



# DZIENNIK URZĘDOWY

## PREZESA

### URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 13 marca 2018 r.

Poz. 1

#### DECYZJA NR DRRK-WR.711.31.2017.LB PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 6 marca 2018 r.

**w sprawie skargi „Kolei Mazowieckich KM” sp. z o.o. na PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.  
dotyczącej odmowy rozpatrzenia wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej  
w ramach rocznego rozkładu jazdy 2017/2018 w relacjach handlowych  
Warszawa Zachodnia – Dęblin oraz Dęblin – Warszawa Zachodnia**

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 z późn. zm.), 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 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego w przedmiocie odmowy rozpatrzenia 30 wniosków przewoźnika kolejowego „Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (wymienionych w załączniku do niniejszej decyzji) o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach rocznego rozkładu jazdy 2017/2018 w relacjach handlowych Warszawa Zachodnia – Dęblin oraz Dęblin – Warszawa Zachodnia, przez zarządcę infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie,

#### I. STWIERDZAM,

że wydana przez zarządcę infrastruktury PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie odmowa rozpatrzenia 30 wniosków przewoźnika kolejowego „Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (wymienionych w Załączniku 1 do niniejszej decyzji, stanowiącym jej integralną część) o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach rocznego rozkładu jazdy 2017/2018 w relacjach handlowych Warszawa Zachodnia – Dęblin oraz Dęblin – Warszawa Zachodnia, wymaga cofnięcia;

#### II. USTALAM

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

1. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie powinna rozpatrzyć 30 wniosków przewoźnika kolejowego „Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, których wykaz stanowi Załącznik nr 1 do niniejszej decyzji;
2. W przypadkach zamknięć torowych, rozumianych jako przerwa w ruchu pociągów z przyczyn leżących po stronie PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie powinna pokryć koszty uruchomienia przez przewoźnika kolejowego „Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie komunikacji zastępczej od wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów 2017/2018, tj. od dnia 10 grudnia 2017 r., zgodnie z pkt 4.6 Regulaminu sieci 2017/2018.

III. Na podstawie art. 13c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, nadaję niniejszej decyzji w całości rygor natychmiastowej wykonalności, mając na względzie interes społeczny.

#### UZASADNIENIE

##### Stan faktyczny:

Zarządca Pismem z 5 grudnia 2017 r., znak: MHP.F-073-132-2017, które wpłynęło do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, 5 grudnia 2017 r., przewoźnik kolejowy „Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwany dalej „KM”, „Przewoźnikiem” lub „Skarżącym”, złożył 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”, 30 wniosków KM o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach

rocznego rozkładu jazdy 2017/2018 w relacjach handlowych Warszawa Zachodnia - Dęblin i Dęblin - Warszawa Zachodnia. Przedmiotowa skarga zawierała następujące załączniki:

1. pismo PKP PLK z 18 kwietnia 2017 r. znak: IDRR-611-05/2017 wraz z załącznikiem stanowiącym wykaz tras;
2. pismo Skarżącego z 20 kwietnia 2017 r. znak: MHP.F-073-045-2017
3. pismo PKP PLK z 12 maja 2017 r. znak: IDRR-611-12/2017;
4. pismo Skarżącego z 16 maja 2017 r. znak: MHP.F-073.-045.2-2017;
5. pismo PKP PLK z 25 maja 2017 r. znak: IUS7-82040-20/17;
6. wydruk z Centralnej Informacji Krajowego Rejestru Sądowego, 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 5 grudnia 2017 r.

Pismem z 12 grudnia 2017 r., znak: DRRK-WR.711.31.2017.2.ŁB Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika i Zarządcę infrastruktury o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie odmowy rozpatrzenia 30 wniosków KM o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach rocznego rozkładu jazdy 2017/2018 w relacjach handlowych Warszawa Zachodnia – Dęblin oraz Dęblin – Warszawa Zachodnia, przez PKP PLK.

Ponadto Prezes UTK pismem z 20 grudnia 2017 r. znak: DRRK-WR.711.31.2017.13.ŁB wystąpił do Przewoźnika o wyjaśnienie wątpliwości co do numerów pociągów, które dwukrotnie zostały wskazane w piśmie PKP PLK z 18 kwietnia 2017 r. znak: IDRR-611-05/2017.

W piśmie z 27 grudnia 2017 r. znak: MHP.F-073-150-2017 Skarżący wyjaśnił rozbieżność pomiędzy numerem pociągu ujętym w skardze złożonej 5 grudnia 2017 r. a wykazem stanowiącym załącznik do pisma PKP PLK.

Zamówienie o numerze 7169 złożone 30 marca 2017 r. w relacji Warszawa Ochota Postojowa - Dęblin z numerem pociągu „12701”, zostało zmienione 31 maja 2017 r. na numer pociągu „12717”. Natomiast zamówienie o numerze 7708 złożone 30 marca 2017 r. z numerem pociągu „21700”, zostało zmienione 31 maja 2017 r. na numer pociągu „21730”. Jednocześnie KM wyjaśniły:

*Zarządca zwrócił oba wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej z żądaniem skrócenia relacji do/z Garwolina. Dopiero po skróceniu podlegały trasowaniu. Dodatkowo wniosek 7708 został odrzucony w dniu 10 lipca 2017 r. z uwagi na łączenie relacji na linii średnicowej. W zamian kursuje poc. 21402 z numerem zamówienia 8035.*

Pismem z 4 stycznia 2018 r. znak: IUS7-82040-1/18 PKP PLK przedstawiła stanowisko w sprawie wskazując na:

- nieścisłości odnośnie ilości wniosków, numerów id wniosków i relacji pociągów przedkładając jednocześnie wykaz zawierający 36 wniosków,
- niezasadne objęcie 3 wniosków (nr od zamówienia 7708, 7710, 7173) ze względu na wycofanie ich przez KM poprzez e-maila 10 lipca 2017 r.,
- przydzielenie zdolności przepustowej dla wskazanych w skardze KM pociągów na odcinku Warszawa Zachodnia - Garwolin i z powrotem, a więc niezasadne objęcie postępowaniem relacji Warszawa Zachodnia - Dęblin i Dęblin - Warszawa Zachodnia,
- omyłkę pisarską w skardze.

