

Mirosław Antonowicz\*

## Rozważania o mechanizmach rozwiązywania konfliktów na rynku transportu kolejowego

### Spis treści

- I. Wprowadzenie
- II. Istota konfliktu na rynku transportu kolejowego
- III. Mediacja czy arbitraż
- IV. Dostęp do bocznic jako potencjalne źródło konfliktu
- V. Podsumowanie

### Streszczenie

Celem artykułu jest przedstawienie możliwych form rozwiązywania konfliktów na rynku transportu kolejowego w zakresie regulacyjnym. W artykule zdefiniowano pojęcie „konfliktu” oraz zaprezentowano alternatywne formy mediację i arbitraż. Zaprezentowano również zagadnienie bocznic jako potencjalne źródło konfliktów w przyszłości. Rozważania kończą konkluzje zawarte w podsumowaniu o konieczności stosowania alternatywnych form rozwiązywania konfliktów przez nowoczesne zarządzane instytucją publiczną w zakresie zagadnień regulacyjnych dla rynku transportu kolejowego.

**Słowa kluczowe:** konflikt; mediacje; arbitraż.

**JEL:** K23, K29

### I. Wprowadzenie

Funkcjonowaniu współczesnego rynku usług transportu kolejowego towarzyszą zazwyczaj procesy konkurencyjne, których treścią jest mechanizm rozbieżności interesów sprzedawców usług transportowych w stosunku do innych sprzedawców i nabywców usług transportowych w stosunku do innych nabywców. Podmioty rynkowe dążą zazwyczaj do powiększenia własnych korzyści kosztem korzyści konkurentów. Tracący korzyści dążą do podejmowania działań przeciwdziałających, tym bardziej, jeśli powezmą w procesie decyzyjnym informację o działaniach dyskryminujących czy nadużywaniu pozycji dominującej na rynku. Na straży prawidłowości funkcjonowania rynku zarówno w kontekście *ex ante* jak i *ex post* czuwają właściwe organy, np. Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, Urząd Transportu Kolejowego. Wprowadzenie konkurencji w transporcie kolejowym spowodowało powstanie nowych problemów związanych przykładowo z dostępem do infrastruktury kolejowej. Ponieważ w transporcie kolejowym mamy do czynienia z tzw. rynkiem powiązanim (zob. Majcher, 2005, s. 12 i n. ) składającym się z dwóch subrynków:

\* Doktor, adiunkt; Akademia Leona Koźmińskiego, Członek Stowarzyszenia Prawa Konkurencji, Członek Stowarzyszenia Menedżerów i Ekspertów Transportu Szynowego.

rynku urządzeń kluczowych oraz rynku świadczenia usług transportowych z wykorzystaniem tych urządzeń, pojawia się wiele problemów natury konfliktowej związanych z relacjami między podmiotami rynkowymi konkurującymi na rynku świadczenia usług, między podmiotami konkurującymi o dostęp do infrastruktury, między zarządcą infrastruktury a podmiotami korzystającymi z usług zarządcy. Transport kolejowy wymaga skutecznych mechanizmów i instrumentów ukierunkowanych na rozwiązywanie konfliktów w ramach posiadanych i wykorzystywanych instrumentów regulacji prorozwojowych i prokonkurencyjnych.

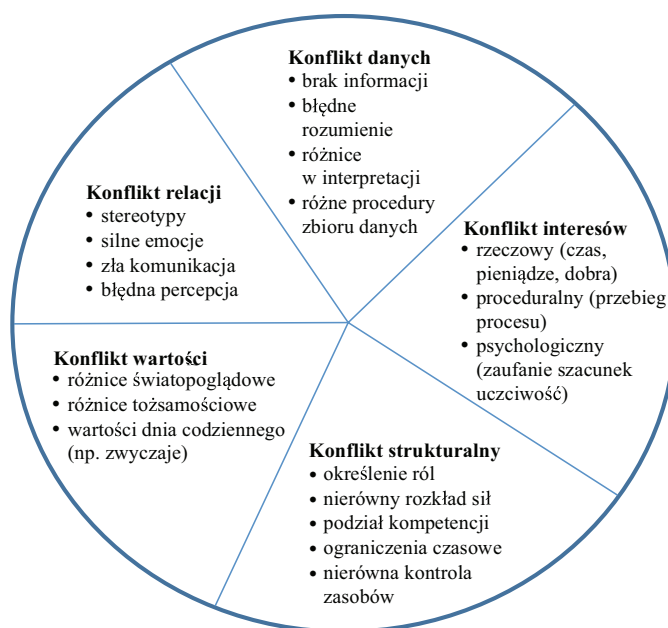
## II. Istota konfliktu na rynku transportu kolejowego

