytywnej organ prosił o przesłanie wykazu przewoźników z podaniem wysokości wypłat dla każdego z nich za czerwiec 2011 r. Jednocześnie wystosowano zapytanie czym kierował się zarządca określając kary umowne w wysokości 8 zł/min, czy ujęta w *Wykazie zarządzanych linii kolejowych z przyporządkowaniem im stawek dla pociągów* kategoria linii przypisana do odcinka jest kategorią ustaloną w oparciu o parametry przed modernizacją czy po modernizacji, a także czy kategorie linii uwzględniają utrudnienia (ograniczenia prędkości) wynikające z prowadzonych prac modernizacyjnych. Mimo udzielenia odpowiedzi na pytania postawione we wcześniejszym piśmie nr TRM2-9111.01.1/BG/2011 z dnia 27 maja 2011 r., proszono o doprecyzowanie jaką metodą PKP PLK S.A. przyjmuje do określenia kategorii linii kolejowych; czy zmiana jednego z parametrów kategorii linii skutkuje zmianą tej kategorii, a także czy terminy prowadzonych prac modernizacyjnych są rygorystycznie przestrzegane, a jeśli tak to jakie są konsekwencje ich niedotrzymania oraz czy zaplanowane remonty krótsze niż 1 miesiąc są wpisane do WOS, jakie są konsekwencje wpisania ograniczeń do WOS, czy przekładają się one na rozliczenia finansowe z przewoźnikami, m.in. na wypłacanie kar umownych i rekompensat. Z uwagi na bieżący tryb postępowania proszono o przedłożenie wymienionych dokumentów i informacji najpóźniej 7 dni od dnia otrzymania pisma.

W przesłanych do UTK w dniu 29 lipca 2011 r. wyjaśnieniach PKP PLK S.A. wskazały przewoźników pasażerskich wykonujących przewozy na linii Nasielsk-Gdynia przez Działdowo. Ponadto poinformowały, że wypłata rekompensat dotyczyłaby tylko przytoczonej linii oraz, że z uwagi na prowadzone przez UTK przedmiotowe postępowanie administracyjne do czasu jego zakończenia, spółka nie wypłaca przewoźnikom rekompensat. Zarządca w piśmie uzasadnił, że określenie górnej granicy rekompensaty

jak również ograniczenie jej zakresu obowiązywania tylko do jednej linii podyktowane jest brakiem źródeł finansowania takich sytuacji. Dodatkowo spółka powołała się na brak uregulowania powyższych kwestii w obowiązujących przepisach prawnych. Zarządca wskazał na przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w *sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej* stanowiące o możliwości odmówienia przez zarządcę przydzielania trasy pociągu w przypadku powstania ograniczeń przepustowości wynikających z prowadzenia remontów i modernizacji linii kolejowych. W piśmie strona przedstawiła także wysokość wypłaconych przewoźnikom kar umownych z tytułu nienależytej realizacji rozkładu jazdy, z podziałem na poszczególnych przewoźników. Jak wyjaśniono, stawka za minutę opóźnienia pociągu została ustalona w 2008 r. na podstawie takich wskaźników jak: liczba pociągów kursujących, wykonywana praca eksploatacyjna w pociągokilometrach, ciężar brutto pociągu, opłata za udostępnienie infrastruktury, czas przejazdu pociągu i dotyczyła pociągów tych przewoźników, którzy w 2008 r. rozliczali się z tytułu nienależytej realizacji rozkładu jazdy. Sposób kalkulowania stawki za minutę opóźnienia przedstawiono w tabeli. Zarządca wyjaśnił, że kategoria linii kolejowych wynika z planowanych parametrów dopuszczalnej prędkości technicznej dla pociągów pasażerskich i towarowych na dzień wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów oraz przyjętego do obliczenia średniodobowego natężenia ruchu pociągów. Parametry dopuszczalnej prędkości technicznej przyjęte do ustalania kategorii linii dla potrzeb ustalania stawek jednostkowych służą do konstruowania rocznego rozkładu jazdy. Kategorie linii uwzględniają ograniczenia prędkości wynikające z prowadzonych prac modernizacyjnych jedynie w przypadku gdy mają one charakter ograniczeń stałych. Zarządca w zakresie metody przyjmowanej do określenia kategorii linii kolejowych złożył te same wyjaśnienia jak w poprzednim piśmie, stanowiącym odpowiedź na pismo nr TRM2-9111.01.1/BG/2011 z dnia 27 maja 2011 r., z jednym dodatkowym uzupełnieniem, iż zmiana jednego z parametrów tzn. dopuszczalnej prędkości technicznej dla pociągów pasażerskich, dopuszczalnej prędkości technicznej dla pociągów towarowych lub średniodobowego natężenia ruchu pociągów skutkuje zmianą kategorii linii kolejowej jedynie w przypadku zmniejszenia lub zwiększenia parametru o wielkość powodującą, w wyniku zastosowania przedstawionego algorytmu, przejście do innej kategorii linii. Z uwagi na zastosowanie przedziałów dla poszczególnych kategorii, nie każda zmiana jednego z parametrów oznacza zmianę kategorii linii kolejowej dla potrzeb ustalania stawek jednostkowych. Zarządca zaznaczył również, że dochowuje wszelkich starań, aby prowadzone na liniach kolejowych prace modernizacyjne były wykonywane zgodnie z założonymi terminami. Obowiązkiem wykonawcy jest prowadzenie robót zgodnie z harmonogramem zamknięć torowych oraz rozkładem jazdy pociągów opracowanym przez PKP PLK S.A. na podstawie dostarczanych przez wykonawcę robót oraz fazowania robót. W przypadku niedotrzymania terminu zakończenia robót, przedłużenie zamknięcia może nastąpić po złożeniu stosownego wniosku przez wykonawcę. W tym przypadku wszelkie dodatkowe koszty wynikające z realizacji tego zamknięcia obciążają wykonawcę, co określone jest w umowach na wykonywanie robót. Ponadto wykonawca robót ponosi koszty nienależytej realizacji rozkładu jazdy wynikłe z naruszenia terminów wystąpienia o zamknięcie lub czasu trwania zamknięć niezgodnie z zatwierdzonym harmonogramem oraz zawinionych przez wykonawcę wydarzeń podczas realizacji robót, ze szczególnym uwzględnieniem kar z tytułu opóźnień pociągów, jakimi przewoźnicy obciążają zarządcę. W przypadku przekroczenia terminów realizacji zadania PKP PLK S.A. mają prawo naliczyć kary umowne określone w umowie zawartej z wykonawcą. PKP PLK S.A. wskazały, że zgodnie z przepisami instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów w Wykazie Ostrzeżeń Stałych (WOS) ujmuje się wszystkie ostrzeżenia, które trwać będą dłużej niż 30 dni. Dodatek 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy zawierający WOS,

wydawany jest nie częściej niż co trzy miesiące i można w nim ująć wszystkie ostrzeżenia, które będą obowiązywać z dniem jego wydania. Ograniczenia ujęte w WOS uwzględnione przy konstrukcji rozkładu jazdy pociągów, nie generują dodatkowych kosztów. Jeśli nie są ujęte, stanowią jeden z czynników mających wpływ na wielkość opóźnienia pociągu i wysokość wypłacanych kar przez zarządcę przewoźnikom. Jednocześnie dołączone do pisma zostało wystąpienie PKP PLK S.A. do Podsekretarza Stanu Pana Andrzeja Massela z dnia 7 czerwca 2011 r. dotyczące konieczności zmiany rozporządzenia w przedmiocie możliwości obniżenia, na okres obowiązywania rozkładu jazdy, kategorii linii kolejowej w stosunku do kategorii ustalonej wyłącznie w oparciu o średniodobowe natężenia ruchu pociągów i dopuszczalną prędkość techniczną uwzględniającą ograniczenia stałe w przypadku trwania długotrwałych prac modernizacyjnych i remontów wymagających zamknięć torowych.

