

Warszawa, dnia 24 grudnia 2019 r.

Poz. 46

**DECYZJA NR DRR-WRRR.714.2.2019.AnK PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 4 grudnia 2019 r.

**w sprawie niespełniania przez Regulamin dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wymogów określonych w rozdziale 6a ustawy o transporcie kolejowym.**

Na podstawie art. 104 § 1 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, oraz na podstawie art. 36f ust. 4 w zw. z art. 36a ust. 3 i art. 36f ust. 1 pkt 1, 2, 3, 4 i 5, 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”, działając w postępowaniu administracyjnym wszczętym z urzędu 5 lutego 2019 r. w przedmiocie niespełniania przez *Regulamin dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.* (stan na dzień: 08.10.2019 r.), zwany dalej „Regulaminem dostępu”, opracowany przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej „PKP PLK” lub „Operatorem”, wymagań określonych w art. 36f ust. 1 pkt 1, 2, 3, 4 i 5 ustawy o transporcie kolejowym, uwzględniając konieczność zapewnienia niedyskryminującego i równego traktowania przewoźników kolejowych ubiegających się o dostęp do obiektów, mając na uwadze, że Regulamin dostępu nie spełnia wymogów określonych w rozdziale 6a ustawy o transporcie kolejowym,

**nakazuję**

**PKP PLK wprowadzenie zmian w Regulaminie dostępu poprzez:**

1. zmianę treści załączników 3, 4 i 5 Regulaminu dostępu zatytułowanych odpowiednio *Stacje rozrządowe – szczegółowe dane techniczne, Tory postojowe – szczegółowe dane techniczne oraz Tory ładunkowe - szczegółowe dane techniczne*, zgodnie z art. 36f ust. 1 pkt 1 i pkt 4 w związku z art. 4 pkt 51 ustawy o transporcie kolejowym, poprzez ujęcie w nich okresów, w których obiekty, przeznaczone do świadczenia usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika 2 do ustawy o transporcie kolejowym nie są udostępniane (np. z powodu braku możliwości dojazdu do obiektu w związku z remontem prowadzącej do niego drogi kolejowej);
2. zmianę treści rozdziału 2.1 ust. 2 zatytułowanego *Obiekty infrastruktury usługowej i zakres ich udostępniania*, oraz załączników 3 i 5 Regulaminu dostępu, zatytułowanych odpowiednio *Stacje rozrządowe – szczegółowe dane techniczne i Tory ładunkowe - szczegółowe dane techniczne*, poprzez prawidłowe określenie, stosownie do art. 36f ust. 1 pkt 1, pkt 2 i pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym, wszystkich usług świadczonych w obiektach infrastruktury usługowej PKP PLK;
3. zmianę treści podrozdziałów 3.2 i 3.3 Regulaminu dostępu zatytułowanych odpowiednio *Wnioskowanie o przydzielenie zdolności przepustowej w OIU Stacja rozrządowa, Tory postojowe, Tory ładunkowe oraz Wnioskowanie o opracowanie warunków przewozu przesyłek nadzwyczajnych*, zgodnie z art. 36f ust. 1 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym, poprzez kompleksowe ujęcie w nich opisu procedury wnioskowania o przydzielanie zdolności przepustowej i zakresu informacji, jakie powinien zawierać wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej;
4. zmianę Regulaminu dostępu, zgodnie z art. 36f ust. 1 pkt 5 i art. 36e ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, poprzez wskazanie w jego treści czynności i usług, jakie obejmują opłaty za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej.

## UZASADNIENIE

### Stan faktyczny:

W piśmie z 5 lutego 2019 r. (znak: DRR-WRRR.714.2.2019.7.AnK) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK” lub „Organem Regulacyjnym”, zawiadomił PKP PLK o wszczęciu z urzędu postępowania administracyjnego w przedmiocie niespełniania przez Regulamin dostępu wymagań określonych w art. 36f ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.

