

**DECYZJA NR DRR-WRRR.715.8.2019.AKK  
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 11 lipca 2019 r.

**w sprawie korzystania przez Arriva RP sp. z o.o. z usług świadczonych w obiektach infrastruktury usługowej zarządzanych przez Polskie Koleje Państwowe S.A. bez zawartej umowy**

Działając na podstawie art. 104 § 1 i 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 13a ust. 1, art. 13b ust. 1 i art. 36c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 710 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, w postępowaniu administracyjnym wszczętym z urzędu w przedmiocie naruszenia art. 36c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym poprzez korzystanie przez Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu, zwaną dalej „Arriva”, „Przewoźnikiem”, „Spółką” lub „Stroną”, z usług świadczonych w obiektach infrastruktury usługowej – stacjach pasażerskich zarządzanych przez Polskie Koleje Państwowe S.A., z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej „PKP S.A.” lub „Operatorem”, w rozkładzie jazdy pociągów 2018/2019, bez zawartej umowy o udostępnienie obiektu infrastruktury usługowej,

- I. stwierdzam naruszenie przez Arriva przepisów z zakresu kolejnictwa tj. art. 36c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, polegające na korzystaniu przez Arriva z usług świadczonych w obiektach infrastruktury usługowej – stacjach pasażerskich zarządzanych przez PKP S.A., bez zawartej umowy o udostępnienie obiektu infrastruktury usługowej,**
- II. wyznaczam termin na usunięcie nieprawidłowości wskazanej w punkcie I sentencji niniejszej decyzji do dnia 30 września 2019 r.**

**UZASADNIENIE**

**Stan faktyczny**

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK”, w piśmie do PKP S.A., z 20 marca 2019 r., znak: DRR-WRRR.715.5.2019.1.TK, zwrócił się o informację czy ze wszystkimi przewoźnikami kolejowymi, korzystającymi z obiektów infrastruktury usługowej – stacji pasażerskich zarządzanych przez PKP S.A., zostały zawarte umowy, o których mowa w art. 36c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. Dodatkowo zwrócono się o wskazanie przewoźników, z którymi nie zawarto umów oraz o informację czy złożyli oni wnioski o udostępnienie stacji pasażerskich i jaka jest przyczyna nie zawarcia umów.

Operator w piśmie do Prezesa UTK z 29 marca 2019 r. poinformował, że Arriva nie złożyła wniosku o udostępnienie obiektu infrastruktury usługowej, zwanego dalej „OIU”, i nie podpisała umowy. Ponadto wskazano, że pomimo nie złożenia wniosków o dostęp i nie podpisania umów, PKP S.A. wystawiła za okres od 10 grudnia 2017 r. do 31 grudnia 2018 r., faktury za bezumowne korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej, z których Przewoźnik faktycznie korzystał. Z informacji przekazanych przez PKP S.A. wynika, że faktury te zostały wystawione zgodnie z Regulaminem dostępu przez licencjonowanych przewoźników kolejowych do obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej, zwanym dalej „Regulaminem”. Arriva nie przyjęła wystawionych faktur i nie dokonała płatności.

Prezes UTK pismem z 10 kwietnia 2019 r., znak: DRR-WRRR.715.8.2019.3.TK, zawiadomił Spółkę o wszczęciu z urzędu postępowania administracyjnego w przedmiocie naruszenia art. 36c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym poprzez korzystanie przez Przewoźnika z usług świadczonych na stacjach pasażerskich bez zawartej umowy o udostępnienie obiektu infrastruktury usługowej. Jednocześnie poinformowano Stronę, że do materiału dowodowego w niniejszej sprawie włączone zostały poniższe dokumenty:

- 1) pismo Prezesa UTK do PKP S.A. z 20 marca 2019 r., znak: DRR-WRRR.715.5.2019.1.TK;
- 2) pismo PKP S.A. do Prezesa UTK z 29 marca 2019 r.;

- 3) Regulamin dostępu przez licencjonowanych przewoźników kolejowych do obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej, zarządzanych przez PKP S.A.