W ogólnym zarysie konflikt oznacza sytuację, w której jedna ze stron uznaje, że zachowanie drugiej przeszkadza lub uniemożliwia jej osiągnięcie zamierzonych celów – interesy jednej ze stron są naruszane. Powodem mogą być dostęp do ograniczonych zasobów czy brak możliwości realizacji własnych interesów. Generalnie chodzi o aspekt własności konfliktu i odróżnienia go od współzawodnictwa i rywalizacji. Z sytuacją konfliktową możemy mieć do czynienia, gdy (<https://wypasukcesu.pl/wiedza/biznes-finanse?start=13>):

- występuje niedostatek dóbr;
- zachowanie konfliktowe ma na celu zniwelowanie albo kontrolowanie drugiej strony;
- zysk jednej strony pociąga stratę drugiej;
- przeciwstawne działania stron konfliktu.

Wystąpienie realnych problemów nie jest jednak konieczne do powstania konfliktu, zdarza się często, że samo przekonanie jednej ze stron o wrogim nastawieniu przeciwnika, wystarcza do powstania sytuacji konfliktowej. Christopher W. Moore (2009) wyróżnił pięć potencjalnych źródeł konfliktu i tym samym pięć typów konfliktów: relacji, danych, interesów, strukturalny i wartości (Praca zbiorowa, 2017, s. 4 i n.). Na jedną sytuację konfliktową może nałożyć się kilka przyczyn (zob. rys. 1).

Rysunek 1. Rodzaje konfliktów



Źródło: Cwalina i Sobek, 2017.

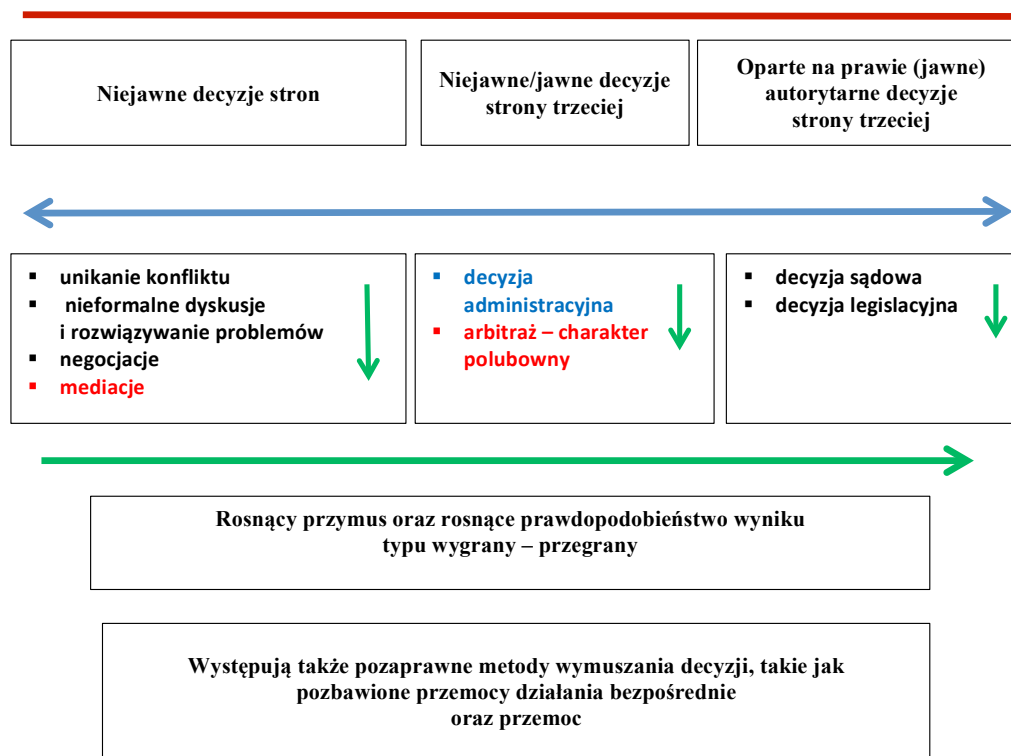
Często, gdy konflikt się zaostrza, do jednej – pierwotnej przyczyny – dochodzą nowe kwestie. Z konfliktem danych mamy na przykład do czynienia, gdy obie strony lub jedna z nich ma błędne informacje na temat zaistniałej sytuacji, nie ma dostępu do wiadomości bądź dysponuje błędnymi danymi. Dlatego ważne jest, aby włożyć wysiłek w zapobieganie powstawaniu konfliktu danych poprzez jasną i kompletną komunikację pomiędzy stronami. Z konfliktem interesów spotykamy się, gdy występuje rozbieżność w zaspokajaniu potrzeb stron. Ujawnienie tych potrzeb daje płaszczyznę do pracy nad konstruktywnymi rozwiązaniami. Dopóki po obu stronach jest chęć komunikowania celów, odczuć, niezadowolenia, dopóty jest szansa na rozwiązanie konfliktu. Zarządzanie konfliktem interesów polega na odnalezieniu strefy porozumienia, w której potrzeby nie będą się wykluczać i znajdzie się miejsce wspólne dla obu stron. Niewątpliwie na rynku transportu kolejowego jednym z powodów konfliktów może być brak niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury. Infrastruktura jest nieduplikowalna i generalnie infrastruktura liniowa jest zasobem ograniczonym, o dostęp, do którego toczy się walka konkurencyjna. Powodem może być również nieuczciwa konkurencja między podmiotami świadczącymi usługi na tej samej trasie w podobnych lub niewiele różniących się „slotach” czasowych i podobnych parametrach jakościowych, ale o różnicach w cenie usługi, co może prowadzić do konfliktów. Źródłem konfliktów na rynku transportu kolejowego mogą być również przykładowo następujące sytuacje:

- zmiany w postanowieniach umownych, procedurach przetargowych, wynikach przetargów itd.;
- nierównoprawny lub świadomie blokowany dostęp do informacji decydujących o podejmowaniu decyzji biznesowych na rynku transportu kolejowego;
- nadużywanie władzy lub pozycji dominującej przez jednego z uczestników procesu przewozowego, rynku transportu kolejowego, partnera kontraktowego itd.;
- niejasny i mało transparentny podział ról, czynności, struktur organizacyjnych; korzyści między stronami stosunków rynkowych skutkujący ograniczeniem konkurencji, nierównoprawnością działań, blokowaniem rozwoju czy wejścia na rynek itd.;
- sprzeczności w zakresie możliwości osiągnięcia celów i oczekiwań, przy czym gdy jedna ze stron osiąga cele w sposób uniemożliwiający lub zagrażający ich osiągnięciu przez innych uczestników rynku transportu kolejowego lub w sposób uniemożliwiający ich osiągnięcie lub funkcjonowanie rynkowe na równych i przejrzystych zasadach.

Generalnie jeśliby przyjąć nomenklaturę proponowaną przez Ch.W. Moore’a na rynku transportu kolejowego mamy do czynienia z konfliktami danych, których podłoże znajdujemy w nieposiadaniu lub niepełnym posiadaniu, różnym interpretowaniu danych i informacji, konfliktami strukturalnymi wynikającymi ze struktury sytuacji, struktur organizacyjnych implikujących określone zachowania stron, braku możliwości realizacji celów i potrzeb oraz konflikty interesów wynikające ze współzawodnictwa o pewne dobra na rynku czy to pierwszego, czy drugiego rzędu i warunkach ich pozyskania, użytkowania (zob. Gmurzyńska i Morek, 2009, s. 56–59). To przekonanie ma swoje podstawy w analizie przyczyn konfliktów na linii przedsiębiorca – przedsiębiorca przeprowadzonej w ekspertyzie z zakresu konfliktów na linii przedsiębiorca – przedsiębiorca przeprowadzonej na rzecz Pracodawców RP (Głądoch, 2015, s. 8–9). Wśród metod rozwiązywania konfliktów znajdujemy wspólne próby rozwiązania sporu przez uczestników procesu przewozowego, działania perswazyjne jednej ze stron w celu przyjęcia jej stanowiska jako obowiązującego, negocjacje w przypadku dążenia stron do osiągnięcia swoich celów. Model „win-win” w tego typu sytuacjach

powinien być zalecany. Możliwa jest także interwencja strony trzeciej, czyli mediatora lub arbitra. W kontinuum zarządzania konfliktem i jego rozwiązywania znajdujemy różnorodne podejścia. Przedstawia to rysunek 2.

**Rysunek 2.** Kontinuum zarządzania konfliktem oraz podejść do jego rozwiązywania



Źródło: Moore, 2009, s. 23.

W aspekcie regulacji zarzewie konfliktowe może (ale nie tylko) stanowić problematyka dostępu do tzw. urzędzeń kluczowych. Teoria urzędzeń kluczowych wskazuje, że przedsiębiorstwo, które posiada pozycję dominującą, ma takie urzędzenia, wyposażenie i uniemożliwia dostęp do tych urzędzeń/wyposażenia bez obiektywnego uzasadnienia konkurentom lub udziela dostępu, ale na warunkach mniej korzystnych niż ustalone dla własnych usług narusza zakaz art. 82 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (dalej: TFUE). (a obecnie art. 102 TFUE). Urzędzenia kluczowe muszą być dostępne konkurentom, jeśli:

- urządzenie jest niezbędne i niemożliwe do zastąpienia w sytuacji wykonywania przewozów;
- nie jest możliwe dla konkurenta powielenie urządzenia przy realnych kosztach (brak substytutów);
- nie jest możliwe dla konkurenta użycie alternatywnych urządzeń (brak rzeczywistych substytutów).