Dodatkowo PKP PLK wyjaśniła, że zmiana ustawy o transporcie kolejowym zmieniła podejście do sposobu przydzielania zdolności przepustowej powołując się na art. 4 pkt 11 i pkt 12, które definiują zdolność przepustową jako możliwość eksploatacyjno-ruchową drogi kolejowej do wykonywania w niej przejazdów pociągów albo manewrów oraz trasę pociągu jako zdolność przepustową zarezerwowaną dla przejazdu pociągów. Jednocześnie PKP PLK załączyła zrzut z ekranu odnośnie umieszczenia w portalu pasażera informacji o komunikacji autobusowej pomiędzy Garwolinem a Dęblinem.

Prezes UTK pismem z 18 stycznia 2018 r. znak: DRRK-WR.711.31.2017.17.ŁB zwrócił się do KM o ustosunkowanie się do podnoszonych przez Zarządcę infrastruktury kwestii, w tym odnośnie numerów

pociągów, dla których ostatecznie PKP PLK przydzieliła zdolność przepustową na odcinku Warszawa Zachodnia – Garwolin.

Jednocześnie pismem z 18 stycznia 2018 r. znak: DRRK-WR.711.31.2017.18.ŁB Prezes UTK powiadomił strony o wyznaczeniu nowego terminu zakończenia postępowania na 5 marca 2018 r.

KM w piśmie z 29 stycznia 2018 r. znak: MHP.F-073-007-2018 odniosły się do stanowiska PKP PLK z 4 stycznia 2018 r. dotyczącego numerów id wniosków 7708, 7710, 7173 wskazując, że wnioski te zostały przyjęte przez PKP PLK 31 maja 2017 r. po skróceniu relacji pociągów, a w wyniku łączenia tras nastąpiło połączenie z innymi zamówieniami:

- 7708 zostało połączone z zamówieniem 8114 do Sochaczewa i Łowicza,
- 7710 zostało połączone z zamówieniem 9002 do Radomia,
- 7173 zostało połączone z zamówieniem 8566 z Łowicza.

Dodatkowo KM oznajmiły, że ilość tras na skarżonym odcinku sieci nie uległa zmianie. KM podkreśliły, że skarga dotyczy fizycznego nieprzyjęcia przez PKP PLK wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w terminie zamówień, tj. do dnia 10 kwietnia 2017 r. zgodnie z terminami określonymi w Regulaminie sieci 2017/2018.

W piśmie z 7 lutego 2018 r. znak: DRRK-WR.711.31.2017.23.ŁB 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 19 lutego 2018 r. znak: IUS7-82040-1.2/18 (data wpływu: 26 lutego 2018 r.), przedstawiła swoje stanowisko w sprawie wskazując, że *nadal w piśmie z 29 stycznia 2018 r. spółka „Koleje Mazowieckie - KM” sp. z o.o. nie wyjaśniły nieścisłości lub złożyły wyjaśnienia niezgodne ze stanem faktycznym.* Dodatkowo Zarządca przedstawił stanowisko informując, że:

1. w zakresie dotyczącym ilości wniosków, id wniosków oraz relacji pociągów, prawidłowy wykaz pociągów zawierający 36 wniosków stanowił załącznik przy piśmie IUS7-82040-1/18. PKP PLK podtrzymała stanowisko w tym zakresie. Ponadto PKP PLK wskazała, że zgodnie z podrozdziałem 4.2.1. ust. 10 Regulaminu sieci 2017/2018 „Datą złożenia wniosku o przydzielenie trasy pociągu jest data przekazania przez aplikanta wniosku w ISZTP”. Wszelkie wnioski wobec tego zostały złożone w związku z powyższym 10 kwietnia 2017 r. PKP PLK podkreśliła, że datą złożenia wniosku jest również data przyjęcia go do realizacji przez PKP PLK. Zarządca wskazał, że od 11 kwietnia 2017 r. do 7 lipca 2017 r. PKP PLK prowadziła konstrukcję rocznego rozkładu jazdy i w tym okresie został opracowany projekt Rocznego Rozkładu Jazdy 2017/2018.
2. Zdaniem PKP PLK, wskazane w skardze wnioski o numerach id 7708, 7710, 7173 nie powinny być objęte postępowaniem, ponieważ KM sama z nich zrezygnowała. PKP PLK załączyła jednocześnie kopię e-maila z 10 lipca 2017 r. przy piśmie znak: IUS7-82040-1/18. Według PKP PLK to dowód potwierdzający rezygnację przez KM z tras objętych tymi wnioskami. PKP PLK zaprzeczyła, że KM złożyła wnioski 31 maja 2017 r. na połączone relacje, o których mowa w piśmie KM z 29 stycznia 2018 r. znak: MHP.F-073-007-2018, ponieważ wnioski te zostały złożone 10 kwietnia 2017 r. i w tym dniu przyjęte przez PKP PLK.
3. dla wskazanych wniosków PKP PLK opracowała i przydzieliła trasy pociągów w relacjach z i do stacji Garwolin, w związku z czym objęcie postępowaniem Warszawa Zachodnia - Dęblin oraz Dęblin - Warszawa Zachodnia jest zdaniem PKP PLK nieuzasadnione i w tym zakresie PKP PLK podtrzymuje stanowisko.

Jednocześnie PKP PLK wskazała, że w związku z przydzieleniem zdolności przepustowej i zaakceptowaniem przez KM, Skarżący nie powinien powoływać się na decyzję nr DRRK-WR.711.25.2017.KK z 27 listopada 2017 r. w innej sprawie, dotyczącej nieco odmiennej sytuacji.

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

1. Regulamin sieci 2017/2018 PKP PLK wraz z załącznikami:
  - a. nr 2.1(P) Wykaz maksymalnych prędkości – składy wagonowe i 2.1(A) Wykaz maksymalnych prędkości – autobusy szynowe i EZT,
  - b. nr 2.2 Wykaz maksymalnych nacisków osi,
  - c. nr 2.3 Wykaz maksymalnych nacisków liniowych (na 1 metr bieżący toru),
  - d. nr 2.4 Klasy odcinków linii kolejowych,
  - e. nr 2.7 Wykaz linii kolejowych, na których wprowadzone zostały ograniczenia ich użytkowania,
  - f. nr 5.1 Sieciowy harmonogram zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018;

