



Warszawa, dnia 10 października 2012 r.

Prezes
Urzędu Transportu Kolejowego
Krzysztof Dyl

PKP Polskie Linie Kolejowe
Spółka Akcyjna

ul. Targowa 74
03-734 Warszawa

DECYZJA
DRRK-WR-912/05/11

Na podstawie art. 13 ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm., zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”), w zw. z art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm., zwanej dalej „K.p.a.”), działając z urzędu w sprawie zasad opracowywania rozkładu jazdy, przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów oraz poprawności ustalania opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie (zwaną dalej PKP PLK bądź Zarządcą”),

I. stwierdzam naruszenie przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie przepisów z zakresu kolejnictwa, tj.:

1. art. 32 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym w związku z § 19 ust. 2 pkt 12 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 35, poz. 274, zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie warunków dostępu”), polegające na nieokreśleniu w Regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2011/2012 oraz 2012/2013, zwanym dalej „Regulaminem 2011/2012” oraz „Regulaminem 2012/2013”, wyczerpujących warunków dostępu do infrastruktury kolejowej poprzez brak kompletnych

i przejrzystych zasad opracowywania i obowiązywania zastępczych rozkładów jazdy pociągów, zarządzanych jednostronnie przez PKP PLK;

2. art. 32 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym w związku z § 19 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, polegające na nieokreśleniu w Regulaminie 2011/2012 oraz Regulaminie 2012/2013 wyczerpujących warunków dostępu do infrastruktury kolejowej PKP PLK, według których może nastąpić zmiana masy brutto pociągu w rocznym rozkładzie jazdy pociągów;
3. art. 32 ust 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, polegające na nieokreśleniu w Regulaminie 2011/2012 oraz Regulaminie 2012/2013 kompletnych warunków dostępu do infrastruktury kolejowej PKP PLK, poprzez brak szczegółowych, precyzyjnych, przejrzystych i obiektywnych zapisów konkretyzujących ustawową przesłankę zawartą w art. 34 ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym, pozwalającą uznać, że zdolność przepustowa danej linii kolejowej lub jej odcinka jest niewystarczająca do zaspokojenia popytu na nią w danym okresie czasu, nawet po dokonaniu koordynacji różnych zamówień zdolności przepustowej;

II. wyznaczam termin na usunięcie nieprawidłowości wskazanych w pkt I sentencji niniejszej decyzji w Regulaminie 2012/2013 do dnia 9 grudnia 2012 r.

UZASADNIENIE

Pismem z dnia 23 września 2011 r. nr TRM2-912-05/11 Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK”, na podstawie art. 61 § 1 i 4 K.p.a. oraz art. 10 ust. 1 pkt 1, art. 13 ust. 1 pkt 3 i 4 w związku z art. 29 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, zawiadomił PKP PLK o wszczęciu z urzędu postępowania administracyjnego w sprawie zapewnienia równoprawnego dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury oraz poprawności ustalania opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Jednocześnie zawiadomiono Stronę, zgodnie z art. 10 K.p.a., o przysługującym jej prawie do zapoznania się ze zgromadzonymi aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań w każdym stadium postępowania.

Do materiału dowodowego w przedmiotowym postępowaniu dołączono:

- 1) pismo „PKP Intercity” S.A. z dnia 24 maja 2011 r. nr IC_2.2.2-070-12/11 w sprawie uzgodnienia skoordynowania pociągów na rozkład jazdy 2011/2012,
- 2) pismo „Przewozów Regionalnych” Sp. z o.o. z dnia 26 maja 2011 r. nr PBR2-713-212/11 w sprawie skoordynowania pociągów na rozkład jazdy 2011/2012,
- 3) pismo „Kolei Mazowieckich – KM” Sp. z o.o. z dnia 2 czerwca 2011 r. nr MHP 3B-073/72/2011 w sprawie uzgodnień skoordynowania pociągów na rozkład jazdy 2011/2012,

- 4) pismo-skargę Freightliner PL Sp. z o.o. z dnia 25 lipca 2011 r. nr FPL 54/7/2011 w sprawie wybranych regulacji Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2010/2011, zwanego dalej „Regulaminem 2010/2011”, a także analogicznego Regulaminu 2011/2012. Kwestie poruszone w przedmiotowym piśmie dotyczyły:
- naliczania przez PKP PLK za przejazdy zrealizowane według indywidualnego rozkładu jazdy do opłaty podstawowej 10 % marży zysku,
 - naliczania przez Zarządcę stawek jednostkowych opłaty podstawowej w oparciu o przydzieloną trasę pociągu co powoduje, że przewoźnicy zmuszeni są zamawiać pociągi z uwzględnieniem odpowiedniego marginesu masy brutto pociągu na wypadek nieprzewidzianych sytuacji, tak aby nie przekroczyć dopuszczalnej masy składu. Natomiast w praktyce „zapas” ten przeważnie pozostaje niewykorzystany, jednakże rodzi konsekwencje w postaci wyższych kosztów dostępu do infrastruktury, obliczanych dla pociągu cięższego niż rzeczywiście zrealizowany przewóz,
 - przyjmowania do odjazdu pociągu, którego zgłoszenie gotowości z przyczyn leżących wyłącznie po stronie przewoźnika nastąpiło z opóźnieniem nie większym niż 6 godzin,
 - nieuwzględnienia w regulaminie przydzielania tras pociągów problematyki i zasad postępowania w przypadku przyznawania tras w oparciu o drogę określoną wynikającą z braku przepustowości wywołanej pracami modernizacyjnymi, również w zakresie przejazdów w trybie indywidualnego rozkładu jazdy. Przewoźnicy kolejowi w chwili obecnej ponoszą koszty dostępu do infrastruktury za faktycznie przydzieloną trasę objazdową, a nie za trasę, z której pierwotnie chcieli skorzystać lub z której dotychczas korzystali, co w efekcie prowadzi do braku możliwości zrekompensowania poniesionych kosztów przejazdu.
- 5) pismo „Przewozów Regionalnych” Sp. z o.o. z dnia 29 sierpnia 2011 r. nr PBR2-713-290/2011 w sprawie problemów wynikających z zarządzanych przez PKP PLK zastępczych („zamknięciowych”) rozkładów jazdy,
- 6) pismo „PKP Intercity” S.A. do PKP PLK z dnia 30 sierpnia 2011 r. nr IC_2.2.2e-076-11/11 w sprawie problemów z konstrukcją rozkładów jazdy międzywojewódzkich pociągów pospiesznych na odcinku Opole Gł. – Częstochowa,
- 7) pismo „PKP Intercity” S.A. z dnia 30 sierpnia 2011 r. nr BHM2a-070-055/11 w sprawie zmian rozkładu jazdy i braku możliwości zgłoszenia uwag do projektu rozkładu jazdy do dnia 30 września 2011 r.,
- 8) pismo „Przewozów Regionalnych” Sp. z o.o. do PKP PLK S.A. z dnia 5 września 2011 r. nr PBR2-713-298/2011 w sprawie ważności poszczególnych zastępczych („zamknięciowych”) rozkładów w sytuacji kilku różnych wersji rozkładów jazdy na dany dzień z różnymi numerami KWR,

- 9) pismo „Przewozów Regionalnych” Sp. z o.o. z dnia 5 września 2011 r. nr PBR2-713-297/2011 w sprawie potrzeby koordynacji robót budowlanych, powodujących konieczność wprowadzenia zastępczych („zamknięciowych”) rozkładów jazdy,
- 10) pismo PKP PLK do „Przewozów Regionalnych” Sp. z o.o. z dnia 15 września 2011 r. nr IDRZ-074-199/2011 w sprawie niejasności dotyczących pierwszeństwa rozkładu jazdy o wyższym numerze KWR przed rozkładem jazdy o niższym numerze KWR,
- 11) pismo Freightliner PL Sp. z o.o. do PKP PLK z dnia 19 września 2011 r. nr FPL 34/09/2011 w sprawie propozycji zmian w konstrukcji cennika na okres obowiązywania rozkładu jazdy 2012/2013 oraz wysokości marży zysku za roczny i indywidualny rozkład jazdy,
- 12) wspólne pismo: „PKP Intercity” S.A., „Przewozów Regionalnych” Sp. z o.o., „Kolei Mazowieckich – KM” Sp. z o.o., Szybkiej Kolei Miejskiej Sp. z o.o. w Warszawie, Arriva RP Sp. z o.o. i PKP Cargo S.A. do PKP PLK z dnia 6 października 2011 r. w sprawie braku akceptacji dla projektu umowy o udostępnianie infrastruktury kolejowej i ogólnych warunków umów, a także nadużywania przez PKP PLK pozycji dominującej,
- 13) pismo Freightliner PL Sp. z o.o. z dnia 10 października 2011 r. nr FPL 15/10/2011, stanowiące odpowiedź na pismo Prezesa UTK z dnia 28 września 2011 r. nr TRM2-912-05/11 w sprawie uwag podnoszonych w skardze Freightliner PL Sp. z o.o. z dnia 25 lipca 2011 r. nr FPL 54/7/2011,
- 14) pismo PKP PLK z dnia 18 października 2011 r. nr IDRR-070-07/2011 w sprawie realizacji uwag do projektu rocznego rozkładu jazdy 2011/2012,
- 15) pismo „Przewozów Regionalnych” Sp. z o.o. z dnia 21 października 2011 r. nr PBR2-713-338/2011 w sprawie uwag do projektów rozkładów zastępczych („zamknięciowych”).

Pismami z dnia 28 września 2011 r. zawiadomiono przewoźników: Freightliner PL Sp. z o.o., „Koleje Mazowieckie – KM” Sp. z o.o., „Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. oraz „PKP Intercity” S.A. o wszczęciu z urzędu przez Prezesa UTK postępowania w sprawie zapewnienia równoprawnego dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury oraz poprawności ustalania opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej, zwracając się jednocześnie o nadesłanie informacji, które mogłyby zostać wykorzystane w prowadzonym postępowaniu.

W piśmie skierowanym do Freightliner PL Sp. z o.o. zwrócono się także o wskazanie, czy Spółka zgłaszała Zarządcy infrastruktury kolejowej przywołane w skardze z dnia 25 lipca 2011 r. nr FPL 54/7/2011 uwagi do Regulaminu 2010/2011, a także analogicznego Regulaminu 2011/2012.

Pismem z dnia 10 października 2011 r. nr FPL 15/10/2011 Freightliner PL Sp. z o.o. przesłała odpowiedź na pismo Prezesa UTK z dnia 28 września 2011 r. nr TRM2-912-05/11 w sprawie uwag podnoszonych w skardze z dnia 25 lipca 2011 r. nr FPL 54/7/2011. W piśmie tym Spółka wyjaśniła, że wielokrotnie informowała PKP PLK o problemach wynikających z kwestii będących przedmiotem ww. skargi. Ponadto wskazała, że kwestie będące przedmiotem skargi były wielokrotnie poruszane przez przedstawicieli Freightliner PL Sp. z o.o. podczas branżowych

konferencji i wystąpień. Przedmiotowe pismo zostało również włączone do materiału dowodowego w niniejszej sprawie.