Ponadto wezwano Spółkę do udzielenia odpowiedzi na następujące pytania:

- 1) czy Przewoźnik korzysta w rozkładzie jazdy pociągów 2018/2019 z obiektów infrastruktury usługowej – stacji pasażerskich zarządzanych przez PKP S.A.?
- 2) czy na terenie OIU prowadzona jest sprzedaż biletów na pociągi Przewoźnika w kasach własnych, kasach innych przewoźników lub w biletomatach?
- 3) czy Przewoźnik umieszcza na terenie OIU dodatkowe informacje handlowe?

Arriva pismem z 18 kwietnia 2019 r., znak: L.dz.: BK-JL/04/152/2019, (data wpływu: 23 kwietnia 2019 r.), zwróciła się do Prezesa UTK z prośbą o wydłużenie terminu na złożenie wyjaśnień do 30 kwietnia 2019 r. Strona uzasadniła ww. wniosek, niemożliwością udzielenia odpowiedzi we wskazanym terminie z uwagi na okres świąteczny i związany z tym okres urlopowy.

Prezes UTK przychylił się do ww. wniosku i pismem z 25 kwietnia 2019 r., znak: DRR-WRRR.715.8.2019.5.AKK, wydłużył Stronie termin udzielenia odpowiedzi do 30 kwietnia 2019 r.

Przewoźnik pismem z 30 kwietnia 2019 r., znak: L. Dz. SU, AG/896/04/2019, (data wpływu: 6 maja 2019 r.) odpowiedział na wezwanie Prezesa UTK z 10 kwietnia 2019 r., znak: DRR-WRRR.715.8.2019.3.TK. Strona poinformowała, że Przewoźnik nie korzysta z obiektów infrastruktury usługowej - stacji pasażerskich zarządzanych przez PKP S.A. Dalej wskazał, że *Przewoźnik korzysta z pomieszczeń wyłączonych z obszaru „OIU” - stacja pasażerska, na podstawie odpowiednio oddzielnych umów i na odrębnych zasadach.* Odpowiadając na pytanie nr 2, Spółka wskazała, że prowadzi sprzedaż biletów na obszarach wyłączonych z OIU. Sprzedaż biletów w biletomatach prowadzi na podstawie umów zwartych z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwanej dalej „PKP PLK S.A.”, nr KNDU-NGD6-222-21/2016 UK z dnia 23 lutego 2016 r. (dot. umowy najmu powierzchni pod biletomaty na stacji Toruń Wschodni) oraz nr 54/203/054/00/27000079/11 (dot. umowy najmu powierzchni pod biletomaty na stacji Tuchola). Ponadto Przewoźnik stwierdził, że na dzień sporządzenia pisma z 30 kwietnia 2019 r., jest w trakcie negocjacji umowy najmu powierzchni pod biletomaty na peronie PKP PLK S.A. w Chełmży. Jednocześnie Przewoźnik wskazał, że agentem pomieszczeń kasowych, posiadającym z PKP S.A. odrębne umowy, jest przedsiębiorstwo „DOMPOL” (kasy w Bydgoszczy, Grudziądzu i Świekatowie). Odpowiadając na pytanie nr 3, Arriva wskazała, że umieszcza tablice informacyjne jedynie na peronach, na podstawie umów zawartych z PKP PLK S.A. Dodatkowo, Spółka wskazała, że: *w późniejszych miesiącach do każdej z ww. umów sporządzone zostały aneksy dotyczące kwot lub liczby stacji/przystanków. Przedmiotowe umowy dotyczą powierzchni pod tablice informacyjne, które Przewoźnik wiesza na całej swojej sieci (łącznie ze stacją Hel i Kościerzyna), za wyjątkiem stacji: Toruń Główny, Bydgoszcz Główna, Bydgoszcz Leśna oraz Bydgoszcz Wschód.*

Pismem z 10 maja 2019 r., znak: DRR-WRRR.715.8.2019.10.AKK, Prezes UTK zawiadomił Stronę, że niniejsze postępowanie nie zostanie zakończone w terminie, o którym mowa w art. 35 § 3 k.p.a. z uwagi na przedłużenie terminu dla Przewoźnika na zajęcie stanowiska i konieczność zapoznania się z tym stanowiskiem przez Prezesa UTK. Nowy termin załatwienia sprawy wyznaczono na 28 czerwca 2019 r.