W naukach ekonomii, według teoretyków<sup>1</sup>, szeroko akceptowany jest pogląd, że przymusowy dostęp do urzędzeń znajdujących się w czyimś posiadaniu powinien mieć miejsce wtedy, kiedy spełnione są łącznie cztery istotne warunki:

- urządzenie jest kontrolowane przez firmę o znaczącej sile rynkowej;
- potencjalni konkurenci nie mają realistycznej możliwości duplikacji urządzenia;
- dostęp do urządzenia jest niezbędny, aby konkurować na rynku niższego lub wyższego szczebla;
- dostęp do urządzenia daje się zapewnić (jest to wykonalne).

<sup>1</sup> Szeroko ten problem analizuje M. Król (2012, s. 202).

Generalnie w przypadku transportu kolejowego doktryna urządzeń kluczowych stanowi, że tego typu urządzenia powinny być udostępniane przez ich właściciela wówczas, gdy nie ma obiektywnego powodu, aby odmówić dostępu do tego urządzenia. Kiedy zatem to nie następuje, wynikają konflikty wymagające rozstrzygnięcia z wykorzystaniem odpowiedniego instrumentarium.

Definiując pojęcie konfliktu na cele niniejszego opracowania, nie można pominąć sytuacji, w której konflikt oznacza także zaburzone porozumienie pomiędzy przedsiębiorstwem (organizacją publiczną, np. UTK) a klientem (adresatem np. decyzji regulacyjnej) spowodowane zajmowaniem odmiennej pozycji, zderzeniem odmiennych celów czy opinii i objawiające się podejmowaniem działań w odpowiedzi na te zakłócenia (zob. Berger i Mitręga, 2014).

### III. Mediacja czy arbitraż

W kontekście posiadania przez Urząd Regulacyjny instrumentarium w zakresie możliwości dalszej poprawy funkcjonowania rynku transportu kolejowego niezbędne jest wprowadzenie na rynku tego transportu rozwiązań ułatwiających przedsiębiorcom rozwiązywanie spraw konfliktowych szybciej i w sposób polubowny, bez konieczności uciekania się do ostatecznych decyzji regulacyjnych. Decyzje regulacyjne mogłyby być poprzedzone np. mediacjami, a decyzje sądowe – postępowaniem arbitrażowym, którego rozstrzygnięcie i tak potrzebuje nadania przez sąd powszechny klauzuli wykonalności. Decyzje regulacyjne wobec rynku, zachowań podmiotów, ale i w zakresie regulacji technicznej dotyczą bowiem spraw natury systemowej, a raz podjęte powodują ich wykorzystywanie i zastosowanie w podobnych sytuacjach. Dlatego też instrumentarium winno dotyczyć spraw nie tylko technicznych, interoperacyjności, lecz także problematyki regulacyjnej i rozwiązywania konfliktów między podmiotami na drodze polubownej. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wszczyna postępowania administracyjne na wniosek lub z urzędu. Generalnie możemy wyróżnić 4 modele rozwiązywania sporów tzn. kontraktowy (negocjacyjny), mediacje, arbitraż i sąd. Dwa pierwsze możemy nazwać ugodowymi, kolejne – adiudykacyjnymi, czyli polegającymi na wydaniu orzeczenia wiążącego strony. Ponieważ regulacja ekonomiczna dotycząca rynku transportu kolejowego literalnie związana jest z prawem administracyjnym, to tylko w oparciu o kodeks postępowania administracyjnego decyzje podejmuje regulator. Wobec powyższego, można wykorzystać instrument mediacji przed wydaniem decyzji administracyjnej oraz instrument arbitrażu zanim sprawa trafi na wokandę sądową. Zanim wydana zostanie decyzja administracyjna, np. z klauzulą natychmiastowej wykonalności, można zastosować mediacje z udziałem mediatora, np. z listy mediatorów przy Prezesie Urzędu Transportu Kolejowego. Mediacja jest postępowaniem dobrowolnym i nieformalnym. Uczestniczy w nim neutralny mediator. W ujęciu dynamicznym mediacja (Torbus, 2015, s. 39) stanowi sformalizowaną postać negocjacji prowadzonych przez strony z udziałem osoby trzeciej stosującej techniki mediacyjne, co odróżnia tę metodę od innych alternatywnych sposobów rozwiązywania sporów, jak negocjacje czy arbitraż. Szeroko pojęcie mediacji sformułowała dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 208/52/WE z 21 maja 2008 roku w sprawie niektórych aspektów mediacji w sprawach cywilnych i handlowych<sup>2</sup>. Zgodnie z dyrektywą mediacja oznacza postępowanie, bez względu na jego nazwę lub określenie, w której przynajmniej dwie strony sporu próbują same osiągnąć porozumienie w celu rozwiązania ich sporu, korzystając z pomocy mediatora. Postępowanie takie