Pismem z dnia 14 listopada 2011 r. nr DRRK-WR-912-73/ER/2011, Prezes UTK zawiadomił PKP PLK o przedłużeniu terminu na załatwienie sprawy do dnia 23 grudnia 2011 r. z uwagi na jej skomplikowany charakter. Ponadto, w piśmie tym zawiadomiono Stronę o włączeniu wyżej wymienionych pism do materiału dowodowego. Stronę poinformowano także, że zgodnie art. 73 § 1 K.p.a., może w każdym stadium postępowania przeglądać akta sprawy oraz sporządzać z nich notatki i odpisy. Natomiast na podstawie art. 10 § 1 K.p.a., strona może w każdym stadium postępowania, składać oświadczenia i stanowiska oraz wypowiadać się co do materiałów zebranych w sprawie oraz zgłoszonych żądań. W piśmie tym Prezes UTK doprecyzował także przedmiot postępowania wskazując, że toczy się ono w sprawie zasad opracowywania rozkładu jazdy, przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów oraz poprawności ustalania opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie.

Ponadto, pismami z dnia 17 listopada 2011 r. nr DRRK-WR-912-74/ER/2011 oraz nr DRRK-WR-912-72/ER/2011, Prezes UTK zwrócił się do PKP PLK oraz Freightliner PL Sp. z o.o. o udzielenie informacji:

- 1) czy od przewoźnika, któremu PKP PLK przydzieliła trasę według indywidualnego rozkładu jazdy zgodnie ze złożonym wnioskiem, a następnie w dniu przejazdu przewoźnik został skierowany na trasę okrężną z uwagi na powstałe utrudnienia na zamówionej trasie linii kolejowej, pobierana jest opłata za trasę okrężną, czy zamówioną;
- 2) czy PKP PLK zezwala na uruchomienie pociągu przewoźnika kolejowego, którego zgłoszenie gotowości do odjazdu nastąpiło z przekroczeniem 6-godzinnego limitu czasu na uruchomienie pociągu z winy leżącej zarówno po stronie przewoźnika, jak i PKP PLK bądź z wyłącznej winy innego przewoźnika.

Pismem z dnia 24 listopada 2011 r. nr IUS1-8204-87/2011 Zarządca poinformował Prezesa UTK, że w przypadku skierowania pociągu na trasę okrężną z uwagi na powstałe utrudnienia na trasie zamówionej przez przewoźnika, PKP PLK nalicza opłatę podstawową za dostęp do infrastruktury kolejowej według trasy zamówionej. Ponadto wskazano, że dopuszcza się odjazd pociągu z większym opóźnieniem niż 6-godzinne względem zamówionej trasy nie tylko z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, ale „również w innych uzasadnionych przypadkach”, do których zaliczono w szczególności trudności atmosferyczne, powódzie, przerwy w ruchu niezależnie od przyczyny ich powstania, zamknięcia awaryjne powodujące duże opóźnienia dojazdu drużyn pociągowych i lokomotyw, obiegu środków trakcyjnych.

Freightliner PL Sp. z o.o. odpowiadając na pismo Prezesa UTK w piśmie z dnia 28 listopada 2011 r. wskazał, że z informacji posiadanych przez Spółkę wynika, że „PKP PLK nie pobierała opłat

za drogę określoną w przejazdach z przydzieloną już trasą według indywidualnego rozkładu jazdy”. Ustosunkowując się do pkt. 2 pisma Prezesa UTK Spółka poinformowała, że w kwestii zezwolenia na uruchomienie pociągu przewoźnika kolejowego, którego zgłoszenie gotowości do odjazdu nastąpiło z przekroczeniem 6-godzinnego limitu czasu na uruchomienie pociągu z winy leżącej zarówno po stronie przewoźnika, jak i PKP PLK, bądź z winy innego przewoźnika, polityka PKP PLK była niejednorodna. Jednakże przeważnie zezwalano na uruchomienie pociągów z przekroczeniem 6-godzinnego limitu czasu. Niemniej jednak zdarzały się przypadki, a nawet dłuższe okresy, kiedy odmawiano możliwości uruchomienia takich pociągów.

Pismem z dnia 12 grudnia 2011 r. nr DRRK-WR-912-166/ER/2011 Prezes UTK zawiadomił PKP PLK o przysługujących jej uprawnieniach odnośnie składania oświadczeń i stanowisk, jak również wypowiedzenia się co do materiałów zgromadzonych w postępowaniu. W związku z powyższym, Prezes UTK zwrócił się o wyrażenie stanowiska przez PKP PLK w terminie 7 dni od dnia otrzymania niniejszego zawiadomienia. Jednocześnie w powyższym piśmie zawiadomiono Stronę, że do materiału dowodowego niniejszego postępowania zostało włączone pismo PKP PLK do Dyrektora Pionu Handlowego „Przewozów Regionalnych” Sp. z o.o. z dnia 15 września 2011 r. nr IDRZ-074-199/2011 w sprawie obowiązywania zasady, zgodnie z którą rozkład jazdy o wyższym numerze KWR unieważnia rozkład jazdy o niższym numerze KWR.

Niemniej jednak, biorąc pod uwagę złożony charakter sprawy oraz konieczność analizy nowego Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2012/2013 (zwanego dalej „Regulaminem 2012/2013”), Prezes UTK pismem z dnia 22 grudnia 2011 r. nr DRRK-WR-912-172/MG/2011 ponownie przedłużył termin zakończenia niniejszego postępowania do dnia 19 stycznia 2012 r., zawiadamiając jednocześnie Stronę o przysługujących jej uprawnieniach z art. 10 § 1 i art. 73 § 1 K.p.a.

Pismami z dnia 18 i 19 stycznia 2012 r. nr DRRK-WR-912-7/ER/2012 Prezes UTK po raz kolejny przedłużył termin zakończenia niniejszego postępowania do dnia 29 lutego 2012 r., zawiadamiając równocześnie Stronę o przysługujących jej uprawnieniach z art. 10 § 1 i art. 73 § 1 K.p.a.

Pismem z dnia 29 lutego 2012 r. nr BHM2a-070-007/12 PKP Intercity S.A. złożyła skargę, w której wniosła o wszczęcie przez Prezesa UTK postępowania mającego na celu kontrolę naliczania opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej w przypadku gdy przewoźnik realizuje przejazd pociągu o masie niższej niż zamówiona w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów oraz wydanie na podstawie art. 13 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym decyzji nakazującej Zarządcy infrastruktury dostosowanie sposobu naliczania opłaty podstawowej do obowiązujących przepisów prawa, a także nadanie ww. decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności.

Uzasadniając powyższy wniosek PKP Intercity S.A. wskazała, że w sytuacji gdy przewoźnik zamierza uruchomić pociąg o masie wyższej od wytrasowanej musi zrezygnować z trasy zamówionej do rocznego rozkładu jazdy i zamówić „nową” trasę w trybie indywidualnego rozkładu jazdy, niezależnie od tego, że godzina przyjazdu i odjazdu „nowego” pociągu jest identyczna z tą, z której przewoźnik zrezygnował uiszczając „nową” opłatę uwzględniającą wyższą masę brutto pociągu i wyższą stawkę opłaty podstawowej wraz z opłatą dodatkową oraz marżą zysku doliczaną do opłaty podstawowej.

Wskazując na powyższe Spółka podniosła, że obecnie stosowana przez PKP PLK metodologia rozliczeń powoduje, że w przypadku zmiany masy brutto pociągu Zarządca stosuje niejednolity sposób naliczania opłat za minimalny dostęp do infrastruktury. Wobec czego, opłaty naliczane są za:

- rzeczywiście zrealizowane usługi – w sytuacji zwiększonego tonażu pociągu w odniesieniu do zamówionego,
- zamówioną usługę – w sytuacji zmniejszonego tonażu pociągu w odniesieniu do zamówionego.

Co więcej PKP Intercity S.A. wskazała, że dane o zapełnieniu pociągów wpływające do przewoźników pasażerskich, już po wdrożeniu w życie danego rocznego rozkładu jazdy pociągów, niejednokrotnie wskazują na uzasadnioną potrzebę ograniczenia zestawienia wagonowego w wybranych terminach – adekwatnie do rzeczywiście odnotowanej frekwencji. Ograniczenie to niekiedy wynika także z deficytu rozporządzalnego wagonów pasażerskich, wyłączonych do napraw i rewizji okresowych. W takich sytuacjach – zdaniem Spółki – przewoźnik pomimo rezygnacji z kursowania w składzie pociągu części pierwotnie zaplanowanych wagonów, ponosi opłatę za dostęp do infrastruktury kolejowej według stawki zamówionej w ramach rozkładu rocznego, a możliwość wprowadzenia zmiany w sposób bez kosztowy istnieje wyłącznie w ramach aktualizacji (obecnie wyłącznie jeden raz w okresie obowiązywania danego rozkładu rocznego). W ocenie PKP Intercity S.A. powyższe wskazuje na to, że ryzyko wahań koniunktury gospodarczej i zachowań rynkowych ponosi jedynie przewoźnik. Dlatego Spółka stoi na stanowisku, że opłata podstawowa za dostęp do infrastruktury kolejowej naliczana przez Zarządcę powinna być zależna od rzeczywistej masy brutto uruchomionego pociągu, a nie od zamówionej w rocznym rozkładzie jazdy.

Przedmiotowa skarga PKP Intercity S.A. została włączona do materiału dowodowego w niniejszej sprawie.

Prezes UTK pismem z dnia 2 marca 2012 r. nr DRRK-WR-912-12/ER/2012 przedłużył termin zakończenia niniejszego postępowania do dnia 2 kwietnia 2012 r. z uwagi na fakt, że w dniu 1 marca 2012 r. wpłynęła do Prezesa UTK skarga PKP Intercity S.A. w sprawie stosowania przez PKP PLK zawyżonych opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, która z uwagi na znaczenie dla niniejszego postępowania, została włączona do materiału dowodowego w przedmiotowej sprawie. Jednocześnie zwrócono się do PKP PLK o informację według jakich zasad naliczane są opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w sytuacji zwiększenia bądź zmniejszenia tonażu

pociągu, a także czy w przypadku zmniejszenia tonażu pociągu w stosunku do masy brutto pociągu zgodnie z przydzieloną trasą, przewoźnicy mają możliwość zmiany parametrów pociągu w Systemie Konstrukcji Rozkładu Jazdy, zwanego dalej „SKRJ”.

Ponadto, pismem z dnia 6 marca 2012 r. poinformowano PKP Intercity S.A. o dołączeniu złożonej skargi do materiału dowodowego niniejszego postępowania.

PKP PLK odpowiadając na pismo Prezesa UTK z dnia 2 marca 2012 r. nr DRRK-WR-912-12/ER/2012 pismem z dnia 13 marca 2012 r. nr IUS1-8204-36/2012 poinformowała, że w przypadku konieczności uruchomienia pociągu pasażerskiego lub towarowego z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu, zgodnie z § 19 ust. 2a oraz § 18 ust. 12a Regulaminu 2011/2012, obowiązują następujące zasady postępowania:

- zmiana parametrów pociągu możliwa jest tylko po uprzednim złożeniu zamówienia za pomocą SKRJ poprzez zakładkę „Zmiana parametrów pociągu”,
- zmiana parametrów pociągu powodująca zmiany czasów jazdy zostanie wprowadzona tylko w ramach wolnej zdolności przepustowej,
- w przypadku wprowadzenia zmiany parametrów pociągu, przewoźnik nie składa rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu, a PKP PLK nie nalicza opłaty rezerwacyjnej,
- opłata za przejazd pociągu ustalana jest dla zwiększonej masy brutto pociągu i przy uwzględnieniu rodzaju rozkładu jazdy w ramach którego zamówiono pierwotną trasę pociągu.