Prezes UTK pismem z 29 maja 2019 r., znak: DRR-WRRR.715.8.2019.15.AKK, poinformował Stronę o uprawnieniach wynikających z art. 10 k.p.a., tj. o możliwości złożenia ostatecznych oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiedzi co do zebranych dowodów i materiałów, w terminie 7 dni od dnia otrzymania pisma. Dodatkowo, Prezes UTK poinformował Stronę, że do materiału dowodowego w niniejszej sprawie włączono następujące dokumenty:

- wniosek Arriva z 18 kwietnia 2019 r., znak: L.dz.: BK-JL/04/152/2019 (wniosek o wydłużenie terminu na odpowiedź na zawiadomienie o wszczęciu postępowania);
- wniosek pełnomocnika Arriva o udostępnienie dokumentów z akt sprawy z 23 kwietnia 2019 r., znak: L. Dz. SU.AG/840/04/2019;
- pismo Prezesa UTK z 25 kwietnia 2019 r., znak: DRR-WRRR.715.8.2019.5.AKK (wyrażenie zgody na przedłużenie terminu na odpowiedź na zawiadomienie o wszczęciu postępowania);
- pismo pełnomocnika Arriva z 30 kwietnia 2019 r., znak: L. Dz. SU, AG/896 /04/2019 (odpowiedź na zawiadomienie o wszczęciu postępowania);
- wezwanie Prezesa UTK do uzupełniania przez Arriva braków formalnych w postaci braku pełnomocnictwa z 6 maja 2019 r., znak: DRR-WRRR.715.8.2019.7.AKK;
- pismo PKP S.A. z 9 maja 2019 r., znak: KN03.6111.10.2018.BS/18 do zarządu Arriva, przekazane do wiadomości Prezesa UTK;

- pismo Prezesa UTK z 10 maja 2019 r., znak: DRR-WRRR.715.8.2019.9.AKK, w sprawie wniosku o udostępnienie akt postępowania;
- zawiadomienie Prezesa UTK z 10 maja 2019 r., znak: DRR-WRRR.715.8.2019.10.AKK w sprawie przedłużenia terminu postępowania;
- pismo pełnomocnika Arriva z 14 maja 2019 r., znak: L.dz. SU,AG/988/05/2019;
- pismo PKP S.A. z 21 maja 2019 r., znak: KSI03.6111.4.2019/1;
- schemat połączeń obsługiwanych przez Arriva, dostępny na stronie internetowej: <https://arriva.pl/art/11/gdzie-jezdzimy.html>, [dostęp na dzień 28 maja 2019 r.];
- rozkłady jazdy pociągów Arriva, dostępne na stronie: <https://arriva.pl/art/9/rozkładjazdy.html>, [dostęp na dzień 28 maja 2019 r.].

Strona, pismem z 10 czerwca 2019 r., znak: SU, AG/1239/06/2019, (data wpływu do UTK: 21 czerwca 2019 r.) podtrzymała swoje dotychczasowe stanowisko w sprawie. Ponadto, Strona wskazała, że jako przewoźnik kolejowy jest uprawniona do minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej i wyrazem realizacji tego prawa jest Umowa nr 60/012/145/00/17000079/18 o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2018/2019 z 13 listopada 2018 r. zwarta z PKP PLK S.A. Umowa ta przyznawała Stronie możliwość korzystania z peronów zarządzanych przez PKP PLK S.A. Ponadto, Arriva w ww. piśmie, stwierdziła, że nałożenie na nią obowiązku dokonywania opłat za dostęp do stacji pasażerskiej stanowiłoby podwojenie opłat, ponieważ w ocenie Spółki, uiszcza ona już opłatę za dostęp do peronów. Zdaniem Spółki, w zakresie usług wykraczającym poza minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, Strona korzysta z obiektów pozostających w zarządzie PKP S.A. i PKP PLK na podstawie odrębnych umów najmu i dzierżawy, które opisane zostały w odpowiedzi Strony z dnia 30 kwietnia 2019 r. na zawiadomienie o wszczęciu postępowania administracyjnego. Strona w ww. piśmie wskazywała, także że: *Przysługujące Stronie prawo minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, którego realizacji zarządca nie może jej odmówić, wraz z uprawnieniami wynikającymi z dodatkowo zawieranych umów najmu lub dzierżawy, są wystarczające dla należytego świadczenia przez nią usług w ramach prowadzonej działalności. Innymi słowy - zbyt niskim dla zachowania wysokiej jakości tychże usług było i pozostaje nadal korzystanie przez Stronę z obiektów innych, aniżeli stanowiące elementy infrastruktury kolejowej.*