W dniu 29 lipca 2011 r. pismem nr TRM2-9111-01.06/JB/11 oraz w dniu 26 sierpnia 2011 r. pismami nr TRM2-9111-01.07/JB/11 i TRM2-9111-01.08/JB/2011 Prezes UTK, zgodnie z art. 10 § 1 *Kodeksu postępowania administracyjnego* zawiadomił PKP PLK S.A. oraz adwokata [REDAKTOWANE], reprezentującego spółkę na podstawie pełnomocnictwa udzielonego w dniu 8 sierpnia 2011 r., o przysługującym im prawie do zapoznania się ze zgromadzonymi aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań w nieprzekraczalnym terminie 2 dni od otrzymania niniejszego pisma. Ponadto pismami nr TRM2-9111-01.09/JB/11 i TRM2-9111-01.10/JB/11 z dnia 26 sierpnia 2011 r. oraz pismami nr TRM2-9111-01.11/JB/11 i TRM2-9111-01.12/JB/11 z dnia 5 września 2011 r. Prezes UTK, na podstawie art. 36 § 1 *Kodeksu postępowania administracyjnego*, zawiadomił stronę PKP PLK S.A. i jej pełnomocnika [REDAKTOWANE] o przewidywanym terminie załatwienia sprawy do dnia 19 września 2011 r. Powodem niezłatwienia sprawy w terminie był jej złożony charakter.

W dniu 15 września 2011 roku do UTK wpłynęło pismo od pełnomocnika PKP PLK S.A. adwokata [REDAKTOWANE], w którym powołując się na art. 10 § 1 *Kodeksu postępowania administracyjnego* złożył on wyjaśnienia dotyczące kwestii podnoszonych w postępowaniu i zrekapitulował stanowisko Strony. Ponadto pismo złożone zostało z niezachowaniem terminu wyznaczonego przez Prezesa UTK.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego ustalił następujący stan faktyczny:

I. Nieaktualizowanie wartości parametrów charakteryzujących kategorie linii kolejowych, w związku z prowadzonymi pracami remontowymi i modernizacyjnymi oraz przedłużającymi się ograniczeniami prędkości wynikającymi ze złego stanu infrastruktury kolejowej.

Prowadzone przez zarządcę PKP PLK S.A. prace modernizacyjne spowodowały, iż na wielu liniach kolejowych doszło do obniżenia wartości parametrów będących podstawą do ustalenia kategorii linii kolejowych, w szczególności dopuszczalnej prędkości technicznej. Jednocześnie zarządca nie podjął kroków do urealnienia jej wartości. Kategoria linii kolejowej wynika z planowanych parametrów dopuszczalnej prędkości technicznej dla pociągów pasażerskich i towarowych na dzień wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy (dalej rrj.) Zarządca w czasie trwania rrj. przeprowadza zarówno jego aktualizacje jak również korekty wprowadzające rozkłady zamknięciowe. Pomimo, że część kategorii

linii jest za wysoka w stosunku do stanu technicznego i realnych czasów przejazdów, PKP PLK S.A. nie zmienia kategorii linii dla danych odcinków linii kolejowych w trakcie trwania rrj. Na koniec zaobserwować można również, że pomimo jeszcze nie zakończonych remontów, zarządca od momentu wprowadzenia rrj. już podwyższa kategorię odcinka linii.

Jako przykład opisanej nieprawidłowości wskazać można trasę Warszawa Wschodnia - Gdynia. Do pisma PKP Intercity S.A. nr IC_5.2-070-32/2011 z dnia 7 czerwca 2011 r. załączone zostało zestawienie porównujące prędkości techniczne przyjmowane na określonych odcinkach przez PKP PLK S.A. z rzeczywistymi prędkościami osiąganymi na danej linii. Z przedstawionego zestawienia wynika, że istnieją znaczne różnice pomiędzy przyjętymi do ustalania kategorii linii prędkościami technicznymi a maksymalnymi prędkościami możliwymi do uzyskania przez pociągi. W trakcie obowiązywania rrj. 2010/2011 czas przejazdu pociągów znacznie wydłużał się np. dla pociągów EIC na trasie Warszawa – Gdańsk z ponad 4 godzin do ponad 7 godzin, przy czym należy podkreślić, że przykład ten dotyczy najszybszego expressowego przewoźnika dysponującego najwyższej klasy taborem. Nieprawidłowości w tym zakresie można zaobserwować na całej linii sieci kolejowej zarządcy infrastruktury, gdzie realizowane były remonty.

Ponadto ze względu na zły stan infrastruktury kolejowej na niektórych liniach kolejowych występują przedłużające się ograniczenia prędkości. Doskonałym tego przykładem jest odcinek linii nr 9 – Pruszczyk Gdański – Gdańsk Południowy, gdzie na 79% długości odcinka występuje od 21 kwietnia 2011 r. ograniczenie prędkości ze 100 km/h do 60 km/h, natomiast ze względu na metodologię opisaną poniżej, kategoria linii cały czas jest utrzymywana na niezmienionym poziomie. Choć średnia prędkość przejazdu na tym odcinku wynosi 68 km/h, zarządca cały czas utrzymuje kategorię 4-tą, w której prędkość dla pociągów pasażerskich wynosi 100-120 km/h a dla towarowych 80-100 km/h. Mimo faktu, iż 79% długości odcinka nie spełnia dla pociągów pasażerskich nawet wymogów dla kategorii 3-ciej, przyjęta przez zarządcę metodologia ustalania kategorii linii powoduje jej utrzymanie w fikcyjnej 4-tej kategorii.

Mając zatem na uwadze potrzeby uczestników rynku kolejowego i prawidłowe kształtowanie relacji umownych z przewoźnikami ważne jest, aby niedotrzymanie parametrów określonych dla danej kategorii linii kolejowych pociągało za sobą ponowne skalkulowanie kategorii linii, aby jej wysokość była dostosowana do aktualnego stanu.