Biorąc pod uwagę fakt, że powyższe pismo PKP PLK zawierało ogólną i niekompleksową informację na zadane przez Prezesa UTK pytanie, Prezes UTK pismem z dnia 16 marca 2012 r. nr DRRK-WR-912-15/AK/2012 ponownie zwrócił się o udzielenie informacji według jakich zasad naliczane są przez PKP PLK opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w sytuacji zwiększenia bądź zmniejszenia tonażu pociągu, a także czy w przypadku zmniejszenia tonażu pociągu w stosunku do masy brutto pociągu zgodnie z przydzieloną trasą, przewoźnicy mają możliwość zmiany parametrów pociągu w SKRJ. Prezes UTK zwrócił się także o informację, czym podyktowane są ograniczenia możliwości zwiększenia masy brutto pociągu towarowego nie więcej niż do 2%, podczas gdy nie ma takich ograniczeń dla pociągów pasażerskich.

PKP PLK w nawiązaniu do powyższego pisma Prezesa UTK, pismem z dnia 22 marca 2012 r. nr IUS1-8204-36-2/2012 wskazała, że zmiana masy brutto pociągu przez przewoźnika w SKRJ powoduje przydzielenie nowej trasy pociągu, a więc opłata jest pobierana za masę brutto pociągu określoną w przydzielonej trasie pociągu po zmianie parametrów. Niemniej jednak Zarządca wskazał, że w związku z pojawianiem się sytuacji, które pociągały za sobą konieczność zmiany rodzaju pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększenia masy brutto pociągu, a w konsekwencji zmianę przydzielonej trasy, której dokonanie wymagało określonego czasu, umożliwiono przewoźnikom kolejowym dokonanie powyższych zmian za pomocą SKRJ poprzez zakładkę „Zmiana parametrów pociągu”. PKP PLK wskazała ponadto, że w przypadku kiedy przewoźnik przewiduje uruchomienie pociągu z mniejszym

brutem niż planowane nie zachodzi konieczność zmiany przydzielonej trasy pociągu, gdyż nie występuje zagrożenie niedotrzymania parametrów przejazdu określonych w rozkładzie jazdy.

Odnośnie przyjętych ograniczeń zwiększenia masy brutto pociągów towarowych do 2 % PKP PLK poinformowała, że wynikały one z napływających od przewoźników informacji o przypadkach, w których przy załadunku wagonów i zestawieniu pociągów zachodziła konieczność wyłączenia jednego wagonu ze względu na przekroczenia założonej masy brutto w rozkładzie jazdy. Wobec powyższego PKP PLK wskazała, że wychodząc naprzeciw oczekiwaniom przewoźników towarowych wprowadziła uregulowania umożliwiające szybką zmianę parametrów w przydzielonej trasie pociągu poprzez zmianę wniosku o przydzielenie trasy pociągu i przydzielenie nowej trasy. Dlatego też, aby zmieniając nie spowodować znacznych zmian w rozkładzie jazdy ustalono, że tolerancja dla brutta pociągu towarowego to 2 %. Jednakże Zarządca poinformował, że ograniczenie to nie obejmuje przewoźników pasażerskich z uwagi na fakt, że w ich przypadku konieczność zwiększenia brutta pociągu w ruchu pasażerskim podyktowana jest szczególnymi przypadkami nieoczekiwanego popytu co powoduje, że nie można określić ściśle maksymalnej wartości o jaką można zwiększyć brutto pociągu. Natomiast ograniczenie takie – w ocenie Zarządcy – mogłoby uniemożliwić przewóz zwiększonej liczby podróżnych w sytuacjach, kiedy przewoźnik posiada informacje o spodziewanej ilości dodatkowych podróżnych.

Pismem z dnia 27 marca 2012 r. nr DRRK-WR-912-17/ER/2012 Prezes UTK poinformował Stronę o przysługujących uprawnieniach odnośnie składania oświadczeń i stanowisk, jak również wypowiedzenia się co do materiałów zgromadzonych w postępowaniu. Prezes UTK zwrócił się o wyrażenie stanowiska w terminie 7 dni od dnia otrzymania niniejszego zawiadomienia. Strona otrzymała niniejsze zawiadomienie w dniu 28 marca 2012 r.

W nawiązaniu do treści ww. pisma, Strona w dniu 2 kwietnia 2012 r. złożyła wniosek dowodowy o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z przesłuchania świadka [REDAKTOWANE] – [REDAKTOWANE], na okoliczność poprawności ustalania opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej wobec zmian masy brutto pociągów w stosunku do zamówionej trasy na roczny rozkład jazdy i indywidualany rozkład jazdy.

Postanowieniem z dnia 5 kwietnia 2012 r. nr DRRK-WR-912-22/AB/2012 Prezes UTK uwzględnił żądanie Strony dotyczące przeprowadzenia dowodu z przesłuchania świadka [REDAKTOWANE] na ww. okoliczność. Postanowienie zostało doręczone Stronie w dniu 6 kwietnia 2012 r.

Ponadto, pismem z dnia 4 kwietnia 2012 r. nr DRRK-WR-912-20/AB/2012 PKP PLK została zawiadomiona o terminie rozprawy administracyjnej na dzień 18 kwietnia 2012 r. o godz. 10:00 w celu przeprowadzenia dowodu z przesłuchania świadka [REDAKTOWANE] Strona została także zawiadomiona o przedłużeniu terminu na rozpatrzenie sprawy do dnia 30 kwietnia 2012 r.

Świadek ██████████ został wezwany do osobistego stawiennictwa na rozprawie administracyjnej w charakterze świadka w celu złożenia zeznań na ww. okoliczność pismem z dnia 4 kwietnia 2012 r. nr DRRK-WR-912-21/AB/2012.

Zarówno świadek, jak i Strona otrzymali wezwanie na rozprawę w dniu 4 kwietnia 2012 r., a zatem wezwania zostały doręczone wszystkim prawidłowo z zachowaniem terminu, o którym mowa w art. 92 K.p.a.

W dniu 18 kwietnia 2012 r. o godz. 10:00 w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego w Warszawie przy ul. Chałubińskiego 4 w sali nr 426 odbyła się rozprawa administracyjna, której celem była konieczność wyjaśnienia sprawy przy udziale świadka ██████████ na okoliczność poprawności ustalania opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej wobec zmian masy brutto pociągów w stosunku do zamówionej trasy na roczny rozkład jazdy i indywidualny rozkład jazdy. Na zadane przez przewodniczącego rozprawy pytania świadek zeznał, że obecnie SKRJ pozwala jedynie na zwiększenie masy brutto pociągu. Natomiast jeżeli istniałaby możliwość zmniejszenia masy brutto pociągu, przewoźnicy niemalże w każdym przypadku blokowałoby przepustowość zamawiając większą masę brutto pociągu, a następnie dokonywaliby jej zmniejszenia. Świadek zeznał także, że realizacja zmiany masy brutto pociągu przez pracowników PKP PLK wynosi od kilku do kilkudziesięciu minut dla jednego zamówienia w zależności od długości trasy pociągu. Obecnie realizowane jest około 2000 wszystkich zamówień w ciągu doby. Świadek zeznał, że trudno wskazać ile zamówień jest na zwiększenie masy brutto pociągu. SKRJ pozwala na realizację około 2700 wszystkich zmian. W ocenie świadka, wskutek umożliwienia przewoźnikom kolejowym (zarówno pasażerskim, jak i towarowym) zmniejszenia masy brutto pociągu, nastąpiłoby blokowanie przepustowości ze względu na zamawianie maksymalnej masy brutto pociągu. Zarządca miałby problemy z zapanowaniem nad tym procesem. Przewoźnicy blokowałoby siebie nawzajem. Blokowanie przepustowości miało już miejsce wcześniej, dlatego została wprowadzona opłata za rezygnację z zamówionej trasy pociągu. Ponadto, działanie takie nie jest możliwe, ponieważ pociąg cięższy i dłuższy jedzie dłużej. Pociąg lżejszy i krótszy jedzie krócej. Czas jazdy byłby zatem inny. Co więcej, taki sam czas byłby niemożliwy do zaakceptowania z punktu widzenia pasażera, ponieważ krótszy pociąg miałby dłuższe czasy postoju na stacjach. Świadek zaznaczył także, że obecnie PKP PLK pozwala zmienić przewoźnikowi lokomotywę na lżejszą. W przypadku zmiany lokomotywy przewoźnik może złożyć zamówienie w SKRJ na inną lokomotywę poprzez zakładkę „Zmiana parametrów”, bez konieczności płacenia za rezygnację z zamówionej trasy pociągu. Dotyczy to jednak jedynie zmiany środka trakcyjnego.

Świadek zeznał również, że granica ograniczenia zwiększenia masy brutto pociągów towarowych do 2 % jest oczekiwaniem klienta ze względu na załadunek. Jest to też rezerwa na długości pociągu, dlatego nie jest możliwe zwiększenie granicy tego ograniczenia.

Tego samego dnia, tj. 18 kwietnia 2012 r. pismem z dnia 17 kwietnia 2012 r. nr DRRK-WR-912-24/ER/2012 zawiadomiono Stronę o przysługujących uprawnieniach odnośnie składania

oświadczeń i stanowisk, jak również wypowiedzenia się co do materiałów zgromadzonych w postępowaniu. Prezes UTK zwrócił się o wyrażenie stanowiska w terminie do dnia 24 kwietnia 2012 r. Poinformowano także, że do materiału dowodowego postępowania zostało włączone pismo Kolei Śląskich Sp. z o.o. z siedzibą w Katowicach do Zbigniewa Szafrąńskiego Prezesa Zarządu PKP PLK z dnia 23 marca 2012 r. nr KS.Ko.445/03/2012 w sprawie zamknięcia torowego wyznaczonego na termin 16.04 - 31.05.2012 r. na odcinku Myszków – Zawiercie w związku z planowanym prowadzeniem prac torowych.