Do materiału dowodowego zostały dołączone następujące dokumenty:

- 1) *Regulamin dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.* - wersja obowiązująca na dzień: 31 grudnia 2018 r., wraz z załącznikami nr 1.1, 1.2, 1.3, 2, 3, 4, 5, 6, 7 i 8 oraz *Uchwałę Nr 1088/2018 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 27 grudnia 2018 r. w sprawie przyjęcia do stosowania stawek jednostkowych opłaty za udostępnianie powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych na stacjach pasażerskich zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.*,
- 2) Regulamin Sieci 2018/2019 PKP PLK z załącznikami 2.9A, 2.9B i 6.4,
- 3) pismo „Kolei Mazowieckich – KM” sp. z o.o., zwanej dalej „KM”, z 18 stycznia 2019 r., znak: MKP-636-1-2.3-2019,
- 4) pismo „Przewozów Regionalnych” sp. z o.o., zwanej dalej „PR”, z 21 stycznia 2019 r., znak: PB04b-6360-04/2019,
- 5) pismo „Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej” sp. z o.o., zwanej dalej „ŁKA”, z 14 stycznia 2019 r., znak: ŁKA.ZZP.613.2.2019EN,
- 6) pismo Arriva RP sp. z o.o., zwanej dalej „Arriva”, z 24 stycznia 2019 r., znak: DOKP-MC-011/003/2019,
- 7) pismo Kolei Dolnośląskich S.A., zwanej dalej „KD”, z 23 stycznia 2019 r., znak: KD/NRP/115/2019,
- 8) pismo Związku Samorządowych Przewoźników Kolejowych, zwanego dalej „ZSPK”, z 30 stycznia 2019 r., znak: ZSPK-076-4-2019.

W ww. piśmie z 5 lutego 2019 r. Prezes UTK zawiadomił PKP PLK o wszczęciu postępowania administracyjnego oraz wezwał do przedstawienia:

- 1) opisu kategorii stacji pasażerskich wraz z zasadami ich przyporządkowania;
- 2) metody kalkulacji opłat za dostęp do stacji pasażerskich wraz ze stosownymi kalkulacjami;
- 3) informacji na temat procedury zamawiania dostępu do stacji pasażerskich, w tym terminu składania wniosków przez przewoźników;
- 4) informacji na temat zasad dostępu przewoźników do powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych, o której mowa w art. 36j ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy o transporcie kolejowym.

W dołączonych do materiału dowodowego pismach KM, PR, ŁKA, Arriva, KD i ZSPK przekazano następujące uwagi i komentarze do Regulaminu dostępu:

- 1) brak jednoznacznego określenia powierzchni służącej do odprawy podróżnych;
- 2) brak określenia usług, za jakie ma być pobierana opłata za dostęp do każdej ze stacji pasażerskiej, której operatorem jest PKP PLK;
- 3) brak zasad przyporządkowania danej stacji do określonej kategorii i podkategorii;
- 4) brak procedury udostępniania obiektów oraz składania wniosków o dostęp do OIU Stacja pasażerska, o których mowa w podrozdziale 2.1.1 Regulaminu dostępu;
- 5) brak jednoznacznego określenia sposobu ustalania stawek za dostęp do obiektów (wg podrozdziału 4.1 ust. 10 opłaty za udostępnianie powierzchni służącej do odprawy podróżnych ustalane są na podstawie indywidualnych kalkulacji, a wg ust. 12 załącznik 8 do Regulaminu dostępu zawiera *Wykaz stacji pasażerskich z przyporządkowaniem im stawek jednostkowych opłat za udostępnianie powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych na stacjach pasażerskich*);
- 6) brak informacji co do zasad funkcjonowania stacji pasażerskich położonych przy liniach kolejowych objętych całkowitą przerwą w ruchu.

Ponadto w pismach tych wyrażono wątpliwość odnośnie zasadności naliczania opłat za dostęp do powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych w przypadku OIU Stacja pasażerska, którą stanowią perony.