Ustalenie kategorii dla linii kolejowej jest kluczowe dla wyniku naliczania wysokości opłat. Dokonywane jest ono tylko raz w roku podczas tworzenia *Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych*. Zgodnie z informacjami zawartymi w piśmie PKP PLK S.A. nr IUS1-8204/49/2011 z dnia 5 czerwca 2011 r. kategoria linii kolejowej określana jest na podstawie obowiązujących przepisów, z uwzględnieniem dopuszczalnej prędkości technicznej oraz średniodobowego natężenia ruchu pociągów. Przy ustalaniu tego ostatniego parametru bierze się z kolei średniodobowe natężenia odcinków linii w poprzednim roku odnoszone na 1 km toru. Zatem kategorie, które obowiązują aktualnie zostały wyliczone na podstawie danych o średniodobowym natężeniu ruchu pociągów z roku 2009. Natomiast drugi czynnik, czyli dopuszczalna prędkość techniczna, bierze pod uwagę ograniczenia stałe planowane w momencie konstruowania *Regulaminu*, czyli dla obecnie obowiązującego rozkładu jazdy parametry są ustalane na prawie rok przed jego wejściem w życie. Zastosowanie takiej metodologii ustalania kategorii linii

kolejowej powoduje, że w momencie wejścia w życie nowego rozkładu jazdy, z uwagi na prowadzone prace remontowe i modernizacyjne ograniczające zarówno przepustowość jak i maksymalną prędkość techniczną, wartość niektórych kategorii może być nieadekwatna do rzeczywistych parametrów linii, którym została przypisana. Podkreślenia wymaga fakt, że podwyższenie kategorii tylko o jeden stopień może powodować znaczny wzrost wysokości opłat. Przykładowo zmiana kategorii z 2-giej na 3-cią w przedziale masowym 300 – 400 t powoduje wzrost stawki z 3,92 na 4,97 zł czyli o prawie 27%.

II. Niewłaściwe przypisywanie kategorii liniom kolejowym poprzez uśrednianie kategorii dla przewoźników pasażerskich i towarowych, a przez to nierówne traktowanie przewoźników.

W toku przeprowadzonego postępowania ustalono, że w chwili obecnej zarządca odrębnie przypisuje kategorie linii kolejowych odcinkom linii dla przewoźników pasażerskich i towarowych. Z załączonej do pisma PKP PLK S.A. nr IUS1-8204/49/2011 z dnia 5 czerwca 2011 tabeli ilustrującej przedziały wartości dla poszczególnych kategorii wynika, że w niektórych przypadkach wartość dopuszczalnej prędkości technicznej dla niektórych kategorii linii nie jest ta sama dla pociągów pasażerskich i towarowych. W przypadku kiedy są to różne parametry, zarządca ustala kategorię osobno dla przewoźników pasażerskich i towarowych a następnie dokonuje jej uśrednienia, przy czym otrzymany wynik ulega zaokrągleniu do najbliższej liczby całkowitej. Stąd jeżeli na danej linii dopuszczalna prędkość techniczna dla pociągów towarowych i pasażerskich wynosi 80 km/h, co oznacza kategorię 2-gą dla pociągów pasażerskich a 3-cią dla towarowych, to wynik opisanej powyżej kalkulacji wyniesie 2,5 i zostanie zaokrąglony do 3. Dla przykładu na odcinkach linii nr 9 Michałów- Targówek oraz Targówek- Warszawa Praga dochodzi do zawyżenia kategorii linii kolejowej dla pociągów pasażerskich poprzez zaokrąglenie do kategorii przypisanej pociągom towarowym. Dopuszczalna prędkość techniczna dla pociągów pasażerskich wynosi 80 km/h i mieści się w kategorii 2-giej, natomiast dla pociągów towarowych ta sama prędkość to kategoria 3-cia. Przy przyjętej przez PKP PLK S.A. metodologii ustalania kategorii dla linii następuje zaokrąglenie do kategorii 3-ciej, mimo braku osiągania przez pociągi pasażerskie prędkości przypisanych tej kategorii. Powyższe działanie może wpływać także niekorzystnie na przewoźników towarowych. Zdaniem Prezesa UTK wyeliminowanie powyższego problemu nastąpi z chwilą rozdzielenia kategorii prędkości dla pociągów pasażerskich i towarowych, przez co każdy z przewoźników będzie ponosić opłaty za dostęp do infrastruktury adekwatne do wykorzystywanych parametrów linii.

III. Stosowanie niewłaściwego sposobu zaokrąglania wyników w procesie ustalania kategorii linii kolejowej.

Jak zostało wspomniane wcześniej ustalanie kategorii linii następuje przy uwzględnieniu średniodobowego natężenia ruchu oraz dopuszczalnej prędkości technicznej. Zgodnie z metodologią wyznaczania kategorii linii stosowaną przez PKP PLK S.A. natężeniu jest przypisana waga 40%, natomiast prędkości waga 60%. Podobnie jak w wyżej opisanym przypadku obliczania jednej kategorii dla pociągów pasażerskich i towarowych stosowana jest średnia z tą różnicą, że przy zastosowaniu różnych wag.

I tak na przykład przy natężeniu z kategorii 5-tej oraz prędkości kategorii 3-ciej – średnia kategoria linii ustalona zostanie na poziomie 4 według następujących obliczeń:

$60\% \times 3 + 40\% \times 5 = 3,8$ przy czym wynik jest zaokrąglany do najbliższej liczby całkowitej, czyli do 4-tej kategorii.

Przy wyliczaniu kategorii linii dochodzi zatem do zaokrąglania obliczeń co, zdaniem Prezesa UTK, w sposób dyskryminujący dla przewoźników powoduje przypisanie kategorii linii infrastrukturze, której właściwości nie odpowiadają w żaden sposób parametrom, którymi powinna cechować się linia danej kategorii. W opinii Prezesa UTK, dotychczasowy sposób ustalania kategorii linii przyjęty przez zarządcę choć spójny i prawidłowy matematycznie powoduje, iż linie kolejowe są kategoryzowane według parametrów, których nie osiągają, a co za tym idzie pobierane są wyższe stawki niż wynikałoby to z faktycznej oferowanej klasy usług. Zdaniem Prezesa UTK, koniecznym jest wprowadzenie innej metody ustalania kategorii linii, która będzie we właściwy i niedyskryminujący dla przewoźników sposób oddawała stan infrastruktury. Dotychczasowa metodologia przyjęta przez zarządcę powoduje, że mimo nie spełnienia przez linię określonego standardu zostaje jej przypisana wyższa kategoria. W sytuacji opisanej w przykładzie, kiedy rezultat obliczeń wynosi 3,8 – odpowiednią kategorią linii powinna być kategoria 3-cia. Należy wskazać, iż zastosowanie matematycznych zaokrągleń nie może wypaczać faktycznego stanu infrastruktury. Tym bardziej, że zarządcą nie bierze pod uwagę przy ustalaniu dopuszczalnej prędkości technicznej ograniczeń punktowych, nie uwzględnionych w Wykazie Ostrzeżeń Stałych, których ujęcie spowodowałoby spadek dopuszczalnej prędkości technicznej. Tym samym należy wskazać, iż oferowana na danym odcinku „klasa” wyrażona poprzez kategorię - w żaden sposób nie ulegnie poprawieniu natomiast z całą pewnością można stwierdzić, iż poprzez występowanie licznych ograniczeń czasowych ulegnie ona pogorszeniu. Powyższemu przeciwdziałać ma zaproponowane przez Prezesa UTK zaokrąglanie kategorii w dół. Zapewne nie rozwiąże to wszystkich problemów natomiast z całą pewnością będzie w bardziej właściwy sposób oddawało stan infrastruktury kolejowej.