Pismem z dnia 26 kwietnia 2012 r. PKP PLK złożyła stanowisko w sprawie, w którym wskazała, że „zgromadzony w sprawie materiał dowodowy, w tym w szczególności zastrzeżenia oraz skargi przewoźników kolejowych” nie zasługują na uwzględnienie. Wobec czego – w ocenie Zarządcy – brak jest podstaw do twierdzenia, że naruszył on jakiegokolwiek przepis z zakresu kolejnictwa, w tym odnoszący się do nieprzestrzegania obowiązku udostępniania infrastruktury kolejowej, zarówno w aspekcie równego traktowania, jak i sposobu naliczania opłat. Zdaniem Zarządcy, jednym z kluczowych zagadnień wymagających wyjaśnienia w niniejszej sprawie była kwestia związana z pobieraniem przez PKP PLK opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w związku ze zmianą masy brutto pociągu oraz istnieniem możliwości zmiany parametrów pociągu w SKRJ. Wskazując na powyższe PKP PLK wyjaśniła m.in., że możliwość zmiany pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększenia masy brutto za pomocą systemu elektronicznego było wyjściem naprzeciw przewoźnikom, gdyż obowiązujący do niedawna (przed miesiącem maj 2011 r.) system zmian w rozkładzie jazdy w omawianym zakresie był czasochłonny z uwagi na konieczność złożenia przez przewoźnika rezygnacji z trasy pierwotnej, wystąpienia o opracowanie nowego rozkładu jazdy oraz jego finalne opracowanie. PKP PLK wskazała także, że przewoźnik zobowiązany był również do uiszczenia opłaty z tytułu rezygnacji oraz opłaty z tytułu przewozu według indywidualnego rozkładu jazdy. Natomiast w chwili obecnej przewoźnik nie składa rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu, a PKP PLK nie nalicza opłaty rezerwacyjnej. Cały proces zmian trwa od kilku do kilkudziesięciu minut dla jednego zamówienia, przy czym proces ten umożliwia realizację około 2700 zmian. Średnio w ciągu doby konstruktorzy realizują około 2000 zamówień przewoźników. Dokonując omawianych zmian przewoźnik kolejowy obciążony jest zawsze opłatą podstawową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej za zrealizowany przejazd z masą brutto określoną w przydzielonej trasie. Zarządca podkreślił, że powyższe zgodne jest z obowiązującymi przepisami prawa, bowiem opłata podstawowa określana jest m.in. dla całkowitej masy brutto pociągu określonej w przydzielonej trasie pociągu.

Zarządca zwrócił ponadto uwagę, że SKRJ uniemożliwia zmianę brutto pociągu poprzez zmniejszenie masy brutto. Pomimo, że system pozwala fizycznie na dokonanie takiej zmiany nie jest to możliwe z uwagi na fakt że, przewoźnicy niemalże w każdym przypadku blokowałyby przepustowość zamawiając większą masę brutto pociągu, a następnie dokonywaliby jej zmniejszenia. W tym zakresie Zarządca powołał się na zeznania świadka. Dodatkowo zaznaczył, że zmniejszenie masy brutto pociągu pasażerskiego nie jest możliwe również bez zmiany parametrów czasu podróży. Nastąpiłoby bowiem

blokowanie przepustowości, gdyż pociąg lżejszy porusza się krócej, niż pociąg cięższy. Natomiast taki sam czas biegu pociągu byłby nie do zaakceptowania przez pasażerów, ponieważ krótszy pociąg musiałby mieć dłuższy czas postoju na stacjach.

Niemniej jednak Zarządca wskazał, że za pomocą SKRJ można zmienić przewoźnikowi lokomotywę na lżejszą bez konieczności płacenia za rezygnację z zamówionej trasy pociągu. W tej sytuacji przewoźnik zobowiązany jest jedynie uiścić opłatę jedynie za zmianę środka trakcyjnego z elektrycznego zespołu trakcyjnego na lokomotywę i odwrotnie. Zarządca zaznaczył również, że granica zwiększenia masy brutto pociągów towarowych do 2 % wynika z oczekiwań klienta. Ponadto, aby zmieniając parametry pociągu nie spowodować znacznych zmian w rozkładzie jazdy ustalono, że dopuszczalna tolerancja dla brutta pociągu towarowego wynosi maksymalnie 2 %.

Podsumowując powyższe rozważania PKP PLK wskazała, że nie wszystkie postulaty przewoźników mogą zostać spełnione z uwagi na dbałość o prawidłowość funkcjonowania ruchu kolejowego na terenie całego kraju.

Pismem z dnia 9 maja 2012 r. nr DRRK-WR-912-30/ER/2012 Prezes UTK zawiadomił Stronę o przedłużeniu terminu rozpatrzenia sprawy do dnia 1 czerwca 2012 r. z uwagi na jej złożony charakter.

W dniu 6 czerwca 2012 r. do Prezesa UTK wpłynęło pismo Kolei Śląskich Sp. z o.o. z dnia 31 maja 2012 r., które zostało włączone do materiału dowodowego toczącego się w przedmiotowej sprawie postępowania. O włączeniu pisma Prezes UTK zawiadomił PKP PLK, informując jednocześnie o możliwości zapoznania się z materiałem dowodowym zgromadzonym w niniejszej sprawie, jak również o możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów w sprawie.

W powyższym piśmie Koleje Śląskie Sp. z o.o. wskazały na rażące naruszanie zasad Regulaminu 2012/2013 przez PKP PLK w zakresie konstrukcji, planowania inwestycji i przygotowywania zamknięciowego rozkładu jazdy pociągów. Zdaniem Spółki, działania Zarządcy w efekcie prowadzą do chaotycznych działań dotyczących planowania zamknięć torowych, dyskryminacji w zakresie trasowania pociągów oraz nieuzasadnionego odwoływania pociągów pasażerskich.

Z uwagi na dołączenie do materiału dowodowego postępowania powyższego pisma Kolei Śląskich Sp. z o.o., Prezes UTK pismem z dnia 13 czerwca 2012 r. nr DRRK-WR-912-31/ER/2012 poinformował PKP PLK o przedłużeniu terminu na rozpatrzenie przedmiotowej sprawy do dnia 16 lipca 2012 r., jak również o dołączeniu ww. pisma Kolei Śląskich Sp. z o.o. do materiału dowodowego postępowania. Ostatecznie Prezes UTK przedłużył termin na rozpatrzenie sprawy do dnia 30 września 2012 r. (pismo z dnia 13 sierpnia 2012 r. nr DRRK-WR-912-43/AB/2012).

W dniu 29 czerwca 2012 r. Pomorski Zakład Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. złożył pismo z dnia 25 czerwca 2012 r. nr PRMR4-713-055/12 w sprawie nierównego traktowania przewoźników kolejowych przez zarządcę infrastruktury PKP PLK. W piśmie tym wskazano na przypadki nierównego traktowania zarówno co do zarządzanych przez PKP PLK tymczasowych rozkładów jazdy, jak też prac

konstrukcyjnych nad rozkładem jazdy 2012/2013. Przewozy Regionalne Sp. z o.o. wskazały w szczególności na pierwszeństwo w przydzielaniu tras pociągów dla PKP Intercity S.A., które dotyczy nie tylko pociągów kwalifikowanych ale także pociągów kategorii TLK. Zdaniem Spółki, wytrasowanie w godzinach szczytu przewozowego pociągów kategorii TLK skutkuje przerwą w kursowaniu pociągów regionalnych sięgającą niejednokrotnie kilkudziesięciu minut. Powoduje to, że taka siatka połączeń jest niedostosowana do potrzeb podróżnych i niezgodna z rozkładem jazdy pociągów regionalnych uzgodnionym i ujętym w „umowach o świadczeniu usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich (...)” z Urzędem Marszałkowskim Województwa Pomorskiego (tj. organizatorem publicznego transportu zbiorowego). Uzasadniając powyższe twierdzenia Przewozy Regionalne sp. z o.o. złożyły wnioski i skargi podróżnych, napływające do Pomorskiego Zakładu Przewozów Regionalnych po opublikowaniu rozkładu jazdy na okres 29.06-02.09.2012 r.

O dołączeniu pisma Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. do materiału dowodowego Prezes UTK poinformował Zarządcę pismem z dnia 6 lipca 2012 r. nr DRRK-WR-912-40/ER/2012. W piśmie tym poinformowano także Stronę o uprawnieniach przysługujących z art. 73 § 1 K.p.a. oraz art. 10 K.p.a.

Pismem z dnia 20 lipca 2012 r. PKP PLK złożyła pismo, stanowiące odpowiedź na pismo Pomorskiego Zakładu Przewozów Regionalnych z dnia 25 czerwca 2012 r. nr PRMR4-713-055/12. Ustosunkowując się do przedmiotowego pisma Zarządca wskazał, że w sytuacji wystąpienia kolizji w zakresie dostępu do określonej trasy jest uprawniony do tego, aby zdecydować o jej odwołaniu. Ponadto wskazał, że PKP PLK może odmówić udostępnienia trasy pociągu dla przejazdu na liniach kolejowych i świadczenia usług z tym związanych w trakcie przeprowadzenia niezbędnych prac utrzymaniowych, czy też modernizacyjnych na danej linii, gdyby realizacja tego zadania była związana z powstaniem niebezpieczeństwa dla ruchu kolejowego. W dalszej części pisma Strona wskazała, że nadrzędnym celem regulacji zawartej w ustawie o transporcie kolejowym jest zapewnienie bezpieczeństwa transportu krajowego. Podkreśliła także, że zgodnie z wytycznymi otrzymanymi z Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej ma obowiązek w sposób nadrzędny trasować pociągi łączące główne ośrodki wojewódzkie oraz w okresie wakacyjnym ośrodki o znaczeniu turystycznym zapewniając jak najkrótszy czas przejazdu. W związku z powyższym PKP PLK poinformowała, że informacja o odwołaniu pociągu jest zawsze szczegółowo analizowana, a podejmowane decyzje, które pociągi odwołać oparte są na analizie układu pociągów na całej sieci. W szczególności, gdy w konflikt tras wchodzi pociągi regionalne i międzywojewódzkie. W ocenie Zarządcy, odwołanie pociągu kategorii TLK wiąże za sobą dużo większe konsekwencje dla całego rynku przewozów oraz dla pasażerów kursujących na odcinkach danego pociągu, niż zwiększenie bruta na pociągach regionalnych kursujących w danym kierunku. Szczególnie, że pociągów międzywojewódzkich może być kilka w dobie, a regionalnych kilkadziesiąt. Wobec powyższego, w ocenie PKP PLK, w takich przypadkach nie można mówić o łamaniu zasady równego traktowania poprzez niewspółmierną liczbę odwołań, jeżeli omawiane przykłady dotyczą zupełnie innego rodzaju

pociągów oraz dotyczą inny segment przewozu. Zarządca wskazał ponadto, że w szczególnych przypadkach opracowany rozkład jazdy np. pociągów TLK spółki PKP Intercity S.A., przewiduje dodatkowe postoje za odwołany lub przesunięty czasowo pociąg regionalny. Tak też jest w podnoszonej sprawie pociągu do Helu gdzie łącznik pociągu TLK 28500 relacji Lublin-Kołobrzeg 55501 relacji Gdynia Gł.-Hel ma przewidziane postoje handlowe umożliwiające korzystanie z tego pociągu w dojazdach do pracy. Według informacji posiadanych przez Zarządcę na omawianej trasie nastąpiło porozumienie przewoźników w zakresie honorowania biletów w pociągu TLK. Zarządca wskazał także, że ilość pociągów spółki PKP Intercity S.A. na linii nr 9 została ograniczona już na etapie przyjmowania wniosków na roczny rozkład jazdy.

Odnosząc się do kwestii konstrukcji rocznego rozkładu jazdy 2012/2013 PKP PLK podniosła, że w trakcie całego procesu konstrukcji pociągi były trasowane z uwzględnieniem priorytetów, wobec czego w pierwszej kolejności zostały wytrasowane pociągi kwalifikowane i międzynarodowe. W przedmiotowym piśmie Zarządca zapewnił, że rozumie oczekiwania przewoźników odnośnie cyklicznego układania tras, jednakże do czasu zakończenia modernizacji linii nr 9 i 202 możliwość takiego trasowania pociągów jest znacznie ograniczona.

