

Warszawa, dnia 29 listopada 2017 r.

Poz. 53

**DECYZJA NR DRRK-WR.711.25.2017.KK
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 27 listopada 2017 r.

**w sprawie skargi przewoźnika Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu
na działanie Zarządcy polegające na odmowie przyjęcia wniosków
o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach rocznego rozkładu jazdy 2017/2018.**

Na podstawie art. 104 § 1 i 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 1257), zwanej dalej „k.p.a.”, oraz art. 30a ust. 2-3 i art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, w związku ze skargą przewoźnika kolejowego Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu z 21 sierpnia 2017 r., znak: KW-WWO-070-005-2017, która wpłynęła do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, 25 sierpnia 2017 r.,

I. STWIERDZAM,

że wydana przez zarządcę infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie **odmowa rozpatrzenia 35 wniosków złożonych przez Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu (wymienionych w Załączniku nr 1 do niniejszej decyzji, stanowiącym jej integralną część)** o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach rocznego rozkładu jazdy **2017/2018** w relacjach Poznań Główny – Kłodawa, Poznań Główny – Koło, Poznań Główny – Konin, Konin – Kutno, Poznań Główny – Kutno, Konin – Poznań Główny, Koło – Poznań Główny, Kutno – Poznań Główny, Kłodawa – Poznań Główny, **wymaga cofnięcia;**

II. USTALAM

mając na uwadze zasadę równego traktowania przewoźników kolejowych wyrażoną w art. 29a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, **wytoczne dla PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie przy wykonywaniu decyzji:**

- 1. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie powinien przyjąć i rozpatrzyć 35 wniosków Kolei Wielkopolskich sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu, których wykaz stanowi Załącznik nr 1 do niniejszej decyzji;**
- 2. Zarządca infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie powinien przydzielić Kolejom Wielkopolskim sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu trasy pociągów, których wykaz stanowi Załącznik nr 1 do niniejszej decyzji, w rocznym rozkładzie jazdy 2017/2018;**
- 3. W przypadkach zamknięć torowych, rozumianych jako ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej z przyczyn leżących po stronie zarządcy infrastruktury, powinna zostać zapewniona komunikacja zastępcza zgodnie z postanowieniami Regulaminu sieci 2017/2018 opracowanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A z siedzibą w Warszawie.**

III. Na podstawie art. 13c ustawy o transporcie kolejowym, nadaję niniejszej decyzji w całości rygor natychmiastowej wykonalności, mając na względzie interes społeczny.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Pismem z 21 sierpnia 2017 r., znak: KW-WWO-070-005-2017, które wpłynęło do Prezesa UTK 25 sierpnia 2017 r., Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu, zwane dalej „KW”, „Przewoźnikiem” lub „Skarżącym”, złożyły skargę w przedmiocie odmowy rozpatrzenia przez zarządcę infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanego dalej „PKP PLK” lub „Zarządcą infrastruktury”, 35 wniosków KW o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach rocznego rozkładu jazdy 2017/2018 w relacjach Poznań Główny - Kłodawa, Poznań Główny -

Koło, Poznań Główny - Konin, Konin - Kutno, Poznań Główny - Kutno, Konin - Poznań Główny, Koło - Poznań Główny, Kutno - Poznań Główny, Kłodawa - Poznań Główny. Przedmiotowa skarga zawierała następujące załączniki:

1. Załącznik do pisma IDRR-611-13/2017;
2. Pismo Zarządcy nr IDRR-611-13/2017 z 12 maja 2017 r.;
3. Wyciąg z wykazu tras zamówionych przez województwo wielkopolskie;
4. Pismo Zarządcy nr IDRR-611-52/2017 z 10 lipca 2017 r.;
5. Pismo Skarżącego – Uwagi do projektu rozkładu jazdy 2017/2018 nr KW-WWO-075-083-2017 z 2 sierpnia 2017 r.;
6. Pismo Zarządcy nr IDRR-611-84/2017 z 11 sierpnia 2017 r.;
7. Pismo Zarządcy nr IUS7-82040-23/17 z 8 czerwca 2017 r.;
8. Wyciąg z sieciowego harmonogramu zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018;
9. Wydruk z Centralnej Informacji Krajowego Rejestru Sądowego, Informacji odpowiadającej odpisowi aktualnemu z Rejestru Przedsiębiorców pobrany na podstawie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 700, z późn. zm.) dla Przewoźnika z 18 sierpnia 2017 r.

Pismem z 17 października 2017 r., znak: DRRK-WR.711.25.2017.2.KK Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika i Zarządcę infrastruktury o wszczęciu postępowania administracyjnego na skutek skargi złożonej przez KW. Do zawiadomienia przesłanego do PKP PLK załączona została kopia skargi KW wraz z załącznikami. Ponadto Strony zostały pouczone o tym, że na podstawie art. 10 § 1 k.p.a. strona może w każdym stadium postępowania składać oświadczenia i stanowiska w sprawie oraz wypowiadać się co do materiałów zebranych w sprawie oraz zgłoszonych żądań.

W piśmie z 31 października 2017 r. znak: DRRK-WR.711.25.2017.4.KK Prezes UTK zawiadomił PKP PLK i Skarżącego o dokumentach dołączonych do akt postępowania oraz poinformował Strony o możliwości złożenia ostatecznego stanowiska w sprawie w terminie 5 dni od dnia otrzymania pisma. Skarżący do dnia wydania niniejszej decyzji nie skorzystał z tego prawa.

PKP PLK w piśmie z 9 listopada 2017 r. znak: IUS-82040-36/17 (wpływ do Urzędu Transportu Kolejowego: 16 listopada 2017 r.), przedstawiła swoje stanowisko w sprawie.

Poza dokumentami załączonymi do skargi i stanowiskiem Zarządcy infrastruktury do materiału dowodowego postępowania dołączono następujące dokumenty:

- 1) Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2017/2018, zwany dalej „Regulaminem 2017/2018”;
- 2) Załącznik 2.1.(P) do Regulaminu 2017/2018;
- 3) Załącznik nr 5.1. do Regulaminu 2017/2018;
- 4) Licencję KW na prowadzenie transportu kolejowego nr WPO/188/2010;
- 5) Certyfikaty bezpieczeństwa KW wydane przez Prezesa UTK: część A z 1 marca 2016 r. nr PL1120150058 i część B z 14 marca 2016 r. nr PL1220150064;
- 6) Pismo PKP PLK IUS9-070-7/16 z 30 grudnia 2016 r.;
- 7) Uchwała nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r.