IV. Przyjęcie niewłaściwego podziału linii kolejowych na odcinki dla celów ustalania kategorii linii.

Przyjęty przez zarządcę podział linii kolejowych na odcinki w *Wykazie linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK S.A. z przyporządkowaniem im stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obowiązujących od 12 grudnia 2010 r. [zł/pocmk]*, dla których wyliczane są kategorie obejmuje odcinki, na których mogą obowiązywać różne dopuszczalne prędkości techniczne. W związku z tym PKP PLK S.A. wylicza średnią prędkość dla danego odcinka w ten sposób, że cały odcinek o różnych dopuszczalnych prędkościach technicznych zostaje zakwalifikowany w całości np. do kategorii 5-tej. Wskazane jest aby odcinki linii otrzymywały kategorie odpowiadające rzeczywistym dopuszczalnym prędkościom, a nie prędkościom uśrednionym. Będzie to możliwe w sytuacji jeśli przypisywana kategoria opierać się będzie na załączniku nr 2 do Regulaminu PKP PLK S.A. *Wykaz maksymalnych prędkości*, osobno dla pociągów towarowych i pasażerskich. Po takiej zmianie fragment linii kolejowej otrzymałby kategorię adekwatną do przypisanej do niej dopuszczalnej prędkości technicznej. Jako przykład wskazać można odcinek SZYMANKOWO - TCZEW na rozkład jazdy 2011/2012, dla pociągów pasażerskich o masie 450-600 t. Zarządca uśredniając prędkości w przypadku dłuższych odcinków prowadzi do zawyżenia kategorii linii. Obliczona średnia prędkość dla odcinka wynosi 131,47 km, co wskazuje na 5-tą kategorię. Natomiast rozbiecie odcinków na mniejsze składowe

wyeliminowałoby zawyżenie prędkości. Zatem w ostatecznym rozrachunku kategoria linii w sposób bardziej rzeczywisty odpowiadałaby parametrom infrastruktury kolejowej. Wprowadzenie zmian w przyjętej metodologii wyliczeń będzie skutkowało spadkiem kosztów dostępu do infrastruktury na przykładowym odcinku o około 19 %.

V. Stwarzanie przewoźnikom kolejowym, w zakresie naliczania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, nierównych warunków prowadzenia działalności przewozowej, o których mowa wyżej.

Spółka PKP PLK S.A. jest zarządcą infrastruktury, posiadającym pozycję dominującą na polskim rynku kolejowym. Zarządzane przez nią linie kolejowe stanowią ponad 98 % całej sieci linii kolejowych. Jako jedyny zarządca udostępnia infrastrukturę oraz świadczy usługi na terenie całego kraju zarówno dla przewoźników osobowych jak i towarowych. Oznacza to, iż praktycznie w dziedzinie zarządzania infrastrukturą kolejową pełni rolę monopolisty, co pozwala mu w relacjach z przewoźnikami narzucać swoje rozwiązania. Zarządca musi jednak brać pod uwagę, że dla prawidłowego funkcjonowania i rozwoju rynku kolejowego, niezbędna jest współpraca z przewoźnikami w celu przygotowywania oferty uwzględniającej ich oczekiwania.

Na zarządcy ciąży obowiązek utrzymania infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego. Zły stan infrastruktury kolejowej, o którym często informują przewoźnicy kolejowi, skutkuje zachwianiem płynności ruchu kolejowego i jego dezorganizacją. Mimo, iż postępująca modernizacja polskiej infrastruktury kolejowej jest zjawiskiem jak najbardziej pozytywnym i pożądanym, to powoduje wiele zjawisk niekorzystnych dla branży kolejowej. Ruch pociągów zakłócany przez ograniczenia w przepustowości w wyniku prowadzenia prac na torach, w konsekwencji wydłużających czas przejazdu w stosunku do obowiązującego rozkładu jazdy, jest przedmiotem wielu skarg przewoźników.

W toku postępowania przewoźnicy kolejowi informowali UTK, że na skutek prowadzonych przez zarządcę prac modernizacyjnych i remontów pociągi były kierowane drogami okrężnymi ze względu na ograniczoną przepustowość linii. Nastąpiły również inne zmiany w organizacji ruchu pociągów w postaci m.in. wydłużenia czasu jazdy pociągów, zmiany tras pociągów, niezatrzymywania się na określonych stacjach czy konieczności uruchamiania komunikacji zastępczej. Ponadto zakłócenia eksploatacyjne wyrażały się wielogodzinnymi postojami pociągów na posterunkach poprzedzających odstępy i szlaki objęte pracami inwestycyjnymi, co skutkowało wzrostem nieefektywnego czasu pracy drużyn trakcyjnych.

Nadmienić należy, że przewoźnicy kolejowi realizujący przewozy na liniach remontowanych ponoszą dodatkowe koszty finansowe wynikające z wydłużenia czasu przejazdów pociągów oraz konieczności prowadzenia pociągów objazdami. Ma to niewątpliwie wpływ na obniżenie konkurencyjności przewozów kolejowych w stosunku do transportu drogowego. Długotrwałe zamknięcia torowe skutkują kierowaniem pociągów trasami okrężnymi powodując również utrudnienia organizacyjne. Obniżenie prędkości handlowej, będące wynikiem licznych prac remontowych i modernizacyjnych, skutkujące niedotrzymywaniem czasów jazdy pociągów i w konsekwencji terminów umownych, stawia przewoźników

kolejowych w złym świetle wobec ich zleceniodawców oraz partnerów na rynku przewozów kolejowych. Powoduje to również zmniejszenie zaufania do tej gałęzi transportu oraz utrudnia utrzymanie dotychczasowych kontraktów handlowych i pozyskiwanie nowych kontrahentów. Realizowane remonty torów stacyjnych, naprawa lub wymiana zamkniętych rozjazdów oraz przeprowadzenie wszelkich działań dla zapewnienia niezbędnej przepustowości, zmusza przewoźników do dzielenia lub łączenia składów wagonowych i związanych z tym dodatkowych czynności zapewniania wagonów, zmiany trakcji, drużyn trakcyjnych czy krzyżowania pociągów. Wymienione, niektóre tylko, problemy skutkują ponoszeniem niezaplanowanych wysokich kosztów przewozów oraz koniecznością udzielania znacznych finansowych zadośćuczynień wobec zleceniodawców.

Negatywnie należy ocenić także brak koordynacji wprowadzanych zamknięć, brak konsultacji z przewoźnikami kolejowymi, co do terminów modernizacji oraz nieuwzględnianie ich uwag i wniosków przy planowanych zamknięciach, które dodatkowo zmniejszają przepustowość linii kolejowych. Przewoźnicy w postępowaniu wskazywali, że terminy zawarte w *Wykazie zamknięć torowych*, publikowanym jako załącznik do *Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych*, odbiegają często od rzeczywistego terminu wprowadzenia zamknięć. Planowane terminy zamknięć torowych odbiegają od ich rzeczywistego wykonania, co jest często powodowane wydłużeniem terminu robót przez wykonawcę. Długotrwałe zamknięcie torowe równocześnie na dwóch sąsiednich odcinkach przygranicznych, skutkujące kierowaniem pociągów trasami okrężnymi, powoduje spiętrzenie ruchu na tych trasach, zakłócenia dla ruchu, wydłużenie czasu obsługi na pośrednich i granicznych stacjach, utrudnienia w planowaniu i organizacji ruchu w przewozach międzynarodowych.