<sup>2</sup> Dz. Urz. UE L136 z dnia 24 maja 2008 r.

może zostać zainicjowane przez strony albo może je zarządzić sąd lub nakazać prawo państwa członkowskiego. Celem jest osiągnięcie akceptowanego przez strony rozwiązania konfliktu. Może to także dotyczyć postępowań administracyjnych, zresztą w Polsce mediacja została formalnie dopuszczona w sprawach sądowo administracyjnych. Europa od 2002 roku promuje korzystanie z alternatywnych form rozwiązywania konfliktów (Alternative Dispute Resolution, ADR) (konsyliacji, mediacji, ugód i arbitraży) z uwagi na ich cechy, jak: odformalizowanie, dyskrecję, polubowność i oszczędność, zaliczając do tych alternatywnych form także kontrolę wewnętrzną aktów administracji (ten instrument jest szczególnie ważny z uwagi na przypadki zasłaniania się urzędów administracji klauzulami o tajemnicy). Z mediacji można skorzystać zawsze, niemniej jednak, aby zwiększyć szansę jej zastosowania wprowadza się do umów (praktycznie wszystkich umów regulujących jakąkolwiek relację biznesową) tzw. klauzulę mediacyjną, która już na etapie zawierania umowy jest formalnym wyrażeniem woli stron do zastosowania mediacji w przypadku zaistnienia sporu. Jest to możliwe w przypadku umów zawieranych między przewoźnikiem a zarządcą infrastruktury. Taka klauzula to dodatkowy zapis umowny, zawierany zazwyczaj w postanowieniach końcowych, wskazujący na tę formę rozwiązywania potencjalnych konfliktów, czas prowadzenia mediacji, a niejednokrotnie także ośrodek, na który strony mogą się już wówczas zdecydować. Przedsiębiorcy coraz częściej stosują alternatywne metody rozwiązywania konfliktów. Dzięki nowej ustawie o wspieraniu polubownych metod rozwiązywania konfliktów, która weszła w życie 1 stycznia 2016 roku<sup>3</sup> znacznie szersze będzie wykorzystanie mediacji w sprawach cywilnych między przedsiębiorcami. Tym bardziej jest to zasadne, iż sytuacje konfliktowe mogą prowadzić do zrujnowania relacji biznesowych między kontrahentami pozostającymi w sporze, które muszą być później odbudowywane na potrzeby stosunków biznesowych. Rozwiązanie sporu w drodze polubownej ułatwia prowadzenie działalności i pozwala kontynuować współpracę pomiędzy kontrahentami, co z reguły nie jest możliwe po długotrwałym i kosztownym procesie sądowym.

Arbitraż w Polsce ma już swoją tradycję. Niemniej dobrze się stało, że pod koniec 2013 roku utworzono Sąd Arbitrażowy, z myślą szczególnie o transporcie kolejowym. Tworząc Sąd Arbitrażowy przy Centrum Mediacji i Arbitrażu, uniknięto negatywnych tendencji, które czasami przypisuje się sądom arbitrażowym dotyczącym np. czasu postępowania, elastyczności czy kosztów. Opłata arbitrażowa obliczana jest od wartości sporu i wynosi 3% wartości przedmiotu sporu. Szeroko temat arbitrażu w transporcie kolejowym omawiają Z. Szafranski, M. Pawlik, F. Dopierała (Szafranski, Pawlik i Dopierała, 2014). Należy także zauważyć, iż wycena wartości przedmiotu sporu w sprawach regulacyjnych jest zdecydowanie trudniejsza, bo może np. dotyczyć utraconych korzyści w przyszłości. Sądownictwo arbitrażowe dla spełniania swojej funkcji winno cechować zaletami, które dobitnie już w 2002 roku podkreślał Marek Safjan<sup>4</sup>, ówczesny Prezes Trybunału Konstytucyjnego, tj.:

- szybkością i sprawnością postępowania połączoną z ważną funkcją mediacyjną sądu w poszukiwaniu rozwiązań, które najlepiej balansują interes skonfliktowanych stron;
- elastycznością, która przejawia się nie tylko w stosowanych instrumentach proceduralnych, lecz także w swobodniejszej właściwej, najbardziej adekwatnej podstawie materialnej dla rozstrzygnięcia sporów;

<sup>3</sup> Ustawa z dn. 10.09.2015 o zmianie niektórych ustaw w związku ze wspieraniem polubownych metod rozwiązywania sporów (Dz.U. z 2015, poz. 1595).