W piśmie z 21 lutego 2019 r., znak: IUS3-3610-4/19, PKP PLK przekazała informacje i materiały wskazane w wezwaniu Prezesa UTK z 5 lutego 2019 r., znak: DRR-WRRR.714.2.2019.7.AnK. PKP PLK wyjaśniła, że stacje pasażerskie, których jest operatorem zostały skategoryzowane z uwzględnieniem funkcji pełnionych w obsłudze przewozów pasażerskich. Wyróżnionych zostało 5 kategorii:

- 1) kategoria A - największe stacje pasażerskie,
- 2) kategoria B - stacje pasażerskie aglomeracyjne,
- 3) kategoria C - stacje pasażerskie o znaczeniu regionalnym,
- 4) kategoria D - stacje pasażerskie o znaczeniu lokalnym,
- 5) kategoria E - pozostałe stacje pasażerskie.

Stacjom pasażerskim przyporządkowano podkategorie peronów według następujących założeń:

- do podkategorii 1 zaliczono perony, które mają utwardzoną nawierzchnię, o dobrym lub dostatecznym stanie oraz są wyposażone w wiatę lub zadaszenie;
- do podkategorii 2 zaliczono perony niespełniające warunków dla kategorii 1, których perony mają utwardzoną lub mieszaną nawierzchnię;
- do podkategorii 3 zaliczono perony niespełniające warunków dla ww. podkategorii tzn. mające gruntową nawierzchnię oraz te perony, których stan nawierzchni określono jako niezadowalający.

Wyjaśniono także, że podkategoria peronu korygowana jest stanem jakości nawierzchni w następujący sposób:

- stan dobry i dostateczny nie wpływa na zmianę podkategorii,
- stan niezadowalający obniża podkategorię peronu do trzeciej (najniższej) podkategorii.

PKP PLK wskazała, że do peronów w stanie dobrym zaliczane są obiekty po kompleksowym remoncie, nie wymagające na dzień sporządzania oceny interwencji naprawczych poza stałą coroczną konserwacją, mające równą nawierzchnię. Do peronów w stanie dostatecznym kwalifikowane są obiekty, których stan techniczny, po przeprowadzeniu działań remontowych o niewielkim zakresie, spełnia wymagania eksploatacyjne. Stan niezadowalający obiektu oznacza konieczność przeprowadzenia remontu wielu elementów konstrukcyjnych.

Metoda kalkulacji opłat za dostęp do stacji pasażerskich opiera się na planowanej liczbie postojów i związanych z nimi planowanych kosztach (bezpośrednich, wydziałowych i zarządu).

Do pisma Operator dołączył *Model kalkulacji stawek jednostkowych opłaty za korzystanie z powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych*. Dokument ten zawiera informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa PKP PLK.

Nadto, w piśmie z 21 lutego 2019 r. zostało wskazane, że w zakresie zamawiania dostępu do stacji pasażerskich dla potrzeb wsiadania i wysiadania podróżnych, zgodnie z podrozdziałem 3.1 ust. 4 Regulaminu dostępu obowiązują postanowienia Regulaminu sieci 2018/2019, zwanego dalej „Regulaminem sieci”. Procedury przydzielania zdolności na podstawie wniosków złożonych przez aplikantów zawiera rozdział 4 Regulaminu sieci. Jednocześnie wyjaśniono, że terminy składania wniosków określa Regulamin sieci w podrozdziałach:

- 4.3.1 ust. 1 - Harmonogram rocznego rozkładu jazdy,
- 4.3.2 ust. 1 - Harmonogram zamawiania tras pociągów poza rocznym rozkładem jazdy - indywidualny rozkład jazdy,
- 4.3.3.1 ust. 1 - Zmiany, w których rozpatrywane są wnioski o przydzielenie tras pociągów (Aktualizacja rozkładu jazdy).

Wyjaśniono także, że wzór wniosku o przydzielenie trasy pociągu z instrukcją wypełniania wniosku zawiera załącznik 6.1 do Regulaminu sieci. Wniosek ten zawiera w szczególności następujące pola informacyjne dotyczące zamawiania handlowych postojów:

- nazwa punktu rozkładowego,
- oznaczenie punktu rozkładowego,
- czas postoju określony przez aplikanta.