Pismem z 25 czerwca 2019 r., znak: DRR-WRRR.715.8.2019.19.AKK, Prezes UTK poinformował, że niniejsze postępowanie nie zostanie zakończone w terminie, o którym mowa w zawiadomieniu z 10 maja 2019 r., znak: DRR-WRRR.715.8.2019.10. z uwagi na pismo pełnomocnika Arriva z 10 czerwca 2019 r., znak: SU,AG/1239/06/2019 i konieczność jego analizy przez Prezesa UTK. Nowy termin załatwienia sprawy wyznaczono na dzień 12 lipca 2019 r. W tym samym piśmie, Prezes UTK poinformował także Stronę o uprawnieniach wynikających z art. 10 k.p.a., tj. o możliwości złożenia ostatecznych oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiedzi co do zebranych dowodów i materiałów a także jeszcze raz poinformował jakie dokumenty dołączono do niniejszego postępowania.

Strona nie skorzystała z przysługującego jej uprawnienia.

#### **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 2 lit. b ustawy o transporcie kolejowym, do zadań Prezesa UTK, w zakresie regulacji transportu kolejowego, należy nadzór nad sprawiedliwym i niedyskryminującym traktowaniem przez operatorów obiektu infrastruktury usługowej wszystkich przewoźników kolejowych w zakresie dostępu do obiektu infrastruktury usługowej przez nadzór nad zawieraniem umów z operatorami obiektu infrastruktury usługowej.

Stosownie do art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym: do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13b ust. 2 i 3, przepisy k.p.a. Zgodnie z treścią art. 104 § 1 k.p.a., organ administracji publicznej załatwia sprawę przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej.

Z kolei zgodnie z art. 13b ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, w przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów, decyzji lub postanowień z zakresu kolejnictwa Prezes UTK wydaje decyzję określającą zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości.

Wobec treści powyższych przepisów stwierdzić należy, że Prezes UTK upoważniony jest do rozstrzygnięcia niniejszej sprawy w oparciu o art. 13 ust. 1 pkt 2 lit. b, art. 13b ust. 1 i art. 36c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.

Arriva jest przewoźnikiem kolejowym wykonującym przewozy kolejowe osób na podstawie licencji nr L/011/2016. Jednocześnie Arriva posiada ważny certyfikat bezpieczeństwa część A (PL1120180021) i część B (PL1220160001).

Spółce przysługuje status strony w niniejszym postępowaniu. Zgodnie bowiem z art. 28 k.p.a., stroną jest każdy, czyjego interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie albo kto żąda czynności organu ze względu na swój interes prawny lub obowiązek. Interes prawny tego przewoźnika wynika z przepisów prawa materialnego, a mianowicie ustawy o transporcie kolejowym. Należy zwrócić uwagę, że umowa o udostępnienie obiektu infrastruktury usługowej, o której mowa w art. 36c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, zawierana jest pomiędzy przewoźnikiem kolejowym a operatorem obiektu infrastruktury usługowej. Stroną umowy uchylającą się od obowiązku jej zawarcia jest Przewoźnik. Zatem decyzja Prezesa UTK w sprawie naruszenia art. 36c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, poprzez bezumowne korzystanie z usług świadczonych w obiekcie infrastruktury usługowej, skierowana jest do strony, która uchyla się od podpisania umowy – w tym przypadku Przewoźnika.

Prezes UTK oparł swoje ustalenia faktyczne na twierdzeniach Operatora zawartych w pismach PKP S.A.: z 29 marca 2019 r., z 9 maja 2019 r. oraz 21 maja 2019 r., informacjach wynikających z pozostałych dokumentów zgromadzonych w toku sprawy a także twierdzeniach Przewoźnika zawartych w piśmie z 30 kwietnia 2019 r., znak: L. Dz. SU, AG/896/04/2019 oraz na informacjach zamieszczonych na stronie internetowej Spółki (schemacie połączeń oraz rozkładach jazdy).