2. pismo PKP PLK z 30 grudnia 2016 r. znak: IUS9-070-7/16 skierowane do Prezesa UTK;
3. licencję KM na wykonywanie przewozów kolejowych osób, wydaną przez Prezesa UTK nr WPO/084/2004;
4. certyfikaty bezpieczeństwa KM wydane przez Prezesa UTK: część A z 26 listopada 2015 r. nr PL1120150036 oraz część B z 16 grudnia 2015 r. nr PL1220150037;
5. pismo Skarżącego z 25 lipca 2017 r. znak: MKP-636-2-134-2017 skierowane do Zarządu PKP PLK;
6. pismo PKP PLK z 24 sierpnia 2017 r. znak: IUS7-82040-29/17 skierowane do Zarządu KM;
7. pismo Marszałka Województwa Mazowieckiego z 18 października 2017 r. znak: NI-IT-I.8060.54.2017.DA skierowane do Prezesa Zarządu PKP PLK;
8. pismo PKP PLK z 15 listopada 2017 r. znak: IUS7-82040-38/17 skierowane do Wicemarszałka Województwa Mazowieckiego;
9. Uchwała Nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku oraz Uchwała Nr 144/2016 Rady Ministrów z dnia 23 listopada 2016 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku;
10. Biała Księga z 28 marca 2011 r. – Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu;
11. aneks nr 4 do Umowy Ramowej Nr 4/KM/NI.IT.I/09 z dnia 19 maja 2009 r. zawarty 20 marca 2013 r. pomiędzy organizatorem publicznego transportu a KM;
12. Cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujący od 10 grudnia 2017 r. wraz z Wykazem linii kolejowych o szerokości torów 1435 mm zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z przyporządkowaniem im cennikowych kategorii dla pociągów pasażerskich i towarowych obowiązujących od 10 grudnia 2017 r. (w. 1) oraz Objasnieniami do wykazu linii kolejowych,
13. Rozkład jazdy pociągów
  - a. Przykładowy wydruk plakatowego rozkładu odjazdów dla stacji Garwolin i Łaskarzew
  - b. Tabelaryczny rozkład jazdy dla linii z Sieciowego Rozkładu Jazdy dla tabeli 614 Warszawa Zachodnia - Pilawa z adnotacją o kursowaniu pociągów tylko do stacji Garwolin;
14. Statut sieci kolejowej PKP PLK z 5 grudnia 2017 r. wraz z załącznikami:
  - a. nr 1 Wykaz linii kolejowych zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.,
  - b. nr 1.2 Wykaz odcinków linii stanowiących infrastrukturę nieczynną,
  - c. nr 1.3 Wykaz odcinków linii kolejowych stanowiących infrastrukturę nieczynną, dla której nie jest opracowywany rozkład jazdy.

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

Zgodnie z art. 10 ust. 1 pkt 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 m.in. z zakresu 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.*

Wyżej wymieniony nadzór Prezes UTK sprawuje poprzez rozpatrywanie skarg aplikantów na dostęp do infrastruktury kolejowej, w tym przydzielanie zdolności przepustowej (art. 13 ust. 3c pkt 1 lit. b ustawy o transporcie kolejowym). Konkretyzacją tego obowiązku jest przepis art. 30a ustawy o transporcie kolejowym, który stanowi w istocie samoistną podstawę do wniesienia przez przewoźnika skargi w zakresie przydzielenia zdolności przepustowej. Zgodnie bowiem 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.* Przedmiotowa regulacja ustanawia uprawnienie przysługujące aplikantowi do złożenia skargi w trzech przypadkach. Pierwszy przypadek ziszcza się, gdy zarządca odmówi aplikantowi rozpatrzenia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej. Drugi przypadek dotyczy 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

ww. 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.**

Zgodnie z art. 4 pkt 9b ustawy o transporcie kolejowym, aplikantem jest *przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego.*

Przedmiotem niniejszego postępowania jest dokonana przez PKP PLK odmowa rozpatrzenia przez Zarządcę infrastruktury 30 wniosków KM o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach rocznego rozkładu jazdy 2017/2018 w relacjach handlowych Warszawa Zachodnia – Dęblin oraz Dęblin – Warszawa Zachodnia. Skarga w tej sprawie została złożona przez KM, która w świetle art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, jest przewoźnikiem kolejowym uprawnionym na podstawie licencji nr WPO/084/2004, wydanej przez Prezesa UTK do wykonywania przewozów kolejowych na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej.

Wobec tego, nie ulega wątpliwości, że KM jest podmiotem uprawnionym do wniesienia skargi w oparciu o art. 30a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, a Prezes UTK w świetle obowiązujących przepisów zobowiązany jest do wszczęcia postępowania administracyjnego w sprawie objętej złożoną skargą.

Na skutek złożonej skargi, stosownie do 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.

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.* W świetle tego przepisu, w niniejszej sprawie, zastosowanie znajdują przepisy k.p.a. Zgodnie z treścią art. 104 § 1 k.p.a., *organ administracji publicznej załatwia sprawę przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej.*

Wobec treści powyższych przepisów stwierdzić należy, że Prezes UTK władny jest do rozstrzygnięcia niniejszej sprawy w oparciu o art. 30a ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, w sposób w nim wskazany. Ponadto, stosownie do art. 30a ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, Zarządca zobligowany jest do dokonania nakazanej przez Prezesa UTK modyfikacji odmowy albo jej cofnięcia, w oparciu o wytyczne określone w decyzji, o której mowa w ust. 2 ww. przepisu.

Mając na uwadze zebrany w przedmiotowym postępowaniu materiał dowodowy oraz przeprowadzając analizę obowiązujących przepisów, Prezes UTK stwierdził, że odmowa rozpatrzenia 30 wniosków KM (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 Warszawa Ochota Postojowa - Dęblin (w relacji handlowej Warszawa Zachodnia - Dęblin) i Dęblin - Warszawa Ochota Postojowa (w relacji handlowej Dęblin - Warszawa Zachodnia), przez Zarządcę infrastruktury, wymaga cofnięcia.

Prezes UTK oparł swoje ustalenia faktyczne na twierdzeniach KM zawartych w skardze z 5 grudnia 2017 r., znak: MHP.F-073-132-2017, informacjach znajdujących się w dokumentach stanowiących załączniki do skargi, w tym pismach PKP PLK z 18 kwietnia 2017 r. znak: IDRR-611-05/2017, 12 maja 2017 r. znak: IDRR-611-12/2017, 25 maja 2017 r. znak: IUS7-82040-20/17; pismach PKP PLK kierowanych do wiadomości Prezesa UTK w trakcie prac nad opracowaniem rozkładu jazdy pociągów, tj. piśmie KM z 25 lipca 2017 r. znak: MKP-636-2-134-2017, piśmie Marszałka Województwa Mazowieckiego z 18 października 2017 r. znak: NI-IT-I.8060.54.2017.DA, pismach PKP PLK z 24 sierpnia 2017 r. znak: IUS7-82040-29/17 i z 15 listopada 2017 r. znak: IUS7-82040-38/17, piśmie PKP PLK z 30 grudnia 2016 r. znak: IUS9-070-7/16 oraz na pismach skierowanych do Prezesa UTK w niniejszym postępowaniu, tj. pismach KM z 27 grudnia 2017 r. znak: MHP.F-073-150-2017 i z 29 stycznia 2018 r. znak: MHP.F-073-007-2018 oraz PKP PLK z 4 stycznia 2017 r. znak: IUS7-82040-1/18 i z 19 lutego 2018 r. znak: IUS7-82040-1.2/18, a także na treści Regulaminu sieci 2017/2018 i Statucie sieci kolejowej PKP PLK oraz Załączniku nr 2 do Aneksu nr 4 Umowy Ramowej Nr 4/KM/NL.IT.I/09 zawartego 20 marca 2013 r. pomiędzy organizatorem publicznego transportu a KM, stwierdzając, co następuje.