Mając na względzie powyższy stan faktyczny, Prezes UTK zważył, co następuje.

Zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK jest centralnym organem administracji rządowej będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej z zakresu bezpieczeństwa, interoperacyjności i regulacji transportu kolejowego. Natomiast stosownie do art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. a wyżej wymienionej ustawy do zadań Prezesa UTK, w zakresie regulacji transportu kolejowego, należy nadzór nad sprawiedliwym i niedyskryminującym traktowaniem przez zarządców wszystkich aplikantów w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej przez kontrolę poprawności opracowania oraz stosowania regulaminu, o którym mowa w art. 32. Ponadto zgodnie z art. 32 ust. 1 pkt 1-5 ustawy o transporcie kolejowym Zarządca opracowuje regulamin, zwany dalej „regulaminem sieci”, określający zasady udostępniania zarządzanej infrastruktury oraz obiektów infrastruktury usługowej połączonych z siecią kolejową zarządcy, w szczególności:

- 1) tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej;
- 2) charakterystykę infrastruktury kolejowej przeznaczonej do udostępniania oraz informacje o warunkach dostępu do niej;
- 3) cennik, o którym mowa w art. 33 ust. 13;

- 4) warunki korzystania z udostępnionej infrastruktury kolejowej;
- 5) zakres usług związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej i warunki ich zapewnienia.

Dodatkowo, w przedmiotowym stanie faktycznym, należy wziąć pod uwagę przepis art. 30a ustawy o transporcie kolejowym, który stanowi w istocie samoistną podstawę do wniesienia przez przewoźnika skargi na działanie zarządcy infrastruktury. Zgodnie z ust. 1 przywołanego artykułu: *W przypadku gdy zarządca odmówi rozpatrzenia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej lub odmówi przydzielenia zdolności przepustowej, aplikant może złożyć skargę do Prezesa UTK.* Tym samym wskazać należy, że przedmiotowa regulacja w istocie ustanawia uprawnienie do złożenia skargi przysługujące aplikantowi, w trzech przypadkach bezpośrednio związanych z relacją pomiędzy aplikantem a zarządcą infrastruktury kolejowej. Pierwszy przypadek ziszcza się, gdy zarządca odmówi aplikantowi rozpatrzenia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej. Natomiast z drugim przypadkiem mamy do czynienia w sytuacji, gdy zarządca odmówi aplikantowi przydzielenia zdolności przepustowej. Przy czym użycie przez ustawodawcę spójnika *lub* wskazuje na alternatywę nierozłączną, dlatego też możemy mówić o trzecim przypadku, w którym aplikant będzie uprawniony do wniesienia skargi do Prezesa UTK na podstawie art. 30a ust. 1. Sytuacja taka będzie miała miejsce wtedy, gdy zarządca swym działaniem wypełni obie przesłanki, tj. odmówi rozpatrzenia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej i jednocześnie odmówi aplikantowi przydzielenia zdolności przepustowej. Przy czym wskazać należy, że w praktyce odmowa rozpatrzenia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej przez zarządcę skutkować będzie co do zasady brakiem przydzielenia zdolności przepustowej zgodnie z wnioskiem aplikanta, tym samym skutek działań (bądź zaniechań) zarządcy będzie we wszystkich omawianych trzech przypadkach taki sam: **brak wnioskowanej zdolności przepustowej dla aplikanta.**

Pojęcie aplikanta jest definiowane w art. 4 pkt 9b ustawy o transporcie kolejowym. Zgodnie z przywołanym przepisem aplikant to *przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego.* KW są przewoźnikiem kolejowym posiadającym licencję na prowadzenie transportu kolejowego nr WPO/188/2010, potwierdzającą zdolność Skarżącego do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej, wydaną przez Prezesa UTK. Zgodnie z art. 43 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, licencja jest potwierdzeniem zdolności przedsiębiorcy do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz państw, o których mowa w ust. 3. Przewoźnik dysponuje również wydanymi przez Prezesa UTK certyfikatami bezpieczeństwa część A z 1 marca 2016 r. nr PL1120150058 (ważnym do 3 marca 2021 r.) i część B z 14 marca 2016 r. nr PL1220150064 (ważnym do 17 marca 2021 r.).

Wobec tego, mając na względzie powyższe, nie ulega wątpliwości, że KW są podmiotem uprawnionym do wniesienia skargi w oparciu o art. 30a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, a Prezes UTK w świetle obowiązujących przepisów zobowiązany był do wszczęcia postępowania administracyjnego w sprawie objętej skargą KW.

Zgodnie z art. 30a ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym: *Prezes UTK stwierdza, w drodze decyzji, że odmowa, o której mowa w ust. 1, nie wymaga żadnych zmian, wymaga modyfikacji albo cofnięcia.* Tym samym należy uznać, że katalog działań, które Prezes UTK jest władny podjąć w związku z przedmiotową skargą, ma charakter zamknięty. Ponadto stosownie do art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, *do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13b ust. 2 i 3, przepisy k.p.a.* Zgodnie natomiast z art. 104 § 1 k.p.a., *organ administracji publicznej załatwia sprawę przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej.*

Zgodnie z art. 30a ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym: *Zarządca dokonuje modyfikacji odmowy albo cofa odmowę zgodnie z wytycznymi określonymi przez Prezesa UTK w decyzji, o której mowa w ust. 2.*

Wobec treści powyższych przepisów stwierdzić należy, że Prezes UTK władny był do rozstrzygnięcia niniejszej sprawy w drodze decyzji administracyjnej stwierdzającej, że odmowa rozpatrzenia 35 wniosków KW (wymienionych w Załączniku nr 1 do niniejszej decyzji, stanowiącym jej integralną część) wymaga cofnięcia. Ponadto za zgodne z obowiązującymi przepisami należy uznać sformułowanie przez Prezesa UTK w treści decyzji wytycznych dla PKP PLK.