Przewoźnik bez wątplenia zatrzymuje pociągi przy stacjach pasażerskich zarządzanych przez PKP S.A. Fakt ten wynika z rozkładu jazdy pociągów 2018/2019 oraz schematu połączeń, zamieszczonych na stronie internetowej Arriva pod adresem: <https://arriva.pl/art/11/gdzie-jeździmy.html> oraz <https://arriva.pl/art/9/rozkladjazdy.html> [dostęp na dzień 28 maja 2019 r.] Na podstawie powyższych danych można także stwierdzić, że pociągi Przewoźnika zatrzymują się kilkakrotnie w ciągu doby na niektórych ze stacji pasażerskich zarządzanych przez PKP S.A., np.: Bydgoszcz Główna, Toruń Wschodni, Grudziądz, Laskowice Pomorskie, Wierzchucin czy Jabłonowo Pomorskie. Należy zatem przyjąć, że Arriva poprzez samo zatrzymanie pociągu przy stacji pasażerskiej, korzysta z niej. Użytkowanie odbywa się również poprzez pasażerów Spółki, którzy używają powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych na danej stacji pasażerskiej oraz z usług świadczonych na tej stacji np. poprzez oczekiwanie na pociąg w poczekalni, kupno biletu.

Zgodnie z art. 36c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, przewoźnik kolejowy nabywa prawo do korzystania z usług świadczonych w obiekcie po zawarciu z operatorem umowy określającej w szczególności prawa i obowiązki operatora i przewoźnika kolejowego związane ze świadczonymi usługami.

Zakres korzystania ze stacji pasażerskiej został natomiast uszczegółowiony w art. 36j ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym udostępnianie stacji pasażerskiej polega na:

- 1) umożliwieniu korzystania przez podróżnych ze stacji pasażerskiej;
- 2) udostępnianiu przewoźnikom kolejowym, na zasadach określonych w rozdziale 6a:
  - a) powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych lub umieszczenia dodatkowych informacji handlowych lub
  - b) systemu sprzedaży biletów obsługiwanego przez operatora stacji pasażerskiej.

W rozdziale 3 § 7 ust. 1 Regulaminu określono, że warunkiem uzyskania przez Przewoźnika dostępu do stacji pasażerskiej jest złożenie Wniosku o udostępnienie stacji pasażerskiej (wzór Wniosku stanowi załącznik nr 2). Zgodnie zaś z § 7 ust. 6, na podstawie złożonego Wniosku, Przewoźnikowi i jego pasażerom przysługuje prawo do korzystania z powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych oraz umieszczenia informacji zgodnie z Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym.

Z informacji podanej na stronie internetowej Przewoźnika pod adresem: <https://arriva.pl/art/63/kasy-biletowe.html>, wynika jednoznacznie, że kasy biletowe Arriva znajdują się na stacjach zarządzanych przez PKP S.A. w: Bydgoszczy Główny, Grudziądzu, Świekatowie, Toruniu (Wschodnim). Na stacjach Bydgoszcz Główna i Toruń Wschodni, znajdują się także automaty biletowe Przewoźnika. Pomimo udostępniania kas na odrębnych zasadach ich lokalizacja warunkuje konieczność skorzystania przez pasażerów z powierzchni służącej odprawie podróżnych. Korzystanie z tych punktów wiąże się z korzystaniem z innych elementów stacji, np. poczekalni czy ciągów komunikacyjnych.