Przewoźnik, w terminie przewidzianym w Regulaminie sieci 2017/2018 złożył wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej na roczny rozkład jazdy 2017/2018.

PKP PLK pismem z 18 kwietnia 2017 r. znak: IDRR-611-05/2017, powołując się na § 7 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. poz. 755), zwanego dalej „Rozporządzeniem”, wskazała, że wnioski KM, w związku z zaplanowaniem całkowitej

przerwy w ruchu na odcinku Garwolin - Dęblin na linii nr 7 dla relacji handlowych Warszawa Zachodnia – Dęblin oraz Dęblin – Warszawa Zachodnia, zostaną odrzucone i należy skrócić je o odcinek objęty przerwą w ruchu.

KM poinformowała Zarządcę infrastruktury, że nie wyraża zgody na odrzucenie wniosków. W uzasadnieniu stanowiska Przewoźnik podniósł, że w Rozporządzeniu nie jest uregulowana kwestia zakazu składania wniosków na trasy/odcinki objęte przerwą w ruchu. Zdaniem KM, przyjęcie wniosków bez skracania relacji umożliwiłoby Zarządcy opracowanie rozkładu jazdy pociągów z założeniem realizacji części tras z wykorzystaniem komunikacji zastępczej (dowód: pismo KM z 20 kwietnia 2017 r. znak: MHP.F-073-045-2017).

PKP PLK odnosząc się do stanowiska KM wskazała, że na liniach objętych całkowitą przerwą w ruchu nie dysponuje żadną zdolnością przepustową, w związku z czym nie ma możliwości jej przydzielenia, stąd konieczność dokonania korekty ww. wniosków KM. Odnośnie do informacji o prowadzonej komunikacji zastępczej Zarządca zadeklarował, że podejmie działania w celu umieszczenia jej w rozkładzie jazdy oraz systemach informacji pasażerskiej (dowód: pismo PKP PLK z 12 maja 2017 r. znak: IDRR-611-12/2017). W sprawie współfinansowania autobusowej komunikacji zastępczej na odcinku linii kolejowej nr 7, objętej przerwą w ruchu Zarządca wskazał, że wystąpił do Centrum Unijnych Projektów Transportowych i oczekuje na stanowisko w tej sprawie (dowód: pismo PKP PLK z 25 maja 2017 r. znak: IUS7-82040-20/17).

W konsekwencji powyższych działań Przewoźnik ostatecznie zmienił trasę dla 30 wniosków, złożonych pierwotnie dla relacji handlowych Warszawa Zachodnia - Dęblin i Dęblin - Warszawa Zachodnia, skracając je na relacje handlowe Warszawa Zachodnia - Garwolin i Garwolin - Warszawa Zachodnia.

Wobec odrzucenia przez PKP PLK 30 wniosków KM o przydzielanie zdolności przepustowej na trasie Warszawa Zachodnia - Dęblin - Warszawa Zachodnia, Przewoźnik w oparciu o obowiązujące przepisy ustawy o transporcie kolejowym skierował skargę do Prezesa UTK. Nie ma przy tym znaczenia, że PKP PLK w swoich pismach do Przewoźnika faktyczną odmowę przyjęcia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej nazywa „odrzuconiem” wniosku. Faktem jest bowiem, że działanie Zarządcy infrastruktury 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 KM. *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.

Mając na uwadze tak ustalony stan faktyczny, Prezes UTK poddał analizie przepisy ustawy o transporcie kolejowym, odnoszące się do procedury rozpatrywania wniosków przez zarządcę o przydzielenie trasy pociągu.

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.*

Wobec treści powyższego przepisu zasadnym jest wniosek, że zarządca udostępniający infrastrukturę kolejową zobligowany jest **rozpatrzeć** wniosek aplikanta o przydzielenie zdolności przepustowej. Dodatkowo, w świetle art. 29a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, *Przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej z zachowaniem zasady równego ich traktowania. Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje usługi wymienione w ust. 1 załącznika nr 2 do ustawy.* Usługami minimalnego dostępu będzie zatem obsługa wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej (ust. 1 pkt 1 załącznika nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym).

**W świetle powyższych przepisów, Zarządca miał obowiązek obsłużenia złożonych przez Przewoźnika 30 wniosków i ich rozpatrzenia. Tymczasem, PKP PLK odmówiła rozpatrzenia złożonych wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, uchybiając tym samym art. 29 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym.** Bez znaczenia dla niniejszej sprawy jest fakt, że PKP PLK przydzieliła trasy pociągów w relacjach handlowych Warszawa Zachodnia - Garwolin - Warszawa Zachodnia (dowód: pismo PKP PLK z 4 stycznia 2018 r. znak: IUS7-82040-1/18), bowiem działanie takie wynikało z faktu nierozpatrzenia wniosków KM w relacji handlowej Warszawa Zachodnia - Dęblin - Warszawa Zachodnia. Dlatego też niezrozumiałe pozostaje

stwierdzenie PKP PLK jakoby objęcie postępowaniem odcinka Warszawa Zachodnia - Garwolin – Warszawa Zachodnia było niezasadne.

Zasady udostępniania zarządzanej infrastruktury, w tym tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, warunki dostępu do niej oraz warunki korzystania z udostępnionej infrastruktury kolejowej, określa opracowywany przez zarządcę infrastruktury kolejowej regulamin sieci (art. 32 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym). Ustawodawca nałożył zatem 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), zgodnie z którym *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.*

PKP PLK opracowała Regulamin sieci 2017/2018, stanowiący wykonanie nałożonego przez ustawodawcę obowiązku.