Mając na uwadze zebrany w przedmiotowym postępowaniu materiał dowodowy oraz przeprowadzając analizę obowiązujących przepisów, Prezes UTK stwierdził, że odmowa rozpatrzenia 35 wniosków KW (wymienionych w Załączniku nr 1 do niniejszej decyzji, stanowiącym jej integralną część) o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach rocznego rozkładu jazdy 2017/2018 w relacjach Poznań Główny - Kłodawa, Poznań Główny - Koło, Poznań Główny - Konin, Konin - Kutno, Poznań Główny - Kutno, Konin - Poznań Główny, Koło - Poznań Główny, Kutno - Poznań Główny, Kłodawa - Poznań Główny, przez Zarządcę infrastruktury, wymaga cofnięcia.

Prezes UTK oparł swoje ustalenia faktyczne na twierdzeniach KW zawartych w skardze z 21 sierpnia 2017 r., znak: KW-WWO-070-005-2017, informacjach znajdujących się w dokumentach stanowiących załączniki do skargi, w tym pismach PKP PLK z 12 maja 2017 r., 10 lipca 2017 r., 8 czerwca 2017 r. oraz z 9 listopada 2017 r. skierowanym do Prezesa UTK, a także na treści Regulaminu 2017/2018, stwierdzając, co następuje.

Przewoźnik, w terminie przewidzianym w Regulaminie 2017/2018 i zgodnie z art. 29 ust. 1, art. 29f ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, złożył 281 wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej na cały roczny rozkład jazdy 2017/2018. W odpowiedzi, PKP PLK pismem z 12 maja 2017 r. nr IDRR-611-13/2017, przesłanym za pośrednictwem poczty elektronicznej poinformowała KW, że 35 wniosków dotyczących linii kolejowej nr 3 nie może zostać rozpatrzonych pozytywnie i wymaga zmiany **pod rygorem odrzucenia**. Na uzasadnienie przedstawionego stanowiska Zarządca infrastruktury wskazał, że nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym z 16 listopada 2016 r. oraz nowy § 27 ust. 1 pkt 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2017 r., poz. 755) umożliwiają Zarządcy infrastruktury na wprowadzanie w regulaminie sieci ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej. Zgodnie ze stanowiskiem Zarządcy infrastruktury takie ograniczenia znajdują się w rozdziale 3, podrozdziale 3.4. ust. 5 Regulaminu 2017/2018. W ocenie zarządcy, przywołane regulacje zobowiązują PKP PLK do opracowania rocznego rozkładu jazdy na liniach objętych planowanymi zamknięciami torowymi wyłącznie *w oparciu o faktyczne możliwości przepustowości linii*. Zaś powyższy zapis należy interpretować w ten sposób, że **przerwa w ruchu trwająca przez cały okres rozkładu jazdy lub co najmniej w okresach od 10 grudnia 2017 r. do 9 czerwca 2018 r. oraz od 10 czerwca 2018 r. do 8 grudnia 2018 r. ma stanowić przeszkodę do zaakceptowania całorocznych wniosków przewoźnika**.

Dowód:

- *Pismo PKP PLK znak: IDRR-611-13/2017 z 12 maja 2017 r.*

KW nie dokonały wskazanej przez Zarządcę zmiany. Ze stanowiska KW wynika, że przewoźnik jest zobowiązany do prowadzenia przewozów pasażerskich na trasach zleconych przez organizatora publicznego transportu zbiorowego, tj. województwo wielkopolskie przez cały rozkład jazdy 2017/2018.

Dowód:

– *Wyciąg z wykazu tras zamówionych przez województwo wielkopolskie stanowiący załącznik nr 3 do skargi KW. PKP PLK pismem doręczonym za pośrednictwem poczty elektronicznej 10 lipca 2017 r. poinformowała KW o odrzuceniu wniosków szczegółowo wskazanych w piśmie znak: IDRR-13/2017 z 12 maja 2017 r.*

Dowód:

- *Pismo Zarządcy znak: IDRR-611-52/2017 z 10 lipca 2017 r. stanowiące załącznik nr 4 do skargi KW.*

Skarżący, korzystając z trybu przewidzianego w rozdziale 4, podrozdziale 4.3.1. ust. 8 Regulaminu 2017/2018, wniósł uwagi do opracowanego przez Zarządcę projektu rozkładu jazdy oraz wniósł o uwzględnienie wszystkich złożonych przez siebie wniosków w ramach alokacji przepustowości. Podniósł także, że odrzucenie 35 wniosków dotyczących linii kolejowej nr 3 było działaniem sprzecznym z prawem, jak również nosiło znamiona nierównego traktowania przewoźników.

Dowód:

- *Pismo KW znak: KW-WWO-075-083-2017 z 2 sierpnia 2017 r. – Uwagi do projektu rozkładu jazdy 2017/2018 - załącznik nr 5 do skargi KW.*

W odpowiedzi na uwagi zgłoszone przez Przewoźnika, PKP PLK podtrzymała swoje dotychczasowe stanowisko i *de facto* odmówiła uwzględnienia wniosków dotyczących linii kolejowej nr 3. Zarządca infrastruktury wskazał ponadto, że tryb „odwoławczy” przewidziany w Regulaminie 2017/2018 nie może mieć zastosowania do wniosków odrzuconych.

Dowód:

- *Pismo PKP PLK znak: IDRR-611-84/2017 z 11 sierpnia 2017 r. - załącznik nr 6 o skargi KW.*

Wobec odmowy przyjęcia wniosków przez Zarządcę infrastruktury, Przewoźnik w oparciu o obowiązujące przepisy ustawy o transporcie kolejowym skierował skargę do Prezesa UTK. W treści skargi KW argumentuje, że postępowanie zarządcy nie może być uznane za zgodne z obowiązującymi przepisami. W ocenie Przewoźnika nie powinno budzić wątpliwości, że działanie PKP PLK stanowi przejaw nierównego traktowania przewoźników.

Dowód:

- *skarga KW z 21 sierpnia 2017 r.*

Mając na uwadze tak ustalony stan faktyczny, Prezes UTK poddał analizie przepisy ustawy o transporcie kolejowym odnoszące się do udostępniania infrastruktury przez zarządcę przewoźnikom kolejowym.