W piśmie z 30 kwietnia 2019 r., znak: L. Dz. SU, AG/896/04/2019, Przewoźnik, na pytanie czy korzysta w rozkładzie jazdy pociągów 2018/2019 ze stacji pasażerskich zarządzanych przez PKP S.A., odpowiada jedynie, że *korzysta z pomieszczeń wyłączonych z obszaru OIU na podstawie odpowiednio oddzielnych umów i na odrębnych zasadach*. Przewoźnik nie wyszczególnia, na czym polegają ww. odrębne zasady. Jednakże, w ocenie Prezesa UTK, naruszenie, w stosunku do którego prowadzone jest niniejsze postępowanie, dotyczy korzystania przez Przewoźnika z elementów – pomieszczeń, wskazanych przez Operatora jako OIU. Dlatego też argumenty Spółki, że korzysta z pomieszczeń i powierzchni wyłączonych z OIU poprzez swoich pracowników, nie mają znaczenia w niniejszej sprawie, ponieważ nie są to pomieszczenia udostępniane w ramach OIU.

Odnosząc się do odpowiedzi Spółki na pytanie nr 2 w ww. piśmie, zdaniem Prezesa UTK, fakt, że Arriva prowadzi sprzedaż biletów na podstawie umów zawartych z PKP PLK S.A., nie świadczy o tym, że podróżni Przewoźnika nie korzystają ze stacji pasażerskiej. Nie ma przy tym znaczenia, że sprzedaż biletów Spółki odbywa się z udziałem innych podmiotów. Podróżni korzystają bowiem z pomieszczeń przeznaczonych do odprawy podróżnych, w celu m.in. zakupu biletu.

Po analizie przepisów ustawy o transporcie kolejowym oraz materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszej sprawie, nie ulega wątpliwości, że Przewoźnik korzysta ze stacji pasażerskich zarządzanych przez PKP S.A. Korzystanie ze stacji pasażerskich przez Spółkę polega na umożliwieniu korzystania przez pasażerów Arriva z powierzchni OIU - stacji pasażerskich, np. poczekalni i ciągów komunikacyjnych, które są częścią stacji pasażerskiej. Podróżni mają bowiem zagwarantowane prawo do korzystania ze stacji pasażerskich na podstawie powyżej wskazanej ustawy. Wynika to wprost z art. 36k ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, w którym wskazano, że stacje pasażerskie są udostępniane podróżnym nieodpłatnie. Dodatkowo w art. 36k ust. 4 wskazanej ustawy, ustawodawca zagwarantował podróżnym możliwość korzystania z poczekalni, operator stacji pasażerskiej zarządzający czynnym dworcem kolejowym obowiązany jest zapewnić dla podróżnych poczekalnię.

Zatem z ww. przepisów wynika, że podróżni mają prawo korzystać z pomieszczeń wchodzących w skład OIU - stacji pasażerskiej. Z materiału dowodowego przedstawionego w sprawie wynika, że podróżni korzystający z usług Przewoźnika mają taką możliwość. Sam fakt, że Spółka prowadzi sprzedaż biletów na swoje pociągi w kasach biletowych, biletomatach oraz fakt, że na danych stacjach zatrzymują się jej pociągi, a stacje te posiadają poczekalnie, świadczy o tym, że podróżni Spółki mają możliwość skorzystania ze stacji pasażerskich. Sam fakt czekania na pociąg w poczekalni, czy przemieszczania się po stacji pasażerskiej w celu kupna biletu (także oczekiwanie w kolejce na jego kupno) czy dojście z drogi publicznej do stacji pasażerskiej, świadczy o korzystaniu przez pasażerów z OIU.

Definicja dworca kolejowego, uregulowana w art. 4 pkt 8a ustawy o transporcie kolejowym, wskazuje, że dworcem kolejowym jest obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych, w którym znajdują się pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego, położony przy linii kolejowej. Natomiast stacja pasażerska to zgodnie z definicją określoną w art. 4 pkt 53 obiekt infrastruktury usługowej obejmujący dworzec kolejowy lub perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dotarcie do peronów, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego. Z ww. definicji można więc wywieść wniosek, że podróżni z racji celu w jakim się tam znaleźli, a więc chęci odbycia podróży pociągiem, korzystają z powierzchni obejmującej OIU - stację pasażerską.