Wszystkie wskazane wyżej utrudnienia związane z prowadzonymi pracami modernizacyjnymi na infrastrukturze kolejowej miały negatywny wpływ na prowadzenie działalności gospodarczej przez spółki kolejowe. Przewoźnicy kolejowi wykonujący przewozy na remontowanych liniach uiszczali bowiem opłaty za wyższe parametry linii niż parametry, z których rzeczywiście korzystali. Ponadto nie bez wpływu na sytuację finansową przewoźników pozostawała konieczność ponoszenia dodatkowych kosztów wynikających z występujących utrudnień organizacyjnych. W zaistniałej sytuacji spółki wykonujące przewozy na liniach modernizowanych spotykały się z nierównym traktowaniem przez zarządcę infrastruktury, gdyż zachwiana została między przewoźnikami równowaga z zakresie warunków prowadzenia i rozwoju działalności przewozowej. Przewoźnicy korzystający z linii modernizowanych otrzymywali gorsze warunki wykonywania przewozów a mimo to zobowiązani byli do płacenia za dostęp do infrastruktury kolejowej niejednokrotnie tyle samo co przewoźnicy, którzy realizowali przewozy na liniach, na których takie ograniczenia nie występowały. W ten sposób na krajowym rynku kolejowym, poprzez nieprawidłowości w sposobie naliczania opłat przez zarządcę, nastąpiło zachwianie konkurencyjności między przewoźnikami.

VI. Niewskazanie jasnych zasad i kryteriów przyznawania rekompensat oraz nieuwzględnienie ich w *Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2010/2011 oraz w Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2011/2012.*

W przedmiotowym postępowaniu ustalono, iż zarządca podjął decyzje o przyznaniu rekompensat za znaczne wydłużenie czasów jazdy pociągów w stosunku do czasów przejazdów założonych w rocznym rozkładzie jazdy, z uwagi na utrudnienia spowodowane prowadzonymi pracami modernizacyjnymi na infrastrukturze kolejowej, nie wskazując jednocześnie przewoźnikom zasad jakimi kierować będzie się podczas ich wypłacania. Z zebranych materiałów wynika, że przewoźnikom nie przekazane zostały wystarczające informacje dotyczące jakim podmiotom i na podstawie jakiego kryterium, przysługują wspomniane rekompensaty. Ponadto warunki wypłaty takie rodzaju zadośćuczynienia nie zostały określone w *Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2010/2011 oraz w Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2011/2012* konsultowanych z przewoźnikami, a strona ustaliła je na podstawie jednostronnej decyzji. Jest to przejaw nierównego traktowania przewoźników kolejowych, gdyż na skutek takiego nieokreślonego sposobu przyznawania rekompensat nie mają oni świadomości czy przysługuje im rekompensata a jeśli tak to w jakiej wysokości. Ponadto w przypadku jej wypłaty jednemu przewoźnikowi z pominięciem drugiego na zasadach dyskryminacyjnych, przewoźnicy nie są w stanie udowodnić zarządcy jego naruszenia, gdyż warunki te nie zostały nigdzie ustalone i podane do publicznej wiadomości.

Natomiast dla prawidłowego funkcjonowania rynku kolejowego ważne jest budowanie właściwych relacji pomiędzy podmiotami tego rynku a mianowicie pomiędzy przewoźnikami kolejowymi i zarządcą infrastruktury kolejowej. W przypadku gdy zarządca w sposób sobie tylko znany określa tak istotną kwestię jaką jest wypłata rekompensat, może spowodować to po stronie przewoźnika ograniczenie zaufania do zarządcy. Istotne jest aby przewoźnik miał wiedzę kiedy przedmiotowa rekompensata ma być przyznana, dla kogo i w jakim zakresie. W tym celu wskazane jest opracowanie jasnych zasad i kryteriów przyznawania rekompensat, we współpracy z innymi uczestnikami rynku kolejowego oraz zamieszczenie przepisów dotyczących rekompensat w *Regulaminie*, którego zadaniem jest właśnie regulowanie wzajemne stosunków zarządcy z przewoźnikami.

VII. Ograniczenie przyznania rekompensat wyłącznie do przewoźników pasażerskich z pominięciem przewoźników towarowych oraz objęcie niektórych przewoźników kolejowych systemem przydzielenia rekompensat, w odniesieniu do części sieci zarządcy.

Na skutek prowadzonego postępowania organ stwierdził, że przyznanie rekompensaty tylko przewoźnikom pasażerskim z pominięciem przewoźników towarowych oraz tylko w odniesieniu do jednej linii, a nie do całej sieci zarządcy, jest naruszeniem przepisów o zakazie nierównego traktowania przewoźników przez zarządcę infrastruktury. Konieczne jest zatem aby zarządca, opracował nowe zasady i kryteria udzielania rekompensat dla wszystkich przewoźników, którzy spotykają

się z utrudnieniami wynikającymi z prowadzonych prac modernizacyjnych oraz dla wszystkich linii, na których są wykonywane prace remontowo – modernizacyjne i na których nastąpiło znaczne wydłużenie czasów jazdy pociągów. Natomiast przyznanie rekompensat tylko dla określonych podmiotów wyróżnionych na podstawie kryterium rodzaju prowadzonych przewozów czy też tylko w odniesieniu do pewnych linii z pominięciem innych, na których nastąpiły podobne utrudnienia, świadczy o stosowaniu przez zarządcę praktyk dyskryminujących.

Należy zwrócić uwagę, że przyznawanie rekompensat na podstawie decyzji Zarządu PKP PLK S.A. oraz kar umownych przewidzianych w umowach o korzystanie z przydzielonych tras pociągów zawartych z przewoźnikami kolejowymi, wypłacanych za opóźnienia pociągu odnotowane na stacji końcowej stanowią kwestie odrębne, nie wpływające na fakt występowania po stronie zarządcy stwierdzonych w tym postępowaniu naruszeń. Wprowadzenie przez zarządcę zmian wskazanych w przedmiotowej decyzji w zakresie nieprawidłowości w procesie naliczania opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, nie zwalnia PKP PLK S.A. od obowiązku wypłat należnych przewoźnikom rekompensat i kar umownych. Niesłuszne jest zatem stwierdzenie PKP PLK S.A., zawarte w piśmie nr IUS1-8204/49/2011 z dnia 5 czerwca 2011 r., że kary umowne wypłacane są za niedotrzymanie przez zarządcę warunków przewozu z tytułu obniżenia parametrów linii kolejowych. Są one przyznawane wyłącznie za opóźnienia a nie za niedotrzymanie parametrów kategorii linii. Opóźnienia wynikają nie tylko z niedotrzymania przez zarządcę określonych parametrów linii i nie należy ich utożsamiać z prawidłowością naliczania opłat. W sytuacji, gdy podczas niedotrzymania warunków określonych dla danej linii nie nastąpiło opóźnienie, kary umowne nie są wypłacane mimo występujących ograniczeń.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zważył co następuje:

Na podstawie zebranego w przedmiotowym postępowaniu materiału dowodowego Prezes Urzędu Transportu Kolejowego stwierdził występowanie nieprawidłowości wskazanych w sentencji niniejszej decyzji.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego na podstawie art. 10 ust. 1 pkt 1 ustawy *o transporcie kolejowym* jest centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach regulacji transportu kolejowego. Art. 13 ust. 1 pkt 3 i 4 ustawy stanowi, że do zadań Prezesa UTK, w zakresie regulacji transportu kolejowego, należy nadzór nad równoprawnym traktowaniem przez zarządców wszystkich przewoźników kolejowych, w szczególności w zakresie rozpatrywania wniosków o udostępnienie tras pociągów i naliczania opłat oraz nadzór nad poprawnością ustalania przez zarządcę opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej oraz opłat dodatkowych za świadczenie usług dodatkowych. Na mocy art. 13 ust. 4 ustawy *o transporcie kolejowym*. Prezes UTK jest uprawniony do kontroli przestrzegania przepisów i realizacji decyzji oraz postanowień z zakresu kolejnictwa. W przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów, decyzji lub postanowień z zakresu kolejnictwa Prezes UTK wydaje decyzję określającą zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości (art. 13 ust. 6 ustawy *o transporcie kolejowym*).