Prezes UTK, rozpatrując niniejszą sprawę zważył, co następuje.

Zgodnie z art. 10 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK jest centralnym organem administracji rządowej właściwym m.in. w sprawach regulacji transportu kolejowego.

Zgodnie natomiast z art. 13 ust. 1 tej ustawy, do zadań Prezesa UTK w zakresie regulacji transportu kolejowego, należy m.in.:

- 1) nadzór nad zapewnieniem niedyskryminującego dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej, w tym przewoźników mających siedzibę w jednym z państw członkowskich Unii Europejskiej,
- 2) nadzór nad równoprawnym traktowaniem przez zarządców wszystkich przewoźników kolejowych, w szczególności w zakresie rozpatrywania wniosków o udostępnienie tras pociągów i naliczania opłat,
- 3) 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 z zakresu kolejnictwa. Mając zatem na względzie powyższe kompetencje ustawowe, Prezes UTK wszczął z urzędu postępowanie administracyjne wobec PKP PLK w sprawie zasad opracowywania rozkładu jazdy, przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów oraz poprawności ustalania opłat podstawowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej przez PKP PLK.

Przepis art. 13 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że w przypadku stwierdzenia naruszeń przepisów prawa z zakresu kolejnictwa Prezes UTK posiada kompetencje do wydania decyzji określającej zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości. Wobec powyższego, Prezes UTK na podstawie obowiązujących przepisów prawa był władny do rozstrzygnięcia przedmiotowej sprawy w drodze decyzji administracyjnej stwierdzającej naruszenie przepisów prawnych.

Prezes UTK oparł swoje ustalenia faktyczne na materiale dowodowym zebranym w aktach sprawy, tj. na skargach przewoźników kolejowych nadesłanych do UTK, dowodzie z przesłuchania świadka, wyjaśnieniach PKP PLK, a także analizie zapisów Regulaminów 2011/2012 i 2012/2013. Jak wskazano wyżej, materiałem dowodowym w niniejszej sprawie były m.in. skargi przewoźników kolejowych, kierowane do Prezesa UTK. Skarga pochodząca od innej osoby aniżeli strona, może spowodować wszczęcie postępowania administracyjnego z urzędu (art. 233 *in fine* K.p.a.). Natomiast skarga wniesiona w sprawie, w której już toczy się postępowanie administracyjne stanowi materiał, który organ prowadzący postępowanie powinien rozpatrzyć z urzędu (art. 234 pkt 2 K.p.a.).

Na podstawie zebranego w przedmiotowym postępowaniu materiału dowodowego Prezes UTK stwierdził naruszenia przepisów z zakresu kolejnictwa wskazane zarówno w sentencji niniejszej decyzji, jak i w jej uzasadnieniu.

- **Nieokreślenie w Regulaminie 2011/2012 oraz Regulaminie 2012/2013 wyczerpujących warunków dostępu do infrastruktury kolejowej poprzez brak kompletnych i przejrzystych zasad opracowywania i obowiązywania zastępczych rozkładów jazdy pociągów, zarządzanych jednostronnie przez PKP PLK, o czym mowa w pkt. I ust. 1 sentencji decyzji**

Zgodnie z art. 32 ust. 1 pkt 2 (*in fine*) ustawy o transporcie kolejowym, zarządca opracowuje regulamin określający m. in. informacje o warunkach dostępu do infrastruktury kolejowej przeznaczonej do udostępniania przewoźnikom kolejowym. Stosownie zaś do § 19 ust. 2 pkt 12 regulamin należy opracować w taki sposób, aby przewoźnik uzyskał informacje o trybie i warunkach dokonywania zmian w obowiązującym rozkładzie jazdy pociągów.

W ramach przeprowadzonego postępowania dowodowego Prezes UTK ustalił, że w Regulaminie 2011/2012 oraz 2012/2013 brak jest kompletnych i przejrzystych przepisów określających zasady opracowywania i obowiązywania zastępczych rozkładów jazdy, w tym:

- możliwych do wdrożenia zastępczym rozkładem jazdy zmian, z wyszczególnieniem zmian możliwych do wprowadzenia przez zarządcę oraz przewoźnika kolejowego,
- priority w modyfikacji tras pociągów przy opracowywaniu zastępczego rozkładu jazdy,
- zasady odwoływania pociągów,
- formy, sposobu i terminu powiadamiania przewoźników o zastępczym rozkładzie jazdy,
- zasad obowiązywania zastępczych rozkładów jazdy,

- podawania do publicznej wiadomości zastępczego rozkładu jazdy pociągów (dotyczy Regulaminu 2012/2013).

Regulamin zawiera bowiem jedynie zasady zamawiania i przydzielania tras w ramach rocznego rozkładu jazdy i indywidualnego rozkładu jazdy pociągów oraz selektywne informacje zawarte w § 9 Regulaminu 2011/2012 i 2012/2013 na temat ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej Zarządcy, dotyczące przyczyn możliwych ograniczeń eksploatacyjnych, terminu uzgadniania projektu zastępczego rozkładu jazdy w przypadku planowanej realizacji robót na linii kolejowej, terminu przekazania do realizacji i terminu uzgadniania projektu rozkładu jazdy w przypadku pilnych robót bieżącego utrzymania, ogólnych zasad odwoływania pociągów, przyczyn powodujących nieuwzględnienie propozycji zmian przewoźników kolejowych. W Regulaminie 2012/2013 dodatkowo wprowadzono także definicję zastępczego rozkładu jazdy, zgodnie z którą „(...) jest to rozkład jazdy opracowany przez PLK i uzgadniany z przewoźnikiem zawierający zmiany wynikające z planowanej realizacji robót.”

Brak w regulaminie przydzielania tras pociągów kompletnych i przejrzystych zasad opracowywania i obowiązywania zastępczych rozkładów jazdy powoduje, że regulamin nie odpowiada wymaganiom wskazanym w przytoczonych wyżej przepisach ustawy o transporcie kolejowym. Co więcej, brak jednoznacznego unormowania w tym przedmiocie może powodować dezorientację zarówno wśród przewoźników kolejowych, jak i pasażerów korzystających z usług tych przewoźników.

Wskazać należy, że ruch pociągów w ramach zastępczego rozkładu jazdy, jest przedmiotem wielu skarg przewoźników. Uzasadnieniem powyższej tezy jest chociażby pismo Kolei Śląskich Sp. z o. o. z dnia 31 maja 2012 r., w którym to spółka wskazała na rażące naruszenie zasad Regulaminu 2012/2013 przez Zarządcę infrastruktury w zakresie konstrukcji planowania inwestycji i przygotowywania zamknięciowego rozkładu jazdy, polegające na chaotycznych działaniach w zakresie zamknięć, czy nieuzasadnionego odwoływania pociągów.

Na podobną sytuację wskazał także w piśmie z dnia 25 czerwca 2012 r. nr PRMR4-713-055/12 Pomorski Zakład Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. W przedmiotowym piśmie wskazano na przypadki nierównego traktowania zarówno co do zarządzanych przez PKP PLK tymczasowych rozkładów jazdy, jak też prac konstrukcyjnych nad rozkładem jazdy 2012/2013. Przewozy Regionalne Sp. z o.o. wskazały w szczególności na pierwszeństwo w przydzielaniu tras pociągów dla PKP Intercity S.A., które dotyczy nie tylko pociągów kwalifikowanych, ale także pociągów kategorii TLK. Zdaniem Spółki, wytrasowanie w godzinach szczytu przewozowego pociągów kategorii TLK skutkuje przerwą w kursowaniu pociągów regionalnych sięgającą niejednokrotnie kilkudziesięciu minut. Powoduje to, że taka siatka połączeń jest niedostosowana do potrzeb podróżnych i niezgodna z rozkładem jazdy pociągów regionalnych uzgodnionym i ujętym w „umowach o świadczeniu usług publicznych w zakresie kolejowych przewozów pasażerskich (...)” z Urzędem Marszałkowskim Województwa Pomorskiego (tj. organizatorem publicznego transportu zbiorowego). Uzasadniając powyższe twierdzenia Przewozy Regionalne sp. z o.o. dołączyły wnioski i skargi podróżnych, napływające

do Pomorskiego Zakładu Przewozów Regionalnych po opublikowaniu rozkładu jazdy na okres 29.06-02.09.2012 r.

Odpowiadając na powyższe pismo Pomorskiego Zakładu Przewozów Regionalnych Sp. z o.o. PKP PLK podniosła, że w sytuacji wystąpienia kolizji w zakresie dostępu do określonej trasy jest uprawniona do tego, aby zdecydować o jej odwołaniu. Ponadto, może odmówić udostępnienia trasy pociągu dla przejazdu na liniach kolejowych i świadczenia usług z tym związanych w trakcie przeprowadzenia niezbędnych prac utrzymaniowych, czy też modernizacyjnych na danej linii, gdyby realizacja tego zadania była związana z powstaniem niebezpieczeństwa dla ruchu kolejowego. Podkreśliła także, że zgodnie z wytycznymi otrzymanymi z Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej ma obowiązek w sposób nadrzędny trasować pociągi łączące główne ośrodki wojewódzkie oraz w okresie wakacyjnym ośrodki o znaczeniu turystycznym zapewniając jak najkrótszy czas przejazdu. W związku z powyższym PKP PLK poinformowała, że informacja o odwołaniu pociągu jest zawsze szczegółowo analizowana, a podejmowane decyzje, które pociągi odwołać oparte są na analizie układu pociągów na całej sieci. W szczególności, gdy w konflikt tras wchodzi pociągi regionalne i międzywojewódzkie. W ocenie Zarządcy, odwołanie pociągu kategorii TLK wiąże za sobą dużo większe konsekwencje dla całego rynku przewozów oraz dla pasażerów kursujących na odcinkach danego pociągu, niż zwiększenie brutta na pociągach regionalnych kursujących w danym kierunku. Szczególnie, że pociągów międzywojewódzkich może być kilka w dobie, a regionalnych kilkadziesiąt. Zarządca wskazał także, że ilość pociągów spółki PKP Intercity S.A. na linii nr 9 została ograniczona już na etapie przyjmowania wniosków na roczny rozkład jazdy.

Mając na uwadze powyższe zauważyć należy, że ocena zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego prowadzi do wniosku, że brak jasnych i przejrzystych zasad opracowywania zastępczego rozkładu jazdy w Regulaminie 2011/2012 oraz 2012/2013 powoduje niejasności i dezorientację przewoźników kolejowych co do zasad ich opracowywania. Pomimo bowiem, że Zarządca w powyższym piśmie z dnia 20 lipca 2012 r. zapewnił, że „rozumie oczekiwania przewoźników odnośnie cyklicznego układania tras, jednakże do czasu zakończenia modernizacji linii nr 9 i 202 możliwość takiego trasowania pociągów jest znacznie ograniczona”, dokonywane przez niego zmiany spotykają się z niezrozumieniem i dezorientacją przewoźników kolejowych, związanymi m.in. z brakiem stosownych zasad w tym zakresie.