Zgodnie z art. 29 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym *Udostępnianie infrastruktury kolejowej polega na:*

- 1) *rozpatrywaniu wniosków aplikanta o przydzielenie zdolności przepustowej;*
- 2) *przydzielaniu aplikantowi zdolności przepustowej, w tym:*
 - a) *przydzielaniu trasy pociągu,*
 - b) *przydzielaniu zdolności przepustowej dla wykonania manewrów lub postoju pojazdów kolejowych;*
- 3) *umożliwieniu przewoźnikowi kolejowemu wskazanemu przez aplikanta wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej;*
- 4) *umożliwieniu przewoźnikowi kolejowemu skorzystania z pozostałych usług, o których mowa w ust. 1 załącznika nr 2 do ustawy.*

Przy czym wskazać należy, że udostępnianie infrastruktury kolejowej jest jednym z podstawowych obowiązków nałożonych przez ustawodawcę na zarządcę infrastruktury kolejowej w ramach regulacji sektora kolejowego, a jego realizacja podlega nadzorowi Prezesa UTK (art. 13 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym). Zgodnie z art. 29 ustawy o transporcie kolejowym, udostępnienie infrastruktury kolejowej polega na przydzieleniu przewoźnikowi kolejowemu trasy pociągu na liniach kolejowych (czyli zapewnienia, „zagwarantowania” przewoźnikowi, że będzie mógł – po zawarciu odpowiedniej umowy z zarządcą – korzystać z określonych tras pociągów) oraz umożliwieniu mu korzystania z niezbędnej infrastruktury kolejowej w celu świadczenia usług w zakresie transportu kolejowego. Omawiany obowiązek aktualizuje się po złożeniu przez przewoźnika kolejowego wniosku o przydzielenie i wykorzystanie zdolności przepustowej i udostępnienie infrastruktury kolejowej, zgodnie ze sporządzanym przez zarządcę regulaminem sieci. Co, należy podkreślić, miało miejsce w przedmiotowej sprawie.

Zgodnie z art. 32 ustawy o transporcie kolejowym zarządca infrastruktury kolejowej opracowuje regulamin sieci, określający zasady udostępniania zarządzanej infrastruktury oraz obiektów infrastruktury usługowej połączonych z siecią kolejową zarządcy. Regulamin sieci określa m.in. tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, charakterystykę infrastruktury kolejowej przeznaczonej do udostępniania oraz informacje o warunkach dostępu do niej, cennik, o którym mowa w art. 33 ust. 13 tej ustawy, warunki korzystania z udostępnionej infrastruktury kolejowej, zakresu usług związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej i warunki ich zapewnienia. Z treści przytoczonego przepisu należy wywodzić, że ustawodawca nałożył na zarządcę infrastruktury obowiązek opracowania regulaminu przydzielania tras pociągów. Obowiązek ten stanowi przejaw zasady równego traktowania przewoźników kolejowych w zakresie zapewnienia im przejrzystych, niedyskryminacyjnych i ogólnodostępnych (na stronie internetowej zarządcy) warunków dostępu do infrastruktury kolejowej, wyrażony w motywie 34 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego z dnia 21 listopada 2012 r. (Dz. Urz. UE. L Nr 343, str. 32), zwanej dalej „Dyrektywą 34/2012”: *Aby zapewnić wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym przejrzystość i niedyskryminacyjny dostęp do infrastruktury kolejowej i usług w obiektach infrastruktury usługowej, wszystkie informacje wymagane przy wykorzystywaniu uprawnień do dostępu powinny zostać opublikowane w regulaminie sieci. Regulamin sieci należy publikować w co najmniej dwóch językach urzędowych Unii zgodnie z obowiązującą praktyką międzynarodową.*

Omawiając obowiązek wynikający z art. 32 ustawy o transporcie kolejowym, warto posiłkowo odnieść się również do treści komentarza do tego przepisu autorstwa M. Wierzbowskiego i P. Wajdy. W opinii autorów publikacji: *regulamin powinien zostać sporządzony przez zarządcę w sposób przejrzysty, kompletny, zapewniający równoprawne traktowanie przewoźników na wszystkich etapach współpracy oraz bezpieczne i sprawne wykonywanie przejazdów. Obowiązek zapewnienia równoprawnego traktowania przewoźników dotyczy: przyznawania dostępu do infrastruktury kolejowej; opracowania rozkładu jazdy pociągów; zawierania umów o korzystanie z przydzielonych tras pociągów oraz umów ramowych; korzystania z infrastruktury kolejowej (...)* **Co nie oznacza jednak, że zakaz dyskryminacji nie obejmuje innych niż wskazane obszarów współpracy pomiędzy zarządcą infrastruktury a przewoźnikami. Jest to spowodowane monopolistyczną pozycją zarządcy infrastruktury kolejowej na polskim rynku, a tym samym koniecznością zapewnienia konkurencji i równej pozycji pomiędzy zarządcą a przewoźnikami kolejowymi będącymi niejako uzależnionymi od zarządcy infrastruktury w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej, niezbędnej do świadczenia przez nich usług transportu kolejowego.**

PKP PLK opracowała Regulamin 2017/2018, który ma być odpowiedzią zarządcy infrastruktury na nałożone na niego przez ustawodawcę, omówione powyżej obowiązki.

Dowód:

- *Regulamin 2017/2018;*

Ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r., poz. 1923), zwana dalej „ustawą zmieniającą”, która weszła w życie 30 grudnia 2016 r. wprowadziła liczne zmiany w zakresie procesu przydzielania dostępu do infrastruktury. Jednak zgodnie z brzmieniem art. 11 ust. 3 ustawy zmieniającej do dnia 9 grudnia 2017 r. do rozkładów jazdy obowiązujących od dnia 10 grudnia 2017 r. oraz

związanych z nimi regulaminów i umów zarządca infrastruktury może stosować przepisy dotychczasowe. W takim przypadku zarządca infrastruktury zobowiązany jest poinformować Prezesa UTK o swojej decyzji.

Podkreślić należy, że PKP PLK pismem z 30 grudnia 2016 r. znak: IUS9-070-7/16 (wpływ do Urzędu Transportu Kolejowego 5 stycznia 2017 r.) złożyła oświadczenie, z którego wprost wynika, że do dnia 9 grudnia 2017 r. do rozkładów jazdy pociągów obowiązujących do dnia 10 grudnia 2017 r. oraz związanych z nimi regulaminów i umów, stosować będzie przepisy dotychczasowe.