**Dowód:**

- *Regulamin sieci 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. **PKP PLK pismem z 30 grudnia 2016 r. znak: IUS9-070-7/16 (data wpływu 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: IUS9-070-7/16 z 30 grudnia 2016 r.*

Tym samym stanowisko Zarządcy, wyartykułowane w piśmie z 12 maja 2017 r. znak: IDRR-611-12/2017, z którego wynika, że odmowa przyjęcia wniosków przez PKP PLK znajduje oparcie bezpośrednio w znowelizowanej 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 zgodnie ze znowelizowaną ustawą o transporcie kolejowym, działalność zarządcy *polega na udostępnianiu dróg kolejowych i świadczeniu usług z tym związanych, w szczególności na przydzielaniu zdolności przepustowej, w tym przydzielaniu tras pociągów. Na liniach objętych całkowitą przerwą w ruchu PKP PLK S.A. nie dysponuje żadną zdolnością przepustową, w związku z czym nie ma możliwości jej przydzielenia. Ponadto zgodnie z § 27 ust. 1 pkt. 7 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej Zarządca w regulaminie sieci wskazuje ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej. Ograniczenia takie zostały opisane w Rozdziale 3, podrozdział 3.4 Regulaminu przydzielania tras...2017/2018. W punkcie 5 ww. podrozdziału wskazano, że na liniach objętych planowanymi zamknięciami torowymi, PLK opracowuje RRJ w oparciu o faktyczne możliwości przepustowości linii.*

Niemniej jednak art. 29 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, w pkt 1 wskazuje także, że udostępnianie infrastruktury kolejowej polega na rozpatrywaniu wniosków aplikanta o przydzielenie zdolności przepustowej, co w niniejszej sprawie nie miało miejsca, bowiem zarządca „odrzucał” wnioski KM, tj. odmówił jego rozpatrzenia.

Dodatkowo w piśmie z 4 stycznia 2018 r. PKP PLK podniosła, że *uległy zmianie zasady udostępniania infrastruktury kolejowej, które polegać miały na tym, że po pierwsze rozdzieleniu zadania w tym zakresie na aplikanta i przewoźnika, po drugie, w pierwszej kolejności udostępnianie tej infrastruktury jest rozważane pod kątem jej zdolności przepustowej.*

Mając na uwadze takie stanowisko Zarządcy infrastruktury, Prezes UTK poddał analizie treść uzasadnienia projektu ustawy zmieniającej. Zgodnie z treścią uzasadnienia do znowelizowanego 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 przede wszystkim potrzeba rozszerzenia katalogu podmiotów uprawnionych do wystąpienia o przydzielenie zdolności przepustowej (aplikanci). Ponadto nowelizacja miała w założeniu rozszerzyć przedmiotowy zakres udostępniania infrastruktury kolejowej. W żadnym jednak wypadku wprowadzone zmiany nie miały prowadzić do odmawiania rozpatrzenia złożonych przez przewoźników kolejowych wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej.

Prezes UTK, dalej rozważając stanowisko PKP PLK, w zakresie *ratio legis* wprowadzenia ustawy zmieniającej, poddał analizie również 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 do 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 do wykonywania na niej przejazdów pociągów.

**Znowelizowana ustawa o transporcie kolejowym nie powinna stanowić więc podstawy do odmiennego niż w poprzednich latach interpretowania obowiązków zarządcy w zakresie rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej i udostępniania infrastruktury, w tym infrastruktury objętej planowanymi pracami remontowymi.**

Zgodnie 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 nie wprowadza nowych regulacji obowiązków/uprawnień zarządcy, które pozwalałyby na dowolne działania Zarządcy poza reżimem określonym przepisami prawa powszechnie obowiązującego, jak również Regulaminu sieci 2017/2018.**

Rozpatrując niniejszą sprawę należało także poddać analizie treść Regulaminu sieci 2017/2018. W podrozdziale 2.2.1. Regulaminu sieci 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.

Pomimo ustawowego obowiązku rozpatrywania złożonych wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej PKP PLK w podrozdziale 4.2.1. ust. 13 zawarła **katalog zamknięty przypadków, kiedy odmowa rozpatrzenia wniosków 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) *wyłaczenia 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 rozpatrzenia wniosku Przewoźnika, Prezes UTK poddał analizie treść załączników nr 2.1(A) i nr 2.1(P) zawierających maksymalne prędkości dla poszczególnych odcinków linii kolejowych z rozróżnieniem dla autobusów szynowych i elektrycznych zespołów trakcyjnych (A) oraz dla pasażerskich składów wagonowych (P), w odniesieniu do wniosków, które zostały przez PKP PLK „odrzucone”. Z danych tam zawartych, prędkość pomiędzy stacją Garwolin (km 60,625) do stacji Dęblin (km 103,285) zarówno na torze nieparzystym, jak i torze parzystym oscyluje pomiędzy 90 km/h a 120 km/h. **Na żadnym odcinku tras objętych 30 wnioskami KM, Zarządca nie wykazał prędkości 0 km/h.**

Szczególnie istotnym w realiach przedmiotowej sprawy jest okoliczność, że w Regulaminie sieci 2017/2018 PKP PLK nie wskazała, aby czasowe wyłączenia linii z ruchu, np. z powodu jej modernizacji mogły stanowić przesłankę do odmowy rozpatrzenia i w konsekwencji przydzielenia trasy pociągu. Wręcz przeciwnie, określone w Regulaminie sieci 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 sieci 2017/2018 określono natomiast, że zamknięcia torowe spowodowane pracami inwestycyjnymi, modernizacyjnymi, remontowymi i bieżącego utrzymania mogą spowodować ograniczenia eksploatacyjne, nie zaś nierozpatrzenie złożonego wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej i w konsekwencji nieprzydzielenie zdolności przepustowej w rozkładzie jazdy.

Dodatkowo z analizy dokumentów Zarządcy, tj. Cennika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązującego od 10 grudnia 2017 r. i Statutu sieci kolejowej PKP PLK (określającego wykaz linii kolejowych oraz innych dróg kolejowych zarządzanych przez PKP PLK wraz ze wskazaniem, które z nich stanowią infrastrukturę nieczynną lub prywatną), nie wynika, aby linia kolejowa nr 7 na odcinku Garwolin – Dęblin była wyłączona z prowadzenia ruchu i stanowiła infrastrukturę nieczynną. Wręcz przeciwnie, dla linii kolejowej nr 7 dla odcinka Garwolin – Dęblin, PKP PLK określiła kategorię cennikową „3”. Skoro zatem PKP PLK ujęła ww. odcinek linii w Cenniku, był on przedmiotem jej „oferty sprzedażowej”, tj. co do zasady był przeznaczony do udostępniania. Ponadto, w Załączniku nr 1.2 *Wykaz odcinków linii stanowiących infrastrukturę nieczynną* do Statutu sieci kolejowej PKP PLK określono, że linia kolejowa nr 7 jest nieczynna tylko od km 104,000 do km 172,936, czyli poza fragmentem, którego dotyczą wnioski o przydzielenie tras pociągów objętych skargą. Tymczasem Zarządca nie przydzielił zdolności przepustowej na odcinku Garwolin - Dęblin pomiędzy km 60,625 a km 103,285. Dodatkowo, zapisy Statutu sieci kolejowej PKP PLK zostały uchwalone dopiero 5 grudnia 2017 r. (Uchwałą nr 1177/2017 Zarządu PKP PLK), tj. już po terminie składania wniosków o przydzielanie tras pociągów.