W trakcie przeprowadzonego postępowania dowodowego Prezes UTK ustalił także, że konsekwencją braku wyżej wskazanych uregulowań, szczególnie dotkliwych dla pasażerskich przewoźników kolejowych, są niejasności co do pierwszeństwa obowiązywania zastępczych rozkładów jazdy o wyższym numerze KWR (numer nadawany konstruowanej trasie w stosowanym przez Zarządcę infrastruktury systemie informatycznym, przeznaczonym do konstruowania wykresów ruchu pociągów) przed rozkładem jazdy o niższym numerze KWR. Na uwagę zasługuje bowiem fakt, że Regulamin 2011/2012, jak i w Regulamin 2012/2013 nie zawierają przepisów przyznających wyżej wskazane pierwszeństwo. Tymczasem ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego wynika,

że PKP PLK, pomimo braku jasnych i przejrzystych zasad w tym zakresie, w praktyce najczęściej przyznawała pierwszeństwo zastępczym rozkładom jazdy o wyższym numerze KWR przed rozkładami jazdy o niższym numerze KWR, jednakże nie robiła tego konsekwentnie.

Zauważyć ponadto należy, że powyżej opisana zasada priorytetu rozkładów zastępczych o wyższej numeracji (opracowanych później) nie jest zasadą obligatoryjną, o czym świadczy chociażby pismo PKP PLK do „Przewozów Regionalnych” Sp. z o.o. z dnia 15 września 2011 r. nr IDRZ-074-199/2011, przesłane do wiadomości Prezesa UTK. W piśmie tym Zarządca stwierdza wprost, że „zasada w myśl której rozkład o wyższym numerze KWR unieważnia rozkład o niższym numerze KWR nie jest obligatoryjna i należy kierować się obowiązującym zarządzonym Zastępczym Rozkładem Jazdy”.

Powyższe pismo PKP PLK stanowi odpowiedź na pismo wystosowane przez „Przewozy Regionalne” Sp. z o.o., w którym przewoźnik zwrócił się do PKP PLK o nadesłanie jednoznacznego stanowiska w kwestii ważności poszczególnych zastępczych rozkładów jazdy w sytuacji istnienia kilku różnych wersji rozkładów jazdy na dany dzień – z różnymi numerami KWR.

Zwracając się o powyższe, „Przewozy Regionalne” Sp. z o.o. w piśmie z dnia 5 września 2011 r. nr PBR2-713-298/11 wskazały na sytuację, która miała miejsce w dniu 3 września 2011 r. w przypadku pociągu nr 81122/3 IR *Portowiec* relacji Szczecin Gł. – Warszawa Wsch., dla którego obowiązującym powinien być rozkład jazdy opracowany jako KWR nr 387891. Tymczasem tego dnia pociąg ten prowadzony był zgodnie z rozkładem jazdy zarządzonym jako KWR nr 377787.

W świetle powyższego Prezes UTK stwierdził występowanie sytuacji, w której przewoźnik kolejowy nie wiedział według jakich zasad należy postępować w przypadku obowiązywania w danym dniu kilku różnych wersji rozkładów jazdy. Powyższa sytuacja była niekorzystna nie tylko dla przewoźnika kolejowego, który w tym stanie rzeczy nie posiadał wiedzy, według którego rozkładu jazdy będą kursować uruchamiane pociągi, ale przede wszystkim dla pasażerów korzystających z usług tego przewoźnika. Przewoźnik kolejowy nie jest bowiem w stanie w opisanej sytuacji sporządzić rzetelnej informacji o godzinach kursowania własnych pociągów. Występowanie takich sytuacji może ponadto mieć wpływ na bezpieczeństwo ruchu kolejowego.

Reasumując, w ocenie Prezesa UTK regulamin, o którym mowa w art. 32 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym (zwany dalej „regulaminem przydzielania tras pociągów”), powinien zawierać kompletne, jasne i przejrzyste zasady opracowywania i obowiązywania zastępczych rozkładów jazdy. Brak szczegółowych i kompletnych zasad w tym zakresie powoduje bowiem nie tylko naruszenie ww. przepisów prawa z zakresu kolejnictwa, ale także prowadzi do chaosu i dezorientacji przewoźników kolejowych.

- **Nieokreślenie w Regulaminie 2011/2012 oraz Regulaminie 2012/2013 wyczerpujących warunków dostępu do infrastruktury kolejowej PKP PLK, według których może nastąpić**

zmiana masy brutto pociągu w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, o czym mowa w pkt. I ust. 2 sentencji decyzji

Zgodnie z art. 32 ust. 1 pkt 2 (*in fine*) ustawy o transporcie kolejowym, zarządca opracowuje regulamin określający m. in. informacje o warunkach dostępu do infrastruktury kolejowej przeznaczonej do udostępniania przewoźnikom kolejowym. Stosownie zaś do § 19 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, regulamin należy opracować w taki sposób, aby przewoźnik uzyskał informacje o trybie składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie tras pociągów oraz wprowadzania uzupełnień lub zmiany wymagań dotyczących sporządzania, przekazywania i terminów składania wniosków o przydzielenie tras pociągów.

W trakcie przeprowadzonego postępowania dowodowego Prezes UTK ustalił, że w § 18 pkt 12a Regulaminu 2011/2012 oraz § 18 pkt 11 Regulaminu 2012/2013 Zarządca infrastruktury w przypadku konieczności uruchomienia pociągu pasażerskiego lub towarowego z innym rodzajem pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększoną masą brutto pociągu (dla pociągów towarowych nie więcej niż o 2 %), wprowadził następujące zasady postępowania w rocznym rozkładzie jazdy pociągów (zob. także: pismo PKP PLK z dnia 13 marca 2012 r. nr IUS1-8204-36/2012 oraz z dnia 22 marca 2012 r. nr IUS1-8204-36-2/2012):

- 1) zmiana parametrów pociągu możliwa jest tylko po uprzednim złożeniu zamówienia za pomocą SKRJ poprzez zakładkę „Zmiana parametrów pociągu”,
- 2) zmiana parametrów pociągu powodująca zmiany czasów jazdy zostanie wprowadzona tylko w ramach wolnej zdolności przepustowej,
- 3) w przypadku wprowadzenia zmiany parametrów pociągu, przewoźnik nie składa rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu, a PKP PLK nie nalicza opłaty rezerwacyjnej,
- 4) opłata za przejazd pociągu ustalana jest dla zwiększonej masy brutto pociągu i przy uwzględnieniu rodzaju rozkładu jazdy w ramach którego zamówiono pierwotną trasę pociągu (roczny rozkład jazdy lub indywidualny rozkład jazdy).

Jednakże powyższa regulacja zawarta w § 18 pkt 12a Regulaminu 2011/2012 oraz § 18 pkt 11 Regulaminu 2012/2013 dotyczy jedynie okoliczności, gdy przewoźnik kolejowy wnosi o zwiększenie masy brutto pociągu bądź dokonuje zmiany pojazdu środka trakcyjnego w rocznym rozkładzie jazdy pociągów na inny niż wnioskowany pierwotnie. Regulamin nie określa jednak zasad, na jakich przewoźnik kolejowy dokonuje zmniejszenia masy brutto pociągu w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, jak również nie zawiera informacji o braku takiej możliwości. Z § 19 ust. 2 Regulaminu 2011/2012 oraz 2012/2013 wynika, że możliwość zmniejszenia masy brutto pociągu może nastąpić wyłącznie podczas aktualizacji rocznego rozkładu jazdy (na rozkład jazdy 2012/2013 zaplanowana jest jedna aktualizacja). Alternatywą dla takiego działania jest rezygnacja z przydzielonej trasy pociągu w danym terminie i zamówienie nowej trasy w ramach indywidualnego rozkładu jazdy pociągów. Takie rozwiązanie związane jest z ponoszeniem dodatkowych opłat: opłata rezerwacyjna (jeśli rezygnacja nastąpiła w terminie krótszym niż 30 dni), opłata za przygotowanie i przydzielenie trasy pociągu poza

rocznym rozkładem jazdy oraz wyższe opłaty za dostęp do infrastruktury. Regulamin 2011/2012 oraz 2012/2013 nie określa jednak wprost zasad, według których mogłoby nastąpić zmniejszenie masy brutto pociągu w rocznym rozkładzie jazdy pociągów poza jego aktualizacją. Ze względu na niepełne uregulowanie powyższej kwestii Regulamin 2011/2012, jak i Regulamin 2012/2013 stanowią naruszenie wyżej cytowanych przepisów art. 32 ust. 1 pkt 2) ustawy o transporcie kolejowym oraz § 19 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu. Przewoźnicy kolejowi nie mają bowiem możliwości uzyskania kompletnej informacji odnośnie wprowadzania uzupełnień do wniosków o przydzielenie tras pociągów, a w związku z tym nie posiadają wyczerpującej informacji o warunkach dostępu do infrastruktury kolejowej przeznaczonej do udostępniania przewoźnikom kolejowym.

Zarządca powinien zatem określić w Regulaminie 2011/2012 oraz 2012/2013 zasady, na jakich przewoźnicy kolejowi mają prawo dokonać zmniejszenia masy brutto pociągu w rocznym rozkładzie jazdy pociągów poza jego aktualizacją i jakie mają ponosić za to opłaty, ewentualnie wprowadzić zapis o braku takiej możliwości. Niemniej jednak należy mieć na uwadze, że ewentualne umożliwienie przewoźnikom kolejowym zmniejszenia masy brutto pociągu nie może destabilizować w żaden sposób rocznego rozkładu jazdy pociągów, w szczególności nie może doprowadzić do sytuacji, w której nastąpiłoby blokowanie przepustowości z powodu nieuzasadnionego zamawiania maksymalnej masy brutto pociągu, a następnie jej znacznego zmniejszania. Problem ten mógłby dotyczyć głównie towarowych przewoźników kolejowych. W celu zapobieżenia wystąpieniu takiej sytuacji PKP PLK powinna, wprowadzić przejrzyste i kompletne zasady dokonywania zmian prowadzących do zmiany całkowitej masy brutto.

Na marginesie zauważyć należy, że ewentualne umożliwienie przewoźnikom kolejowym zmniejszenia masy brutto pociągu przez przewoźników, np. podczas wprowadzania zamknięciowego rozkładu jazdy, pozwoliłoby zapobiec obciążeniu przewoźników kolejowych, wykonujących przejazdy na trasach remontowanych bądź modernizowanych, ponoszeniem dodatkowych kosztów przejazdu z przyczyn niezależnych od przewoźników kolejowych. W szczególności uchroniłoby przewoźników przed ponoszeniem opłat z tytułu rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu, a także z tytułu przewozu według indywidualnego rozkładu jazdy. Wskazać bowiem należy, że na skutek przeprowadzanych przez Zarządcę prac remontowych i modernizacyjnych zmieniają się potoki podróżnych, których przewoźnicy kolejowi nie są w stanie przewidzieć na etapie tworzenia rocznego rozkładu jazdy. Zasadne byłoby zatem, stworzenie przewoźnikom kolejowym możliwości zmniejszenia masy brutto pociągu tak, aby nie byli oni narażeni na ponoszenie kosztów z tytułu braku możliwości zmniejszenia masy brutto pociągu, podczas gdy na danej trasie spadła liczba podróżnych, a pociąg prowadzony jest drogą okrężną. Niemniej jednak, w celu stworzenia takiej możliwości konieczne jest, co zostało wskazane wyżej, opracowanie przez Zarządcę wyczerpujących i przejrzystych zasad dokonywania zmian masy brutto pociągu. Na podstawie zebranego materiału dowodowego widać bowiem, że przewoźnicy kolejowi mają problem z jednoznacznym zrozumieniem zapisów regulaminu w tym zakresie (zob. pismo PKP Intercity S.A. z dnia 29 lutego 2012 r. nr BHM2a-070-007/12 w sprawie

prawidłowości naliczania opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej w przypadku gdy przewoźnik realizuje przejazd pociągu o masie niższej niż zamówiona w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów).