Dowód:

– *Pismo PKP PLK znak: IUS-070-7/16 z 30 grudnia 2016 r.*

Tym samym stanowisko Zarządcy, wyartykułowane w piśmie z 12 maja 2017 r. znak: IDRR-611-13/2017, a następnie powtórzone w piśmie do Prezesa UTK z 9 listopada 2017 r. znak: IUS7-82040-36/17, z którego wynika, że odmowa przyjęcia wniosków przez PKP PLK znajduje oparcie bezpośrednio w nowelizowanej ustawie oraz w przepisach wykonawczych do tej ustawy, pozostaje niezrozumiałe. Jednakże mając na uwadze wyrażoną w art. 8 k.p.a. ogólną zasadę pogłębiania zaufania do organów administracji publicznej, nakładającą na te organy obowiązek prowadzenia postępowania administracyjnego w sposób budzący zaufanie jego uczestników do władzy publicznej, kierując się zasadami proporcjonalności, bezstronności i równego traktowania, Prezes UTK szczegółowo przeanalizował stanowisko Zarządcy infrastruktury w zakresie nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym.

Zarządca w swym stanowisku wywodzi, że uległy zmianie zasady udostępniania infrastruktury kolejowej, które polegać miałyby na tym, że po pierwsze, rozdzielano zadania w tym zakresie na aplikanta i przewoźnika, po drugie, w pierwszej kolejności udostępnianie tej infrastruktury jest rozważane pod kątem jej zdolności przepustowej. Ponadto PKP PLK w piśmie skierowanym do Prezesa UTK podnosi, że nowelizacja ustawy (...) przyczyniła się do istotnej zmiany w podejściu do przydzielania tras pociągów.

Mając na uwadze takie stanowisko Zarządcy, Prezes UTK poddał analizie treść uzasadnienia projektu ustawy zmieniającej. Zgodnie z treścią uzasadnienia do nowelizowanego art. 29 ust. 1 zdefiniowano, na czym polega udostępnianie infrastruktury. *W zakresie przydzielania zdolności przepustowej wprowadzono szeroki katalog podmiotów uprawnionych o jej wnioskowanie (aplikanci). Korzystanie z infrastruktury kolejowej nadal będzie dostępne wyłącznie dla przewoźników kolejowych. Aplikant, który nie jest przewoźnikiem, będzie musiał wskazać przewoźnika, który zrealizuje przejazd pociągu. Przepisy te w szczególności umożliwią organizatorom publicznego transportu zbiorowego zamawianie tras pociągów, a następnie, w późniejszym terminie, wybór przewoźnika do jego realizacji. Ponadto rozszerzono zakres stosowania pojęcia „udostępnianie infrastruktury kolejowej”. Dotychczas dotyczyło ono wyłącznie przydzielania tras pociągów na liniach kolejowych. Po zmianie obejmować będzie również przydzielania zdolności przepustowej w celach innych niż przejazd pociągu (manewry, postój) jak również dotyczyć będzie dodatkowo innych dróg kolejowych niż linie kolejowe (bocznic, tory dojazdowe).*

Tym samym wskazać należy, że ustawodawca literalnie wskazał, jakie cele przyświecają zmianie ustawy w tym zakresie. Za zmianami w ustawie stała potrzeba rozszerzenia katalogu podmiotów uprawnionych do wystąpienia o przydzielenie zdolności przepustowej (aplikanci). Ponadto nowelizacja miała w założeniu rozszerzyć przedmiotowy zakres udostępniania infrastruktury kolejowej.

Prezes UTK, dalej rozważając stanowisko PKP PLK, w zakresie *ratio legis* wprowadzenia ustawy zmieniającej, poddał analizie definicję zdolności przepustowej zawartą w ustawie o transporcie kolejowym w brzmieniu sprzed wejścia w życie ustawy zmieniającej i po wejściu w życie ustawy zmieniającej.

Zgodnie treścią art. 4 pkt 12 ustawy o transporcie kolejowym w brzmieniu obowiązującym do 29 grudnia 2016 r.: *zdolność przepustowa - możliwość eksploatacyjno-ruchowa linii kolejowej lub jej części do wykonywania na niej przejazdów pociągów w określonym czasie.*

Zgodnie z treścią art. 4 pkt 11 ustawy o transporcie kolejowym w brzmieniu obowiązującym po 29 grudnia 2016 r.: *zdolność przepustowa – możliwość eksploatacyjno-ruchowa drogi kolejowej do wykonywania na niej przejazdów pociągów albo manewrów w określonym czasie.*

Mając na uwadze dokonany przez ustawodawcę zakres zmiany odnośnie zdolności przepustowej wskazać należy, że rozszerzono zakres przedmiotowy tejże definicji o drogi inne niż linie kolejowe, a ponadto dodano „manewry”, stanowiące zamierzony ruch pojazdu kolejowego albo składu pojazdów kolejowych oraz związane z nim czynności na drodze kolejowej (art. 4 pkt 1f ustawy o transporcie kolejowym). Nie sposób dopatrywać się w działaniu ustawodawcy

zupełnie nowego podejścia do zdolności przepustowej, w sytuacji gdy w obu przypadkach zdolność przepustowa jest definiowana jako możliwość eksploatacyjno-ruchowa (odpowiednio) linii/drogi kolejowej.

Mając na uwadze powyższe rozważania, wskazać należy, że istnieją przesłanki, aby zgodzić się z argumentacją Przewoźnika, że znowelizowana ustawa o transporcie kolejowym nie powinna stanowić podstawy do odmiennego niż w poprzednich latach interpretowania obowiązków zarządcy w zakresie udostępniania infrastruktury, w tym infrastruktury objętej planowanymi pracami remontowymi. Zgodnie bowiem z treścią art. 30 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym w brzmieniu obowiązującym przed 30 grudnia 2016 r. *Zarządca dokonuje przydziału tras pociągów w rozkładzie jazdy pociągów w ramach posiadanej zdolności przepustowej, ustalonej przy uwzględnieniu ograniczeń wynikających z rezerwacji przez zarządcę zdolności dla własnych przewozów technologicznych.*

W ocenie Prezesa UTK, ustawa zmieniająca - stanowiąca w polskich realiach implementację Dyrektywy 34/2012, nie wprowadza nowych regulacji obowiązków/uprawnień zarządcy, które pozwalałyby na dowolne działania zarządcy infrastruktury poza reżimem określonym przepisami prawa powszechnie obowiązującego, jak również Regulaminu 2017/2018.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK poddał analizie treść Regulaminu 2017/2018. W podrozdziale 2.2.1. Regulaminu 2017/2018 określono ogólne zasady składania wniosków o przyznawanie zdolności przepustowej. W pkt 2.2.1.1. wskazano, że zasady przydzielania tras pociągów obowiązujące do 9 grudnia 2017 r. zostały określone w podrozdziałach 4.1.-4.2. Określono tam także, że złożenie wniosków o przydzielenie tras pociągów w zakresie pasażerskich przewozów kolejowych, innych niż przewóz okazjonalny dokonywane jest m.in. na podstawie umowy o świadczenie usług publicznych.