<sup>4</sup> Materiały konferencyjne Konferencji pn. Sąd arbitrażowy jako element ładu prawnego RP, Warszawa 2002.

- postrzeganiem sądownictwa arbitrażowego jako formy promocji nowoczesnych konstrukcji zwyczajowych prawa handlowego (także administracyjnego), jako swoista forma wprowadzania do obrotu prawnego instytucji wspólnych dla wielu systemów współczesnej Europy.

Mediacja i arbitraż nie są jedynymi alternatywami sposobami rozwiązywania sporów między przedsiębiorcami. Co prawda przepisy prawa regulują jedynie arbitraż i mediację, ale dla przedsiębiorców najważniejsze powinno być jednak zakończenie sporu. Wspomnianą już alternatywą są negocjacje, czyli proces polegający przede wszystkim na komunikacji między stronami. Rozmówcy przedstawiają sobie nawzajem swoje propozycje rozwiązania konfliktu i argumenty, a następnie prowadzą rozmowy tak długo, aż osiągną rezultat satysfakcjonujący obie strony. Miejscem negocjacji może być siedziba któregoś z przedsiębiorców lub miejsce neutralne. Przy przeprowadzeniu negocjacji może pomóc osoba trzecia, wynik negocjacji można zaś ująć w formie umowy lub wspólnego oświadczenia stron. Jak twierdzi M. Romowicz<sup>5</sup>, negocjacje są najszybszym, najtańszym i najskuteczniejszym instrumentem rozwiązywania sporów. Z punktu widzenia regulacyjnego istotna może być forma facylitacji. Jest to dobra metodą rozstrzygnięcia sporu, jeżeli jego stronami jest więcej niż dwóch przedsiębiorców. Jest to forma przydatna dla rozwiązywania złożonych sporów. Facylitację można określić jako wielostronne negocjacje prowadzone przez moderatora, nazywanego facyliatorem, mające na celu doprowadzić do znalezienia rozwiązania, które satysfakcjonowałoby wszystkich uczestników lub przygotowywałoby grunt pod rozwiązywanie sporu pomiędzy poszczególnymi stronami. Podobnie jak w przypadku negocjacji, ustalenia wynikające z facylitacji strony powinny ująć w umowie lub oświadczeniu stron. Dla prowadzenia biznesu kolejowego zastosowanie instrumentarium rozwiązującego spory jest w opinii piszącego niezbędne i konieczne. Wszystko, co może przysłużyć się rozwojowi rynku, transparentności działań i poprawie stosunków rynkowych i relacji na nim występujących między podmiotami należy uznać za właściwe.

#### IV. Dostęp do bocznic jako potencjalne źródło konfliktu

Szeroka nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym<sup>6</sup> była wynikiem potrzeby implementacji do prawa polskiego uregulowań wynikających z dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE<sup>7</sup>. Należy zauważyć, iż w preambule do tej dyrektywy w pkt 12 czytamy: „prywatne linie i bocznicie odgałęziające się od torów stacyjnych i szlakowych, takie jak bocznicie zakładowe i linie zakładowe nie są częścią infrastruktury kolejowej w definicji niniejszej dyrektywy, zarządcy takich infrastruktur nie powinni podlegać obowiązkom nałożonym na zarządców infrastruktury nałożonym na mocy niniejszej dyrektywy, jednakże należy zagwarantować niedyskryminacyjny dostęp do takich linii i bocznic, niezależnie od tego czyją są własnością w przypadku, gdy stanowią one tory dojazdowe do obiektów infrastruktury usługowej, które się niezbędne do świadczenia usług przewozowych oraz w przypadku, gdy służą one lub mogą służyć więcej niż jednemu klientowi końcowemu”. Istotne są zatem następujące kwestie: co przynależy do infrastruktury transportu kolejowego, status użytkownika infrastruktury bocznicowej oraz ilość klientów końcowych. Znajduje to odzwierciedlenie w załączniku pierwszym do dyrektywy. Ustawodawca polski, biorąc pod uwagę

<sup>5</sup> Z wywiadu M. Jacewicz z radcą prawnym M. Romowiczem.

<sup>6</sup> Ustawa z dn. 16.11.2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw.

