

Ustosunkowanie się do pisma PKP CARGO S.A. Południowy Zakład Spółki nr PD-CTPP.078.10.2018.8 dot. propozycji zmian do projektu Regulaminu Sieci „Euroterminal Sławków” Sp. z o. o. dot. RJ 2019/2020.

PKP CARGO S.A. zaproponowała dokonanie następujących zmian w § 26 Regulaminu Sieci 2019/2020:

1. *[§26] Po ust. 1 dodanie ust. 1a (ewentualnie dodanie proponowanego zapisu jako ust. 2 i przesunięcie dalszej numeracji w § 26) o treści: „Zarządca monitoruje opóźnienia pociągów na terenie zarządzanym przez Zarządcę.”.*
2. *[§26] Po ust. 4 dodanie ust. 4a (ewentualnie dodanie zapisu jako ust. 5 i przesunięcie dalszej numeracji w § 26) o treści: „Brak osiągnięcia założonego poziomu punktualności kwalifikowanej, wskazanej w ust. 4., może skutkować w następnym rozkładzie jazdy o przydzieleniu tras pociągów przewoźnikowi w ograniczonym zakresie lub po wytrasowaniu pociągów wszystkim innym przewoźnikom spełniającym ww. założenia punktualności.”*
3. *[§26] W ust. 5 dodanie na końcu zdania o treści: „Wysokość rekompensaty należnej przewoźnikowi za minutę opóźnienia pociągu (art. 30f ust. 3 Ustawy) ustalona jest na podstawie uśrednionego kosztu udostępnienia infrastruktury kolejowej dla pociągów towarowych w przeliczeniu na zrealizowaną w ciągu jednej minuty pracę eksploatacyjną określoną w pociągokilometrach.”*
4. *[§26] W ust. 7 dodanie na końcu zdania: „Do wyliczenia Rekompensat przyjmuje się opóźnienia pociągów powstałe na infrastrukturze kolejowej będącej w zarządzie Zarządcy (ES).”*
5. *[§26] W ust. 2 pkt 2.2. dodanie na końcu zdania o treści: „W przypadku złożenia reklamacji przez przewoźnika do zarządcy obowiązuje zasada, że wszystkie wątpliwe i niewyjaśnione w określonym czasie przyczyny opóźnień pociągów obciążają Zarządcę.”.*

Zarządca nie uwzględnia propozycji Przewoźnika polegającej na wprowadzeniu postanowienia, zgodnie z którym: „Zarządca monitoruje opóźnienia pociągów na terenie zarządzanym przez Zarządcę.”. Obowiązki Zarządcy określa Ustawa o transporcie kolejowym i brak jest obowiązku wprowadzania takiego katalogu do regulaminu sieci w zakresie dotyczącym planu wykonania (zob. art. 30f Ustawy o transporcie kolejowym). Z tych samych przyczyn Zarządca nie uwzględnia propozycji Przewoźnika kolejowego o treści: „Do wyliczenia Rekompensat przyjmuje się opóźnienia pociągów powstałe na infrastrukturze kolejowej będącej w zarządzie Zarządcy (ES).”.

Zarządca nie uwzględnia ponadto propozycji przewoźnika, zgodnie z którą: „W przypadku złożenia reklamacji przez przewoźnika do zarządcy obowiązuje zasada, że wszystkie wątpliwości i niewyjaśnione w określonym czasie przyczyny opóźnień pociągów obciążają Zarządcę.”.

Wskazać należy, że zgodnie z proponowanym przez Zarządcę brzmieniem regulaminu sieci, zarządca dokonuje podziału przyczyn opóźnienia pociągów w uzgodnieniu z przewoźnikami kolejowymi. Po wstępnej klasyfikacji przyczyn opóźnienia pociągu zarządca informuje o niej przewoźnika. Jeśli w danym przypadku przyczyna opóźnienia została ustalona i wskazywała na przyczyny leżące po stronie przewoźnika, to na tym przewoźniku ciąży obowiązek udowodnienia, że nie jest odpowiedzialny za opóźnienie, jeśli kwestionuje przypisanie mu odpowiedzialności za dane opóźnienie. Wątpliwości co do sposobu opóźnienia pociągu rozstrzyga wiążąco Zarządca.

Wprowadzenie postanowienia w kształcie zaproponowanym przez Przewoźnika doprowadziłoby do sytuacji, w której procedura oparta o założenie wspólnego uzgadniania wielkości opóźnień pociągów z podziałem na ich przyczyny byłaby niemożliwa do zrealizowania.

Zgłoszenie wątpliwości i ich podtrzymywanie przez przewoźnika każdorazowo musiałyby bowiem skutkować uznaniem, że opóźnienie obciąża zarządcę. Wszelkie wątpliwości – zgodnie z propozycją Przewoźnika – miałyby bowiem obciążać Zarządcę.

Mogłoby to prowadzić do nadużyć i w istocie skutkowałoby jednostronnym ustalaniem przyczyn opóźnień przez przewoźników kolejowych, co byłoby niezgodne z Ustawą o transporcie kolejowym. Zgodnie bowiem z art. 30f ust. 2 Ustawy o transporcie kolejowym: „Zarządca, w uzgodnieniu z przewoźnikami kolejowymi, ustala wielkość opóźnień pociągów z podziałem na ich przyczyny.”.

W ocenie Zarządcy brak jest ponadto podstaw do wprowadzenia postanowienia o treści: „Brak osiągnięcia założonego poziomu punktualności kwalifikowanej, wskazanej w ust. 4., może skutkować w następnym rozkładzie jazdy o przydzieleniu tras pociągów przewoźnikowi w ograniczonym zakresie lub po wytrasowaniu pociągów wszystkim innym przewoźnikom spełniającym ww. założenia punktualności.”

Analogiczne postanowienie PKP CARGO chciało wprowadzić na etapie uzgadniania poprzednich zmian proponowanych do regulaminu sieci.

Przewoźnik w tamtym czasie argumentował, że „Obecnie Ustawa ww. Zapisu (przyp. §26 ust. 6) nie przewiduje, ale trwają prace nad wprowadzeniem takowego. W związku z powyższym proponujemy wyprzedzenie PKP PLK S.A. i zamieszczenie takiego zapisu.”.

Zarządca nie uwzględnił omawianej propozycji Przewoźnika dotyczącej punktualności kwalifikowanej.

Regulamin sieci powinien być zgodny z przepisami prawa powszechnie obowiązującego.

Brak jest podstaw do doprowadzenia regulaminu sieci do zgodności z założeniami prac legislacyjnych, które z założenia są niewiążące, a ich ostateczny kształt i ewentualne wejście w życie są trudne do przewidzenia.

Z powyższych przyczyn Zarządca nie uwzględnił propozycji Przewoźnika dotyczącej punktualności kwalifikowanej.

Z kolei w odniesieniu do §26 ust. 5 wskazujemy, że stawka zostanie uzupełniona w terminie późniejszym po zatwierdzeniu cennika na RJ 2019/2020 przez Prezesa UTK.

Z powyższych przyczyn propozycje przewoźnika nie zostały uwzględnione.