W podrozdziale 4.1. wskazano, że wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej mogą dotyczyć przydzielenia trasy pociągu, przydzielenia zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub zdolności przepustowej w celu postoju składu pojazdów kolejowych w zakresie przydzielenia nowej zdolności przepustowej lub modyfikacji przydzielenia zdolności przepustowej.

Co niezwykle istotne w przedmiotowej sprawie to przypadki określone w podrozdziale 4.2.1. ust. 13, kiedy PKP PLK może odmówić rozpatrzenia wniosku o przydzielenie trasy pociągu. Konstrukcja omawianego zapisu wskazuje na **katalog zamknięty przypadków, kiedy taka odmowa może mieć miejsce.**

PLK może odmówić rozpatrzenia wniosku o przydzielenie trasy pociągu w przypadku braku możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej w wyniku:

- 1) *realizacji postanowień porozumień międzynarodowych zawieranych pomiędzy zarządcami;*
- 2) *wyłączenia z eksploatacji linii kolejowej lub jej części, dla których w załączniku 2.1 jako prędkość maksymalną wskazano wartość 0 km/h;*
- 3) *wszczęcia procedury likwidacji linii kolejowej lub jej części.*

Przy tak jednoznacznym określeniu dopuszczalności odmowy uwzględnienia wniosku przewoźnika, Prezes UTK poddał analizie treść załącznika 2.1. w odniesieniu do wniosków, które zostały przez PKP PLK „odrzucone”. Prędkość pomiędzy km 166,107 (Barłogi) a km 262,729 (Podstolice) zarówno na torze nieparzystym, jak i torze parzystym oscyluje pomiędzy 80 km/h a 160 km/h w zależności od rodzaju pociągu (towarowy, autobus szynowy czy skład wagonowy). **Podkreślenia wymaga fakt, że na żadnym odcinku z tras objętych 35 wnioskami KW Zarządca nie wykazał prędkości 0 km/h.**

W ocenie Prezesa UTK, szczególnie istotnym w realiach przedmiotowej sprawy jest okoliczność, że w Regulaminie 2017/2018 nie wskazano, aby czasowe wyłączenia linii z ruchu, np. z powodu jej modernizacji mogły stanowić powód odmowy przydzielenia trasy pociągu. Wręcz przeciwnie, określone w Regulaminie 2017/2018 przyczyny związane z techniczną możliwością eksploatacji linii kolejowych mają trwały charakter i wynikają z takiego ich stanu technicznego, który uniemożliwia przejazd pojazdów kolejowych. W podrozdziale 3.4. ust. 1 pkt 1) Regulaminu 2017/2018 określono natomiast, że zamknięcia torowe spowodowane pracami inwestycyjnymi, modernizacyjnymi, remontowymi i bieżącego utrzymania mogą spowodować ograniczenia eksploatacyjne, nie zaś nieuwzględnienie trasy w ogóle w rozkładzie jazdy.

Mając na uwadze powyższe rozważania, w przedmiotowej sprawie, zarówno przepisy prawa powszechnie obowiązującego, jak i zapisy Regulaminu 2017/2018, które zgodnie z założeniami Dyrektywy 34/2012 powinny gwarantować wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym przejrzystość i niedyskryminacyjny dostęp do infrastruktury kolejowej, nie przewidują możliwości odrzucenia wniosku aplikanta przez zarządcę

infrastruktury. Tym samym w ocenie Prezesa UTK, PKP PLK, odrzucając wniosek KW, zastosowała procedurę, która nie tylko nie znajduje umocowania w obowiązujących regulacjach, a wręcz stanowi próbę ich obejścia.

Nie ma też znaczenia, że PKP PLK w swoich pismach do Przewoźnika faktyczną odmowę przyjęcia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej nazywa odrzuceniem wniosku. Faktem jest bowiem, że działanie zarządcy w istocie nakierowane jest na odmowę rozpatrzenia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej i PKP PLK swoim działaniem wypełnia co najmniej jedną przesłankę będącą podstawą do złożenia skargi przez KW. *Ratio legis* tego przepisu to ochrona aplikanta/przewoźnika przed dowolnym działaniem zarządcy w procesie przyznawania zdolności przepustowej. Gwarantem sprawiedliwego, równego, jak również racjonalnego przyznawania tras w rozkładzie jazdy przez zarządcę infrastruktury jest krajowy regulator rynku kolejowego – Prezes UTK, który w wyniku skargi aplikanta jest zobowiązany wydać decyzję zgodnie z treścią art. 30a ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

Ze stanowiskiem, które prezentuje PKP PLK w pismach skierowanych do KW, w sprzeczności stoi także zapis Regulaminu 2017/2018 zawarty w rozdziale 4 podrozdział 4.3.1 ust. 2 pkt 1 lit. b, zgodnie z którym planując roczny rozkład jazdy, zarządca jest zobowiązany wziąć pod uwagę ogłoszone plany transportowe lub zawarte umowy o świadczenie usług publicznych. Dodatkowo działanie Zarządcy sprzeczne jest także z art. 30 ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym w brzmieniu obowiązującym przed 30 grudnia 2016 r., zgodnie z którym *W zakresie pasażerskich przewozów kolejowych, zarządca planuje trasy pociągów w rozkładzie jazdy pociągów na podstawie zawartych umów o świadczenie usług publicznych lub decyzji o przyznaniu otwartego dostępu*. Tym samym w związku z tym, że wniosek KW o przydzielenie tras pociągów wynikał z realizacji umów o świadczenie usług publicznych, PKP PLK powinna wziąć ten fakt pod uwagę.