Z interpretacji pojęcia powierzchni służącej odprawie podróżnych (która stanowi część OIU- stacji pasażerskiej), dokonanej przez Prezesa UTK, wynika, że przez powierzchnię służącą odprawie podróżnych należy rozumieć infrastrukturę służącą jedynie odprawie podróżnych. Samo zaś znaczenie odprawy podróżnych należy rozumieć jako zapewnienie możliwości zakupu biletu, oczekiwania na pociąg oraz dotarcia do poziomu peronów pieszo lub pojazdem z drogi publicznej lub dworca kolejowego przez specjalnie dedykowane do tego szlaki komunikacyjne. Natomiast sama odprawa podróżnych polega na zapewnieniu możliwości zakupu biletu, oczekiwania na pociąg oraz dotarcia na poziom peronów pieszo lub pojazdem z drogi publicznej lub dworca kolejowego przez specjalnie dedykowane do tego ciągi komunikacyjne.

Zgodnie z § 1 pkt 6 Regulaminu, do powierzchni służącej odprawie podróżnych zalicza się powierzchnię udostępnianą nieodpłatnie podróżnym, czyli m.in. elementy wymienione w ppkt a – d w tym m.in.:

- a) poczekalnia, hol dworcowy, antresola, toalety, punkty informacyjne – jeżeli występują;
- b) piesze ciągi komunikacyjne wewnątrz budynku dworca (umożliwiające korzystanie z usług pasażerskich na dworcu) – jeżeli występują;
- c) miejsca parkingowe i postojowe dla pojazdów wraz z infrastrukturą służącą pasażerom w dotarciu do stacji pasażerskiej – jeżeli występują;
- d) powierzchnie peronów zarządzanych przez PKP S.A. w czynnych dworcach kolejowych – jeżeli występują.

Z całą pewnością należy stwierdzić zatem, że pasażerowie Spółki, muszą w zdecydowanej większości przypadków odbyć taką drogę by dostać się na peron z drogi publicznej, kupić bilet lub poczekać na pociąg w poczekalni, w związku z czym należy przyjąć, że korzystają z powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych. Jak wskazano wyżej podróżni mają zagwarantowane prawo do korzystania ze stacji pasażerskich bezpłatnie na podstawie art. 36k ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. Zdaniem Prezesa UTK, nie można więc stwierdzić, że definicja zawarta w Regulaminie nie jest zgodna z ustawą o transporcie kolejowym.

Natomiast w rozdziale 2 § 5 ust. 5 Regulaminu wskazano, że informacje dotyczące zakresu świadczonych usług na rzecz pasażera, na stacjach pasażerskich, których Operatorem jest PKP S.A. zawiera załącznik nr 7 oraz znajdują się na stronie internetowej PKP S.A. w zakładce „Nasze dworce”. Do usług tych należą m.in. dostęp do systemu sprzedaży biletów, bezpłatna sieć wifi, parking, informacja dla podróżnych oraz udostępnione miejsce dla podróżnych. Są to usługi, z których bez wątpienia korzystają pasażerowie pociągów Przewoźnika. Korzystanie z powierzchni OIU jest w wielu

przypadkach konieczne np. w celu dotarcia na perony, będące w zarządzie PKP PLK S.A., z których odjeżdżają pociągi Arriva. Należy zatem przyjąć, że pasażerowie w celu skorzystania z usług określonych w rozdziale 2 § 5 ust. 5 Regulaminu, muszą skorzystać także z powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych. W takim przypadku można więc mówić o korzystaniu ze stacji pasażerskiej przez pasażerów Przewoźnika.

W związku z tym należy przyjąć, że Przewoźnik korzysta ze stacji pasażerskiej także poprzez umożliwienie korzystania z niej swoim klientom - pasażerom. Mając na uwadze powyższe, należy stwierdzić, że ustawa o transporcie kolejowym, określając zasady udostępniania infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej, nie ingeruje w stosunek prawny przewoźnik - pasażer, wyraźnie wskazując, że stronami w ramach procesu udostępniania obiektów infrastruktury usługowej są – z jednej strony operator i z drugiej strony przewoźnik kolejowy. Stroną procesu alokacji nie jest natomiast pasażer, dlatego nieodpłatność korzystania z obiektu przez pasażera nie może oznaczać nieodpłatności korzystania przez przewoźnika. Z powyższego wynika więc, że to przewoźnik zobowiązany jest do pokrywania kosztów udostępniania OIU - stacji pasażerskiej, mimo tego, że faktyczne bezpośrednie korzystanie ze stacji pasażerskiej odbywa się na poziomie podróżnych korzystających z usług przewoźnika.