Zasady naliczania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, są uregulowane przepisami ustawy z dnia 28 marca 2003 r. *o transporcie kolejowym* oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. *w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej*. W myśl przepisów powołanej ustawy zarządca określa wysokość opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej. *Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obliczana jest jako iloczyn przebiegów pociągów i stawek jednostkowych ustalonych w zależności od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, oddzielnie dla przewozu osób i rzeczy* (art. 33 ust. 4). Natomiast § 6 wspomnianego rozporządzenia doprecyzowuje przepisy ustawowe poprzez wskazanie sposobu obliczania wymienionej opłaty jako *iloczynu liczby zrealizowanych pociągokilometrów i stawki właściwej dla danej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe, oraz rodzaju pociągu i całkowitej masy brutto pociągu, określonych w przydzielonej trasie pociągu*. Powyższe przepisy nie pozostawiają wątpliwości, że kategoria linii kolejowej jest jednym z podstawowych elementów determinujących wysokość opłat za minimalny dostęp do infrastruktury. Należy zatem mieć na względzie, że jeśli na skutek prowadzonych prac modernizacyjnych kategoria linii nie zachowuje przypisanych dla niej parametrów, to w konsekwencji weryfikowane powinny być opłaty, pobierane na jej podstawie. Ponadto należy wziąć pod uwagę fragment cytowanego przepisu dotyczący obowiązku obliczania opłaty podstawowej oddzielnie dla przewozu osób i rzeczy. Zatem stosowana przez zarządcę praktyka przypisywania kategorii liniom kolejowym poprzez uśrednianie kategorii dla przewozów pasażerskich i towarowych jest niezgodna z obowiązującym stanem prawnym. Stosowana przez zarządcę metoda zaokrąglania ich wyników powoduje, że w wielu przypadkach liniom kolejowym zostaje przypisana kategoria nieodpowiadająca rzeczywistym parametrom eksploatacyjnym, co jest niekorzystne dla przewoźników i stanowi niedozwoloną barierę w dostępie do infrastruktury oraz przyczynę nierównego traktowania przewoźników. Stanowi to naruszenie unormowania wynikającego z art. 29 ust. 2 ustawy. Obowiązujący stan prawny nie tylko nie zawiera zakazu dla zaokrąglania uzyskanego wyniku do niższej wartości, potwierdzającej rzeczywisty stan udostępnianej infrastruktury, ale obliguje zarządcę do takiego kształtowania reguł dostępu i pobierania opłat, żeby prawo przewoźników do dostępu do infrastruktury kolejowej było realizowane w jak największym stopniu, w sposób niedyskryminujący. Dodatkowo ustalanie kategorii dla odcinków linii poprzez uśrednianie różnych prędkości, obowiązujących na ich fragmentach jest niedopuszczalne, ponieważ prowadzi do niewłaściwego określenia prędkości dla całego odcinka linii, a w konsekwencji przyjęcia zawyżonej wartości tego parametru do ustalenia kategorii. Zawyżona wartość, nieodpowiadająca rzeczywistym parametrom nie daje się pogodzić z obowiązkami zarządcy wynikającymi z art. 29 ust. 2. Przyjmując fikcyjne wartości jako podstawę do naliczania opłat za dostęp, zarządca w sposób nieuzasadniony ogranicza prawo dostępu oraz powoduje nierówne warunki wykonywania przewozów.

Zgodnie z ustalonym stanem faktycznym w związku z prowadzonymi pracami modernizacyjnymi na liniach kolejowych nastąpiło niedostosowanie osiąganych prędkości do danej kategorii linii kolejowej. Można odwołać się tu do przepisów Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. *w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie* (Dz. U. z 1998 r. Nr 151, poz. 987). W § 14 ust. 2 powołanego rozporządzenia czytamy, iż *w przypadku wystąpienia zmian w technicznym wyposażeniu linii kolejowej sprawiających,*

że nie będzie ono odpowiadać danej kategorii linii, należy przywrócić odpowiedni stan wyposażenia przy zachowaniu danej kategorii albo zmienić kategorię linii kolejowej według aktualnego stanu wyposażenia technicznego. Zarządcy w opisanej sytuacji, zgodnie z przytoczonymi przepisami, pozostają dwa rozwiązania do zastosowania: albo dostosowanie stanu elementów wyposażenia technicznego odpowiednio do obecnej kategorii linii kolejowej albo obniżenie kategorii linii stosownie do aktualnego stanu wyposażenia technicznego. Pomimo tego, że cytowany artykuł odnosi się do wyposażenia technicznego a nie parametrów eksploatacyjnych linii kolejowych można powołać się niego jako normę regulującą analogiczną sytuację. Niewątpliwie zgodne z wolą racjonalnego prawodawcy jest takie działanie zarządcy, które zgodnie z zasadą prawdy materialnej odzwierciedla faktyczne warunki prowadzenia działalności gospodarczej. Nie jest dopuszczalna interpretacja przepisów prowadząca do zastąpienia stanu faktycznego przez fikcję, ze szkodą dla przewoźników. Powołany przepis potwierdza zatem naruszenie przez zarządcę art. 29 ust. 2.

Z uwagi na brak szczegółowej regulacji dotyczącej sposobu ustalania tych wartości w obowiązujących przepisach prawnych zarządca infrastruktury jest zobowiązany w jak najpełniejszy sposób realizować zasadę równego dostępu do infrastruktury zgodnie z art. 29 ust. 2. PKP PLK S.A. dokonują określenia kategorii linii kolejowych tylko raz, na 9 miesięcy przed wejściem w życie nowego rozkładu jazdy. Zatem średniodobowe natężenie ruchu pociągów ustalane jest na podstawie danych historycznych (np. dla obowiązującego rozkładu jazdy pociągów 2010/2011 natężenie ruchu pociągów ustalane jest na podstawie danych z roku 2009), co należy uznać za nieprawidłowość mogącą skutkować przypisaniem liniom kategorii nieodpowiadających ich rzeczywistym parametrom. Natężenie ruchu powinno być obliczane dla bieżących okresów rozliczeniowych. Wyliczanie rzeczywistego średniodobowego natężenia ruchu jest konieczne do prawidłowego ustalenia kategorii linii i w konsekwencji właściwego naliczania opłat.