Dowód:

- *Wykaz tras do zamówienia przez Koleje Wielkopolskie w rozkładzie jazdy 2017/2018 stanowiący załącznik nr 3 do skargi KW;*

Nieprzyznanie KW zdolności przepustowej na czas remontu linii nr 3 powoduje, że kolejowe przewozy regionalne na tym obszarze nie będą wykonywane przez cały czas obowiązywania rozkładu jazdy. Jak słusznie wskazuje Skarżący: *podróżny lokalny nie ma możliwości korzystania z sieci transportu kolejowego, nie może liczyć na skomunikowanie pociągów z innymi „zastępczymi” środkami transportu, a także pozbawiony jest informacji związanych z funkcjonowaniem i korzystaniem z transportu kolejowego*.

W ocenie Prezesa UTK prowadzenie zakrojonych na szeroką skalę prac modernizacyjnych na liniach kolejowych, które mają docelowo doprowadzić do zwiększenia osiągnięć podsystemów i zwiększenia atrakcyjności kolei jako środka transportu, nie może generować negatywnych skutków społecznych w postaci m.in.: odcięcia komunikacyjnego miejscowości położonych przy remontowanych liniach, a w konsekwencji zwiększonego odpływu pasażerów. W świetle aktualnie obowiązującego Regulaminu 2017/2018 w przypadku wystąpienia ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, z przyczyn leżących po stronie PKP PLK, przewoźnik może realizować przewozy osób z wykorzystaniem środków transportu drogowego, dostosowanych do liczby podróżnych (...). Dodatkowo planowanie komunikacji zastępczej z powodu planowanych zamknięć torowych odbywa się w procesie opracowywania i uzgadniania Zastępczego Rozkładu Jazdy. Powyższe zapisy odnoszą się do sytuacji, gdy w związku z występującymi na sieci PKP PLK ograniczeniami zajdzie konieczność uruchomienia komunikacji zastępczej w zamian za pociąg ujęty w rocznym rozkładzie jazdy lub dodatkowo „obok” takiego pociągu. Regulamin 2017/2018, stanowiący wzorzec umowy, nie reguluje jednak kwestii uruchomienia komunikacji zastępczej w sytuacji, gdy zarządca rezygnuje z opracowania rocznego rozkładu jazdy dla konkretnego odcinka linii z uwagi na prowadzone na sieci prace modernizacyjne.

Mając na uwadze wykładnię systemową obowiązujących założeń europejskich i krajowych, odnoszących się do wspierania transportu kolejowego, w ocenie Prezesa UTK nie ulega wątpliwości, że to zarządca infrastruktury jest odpowiedzialny za całokształt prowadzonych prac modernizacyjnych.

Po pierwsze, zgodnie z Krajowym Programem Kolejowym, zwanym dalej „KPK”, mającym charakter Uchwały Rady Ministrów (pkt 8.1.), to narodowy zarządca infrastruktury, czyli spółka PKP PLK, jest realizatorem i wykonawcą Programu (...) PKP PLK jest organizacyjnie i technicznie przygotowana do podjęcia Programu i jego zrealizowania, w tym do użycia na jego wykonanie przewidywanych środków finansowych. Celem głównym KPK jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez tworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych. Jednym z jego celów uzupełniających jest natomiast wzmocnienie efektywności transportu kolejowego.

Po drugie, politykę Unii Europejskiej, zwanej dalej „UE”, dla transportu kolejowego określa tzw. Biała Księga z 28 marca 2011 r. – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia

konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu. Wskazuje ona, że transport stanowi fundament gospodarki i społeczeństwa, jest czynnikiem, który ma znaczący wpływ m.in. na jakość życia obywateli poprzez umożliwienie swobodnych podróży, wpływa na wzrost gospodarczy i tworzenie nowych miejsc pracy. Jednym z głównych celów polityki transportowej UE jest zapewnienie pewnych, skutecznych i wysokiej jakości usług transportowych, przy uwzględnieniu m.in. czynników społecznych, środowiskowych i zaspokojeniu oczekiwań, potrzeb i możliwości pasażerów. Wyzwaniem, które leży przed państwami członkowskimi UE, jest zapewnienie zmiany strukturalnej, niezbędnej do umożliwienia skutecznego konkurowania transportu kolejowego oraz przejęcia większej proporcji transportu pasażerów i towarów. Tym samym konieczne będą znaczne inwestycje pozwalające na rozszerzenie lub unowocześnienie przepustowości sieci kolejowej.

Dlatego też, w ocenie Prezesa UTK, na PKP PLK, będącym narodowym zarządcą infrastruktury, jako realizatorze i wykonawcy KPK spoczywa obowiązek takiego przygotowania zamknięć i organizacji komunikacji zastępczej, aby pasażerowie w możliwie jak najniższym stopniu odczuli negatywne skutki prowadzonych prac modernizacyjnych. Przygotowanie, o którym mowa obejmuje również zabezpieczenie odpowiednich środków finansowych na finansowanie komunikacji zastępczej. Zgodnie z orzeczeniem Krajowej Izby Odwoławczej (sygn. KIO 1121/16 z 21 lipca 2016 r.), to na PKP PLK spoczywa obowiązek takiego sformułowania treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) dla wykonawców robót budowlanych, aby już w kosztorysie ofertowym wskazana została maksymalna wartość kwoty przeznaczonej na wykonanie usług komunikacji zastępczej. Poprzez taki bodziec finansowy PKP PLK powinna zweryfikować stosowane w przetargach okresy całkowitych zamknięć i w oparciu o rzeczywiste potrzeby każdorazowo rozważyć możliwości realizacji niektórych robót budowlanych w porze nocnej. W ocenie Prezesa UTK, zarządca, decydując się na całkowite zamknięcie linii kolejowej, powinien zdawać sobie sprawę z kosztów społecznych, a także kosztów przewoźników i zminimalizować te utrudnienia. PKP PLK powinna planować koszty komunikacji zastępczej w oparciu o bieżący rozkład jazdy pociągów tak, by gwarantować możliwość uruchomienia komunikacji zastępczej za połączenia funkcjonujące w sposób stały w poprzednich rozkładach jazdy, w uzgodnieniu z przewoźnikami kolejowymi.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UTK stoi na stanowisku, że w sytuacji gdy na linii kolejowej planowane są zamknięcia torowe, zarządca powinien przyjmować wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej na pozostały okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy, nieobjęty planowanymi zamknięciami. Natomiast w pozostałym zakresie powinna zostać zapewniona komunikacja zastępcza.