**Mając na uwadze powyższe rozważania, w przedmiotowej sprawie, PKP PLK, odrzucając wniosek KM, zastosowała procedurę, która nie tylko nie znajduje umocowania w obowiązujących regulacjach, a wręcz stanowi próbę ich obejścia. Obowiązujące w PKP PLK regulacje nie wskazywały bowiem by linia kolejowa nr 7 na odcinku Garwolin – Dęblin była wyłączona z ruchu.**

Ponadto, Zarządca odmawiając rozpatrzenia wniosków KM w relacji handlowej Warszawa Zachodnia – Dęblin – Warszawa Zachodnia wskazał, że na odcinku linii kolejowej nr 7 Garwolin – Dęblin będzie występowała całkowita przerwa w ruchu pociągów z powodu jego remontu, dlatego też zachodzi konieczność skrócenia relacji handlowej pociągu i złożenia wniosku na odcinek Warszawa Zachodnia – Garwolin - Warszawa Zachodnia.

Niemniej jednak PKP PLK nie wzięła pod uwagę, art. 30 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, który ma charakter normy bezwzględnie obowiązującej. Zgodnie z tym przepisem, *Zarządca na podstawie otrzymanych wniosków przydziela zdolność przepustową*. Dodatkowo ust. 2 tego przepisu wskazuje, że *Zarządca na podstawie wniosku o przydzielenie trasy pociągu opracowuje rozkład jazdy pociągu*. Co więcej, PKP PLK w rozdziale 4 podrozdział 4.3.1 ust. 2 pkt 1 lit. b Regulaminu sieci 2017/2018 wskazała, że planując roczny rozkład jazdy, zarządca jest zobowiązany wziąć pod uwagę ogłoszone plany transportowe lub zawarte umowy o świadczenie usług publicznych. Podobnie stanowi 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 KM o przydzielenie tras pociągów wynikał z realizacji umów o świadczenie usług publicznych, PKP PLK powinna wziąć ten fakt pod uwagę. KM posiada podpisaną z Województwem Mazowieckim umowę ramową z 19 maja 2009 r. Nr 4/KM/NI.IT.I/09 o świadczenie usług publicznych w zakresie wykonywania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze województwa mazowieckiego w piętnastu

kolejnych latach, tj. w okresie od 1 stycznia 2010 r. do 31 grudnia 2024 r., zwaną dalej „Umową Ramową Nr 4/KM/NI.IT.I/09”, w której załącznik ilustruje sieć połączeń, po których Przewoźnik powinien realizować przewozy. Wynika z niego, że KM są zobowiązane do prowadzenia przewozów na linii kolejowej nr 7, także na odcinku Garwolin - Dęblin.

**Dowód:**

- *Załącznik nr 2 do Aneksu nr 4 Umowy Ramowej Nr 4/KM/NI.IT.I/09 zawarty 20 marca 2013 r. pomiędzy organizatorem publicznego transportu a KM*

Umowa Ramowa Nr 4/KM/NI.IT.I/09 została zawarta 19 maja 2009 r., tj. w okresie przed uchwaleniem Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku, w którym wskazano zadanie polegające na modernizacji linii kolejowej nr 7 na odcinku Warszawa - Lublin oraz sposobu prowadzenia prac poprzez zamknięcie obu torów linii kolejowej nr 7 na odcinku Pilawa - Dęblin. Wobec powyższego, PKP PLK miała obowiązek uwzględnienia zapisów ww. umowy, w szczególności pod kątem tras, na których Przewoźnik zobowiązany jest prowadzić przewozy pasażerskie.

Nierozpatrzenie złożonych przez KM wniosków i nieprzydzielenie Przewoźnikowi zdolności przepustowej na odcinku linii kolejowej nr 7 Garwolin – Dęblin powoduje, że kolejowe przewozy regionalne na tym obszarze nie będą wykonywane przez cały czas obowiązywania rozkładu jazdy. Dlatego też, w ocenie Prezesa UTK, w sytuacji braku możliwości poprowadzenia kolejowych przewozów pasażerskich na danej linii, PKP PLK powinna rozpatrzyć wniosek Przewoźnika, a na odcinku objętym przerwą w ruchu zapewnić KM środki na finansowanie drogowej komunikacji zastępczej zgodnie z pkt 4.6 Regulaminu sieci 2017/2018. Działanie PKP PLK polegające na odmowie rozpatrzenia wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej stanowiło w istocie obejście obowiązku zapewnienia KM finansowania drogowej komunikacji zastępczej, do czego Zarządca był zobowiązany. Zwrócić należy przy tym uwagę na niejednolite i wybiórcze podejście PKP PLK w obszarze finansowania drogowej komunikacji zastępczej. Jako przykład takiego działania podać można linię kolejową nr 447 na odcinku Warszawa Zachodnia - Grodzisk Mazowiecki - Warszawa Zachodnia, dla którego PKP PLK podpisała trójstronne porozumienie w zakresie finansowania drogowej komunikacji zastępczej (dowód: pismo KM z 20 kwietnia 2017 r. znak: MHP.F-073-045-2017). Na ww. linii w okresie od 3 września 2017 r. do 3 września 2018 r., Zarządca również zaplanował całkowitą przerwę w ruchu pociągów, która zgodnie z zapisami pierwotnej wersji Załącznika nr 5.1 do Regulaminu sieci 2017/2018 miała trwać do 8 grudnia 2018 r.