<sup>7</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21.11.2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (wersja przekształcona) (Dz. Urz. UE L.343/32 z 14.12.2012).

zapisy teŝe dyrektywy w zakresie np. pojęcia zarządcy infrastruktury oraz pojęcia infrastruktury kolejowej, przyjął trzy bardzo waŝne regulacje w zakresie bocznic kolejowych: zaliczył bocznicę do infrastruktury kolejowej, a użytkownikowi bocznicę nadał status zarządcy infrastruktury oraz, co jest niezwykle istotne, wprowadził zmianę w ustawie o podatkach i opłatach lokalnych, w wyniku której z podatku gruntowego zwalnia się grunty, budowle i budynki wchodzące w skład infrastruktury kolejowej w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, która jest udostępniana przewoźnikom kolejowym lub wykorzystywana do przewozu osób lub tworzy linie o szerokości torów większej niŝ 1435 mm. Przyjęte regulacje przyczyniają się do wzmocnienia zdolności konkurencyjnych transportu kolejowego oraz poszerzenia granic uczciwej konkurencji zarówno wewnątrz gałęziowej, jak i międzygałęziowej. Czy nowe regulacje wpłyną na rozwój transportu kolejowego zależeć będzie od interpretacji zapisów i pojawiania się, lub nie, dodatkowych aktów precyzujących rozwiązania. Mogą bowiem pojawiać się pytania i problemy związane z konsekwencjami i obowiązkami zarządcy infrastruktury kolejowej (o charakterze bocznicowej) w kontekście stosowania ustawy w aspekcie wymogów konkurencji rynkowej i regulacji w zakresie bezpieczeństwa. Niezbędna jest dalsza dogłębna interpretacja istoty zagadnienia bocznic, w kontekście tzw. infrastruktury usługowej, o której mówią i dyrektywa, i nowe regulacje ustawy o transporcie kolejowym, w kontekście niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury usługowej i zasad stanowienia opłat za dostęp do infrastruktury usługowej (zob. Pacewicz, 2013). Z tego teŝ powodu zadać naleŝy pytanie czy regulacje zawarte w ustawie dotyczą wyłącznie bocznic o charakterze publicznym, czy równieŝ o charakterze prywatnym. O ile bowiem nie ma wątpliwości, iŝ bocznicę kolejową będącą we władaniu np. PLK S.A., czy innego zarządcy posiadającego autoryzację i zatwierdzone cenniki przez Prezesa UTK, mają charakter publiczny i do nich mają zastosowanie wszelkie regulacje, np. zostaną umieszczone w statucie sieci kolejowej, o tyle moŝe pojawić się wątpliwość czy np. bocznicę o charakterze prywatnym, słuŝącą wyłącznie jednemu klientowi końcowemu do realizacji wyłącznie jego celów, niemającą na końcu obiektu infrastruktury usługowej tylko zakład wytwórczy, powinny podlegać wszelkim obostrzeniom wynikającym z zapisów ustawowych. Bocznicę kolejową moŝe powinna mieć w ogóle status infrastruktury usługowej/obiektu infrastruktury usługowej o charakterze otwartego dostępu. Z art. 36a znowelizowanej ustawy wynika, iŝ udostępnienie obiektu infrastruktury usługowej oznacza korzystanie z obiektu, urządzeń przynależnych i usług świadczonych na obiekcie. Specyfika obiektu, jakim moŝe być „bocznicę” wyraźnie na to wskazuje. Wydaje się, ŝe takie rozumienie jest bliŝsze konkurencyjnemu rozwojowi rynku kolejowego. Przy czym zarządzający obiektem sporządza statut obiektu, w którym i tak określa czy jest on przeznaczony od udostępniania, np. co będzie niezwykle trudne w przypadku, gdy jest jeden klient końcowy/użytkownik bocznicę, który powierza wykonywanie usług transportowych na zasadzie umowy jednemu przewoźnikowi, nawet wybranemu w otwartym postępowaniu przetargowym. W statucie moŝe zatem określić i inne elementy. Niewątpliwie inną sytuacją jest funkcjonowanie przykładowo Centrum Logistycznego dwu- lub trójmodalnego, z którego usług korzysta wielu klientów końcowych, a integralnym elementem Centrum jest terminal kolejowy, takŝe intermodalny, z którego usług korzysta wielu klientów i wielu operatorów kolejowych. Zarządzający obiektem musi zapewnić niedyskryminacyjny dostęp do tego elementu obiektu infrastruktury usługowej oraz niedyskryminacyjny dostęp do urządzeń tzw. ostatniej mili, czyli drogi kolejowej. Tym bardziej, ŝe takie centrum moŝe mieć charakter zarówno lokalny, krajowy, branŝowy, jak i międzynarodowy.