Odnosząc się do pisma pełnomocnika Arriva z 10 czerwca 2019 r., wskazać należy, iż w załączniku nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym, ustawodawca wyraźnie rozgraniczył infrastrukturę usługową od infrastruktury kolejowej. Uprawnienia przysługujące przewoźnikowi kolejowemu w ramach umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej obejmują wyłącznie minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Natomiast zgodnie z ust. 2 pkt 1) załącznika nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym, korzystanie ze stacji pasażerskich należy do zakresu usług świadczonych w ramach infrastruktury usługowej. Z kolei jak już wcześniej wskazano, zgodnie z art. 4 pkt 53 ustawy o transporcie kolejowym stacją pasażerską jest obiekt infrastruktury usługowej obejmujący dworzec kolejowy lub perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dotarcie do peronów, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub z dworca kolejowego. Z uwagi na powyższe, nie można uznać, że pasażerowie Spółki w ramach umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej, uprawnieni są do korzystania m.in. z poczekalni czy ciągów komunikacyjnych, które to bez wątpienia mieszczą się w definicji stacji pasażerskiej. Dlatego też fakt zawarcia umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu rzeczy czy osób nie upoważnia sam w sobie do korzystania w ramach tej umowy ze stacji pasażerskiej.

W opinii Prezesa UTK, niezasadna jest również ocena Spółki, prowadząca do stwierdzenia, że: *zbytecznym dla zachowania wysokiej jakości tychże usług było i pozostaje nadal korzystanie przez Stronę z obiektów innych, aniżeli stanowiące element infrastruktury kolejowej*, ponieważ Przewoźnik korzysta ze stacji pasażerskich, które jak wskazano powyżej nie należą do infrastruktury kolejowej, jak również żadna z zawartych przez Spółkę umów, wskazanych w piśmie z 30 kwietnia 2019 r., nie obejmuje korzystania ze stacji pasażerskich.

Z informacji przekazanej przez PKP S.A. (np. w piśmie z 9 maja 2019 r., oraz piśmie z 21 maja 2019 r.) wynika, że Przewoźnik nie podpisał umowy o udostępnienie stacji pasażerskich, a nawet nie złożył wniosku o udostępnienie obiektów. Oznacza to zatem, że obecnie Przewoźnik korzysta ze stacji pasażerskich zarządzanych przez PKP S.A. bezumownie. Stanowi to naruszenie art. 36c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, bowiem artykuł ten wprost stanowi, że przewoźnik kolejowy ma obowiązek zawarcia umowy na świadczone usługi z operatorem. Dopiero zawarcie tej umowy umożliwia korzystanie z usług świadczonych w obiekcie. Inaczej rzecz ujmując, aby móc korzystać z usług, przewoźnik musi zawrzeć z operatorem umowę na świadczone usługi. Wobec stwierdzenia powyższego naruszenia, konieczne jest skorzystanie przez Prezesa UTK z uprawnień przewidzianego w art. 13b ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. Skutkiem stwierdzenia naruszenia przepisów z zakresu kolejnictwa przez Arriva, jest obowiązek usunięcia powyższego naruszenia przez Spółkę.

Odnosząc się do pkt. II sentencji niniejszej decyzji, należy stwierdzić, że Prezes UTK był zobowiązany do wyznaczenia terminu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości. Zgodnie bowiem z brzmieniem art. 13b ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, w przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów, decyzji lub postanowień z zakresu kolejnictwa Prezes UTK wydaje decyzję określającą zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości. W związku z powyższym, Prezes UTK wyznaczył termin na usunięcie stwierdzonej nieprawidłowości do 30 września 2019 r. Ze względu na wagę przedmiotowego naruszenia i skutki jakie wywołało, w szczególności względem Operatora, termin ten jest w ocenie Prezesa UTK zasadny i jest terminem realnym do usunięcia stwierdzonego naruszenia.

Mając na uwadze powyższe należało orzec jak w sentencji niniejszej decyzji.

## 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 2018 r., poz. 1302 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 – 262 p.p.s.a.

Strona 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.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*