- **Nieokreślenie w Regulaminie 2011/2012 oraz Regulaminie 2012/2013 kompletnych warunków dostępu do infrastruktury kolejowej PKP PLK poprzez brak szczegółowych, precyzyjnych, przejrzystych i obiektywnych zapisów konkretyzujących ustawową przesłankę zawartą w art. 34 ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym, pozwalającą uznać, że zdolność przepustowa danej linii kolejowej lub jej odcinka jest niewystarczająca do zaspokojenia popytu na nią w danym okresie czasu, nawet po dokonaniu koordynacji różnych zamówień zdolności przepustowej, o czym mowa w pkt. I ust. 3 sentencji decyzji**

Zgodnie z art. 32 ust. 1 pkt 2 (*in fine*) ustawy o transporcie kolejowym, zarządca opracowuje regulamin określający m. in. informacje o warunkach dostępu do infrastruktury kolejowej przeznaczonej do udostępniania przewoźnikom kolejowym.

Stosownie do tego przepisu w § 1 ust. 3 pkt 6 Regulaminu 2011/2012 oraz Regulaminu 2012/2013, wprowadzono definicję okresu przepełnienia, którą określono jako „część doby, dobę lub dni, ustalone przez PLK w których popyt na zdolność przepustową linii kolejowej lub jej odcinka nie może być w pełni zaspokojony, w tym biorąc pod uwagę parametry pociągu zamówione przez przewoźnika, nawet po dokonaniu koordynacji”. Z kolei w § 7 ust. 1 Regulaminu 2011/2012 oraz Regulaminu 2012/2013 stwierdzono, że „zdolność przepustowa linii kolejowych (...) ustalana jest – podstawowo dla okresu doby – za pomocą oprogramowania uwzględniającego postanowienia karty UIC 406 R oraz uwarunkowania eksploatacyjne PLK”.

Zgodnie zaś z § 3 ust. 6 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, „Zarządca, w przypadku kolizji pomiędzy złożonymi wnioskami, jest obowiązany zapewnić możliwie najlepszą realizację zgłoszonych potrzeb w drodze konsultacji z wnioskodawcami.”

Przepis § 3 ust. 7 ww. rozporządzenia stanowi natomiast, że „jeżeli pomimo działań, o których mowa w ust. 6, nie jest możliwe zrealizowanie zamówień określonych we wnioskach w sposób zgodny z oczekiwaniami wnioskodawców, zarządca niezwłocznie powiadamia Prezesa UTK, że linia kolejowa lub jej część jest przepełniona. Obowiązek powiadomienia dotyczy również linii kolejowej lub jej części, na których zarządca przewiduje wystąpienie braku zdolności przepustowej w kolejnym okresie opracowywania rozkładu jazdy pociągów.”

Z kolei ust. 8 tego samego przepisu traktuje, że w celu zapewnienia możliwości opracowania rozkładu jazdy z wykorzystaniem przepełnionej linii kolejowej lub jej części zarządca, pod nadzorem Prezesa UTK, przeprowadza z udziałem zainteresowanych przewoźników aukcję nieprzydzielonej zdolności przepustowej, w wyniku której ustala kwotę podwyższenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za usługi wymienione w części I ust. 1 załącznika do ustawy.

Przez przepełnienie, zgodnie z art. 34 ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym, rozumie się natomiast „popyt na zdolność przepustową linii kolejowej lub jej odcinka, który nie może być w pełni zaspokojony w danym okresie czasu, nawet po dokonaniu koordynacji różnych zamówień zdolności przepustowej.”

Z wyżej cytowanych przepisów prawa wynika zatem, że Zarządca ma obowiązek, w sytuacji braku możliwości wytrasowania wszystkich zamówionych pociągów, powiadomić Prezesa UTK o wystąpieniu okresu przepełnienia. Wówczas może przystąpić do realizacji planu powiększenia zdolności przepustowej przepełnionego odcinka za pomocą aukcji (§ 18 ust. 16-19 Regulaminu 2011/2012, § 18 ust. 14-17 Regulaminu 2012/2013, art. 34 ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym, § 3 ust. 6-13 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu).

Jak ustalił Prezes UTK w prowadzonym postępowaniu, zarówno Regulamin 2011/2012, jak i Regulamin 2012/2013 nie zawierają precyzyjnych zapisów konkretyzujących ustawową przesłankę zawartą w art. 34 ust. 1b ustawy o transporcie kolejowym, pozwalającą uznać, że zdolność przepustowa danej linii kolejowej lub jej odcinka jest niewystarczająca do zaspokojenia popytu na nią w danym okresie czasu, nawet po dokonaniu koordynacji różnych zamówień zdolności przepustowej. Brak precyzyjnej regulacji w tym przedmiocie, pozwala Zarządcy infrastruktury na arbitralne decydowanie o dostępności tras pociągów. Prowadzi to także do sytuacji, w której przewoźnicy kolejowi nie posiadają kompleksowej informacji w zakresie warunków dostępu do infrastruktury kolejowej. W omawianym zagadnieniu informacja w zakresie warunków dostępu do infrastruktury kolejowej powinna polegać na określeniu szczegółowych, precyzyjnych, przejrzystych i obiektywnych warunków, których wystąpienie spowoduje uznanie, że zdolność przepustowa danej linii kolejowej lub jej odcinka jest niewystarczająca do zaspokojenia popytu na nią w danym okresie czasu, nawet po dokonaniu koordynacji różnych zamówień zdolności przepustowej. Może bowiem powstać sytuacja, w której tryb postępowania Zarządcy, o którym mowa w § 3 ust. 7-13 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, nie będzie w praktyce wykorzystywany.

Brak precyzyjnej regulacji w powyższym zakresie powoduje naruszenie przez PKP PLK art. 32 ust 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym. Wobec powyższego, pożądane jest opracowanie przez Stronę i opublikowanie w regulaminie przydzielania tras pociągów kryteriów umożliwiających uznanie, że zdolność przepustowa danej linii kolejowej lub jej odcinka jest niewystarczająca do przeprowadzenia przez nią wszystkich zamówionych przez przewoźników tras.

Odnosząc się do kwestii przyznawania pierwszeństwa w rozpatrywaniu wniosków przewoźników kolejowych o przydział tras na okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów kursującym w ruchu międzynarodowym (MM, RM i AM) oraz w ruchu krajowym dla pociągów ekspresowych (EC, EN i EI) przed trasami innych pociągów wskazać należy, że w oparciu o zgromadzony w sprawie materiał dowodowy, Prezes UTK nie stwierdził w tym zakresie naruszeń przepisów prawa z zakresu

kolejnictwa ze strony PKP PLK. Zgodnie bowiem z art. 30 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, „zarządca przydziela trasy pociągów przewoźnikom kolejowym uwzględniając:

- 1) pierwszeństwo przewozu osób;
- 2) ogłoszone plany transportowe lub zawarte umowy o świadczenie usług publicznych;
- 3) obowiązek wykonywania przewozu nałożony przepisami prawa przewozowego;
- 4) umowy ramowe w zakresie przewozu rzeczy.”

Natomiast w sytuacji rozpatrywania wniosków o równych priorytetach zarządca, w myśl ust. 3 powyższego przepisu, powinien w drodze konsultacji z wnioskodawcami przyjąć w rozkładzie jazdy pociągów rozwiązanie najkorzystniejsze pod względem wykorzystania zdolności przepustowej linii kolejowej.

Ponadto, zgodnie z § 3 ust. 2 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, zarządca dokonuje kwalifikacji otrzymanych wniosków o przydzielenie tras pociągów, biorąc pod uwagę obowiązek uwzględnienia priorytetów w przydzielaniu tras pociągów, określonych w wyżej wymienionym art. 30 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz możliwości uwzględnienia priorytetów w ramach dysponowanej zdolności przepustowej.

Zarządca, mając na uwadze treść wyżej cytowanych przepisów w § 24 Regulaminu 2011/2012, jak również Regulaminu 2012/2013 wskazał, że PKP PLK rozpatruje wnioski o przydzielenie tras pociągów uwzględniając uwarunkowania wynikające z art. 30 ust. 2 i 3 ustawy o transporcie kolejowym oraz z § 3 ust. 2 i 3 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, uwzględniając je w całym procesie opracowywania rozkładu jazdy (rozpatrywanie wniosku, koordynacja tras, konstrukcja).

Ponadto, w Regulaminie 2012/2013 doprecyzował, że ustala następujące stopnie pierwszeństwa pociągów:

- 1) pasażerskie kwalifikowane (EC, EN, EI) i międzynarodowe (MM, RM, AM),
- 2) pasażerskie międzywojewódzkie i wojewódzkie dowożące do pracy tzn. z przyjazdem do wskazanej stacji docelowej w godzinach 05:30-08:30,
- 3) pozostałe pasażerskie międzywojewódzkie (MH, MP, MO),
- 4) pasażerskie wojewódzkie odwożące z pracy tzn. pociągi odjeżdżające w godzinach 14:30-16:30,
- 5) pozostałe pasażerskie wojewódzkie,
- 6) pociągi towarowe priorytetowe, dla których wnioskodawca zamówił we wniosku o przydzielenie trasy pociągu pierwszeństwo przed innymi pociągami towarowymi przy trasowaniu i regulowaniu ruchu pociągów,
- 7) towarowe,
- 8) próżne składy pasażerskie i lokomotywy.

Mając na uwadze powyższe wskazać należy, że przyznawanie pierwszeństwa w rozpatrywaniu wniosków przewoźników kolejowych o przydział tras na okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów kursującym w ruchu międzynarodowym (MM, RM i AM) oraz w ruchu krajowym dla pociągów ekspresowych (EC, EN i EI) przed trasami innych pociągów jest zgodne z § 24

regulaminu przydzielania tras pociągów, który został opracowany po konsultacji z przewoźnikami kolejowymi w oparciu o art. 30 ust. 2 i 3 ustawy o transporcie kolejowym oraz z § 3 ust. 2 i 3 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu.

Prezes UTK uznał także, że 6-godzinny limit czasu na uruchomienie pociągu, w przypadku opóźnienia, nie prowadzi do dyskryminacji przewoźników kolejowych, a także do nieuzasadnionego utrudniania dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej.