**Dowód:**

- *Załącznik nr 5.1 w. 0 stan na dzień 8 grudnia 2016 r. do Regulaminu sieci 2017/2018 - pozycja 933 i 934.*

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.: odciążenia komunikacyjnego miejscowości położonych przy remontowanych liniach, a w konsekwencji zwiększonego odpływu pasażerów. W świetle aktualnie obowiązującego Regulaminu sieci 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 (...). Prowadzone na odcinku Garwolin – Dęblin prace modernizacyjne bez wątpienia wynikały z przyczyn leżących po stronie Zarządcy infrastruktury. 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.* Dodatkowo zapisy pkt 3.3 KPK wskazują na główny cel prowadzonych prac: *Celem głównym KPK jest wzmocnienie roli transportu kolejowego w zintegrowanym systemie transportowym kraju poprzez tworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych.* Natomiast jednym z jego celów uzupełniających jest 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.

Odniesienie się zarówno do zapisów Białej Księgi, jak i KPK jest w pełni zasadne bowiem pomimo, że z dokumentów tych wprost nie wynikają dla PKP PLK żadne obowiązki co do rozwoju transportu kolejowego, to zawierają one rekomendacje i wskazówki dla podmiotów działających na rynku kolejowym w zakresie działań, które należy podjąć w celu osiągnięcia docelowego efektu, tj. stworzenia jednolitego i konkurencyjnego rynku transportu kolejowego. Zarządca nie może zatem podejmować działań polegających na prowadzeniu inwestycji sieci bez baczenia na ciągłość transportu kolejowego i ich skutki.

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 najmniejszym stopniu odczuli negatywne skutki prowadzonych prac modernizacyjnych. W ocenie Prezesa UTK, Zarządca infrastruktury, decydując się na całkowite zamknięcie linii kolejowej, powinien przede wszystkim uwzględniać podpisane przez przewoźników z organizatorami publicznego transportu zbiorowego umowy o świadczenie usług publicznych (co w niniejszej sprawie miało miejsce) i na ich podstawie zaplanować finansowanie poniesionych przez przewoźników kosztów uruchomienia drogowej 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, w niniejszej sprawie na odcinku linii kolejowej nr 7 od Garwolina do Dębina, Zarządca powinien zapewnić finansowanie drogowej komunikacji zastępczej od wejścia w życie rozkładu jazdy 2017/2018, tj. od 10 grudnia 2017 r.**

Odnosząc się natomiast do stanowiska PKP PLK z 19 lutego 2018 r. znak: IUS7-82040-1.2/18, Prezes UTK wskazuje, że KM złożyła 30 a nie 36 wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w relacji handlowej Warszawa Zachodnia - Dęblin - Warszawa Zachodnia. Liczba 36 wniosków dotyczy liczby zamówionych tras po odrzuceniu przez PKP PLK pierwotnych wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w relacji Warszawa Zachodnia - Dęblin - Warszawa Zachodnia, które są wynikiem konstrukcji rozkładu jazdy i łączenia tras, między innymi do/z Sochaczewa, Łowicza, Góry Kalwarii, Radomia, Grodziska Mazowieckiego, już po odrzuceniu wniosków przez PKP PLK. Tymczasem skarga dotyczy odmówienia przydzielenia zdolności przepustowej dla 15 połączeń w relacji handlowej Warszawa Zachodnia - Dęblin i 15 pociągów w relacji handlowej Dęblin - Warszawa Zachodnia. Wnioski te zostały złożone 10 kwietnia 2017 r. Zarządca w piśmie z 18 kwietnia 2017 r. znak: IDRR-611-05/2017 poinformował Przewoźnika, że należy skrócić relację handlową pociągów o odcinek objęty przerwą w ruchu (Garwolin – Dęblin). Jednocześnie wskazał, że w związku z zaplanowaną całkowitą przerwą w ruchu, wnioski zostaną odrzucone. Do pisma z 18 kwietnia 2017 r. znak: IDRR-611-05/2017 załączony został wykaz tras, które, w ocenie Zarządcy, powinny zostać zmodyfikowane. PKP PLK wskazała na konieczność zmiany wniosków 15 tras pociągów w relacji Warszawa Ochota Postojowa - Dęblin (w relacji handlowej Warszawa Zachodnia - Dęblin) i 15 tras Dęblin - Warszawa Ochota Postojowa (w relacji handlowej Dęblin - Warszawa Zachodnia) i skrócenie ich do/z stacji Garwolin. Wobec tego, PKP PLK odmówiła przydzielenia zdolności przepustowej w relacji Warszawa Zachodnia - Dęblin - Warszawa Zachodnia, o którą wnioskował Przewoźnik.

Odnosząc się natomiast do uwagi PKP PLK dotyczącej podrozdziału 4.2.1 ust. 10 Regulaminu sieci 2017/2018, zgodnie którym *Data złożenia wniosku o przydzielenie trasy pociągu jest data przekazania przez aplikanta wniosku w ISZTP* wskazuje, że pierwotne wnioski w relacji Warszawa Zachodnia - Dęblin - Warszawa Zachodnia zostały złożone do PKP PLK za pomocą ISZTP 10 kwietnia 2017 r. Jednocześnie zwracam uwagę, że złożenie do PKP PLK wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej jest możliwe tylko za pomocą ISZTP (dowód: pkt 4.2.1 ust. 1 Regulaminu sieci 2017/2018).

Wobec tego, KM pierwotne wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej na trasie handlowej Warszawa Zachodnia – Dęblin i Dęblin – Warszawa Zachodnia złożyła za pomocą systemu ISZTP 10 kwietnia 2017 r. Jednakże PKP PLK odmówiła ich rozpatrzenia wskazując na konieczność skrócenia relacji pociągów o odcinek Garwolin - Dęblin i Dęblin - Garwolin.

Odnosząc się natomiast do zarzutów dotyczących nieprawidłowego wskazania w skardze nr id wniosków 7708, 7710 i 7173, które, zdaniem PKP PLK, KM sama wycofała poprzez połączenie relacji z innymi pociągami wskazuję, że PKP PLK w piśmie z 18 kwietnia 2017 r. znak: IDRR-611-05/2017 i piśmie z 12 maja 2017 r. znak: IDRR-611-12/2017 wskazała KM na konieczność skrócenia relacji do/z stacji Garwolin. Wnioski o numerach id 7708, 7710 i 7173 dotyczyły odrzuconych wniosków KM w relacjach handlowych Warszawa Zachodnia - Dęblin i Dęblin - Warszawa Zachodnia, które KM ostatecznie, zgodnie z żądaniem Zarządcy, zmodyfikowała. Na marginesie dodać należy, że nieuwzględnienie przez KM wytycznych PKP PLK co do zmiany wniosków w efekcie wiązałoby się z nieotrzymaniem przez Przewoźnika zdolności przepustowej nawet na trasie Warszawa Zachodnia – Garwolin - Warszawa Zachodnia i tym samym wykluczeniem tego odcinka linii kolejowej nr 7 z obsługi pasażerskiej. Ostatecznie w wyniku łączenia relacji uległy one połączeniu z innymi wnioskami i otrzymały inne numery wniosków id.