Powyższe tezy potwierdza również brzmienie § 16 ust. 4 powołanego rozporządzenia, zgodnie z którym *stawki opłat oraz zwiększenia stawek i ulgi w opłatach, powinny być skalkulowane w sposób zapewniający ochronę przed nieuzasadnionym wzrostem dotychczasowego poziomu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej*. Sformułowanie tego przepisu potwierdza wolę prawodawcy zmierzającą do wprowadzenia ochrony rynku przed nieuzasadnionym wzrostem opłat. Zasada ta dotyczy również opisanego w przedmiotowej decyzji stanu faktycznego. W świetle bowiem cytowanego paragrafu na zarządcy ciąży obowiązek takiej kalkulacji stawek, która nie powodowałaby niesłusznego podwyższenia opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej. W omawianej sytuacji przewoźnicy, na skutek prowadzonych remontów, wykonują przewozy na odcinkach, dla których przypisana jest nieprawidłowa kategoria ze względu na osiągnięte na niej parametry i ponoszą opłaty nieadekwatne w stosunku do otrzymywanej w zamian usługi, której standard określa zarządca przed wdrożeniem rocznego rozkładu jazdy. Nie tylko sposób kalkulacji stawek, ale również sposób ich stosowania wpływa na ostateczną wysokość opłaty za dostęp do infrastruktury. Zasadę ochrony przed nieuzasadnionym wzrostem stawek należy odnieść także do procesu naliczania opłat. Niewątpliwie powołany przepis rzutuje na stosowanie art. 29 ust. 2 ustawy. Warto podkreślić, że wykaz kategorii linii kolejowych stanowi załącznik do wniosku PLK PKP S.A. o zatwierdzenie stawek przedstawiony Prezesowi UTK.

Przy wydawaniu przedmiotowej decyzji organ uwzględnił także art. 33 ust. 9a pkt 1 ustawy, zgodnie z którym *zarządca może wprowadzać zmiany stawek jednostkowych opłaty podstawowej w każdym czasie - jeżeli zmiana dotyczy obniżenia opłat*. Zatem w regulacjach prawnych znaleźć można uzasadnienie możliwości zastosowania obniżenia opłat w każdym czasie bez konieczności jednoczesnego spełnienia dodatkowych wymagań, jak to ma miejsce w przypadku podwyższenia opłat. Niesłuszna zatem jest podnoszona przez zarządcę konieczność wprowadzenia w tym celu odpowiednich zmian w rozporządzeniu. PKP PLK S.A. w postępowaniu powołały się na wystąpienie do Podsekretarza Stanu Pana Andrzeja Massela w dniu 7 czerwca 2011 r. dotyczące zmiany rozporządzenia w przedmiocie możliwości obniżenia, na okres obowiązywania rozkładu jazdy, kategorii linii kolejowej w stosunku do kategorii ustalonej wyłącznie w oparciu o średniodobowe natężenia ruchu pociągów i dopuszczalną prędkość techniczną uwzględniającą ograniczenia stałe, w przypadku trwania długotrwałych prac modernizacyjnych i remontów wymagających zamknięć torowych. Tymczasem obniżenie opłat jest uzasadnione w świetle obowiązujących przepisów prawnych. Przytoczona regulacja przewidująca możliwość zmiany opłat bez specjalnych warunków tylko na korzyść przewoźnika, świadczy o występującym po stronie ustawodawcy przeświadczeniu o potrzebie ochrony przewoźnika w relacji z zarządcą ze względu na nierówną pozycję stron tego stosunku umownego. Przytoczony przepis, dotyczący możliwości obniżania opłat za dostęp do infrastruktury w wyniku zmniejszenia stawek, potwierdza przyzwolenie ustawodawcy dla obniżenia opłat także z innych przyczyn. Niewątpliwie obowiązujące przepisy nie zawierają zakazu stosowania niższych opłat. Co więcej, w omawianej sytuacji jest to konieczne ze względu na obowiązek zarządcy udostępniania infrastruktury kolejowej, ze szczególnym uwzględnieniem zasady równości (art. 29 ust. 2).

Prezes UTK przy wydawaniu niniejszej decyzji wziął pod uwagę również przepisy prawa wspólnotowego w szczególności dyrektywę Rady Nr 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 roku w *sprawie rozwoju kolei wspólnotowych* zgodnie, z którą płatności przedsiębiorstw kolejowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej muszą być zgodne z zasadą niedyskryminacji tych podmiotów. Na podstawie art. 8 tej dyrektywy *opłata wnoszona przez użytkownika, która obliczana jest w sposób pozwalający na uniknięcie dyskryminacji przedsiębiorstw kolejowych, może w szczególności uwzględnić ilość kilometrów, skład pociągu i wszelkie specyficzne wymogi, takie jak prędkość, obciążenie na oś oraz stopień lub okres korzystania z infrastruktury*. Pobierana opłata, naliczana w sposób niedyskryminujący przewoźników, powinna uwzględniać zmianę warunków wpływających na jakość świadczonej usługi tak aby zachowane było równe traktowanie wszystkich użytkowników infrastruktury kolejowej. Natomiast przejawem dyskryminacji jest pobieranie opłat w takiej samej wysokości od wszystkich przewoźników podczas gdy oferowany w zamian dostęp dla części przewoźników nie odzwierciedla rzeczywistych parametrów infrastruktury.

Działania podjęte przez zarządcę infrastruktury w sprawie przyznawania i naliczania przewoźnikom kolejowym rekompensat należy uznać za przejaw jak najbardziej pozytywny. Jednocześnie zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 3 ustawy do zadań Prezesa UTK należy sprawowanie nadzoru nad równoprawnym traktowaniem przez zarządców wszystkich przewoźników kolejowych. Z kompetencji Prezesa UTK do kontroli przestrzegania przez zarządcę równego traktowania przewoźników wynika obowiązek po stronie zarządcy do niestosowania w swojej działalności praktyk dyskryminujących. Ujęto go również w art. 29 ust. 2. W przypadku przyznawania rekompensat nie można uznać, że zarządca ma

całkowitą swobodę w tym zakresie. Ustawowa zasada równego traktowania przewoźników przez zarządcę odnosi się do wszystkich przejawów działalności zarządcy, bez względu na to czy są one wskazane w regulacjach prawnych.

Z przepisu art. 29 ust. 2 wynika, że zarządca infrastruktury obowiązany jest do udostępnienia infrastruktury kolejowej na podstawie wniosków składanych przez przewoźników z zachowaniem zasad równego ich traktowania. Należy mieć na względzie, że obowiązek ten należy odnieść do całości procesu udostępniania i korzystania z infrastruktury kolejowej, w tym również w zakresie pobierania opłat i przyznawania rekompensat. Z przytoczonego przepisu wynikają dwie podstawowe normy: obowiązek zarządcy udostępniania infrastruktury (a zatem równocześnie zakaz tworzenia barier w tej dziedzinie) oraz obowiązek równego traktowania przewoźników. Zarządca infrastruktury dopuszczając się naruszeń, o których mowa w pkt. A1) sentencji, nie wywiązał się ze wskazanych obowiązków.