Wobec powyższych okoliczności, a w szczególności czasu trwania planowanych zamknięć na linii nr 3 (tylko połowa czasu, dla którego tworzony jest roczny rozkład jazdy, tj. od 10 grudnia 2017 r. do 15 lipca 2018 r. prace na odcinku Września - Konin oraz od 16 lipca 2018 r. do 8 grudnia 2018 r. prace na odcinku Konin - Barłogi), stwierdzić należało, że Zarządca niesłusznie odmówił przyjęcia 35 wniosków KW i decyzja ta wymaga cofnięcia.

Wskazując w wytycznych konieczność przyjęcia i rozpatrzenia wniosków, jak również potrzebę uwzględnienia ich w konstrukcji rocznego rozkładu jazdy 2017/2018, Prezes UTK kierował się potrzebą jak najszybszego zapewnienia prawidłowego funkcjonowania rynku transportu kolejowego.

Uzasadnienie nadania rygoru natychmiastowej wykonalności:

Ponadto przedmiotowej decyzji, na podstawie art. 13c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, nadano w całości rygor natychmiastowej wykonalności z uwagi na interes społeczny.

Stosownie bowiem do wskazanego przepisu: *W zakresie regulacji transportu kolejowego Prezes UTK wydaje, na wniosek lub z urzędu, decyzje, którym może w całości lub w części nadać rygor natychmiastowej wykonalności, jeżeli wymaga tego interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony.*

Prezes UTK, jako organ regulacyjny transportu kolejowego oraz krajowa władza bezpieczeństwa, nadając decyzji w całości rygor natychmiastowej wykonalności, kierował się przede wszystkim realizacją interesu społecznego polegającego na dbaniu o prawidłowe, niezakłócone i bezpieczne funkcjonowanie przewozów kolejowych osób. Natychmiastowe wykonanie niniejszej decyzji jest istotne w szczególności mając na uwadze fakt, że roczny rozkład jazdy pociągów wchodzi w życie już 10 grudnia 2017 r. Wobec tego, do tego czasu PKP PLK powinna przyjąć i rozpatrzyć wnioski KW. Ponadto należy wskazać, że Prezes UTK jest zobowiązany na mocy art. 7 k.p.a. do podejmowania wszelkich kroków niezbędnych do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny. Jako organ administracji publicznej, Prezes UTK realizuje interes zbiorowy i działa w jego imieniu. 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 regulacyjnego o zapewnienie właściwego funkcjonowania rynku kolejowego i ochrona praw uczestników tego rynku. W opinii Prezesa UTK nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności realizacji decyzji pozwoli na niezwłoczne usunięcie nieprawidłowości, które wywołują niekorzystne zjawiska na rynku kolejowym.

Mając na uwadze powyższe, należało orzec jak w sentencji.

POUCZENIE

Od decyzji nie służy odwołanie. Strona niezadowolona z decyzji może jednak zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 14 dni od dnia doręczenia jej decyzji. Jeżeli strona nie chce skorzystać z prawa do zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, może wnieść do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie skargę na decyzję w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji stronie. Skargę wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK. Wpis od skargi wynosi 200 zł (art. 15 w zw. z art. 127 § 3 w zw. z art. 129 § 2 k.p.a. w związku z art. 3 § 2 pkt 1 oraz art. 13 § 2, art. 52 § 1 i § 3, art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 728 z późn. zm., zwanej dalej „p.p.s.a.”) w związku z § 2 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2003 r. Nr 221, poz. 2193 z późn. zm.). Stronie przysługuje możliwość ubiegania się o prawo pomocy, obejmujące zwolnienie strony od kosztów sądowych oraz bezpłatne ustanowienie profesjonalnego pełnomocnika, na zasadach określonych w art. 239 – art. 262 p.p.s.a.

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

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

Załącznik nr 1

Wykaz 35 wniosków KW

Lp.	idZam	Rodzaje	Od	Do	Przewoźnik
1	11331	ROJ	Poznań Główny	Kłodawa	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
2	11234	ROJ	Poznań Główny	Kłodawa	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
3	11104	ROJ	Poznań Główny	Koło	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
4	11270	ROJ	Poznań Główny	Koło	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
5	11316	ROJ	Poznań Główny	Koło	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
6	11033	ROJ	Poznań Główny	Koło	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
7	11336	ROJ	Poznań Główny	Konin	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
8	11029	ROJ	Poznań Główny	Konin	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
9	11053	ROJ	Poznań Główny	Konin	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
10	11285	RPJ	Poznań Główny	Konin	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
11	11286	ROJ	Poznań Główny	Konin	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
12	11317	ROJ	Poznań Główny	Konin	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
13	11309	ROJ	Poznań Główny	Konin	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
14	11341	ROJ	Konin	Kutno	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
15	11287	ROJ	Poznań Główny	Kutno	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
16	11112	ROJ	Poznań Główny	Kutno	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
17	11094	ROJ	Poznań Główny	Kutno	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
18	11295	RPJ	Poznań Główny	Kutno	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
19	12971	ROJ	Konin	Poznań Główny	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
20	12964	ROJ	Kutno	Poznań Główny	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
21	12966	ROJ	Koło	Poznań Główny	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
22	12960	ROJ	Koło	Poznań Główny	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
23	12981	ROJ	Kutno	Poznań Główny	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
24	12982	ROJ	Kłodawa	Poznań Główny	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
25	13005	ROJ	Koło	Poznań Główny	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
26	13017	ROJ	Kutno	Poznań Główny	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
27	12939	ROJ	Kutno	Poznań Główny	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
28	12958	ROJ	Konin	Poznań Główny	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
29	12963	ROJ	Konin	Poznań Główny	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
30	12921	ROJ	Koło	Poznań Główny	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
31	12918	RPJ	Konin	Poznań Główny	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
32	12916	ROJ	Kłodawa	Poznań Główny	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
33	12915	RPJ	Konin	Poznań Główny	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
34	12909	ROJ	Konin	Poznań Główny	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.
35	12908	ROJ	Konin	Poznań Główny	Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.