W toku postępowania dowodowego Prezes UTK ustalił, że PKP PLK w Regulaminie 2011/2012 wprowadziła zapis § 33 ust. 4, zgodnie z którym dyspozytor właściwej terytorialnie ekspozytury może nie zezwolić na uruchomienie pociągu przewoźnika kolejowego, którego zgłoszenie gotowości do odjazdu nastąpiło z winy leżącej wyłącznie po stronie przewoźnika, z przekroczeniem 6-godzinnego limitu czasu na uruchomienie pociągu. Jednocześnie postanowiono, że PKP PLK przyjmuje do przejazdu pociąg zgłoszony z opóźnieniem bez 6-godzinnego limitu czasu, jeżeli opóźnienie powstało z przyczyn wyłącznie leżących po stronie PKP PLK.

W ocenie Prezesa UTK powyższe działanie nie powoduje naruszenia przez PKP PLK przepisów prawa z zakresu kolejnictwa z uwagi na fakt, że to Zarządca infrastruktury jest podmiotem odpowiedzialnym za bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Zgodnie natomiast z art. 29 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca jest obowiązany do udostępnienia infrastruktury kolejowej na podstawie wniosków składanych zgodnie z regulaminem przydzielania tras pociągów, z zachowaniem zasady równego traktowania. Tymczasem pociąg odjeżdżający, z przyczyn leżących po stronie przewoźnika, z opóźnieniem ponad 6-godzinnym nie porusza się już zgodnie ze złożonym wnioskiem. Co więcej, w przypadku nieuruchomienia pociągu w czasie 6 godzin, po stronie zarządcy mogą pojawić się sytuacje uniemożliwiające wydanie zezwolenia na uruchomienie pociągu, takie jak np. brak wolnej przepustowości, czy bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Podkreślenia wymaga, że nie można oczekiwać od zarządcy infrastruktury, aby za wszelką cenę dostosowywał ruch pociągów tylko do jednego, czy też kilku przewoźników odjeżdżających z własnej winy z opóźnieniem ponad 6-godzinnym. Na uwagę zasługuje tutaj również fakt, że Zarządca w Regulaminie 2012/2013 zwiększył czas na uruchomienie pociągu do 12-godzin. Ponadto, w przypadku gdy wina za opóźnienie leży po jego stronie zezwala na uruchomienie pociągu z opóźnieniem bez zachowania 6-godzinnego limitu czasu. Poza tym, z pism PKP PLK z dnia 24 listopada 2011 r. nr IUS1-8204-87/2011, jak i Freightliner PL Sp. z o.o. z dnia 28 listopada 2011 r. wynika, że w miarę możliwości Zarządca zezwala na uruchomienie pociągu z przekroczeniem 6-godzinnego limitu czasu z przyczyn leżących po stronie przewoźników, jak również w przypadku trudności atmosferycznych, powodzi, czy zamknięć awaryjnych powodujących duże opóźnienia dojazdu drużyn pociągowych i lokomotyw.

Odnosząc się natomiast do kwestii naliczania opłaty za przejazd, dla pociągów realizujących przejazd według indywidualnego rozkładu jazdy trasą okrężną, a nie trasą, z której przewoźnicy pierwotnie chcieli skorzystać wskazać należy, że przewoźnicy kolejowi zamawiając pociągi według

indywidualnego rozkładu jazdy otrzymują usługę, która jest aktualnie dostępna. Po złożeniu przez przewoźników kolejowych wniosków o przydzielenie trasy pociągu według indywidualnego rozkładu jazdy, Zarządca ma obowiązek je przyjąć i dokonać przydziału tras pociągów w rozkładzie jazdy pociągów w ramach posiadanej zdolności przepustowej. W przypadku natomiast jej braku proponuje ofertę zastępczą, którą zazwyczaj jest wyznaczenie trasy okrężnej dla pierwotnie wnioskowanej przez przewoźnika. Niemniej jednak Prezes UTK zdaje sobie sprawę, że niedostępność „krótszych” tras zazwyczaj wynika z prowadzonych na sieci kolejowej zarządcy prac remontowych i modernizacyjnych. Wobec powyższego zdaniem Prezesa UTK, w okresie dużych zamknięć torowych wynikających z prowadzonych na liniach Zarządcy prac remontowych i modernizacyjnych konieczne jest niezwłoczne wprowadzenie zasad, które obiektywnie będą zobowiązywały Zarządcę do efektywnego i sprawnego prowadzenia prac na modernizowanych i remontowanych liniach. W omawianej kwestii, w szczególnie niedogodnej sytuacji są przewoźnicy korzystający z indywidualnego rozkładu jazdy, co ze względu na specyfikę przewozów w głównej mierze dotyczy przewoźników towarowych. Są oni bowiem zmuszeni do korzystania z usług PKP PLK, która jest naturalnym monopolistą na rynku usług kolejowych, nawet w sytuacji, gdy nie mogą otrzymać usługi, o którą wnioskują. Dodatkowo często muszą płacić za trasę, o którą pierwotnie nie wnioskowali, ale chcąc jak najszybciej i jak najlepiej wykonać zlecenie dla swojego klienta, zgadzają się na warunki proponowane przez Zarządcę mimo, że są one niezadowolające zarówno z ich punktu widzenia, jak i punktu widzenia ich klientów.

Naturalny monopol charakteryzuje się bowiem tym, że jedynym dostawcą dobra lub usługi jest pojedyncze przedsiębiorstwo, które używa swej siły rynkowej i pozycji w celu ograniczenia podaży i podniesienia ceny. Kupujący mają zatem do wyboru albo zapłacić cenę monopolisty, albo obyć się bez danego produktu. Wobec czego, zazwyczaj klienci zgadzają się na warunki proponowane przez monopolistę nawet w sytuacji, gdy mieliby otrzymać produkt gorszy za taką samą bądź wyższą cenę. Monopolista zdaje sobie sprawę, że nawet jeśli jakość jego produktu, bądź świadczonej usługi nie będzie doskonała, klienci chcąc otrzymać dany produkt, będą zmuszeni i tak do korzystania z jego usług. Klient ma bowiem do wyboru, albo kupić produkt gorszy, albo go nie kupić. Działania monopolisty spowodowane są tym, że w gruncie rzeczy nie ponosi on żadnej odpowiedzialności względem odbiorcy detalicznego. Klient i tak skorzysta z jego usług, bowiem na danym rynku nie ma konkurencji, która wymuszałaby prawidłowe działania monopolisty.

Biorąc pod uwagę powyższe, zdaniem Prezesa UTK, konieczne jest wprowadzenie zasad, które obiektywnie będą zobowiązywały Zarządcę do efektywnego i sprawnego prowadzenia prac na modernizowanych i remontowanych liniach. Jedynym skutecznym narzędziem dla podmiotu, który posiada pozycję monopolisty na danym rynku, jest wprowadzenie narzędzi opartych na elemencie finansowym, który w sposób znaczący będzie dotykał Zarządcę i mobilizował do prawidłowej, sprawnej i przemyślanej realizacji prac modernizacyjnych i remontowych. Dopiero wówczas, efektywny system wymiaru sankcji finansowych, zobowiąże Zarządcę do jakościowego i sprawnego

prowadzenia prac. W chwili obecnej takiego narzędzia jednak nie ma, co powoduje, dotkliwe straty zarówno po stronie przewoźników kolejowych, jak i pasażerów oraz klientów korzystający z usług tych przewoźników.

Co do kwestii naliczania przez PKP PLK, za przejazdy zrealizowane według indywidualnego rozkładu jazdy, do opłaty podstawowej marży zysku wskazać należy, że ocena zasadności naliczania marży zysku jest przez Prezesa UTK badana przy zatwierdzaniu przedstawionego przez zarządcę infrastruktury projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych. Wobec powyższego, precyzyjne stanowisko w tym zakresie zostało wyrażone przez Prezesa UTK w decyzji z dnia 24 sierpnia 2012 r. nr DRRK-WKL-9110-13/12.

- **Wyznaczenie terminu na usunięcie nieprawidłowości wskazanych w pkt I sentencji niniejszej decyzji w Regulaminie 2012/2013 do dnia 9 grudnia 2012 r., o czym mowa w pkt II sentencji decyzji**

Biorąc pod uwagę fakt, że regulamin przydzielania tras pociągów obowiązuje na czas jednego rocznego rozkładu jazdy pociągów, Prezes UTK postanowił zobowiązać Zarządcę do usunięcia wskazanych w pkt I sentencji decyzji nieprawidłowości już w Regulaminie 2012/2013, który wejdzie w życie wraz z nowym rocznym rozkładem jazdy 2012/2013, tj. od dnia 9 grudnia 2012 r. Regulamin 2011/2012 obowiązuje bowiem jedynie do dnia 8 grudnia 2012 r. Zatem w przypadku wcześniejszego terminu na usunięcie wskazanych w niniejszej decyzji nieprawidłowości, Zarządca mógłby napotkać problem związany z prawidłowym wdrożeniem zmian, które - w myśl § 19 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu – muszą zostać skonsultowane z przewoźnikami kolejowymi.

Podnieść bowiem należy, że wprowadzenie zmian do regulaminu przydzielania tras pociągów, bez uprzedniej konsultacji z przewoźnikami kolejowymi, stanowi naruszenie przepisu § 19 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, co zostało rozstrzygnięte w wydanej przez Prezesa UTK decyzji z dnia 23 maja 2012 r. nr DRRK-WR-911-08/2012. Dlatego też konieczne jest przeprowadzenie konsultacji i wprowadzenie takich zapisów, które nie będą prowadziły do naruszeń wyżej przytoczonych przepisów prawa z zakresu kolejnictwa. Konsultacje winny przebiegać w sposób zorganizowany, to jest w taki sposób, aby umożliwić wszystkim przewoźnikom zapoznanie się z proponowanymi zmianami i przedłożenie Zarządcy stanowiska w tym zakresie (akceptacja projektu lub kontrargumentacja). Zdaniem Prezesa UTK, w przypadku, gdy mamy do czynienia ze zmianami regulaminowych zapisów, dotyczących sfery uprawnień i obowiązków przewoźników kolejowych, istotne jest, aby przed ich dokonaniem, Zarządca wziął pod uwagę wiedzę i doświadczenie przewoźników.

Ponadto biorąc pod uwagę fakt, że zarówno roczny rozkład jazdy, jak i zastępczy rozkład jazdy opracowywane są już w oparciu o postanowienia Regulaminu 2012/2013, brak jest uzasadnienia do wprowadzenia zmian w tym zakresie w Regulaminie 2011/2012.

Reasumując stwierdzić należy, że ustalony przez Prezesa UTK termin jest dogodny z punktu widzenia działań jakie należy podjąć w celu usunięcia wskazanych w niniejszej decyzji naruszeń.

W wyżej przedstawionym stanie rzeczy, Prezes UTK orzekł jak w sentencji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji przysługuje stronie prawo złożenia do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy – w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji (art. 127 § 3 w związku z art. 129 K.p.a.). Przed upływem wskazanego terminu decyzja nie podlega wykonaniu, a wniesienie odwołania w terminie wstrzymuje wykonanie decyzji (art. 130 § 1 i 2 K.p.a.).



PREZES
Urzędu Transportu Kolejowego

Krzysztof Dyl

Otrzymuje:

pełnomocnik PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.