Ilość bocznic w przeciągu ostatnich lat zmalała o połowę. Różne było tego przyczyny. Szacuje się, że funkcjonuje około 1000–1100 bocznic i ponad 1000 punktów taryfowych (Antonowicz, Syryjczyk i Faryna, 2015). Koncentracja na przewozach masowych zredukowała znaczenie przewozów rozproszonych bardziej kosztownych i wymagających bardziej skomplikowanych operacji logistycznych. Jednakże zmiany strukturalne rynku powodują, że istnienie bocznic staje się potrzebne dla pozyskiwania ładunków do przewozu transportem kolejowym. Współczesne Centra Logistyczne czy Dystrybucyjne powinny mieć dostęp do transportu kolejowego. Bocznicę mogą stać się języczkiem uwagi w dalszym rozwoju transportu kolejowego, dlatego w przypadku odbudowy roli transportu kolejowego rozwiązania dla bocznic winny umożliwiać także istnienie rozwiązań rozwiązujących konflikty związane z dostępem do nich.

## Podsumowanie

Nowoczesna administracja w zakresie transportu kolejowego powinna zmierzać do kultury działania administracyjnego opartego na rezultatach, a wzorzec administracji akcentować, np. przejrzystość, przyjazność, partnerstwo. Od administracji publicznej zajmującej się sprawami transportu kolejowego powinniśmy oczekiwać dobrego rządzenia i obsługi rządzenia, efektywnego wykonywania zadań bieżących, rozwoju instytucjonalnego i umiejętnego zarządzania konfliktami. Niewątpliwie metody alternatywne rozwiązywania sporów mogą przydać się w praktyce działań szczególnie instytucjom, które poprzez swoje działania wpływają na rynek, sposób zachowania i funkcjonowania podmiotów rynkowych, ale także podmiotom rynkowym z uwagi na szybkość, bezstronność oraz wiedzę specjalistyczną tak potrzebną w tej gałęzi transportu, która powinni dysponować mediatorzy czy arbitrzy.

## Bibliografia

- Antonowicz, M., Syryjczyk, T. i Faryna, P. (2015). *Biała Księga, Kolejowy transport towarów 2015*. Warszawa: RBF.
- Berger, M. i Mitręga, M. (2014). *Istota i Konsekwencje konfliktu w relacjach między przedsiębiorstwem a klientem*. Katowice: Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego.
- Cwalina, W. i Sobek, J. (2017). *Psychologia organizacji i zarządzania, przywództwo konfliktu, negocjacje, motywacja do pracy, systemy zarządzania*. Lublin: Katolicki Uniwersytet Lubelski. Pozyskano z: [nop.ciop.pl/m5-2/m5-2\\_2.htm](http://nop.ciop.pl/m5-2/m5-2_2.htm) (26.04.2017).
- Gładoch, M. (2015). *Ekspertyza z zakresu konfliktów na linii przedsiębiorca-przedsiębiorca*. Warszawa: Pracodawcy RP.
- Gmurzyńska, E. i Morek, R. (2009). *Mediacje-teoria i praktyka*. Warszawa: Oficyna Wolters Kluwer Bussines.
- Hoff W. (2008). Prawo wobec zjawisk ekonomicznych. *Master of Business Administration*, 3. Warszawa: Wydawnictwo WSPiZ.
- Król, M. (2012). Tradycyjny a współczesny paradygmat regulacyjny branż infrastrukturalnych w UE. *Zeszyty Naukowe Kolegium Gospodarki Światowej*, Nr 33. Warszawa: Oficyna Wydawnicza SGH.
- Majcher, J. (2005). *Dostęp do urzędzeń kluczowych w świetle orzecznictwa antymonopolowego*. Warszawa: Wydawnictwo Prawo i Praktyka Gospodarcza.
- Moore, Ch.W. (2009). *Mediacje. Praktyczne strategie rozwiązywania konfliktów*. Warszawa: Oficyna Wolters Kluwer Bussines.

Pacewicz, R. (2013). Infrastruktura usługowa w Polsce i w Europie-obecne problemy dostępu do niej a zmiany wynikające z konieczności implementacji Dyrektywy 34/12. *Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, 4(2).

Praca zbiorowa (2017). *Rozwiązywanie konfliktów – materiały Szkoleniowe*. Warszawa: Wyższa Szkoła Pedagogiczna.

Szafrański, Z., Pawlik, M. i Dopierała, F. (2014). Arbitraż w transporcie kolejowym. *Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, 7(3).

Torbus, A. (2015). *Mediacja w sprawach gospodarczych. Praktyka – teoria i perspektywy*. Warszawa: Ministerstwo Gospodarki.