PKP PLK S.A. niewątpliwie naruszyły wspomniany wyżej obowiązek równego traktowania przewoźników poprzez również przyznanie rekompensat tylko przewoźnikom pasażerskim, dyskryminując w ten sposób przewoźników towarowych, którzy również wykonywali przewozy na linii Nasielsk-Gdynia przez Działdowo, na której nastąpiło znaczne wydłużenie czasów jazdy pociągów w stosunku do czasów przejazdów założonych w rocznym rozkładzie jazdy, z uwagi na utrudnienia spowodowane prowadzonymi pracami modernizacyjnymi. Rodzaj wykonywanych przewozów jako kryterium determinujące przyznanie rekompensaty przewoźnikowi stanowi zatem naruszenie przepisów ustawowych. Podobnie rekompensata stanowiąca swoiste zadośćuczynienie za utrudnienia spowodowane wykonywanymi pracami remontowymi, nie może ograniczać się tylko do wspomnianej linii. W ten sposób przewoźnicy napotykający utrudnienia na innych liniach, w tym samym stopniu jak na linii Nasielsk - Gdynia, a jednocześnie pozbawieni możliwości otrzymania rekompensat, spotykają się z nierównym traktowaniem przez zarządcę.

Dodatkowo zgodnie z art. 32 ust 1 pkt 4 *ustawy o transporcie kolejowym* oraz art. 19 ust. 1 pkt 1 lit. e rozporządzenia w *sprawie warunków dostęp i korzystania z infrastruktury kolejowej*, zarządca po przeprowadzeniu konsultacji z przewoźnikami, opracowuje regulamin określający w szczególności warunki korzystania z udostępnionej infrastruktury kolejowej, mając na względzie zapewnienie równoprawnego traktowania przewoźników na wszystkich etapach współpracy, w tym także rozliczania przejazdów, naliczania i pobierania opłat. Zatem na PKP PLK S.A. ciąży obowiązek zawarcia w *Regulaminie*, przy współdziałaniu z innymi podmiotami rynku, wszystkich istotnych kwestii związanych z opłatami za dostęp do infrastruktury kolejowej. Dotyczy to również przyznawania rekompensat. Jednocześnie zasady ich udzielania powinny być określone z zachowaniem zasad równego traktowania przewoźników.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zobowiązuje zarządcę infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. do podjęcia wszelkich niezbędnych działań, zmierzających do usunięcia nieprawidłowości wskazanych w sentencji niniejszej decyzji i wyznacza termin na wprowadzenie niezbędnych zmian **do dnia 31 października 2011 roku**.

Powyższy termin został zakreślony w celu zapewnienia zarządcy czasu niezbędnego do wprowadzenia modyfikacji w systemach spółki koniecznych do realizacji zmian wskazanych przez Prezesa UTK. Wyznaczony termin uwzględnia również miesięczny okres, w którym zarządca rozlicza się z przewoźnikami z realizacji umów o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Przy jego określeniu Prezes UTK wziął

pod uwagę, z jednej strony realną możliwość usunięcia podanych nieprawidłowości, z drugiej zaś pilną potrzebę zapewnienia prawidłowego funkcjonowania transportu kolejowego i konieczność sprawnej ochrony interesów przewoźników kolejowych.

Przedmiotowej decyzji stwierdzającej naruszenie przepisów z zakresu kolejnictwa nadano rygor natychmiastowej wykonalności z uwagi na interes społeczny, odnoszący się do konieczności natychmiastowego zabezpieczenia praw przewoźników korzystających z infrastruktury kolejowej zarządcy PKP PLK S.A. Na podstawie art. 13 ust 6a *ustawy o transporcie kolejowym* Prezes Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie regulacji transportu kolejowego wydaje, na wniosek lub z urzędu decyzje, którym może w całości lub w części nadać rygor natychmiastowej wykonalności, jeżeli wymaga tego interes społeczny. Ponadto Prezes UTK jest zobowiązany na mocy art. 7 *Kodeksu postępowania administracyjnego* do podejmowania wszelkich kroków niezbędnych do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny. Jako organ administracji publicznej realizuje interes zbiorowy i działa w jego imieniu. Ponadto ustawa o transporcie kolejowym i inne przepisy z zakresu kolejnictwa powołane w niniejszej decyzji są uregulowaniami o charakterze publicznoprawnym, zatem ich przepisy mają za zadanie chronić przed naruszeniami interesu publicznego, którym w tym przypadku jest interes wszystkich przewoźników kolejowych. Zgodnie z przyjętą w orzecznictwie tezą, naruszenie tego interesu ma miejsce wtedy, gdy skutki działań sprzecznych z przepisami prawa dotyczą szerszy krąg uczestników rynku albo gdy działania te wywołują na rynku niekorzystne zjawiska. Zatem u podstaw nadania decyzji natychmiastowej wykonalności leży troska organu o zapewnienie właściwego funkcjonowania rynku kolejowego i ochrona praw uczestników tego rynku. Należy wskazać, że interes społeczny niniejszej decyzji odnosi się do zapewnienia równego traktowania przez zarządcę przewoźników kolejowych w jak najszerszym zakresie. W opinii Prezesa UTK natychmiastowa realizacja niniejszej decyzji, przyczyni się do urealnienia sposobu naliczania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej oraz ponoszenia ich przez przewoźników kolejowych stosownie do wykorzystanej usługi. W interesie społecznym jest także zmniejszenie nieuzasadnionych kosztów działalności gospodarczej prowadzonej przez przewoźników - będących wynikiem niewłaściwie naliczanych opłat za korzystanie z infrastruktury - mających przełożenie na odbiorców końcowych w przypadku przewozów towarowych - kontrahentów a w przypadku przewozów osobowych - pasażerów.

Biorąc pod uwagę nasilenie prac remontowych i modernizacyjnych na sieci, w interesie przewoźników leży jak najszybsza zmiana sposobu naliczania opłat przez zarządcę. Niektóre prace zostaną zakończone pozostawiając kwestię rozliczeń między przewoźnikiem i zarządcą z tytułu niewłaściwego naliczania opłat i zasadne jest, by ich skala była jak najmniejsza oraz by jak najszybciej powstał sprawiedliwy system poboru opłat. Planowane są kolejne prace remontowe i modernizacyjne, które nasilą sygnalizowane w uzasadnieniu problemy. Powinny one podlegać nowym zasadom naliczania opłat. Warto zatem podkreślić nie tylko interes wszystkich przewoźników w rozwiązywaniu sygnalizowanych problemów, ale również ich wpływ na funkcjonowanie całego rynku. W szczególności, w grę wchodzi również interes pasażerów, na których sytuację wpływa poziom opłat za dostęp do infrastruktury, poprzez wysokość kosztów przewoźników.

Niniejsza decyzja Prezesa UTK i skutki, jakie ze sobą niesie mają istotne znaczenie dla interesu społecznego i wymagają zapewnienia ich natychmiastowej wykonalności.

Mając na względzie powyższe, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego podjął decyzję jak w sentencji.

POUCZENIE

Stronie niezadowolonej z niniejszej decyzji przysługuje prawo zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy do organu wydającego decyzję, w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji (art. 127 § 3 w związku z art. 129 *Kodeksu postępowania administracyjnego*).

otrzymują:

1. [REDAKTED]
adwokat
pełnomocnik
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
[REDAKTED]

2. Prezes Zarządu
PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.
ul. Targowa 74
03-734 Warszawa.