Zmianie nie uległa jednak ilość połączeń w relacji handlowej Warszawa Zachodnia - Garwolin i Garwolin - Warszawa Zachodnia. Ww. numery id wniosku zostały połączone następująco:

- nr 7708 - nastąpiło połączenie relacji z zamówieniem nr 8114 do Sochaczewa i nr 8035 do Łowicza;
- nr 7710 - nastąpiło połączenie relacji z zamówieniem 902 do Radomia;
- nr 7173 - nastąpiło połączenie relacji z zamówieniem 8566 z Łowicza.

Jak wskazał Przewoźnik w tym przypadku uległy zmianie jedynie nr id wniosków (tak zwane numery SKRJ), a ilość połączeń nie uległa zmianie.

Odnosząc się do kwestii opracowania i przydzielania zdolności przepustowej na trasie Warszawa Zachodnia - Garwolin i z powrotem, należy zauważyć, że przydzielenie tras w relacjach handlowych Warszawa Zachodnia – Garwolin i Garwolin - Warszawa Zachodnia nastąpiło dopiero po odrzuceniu i nierozpatrzeniu przez PKP PLK wniosków w relacjach handlowych Warszawa Zachodnia – Dęblin i Dęblin – Warszawa Zachodnia, dlatego też prowadzenie postępowania w przedmiocie odmówienia przydzielania zdolności przepustowej w relacji handlowej Warszawa Zachodnia - Dęblin i Dęblin - Warszawa Zachodnia jest pełni uzasadnione.

W związku z powyższym stanowisko PKP PLK zawarte w piśmie z 19 lutego 2018 r. uznać należy za niezasadne.

Wobec powyższych okoliczności, Zarządca, z naruszeniem przepisów ustawy o transporcie kolejowym, odmówił rozpatrzenia 30 wniosków KM w relacji handlowej Warszawa Zachodnia – Dęblin – Warszawa Zachodnia. Dlatego też decyzja w tym zakresie wymaga cofnięcia.

Przystępując do rozpoznania przedmiotowych wniosków, PKP PLK powinna wziąć pod uwagę, że odcinek Garwolin – Dęblin został ujęty zapisami Umowy Ramowej Nr 4/KM/NI.IT.I/09, dlatego też na odcinku objętym przerwą w ruchu powinno zostać przez Zarządcę zapewnione finansowanie drogowej komunikacji zastępczej, zgodnie z pkt 4.6. Regulaminu sieci 2017/2018.

#### **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 wszedł w życie 10 grudnia 2017 r. Wobec tego, mając na uwadze zapisy sentencji decyzji o finansowaniu komunikacji zastępczej oraz zobowiązania finansowe Przewoźnika, PKP PLK powinna przyjąć i rozpatrzyć wnioski KM. 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 rygoru 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 uprawnienia 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.

Z up. Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego *Radosław Pacewicz*

## Załącznik nr 1 do decyzji Prezesa UTK znak: DRRK-WR.711.31.2017.ŁB

| L.p. | IdZam | Rodzaje | Stacja początkowa relacji handlowej | Stacja końcowa relacji handlowej | Przewoźnik                           |
|------|-------|---------|-------------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|
| 1    | 7161  | PWJ ROJ | Warszawa Zachodnia                  | Dęblin                           | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 2    | 7162  | PWJ ROJ | Warszawa Zachodnia                  | Dęblin                           | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 3    | 7163  | PWJ ROJ | Warszawa Zachodnia                  | Dęblin                           | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 4    | 7164  | PWJ ROJ | Warszawa Zachodnia                  | Dęblin                           | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 5    | 7165  | PWJ ROJ | Warszawa Zachodnia                  | Dęblin                           | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 6    | 7166  | PWJ ROJ | Warszawa Zachodnia                  | Dęblin                           | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 7    | 7167  | PWJ ROJ | Warszawa Zachodnia                  | Dęblin                           | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 8    | 7168  | PWJ ROJ | Warszawa Zachodnia                  | Dęblin                           | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 9    | 7169  | PWJ ROJ | Warszawa Zachodnia                  | Dęblin                           | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 10   | 7170  | PWJ ROJ | Warszawa Zachodnia                  | Dęblin                           | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 11   | 7171  | PWJ ROJ | Warszawa Zachodnia                  | Dęblin                           | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 12   | 7172  | PWJ ROJ | Warszawa Zachodnia                  | Dęblin                           | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 13   | 7173  | PWJ ROJ | Warszawa Zachodnia                  | Dęblin                           | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 14   | 7174  | PWJ ROJ | Warszawa Zachodnia                  | Dęblin                           | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 15   | 7175  | PWJ ROJ | Warszawa Zachodnia                  | Dęblin                           | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 16   | 7698  | ROJ PWJ | Dęblin                              | Warszawa Zachodnia               | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 17   | 7699  | ROJ PWJ | Dęblin                              | Warszawa Zachodnia               | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 18   | 7700  | ROJ PWJ | Dęblin                              | Warszawa Zachodnia               | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 19   | 7701  | ROJ PWJ | Dęblin                              | Warszawa Zachodnia               | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 20   | 7702  | ROJ PWJ | Dęblin                              | Warszawa Zachodnia               | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 21   | 7703  | ROJ PWJ | Dęblin                              | Warszawa Zachodnia               | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 22   | 7704  | ROJ PWJ | Dęblin                              | Warszawa Zachodnia               | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 23   | 7705  | ROJ PWJ | Dęblin                              | Warszawa Zachodnia               | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 24   | 7706  | ROJ PWJ | Dęblin                              | Warszawa Zachodnia               | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 25   | 7707  | ROJ PWJ | Dęblin                              | Warszawa Zachodnia               | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 26   | 7708  | ROJ PWJ | Dęblin                              | Warszawa Zachodnia               | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |

|    |      |         |        |                    |                                      |
|----|------|---------|--------|--------------------|--------------------------------------|
| 27 | 7709 | ROJ PWJ | Dęblin | Warszawa Zachodnia | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 28 | 7710 | ROJ PWJ | Dęblin | Warszawa Zachodnia | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 29 | 7711 | ROJ PWJ | Dęblin | Warszawa Zachodnia | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |
| 30 | 7712 | ROJ PWJ | Dęblin | Warszawa Zachodnia | „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. |