Nadto poinformowano, że szczegółowe dane techniczne dotyczące zasad dostępu przewoźników do powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych, o której mowa w art. 36j ust. 2 lit. a ustawy o transporcie kolejowym określa załącznik 2 do Regulaminu dostępu. Są to w szczególności następujące informacje:

- rodzaj peronu (jednostronny, dwustronny),

- długość użytkowa krawędzi peronowej,
- wysokość nominalna krawędzi mierzona od główki,
- rodzaj dojść do peronu (dojście z dworca, kładka dla pieszych nad linią kolejową, przejście w poziomie szyn, przejście pod torami, dojście schodami, dojście z ulicy, inne).

20 marca 2019 r. Prezes UTK opublikował na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego notatkę<sup>1</sup> informującą o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie niezgodności Regulaminu dostępu z art. 36f ustawy o transporcie kolejowym. W notatce Prezes UTK zwrócił się do przewoźników kolejowych o przekazywanie opinii i uwag na temat Regulaminu dostępu w szczególności w odniesieniu do stacji rozrządowych, torów ładunkowych, torów postojowych i obiektu usługowego do spraw opracowywania warunków i zarządzania przewozu przesyłek nadzwyczajnych.

W piśmie z 6 marca 2019 r. (znak: DRR-WRRR.714.2.2019.9.AnK) Prezes UTK zawiadomił PKP PLK o dołączeniu do materiału dowodowego:

- 1) Uchwały Zarządu PKP PLK nr 66/2019 z 5 lutego 2019 r.;
- 2) Załącznika nr 7 do Regulaminu dostępu z 7 lutego 2019 r.;
- 3) Załącznika nr 8 do Regulaminu dostępu z 7 lutego 2019 r.,

oraz wezwał PKP PLK do przekazania, wraz z niezbędnymi kalkulacjami, metody ustalania opłat za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej stacja rozrządowa, tory postojowe, tory ładunkowe i obiektu usługowego do spraw opracowywania warunków i zarządzania przewozu przesyłek nadzwyczajnych, a także wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy do 31 maja 2019 r.

W piśmie z 25 marca 2019 r., znak: IUS3-3610-4.1/19, PKP PLK przekazała informacje na temat metody ustalania opłat do obiektów infrastruktury usługowej Stacja rozrządowa, tory postojowe, tory ładunkowe i obiektu usługowego do spraw opracowania warunków i zarządzania przesyłek nadzwyczajnych. *Metoda ustalania opłat za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej (OIU): stacja rozrządowa, tory postojowe, tory ładunkowe i obiekt usługowy do spraw opracowywania warunków i zarządzania przewozu przesyłek nadzwyczajnych* stanowi załącznik do tego pisma, który w całości został oznaczony klauzulą *tajemnica przedsiębiorstwa*. Pismo PKP PLK z 25 marca 2019 r. zawiera uzasadnienie objęcia treści załącznika tą klauzulą. Zgodnie z przekazanymi wyjaśnieniami, kalkulację stawek dostępu do obiektów infrastruktury usługowej, zwanych dalej także „OIU”, Stacja rozrządowa, tory postojowej i tory ładunkowe [**tajemnica przedsiębiorstwa**].

W piśmie z 12 kwietnia 2019 r., znak: ŁKA.TIK.222.11.1.2019 (nr rej 539/2019), ŁKA przekazała swoje uwagi do Regulaminu dostępu, zwracając uwagę na:

- 1) naliczanie przez PKP PLK opłaty za dostęp do niezdefiniowanych powierzchni do odprawy podróżnych (podtrzymanie stanowiska z pisma ŁKA z 14 stycznia 2019 r., znak: ŁKA.ZZP.613.2.2019EN);
- 2) brak w Regulaminie dostępu cech charakteryzujących kategorie i podkategorie stacji pasażerskich;
- 3) brak informacji o procedurze udostępniania stacji pasażerskiej w zakresie udostępniania powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych na stacjach pasażerskich (podrozdział 2.1.1 ust. 2 pkt 4 Regulaminu), w szczególności informacji o terminie składania oraz zakresie informacji, jakie powinien zawierać wniosek o dostęp do tej usługi (Regulamin dostępu odnosi się tylko do zasad wnioskowania o usługi wskazane w podrozdziale 2.1.1 ust. 2 pkt 1-3 Regulaminu);
- 4) brak informacji, na jakich zasadach będą funkcjonowały w czasie przerwy w ruchu stacje pasażerskie, które położone są przy liniach kolejowych objętych całkowitą przerwą w ruchu, a które są wymienione w Regulaminie dostępu;
- 5) błędne odniesienie do pkt. 2.2. ust. 3 w podrozdziale 4.2 Regulaminu dostępu;
- 6) brak informacji w jakiej wysokości, zgodnie ze zmianą nr 5, PKP PLK planuje pobierać opłaty za udostępnianie powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych na stacjach pasażerskich;
- 7) zgodnie z Załącznikiem 7 do Regulaminu dostępu *Opłatę pobiera się za każdy postój zamówiony przez przewoźnika, w tym na stacji początkowej i końcowej*. ŁKA stoi na stanowisku, iż w przypadku pociągów kończących i rozpoczynających bieg przy tej samej krawędzi peronowej (bez wykonywania dodatkowych manewrów) opłata winna być pobierana tylko jeden raz.

<sup>1</sup> <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/14872,Konsultacje-regulaminu-dostepu-do-objektow-infrastruktury-uslugowej-PKP-PLK.html>

W piśmie z 6 maja 2019 r., znak: DRR-WRRR.714.2.2019.12.AnK, Prezes UTK zawiadomił PKP PLK o prawach przysługujących stronie postępowania na podstawie art. 10 k.p.a. oraz o dołączeniu do materiału dowodowego pisma ŁKA z 12 kwietnia 2019 r., znak: ŁKA.TIK.222.11.1.2019.

Strona skorzystała z przysługującego jej uprawnienia i 15 maja 2019 r. upoważnionemu przedstawicielowi PKP PLK udostępnione zostały akta sprawy.

W piśmie z 16 maja 2019 r., znak: IUS3-3610-4.2/19, PKP PLK ustosunkowała się do uwag zgłoszonych przez ŁKA w piśmie z 12 kwietnia 2019 r., znak: ŁKA.TIK.222.11.1.2019 (nr rej 539/2019), wskazując, że:

- 1) wyjaśnienia dotyczące kategorii i podkategorii stacji pasażerskich zawiera załącznik 8 do Regulaminu dostępu. Kwalifikacji w zakresie kategorii i podkategorii dokonuje operator obiektu, a w przypadku wątpliwości przewoźnika dotyczących zasadności kwalifikacji są one wyjaśniane;
- 2) ŁKA korzysta z OIU na podstawie umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej za wyjątkiem OIU Stacja pasażerska w zakresie, o którym mowa w podrozdziale 2.1.1 ust. 2 pkt 1-3 Regulaminu OIU;
- 3) zasady zamawiania postojów w celu korzystania ze stacji pasażerskiej zawiera Regulamin sieci, do którego odsyła podrozdział 3.1 ust. 4 Regulaminu OIU. Zasady te znane są przewoźnikom i nie uległy zmianie. Przewoźnik zamawia tę usługę podczas składania wniosków o przydzielenie trasy pociągu;
- 4) wykaz stacji pasażerskich udostępnianych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zawarty jest w Regulaminie OIU. W czasie całkowitej przerwy w ruchu nie są realizowane przejazdy pociągów i zamówione w ramach tych przejazdów postoje;
- 5) nie powinno budzić wątpliwości to, za co pobierane są opłaty, które będą ustalane na podstawie stawek jednostkowych publikowanych w załączniku 8 do Regulaminu OIU i zawartości dotyczącej podrozdziału 2.1.1 ust. 2 pkt 4;
- 6) w przypadku pociągów kończących i rozpoczynających bieg z toru przy tej samej krawędzi pobierana jest opłata za postój dla 2 różnych pociągów, na które złożono dwa różne wnioski o przydzielenie trasy pociągu.

W piśmie z 29 maja 2019 r., znak: DRR-WRRR.714.2.2019.16.AnK, Prezes UTK zawiadomił PKP PLK o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy na 5 lipca 2019 r.

W postanowieniu z 6 czerwca 2019 r., znak: DRR-WRRR.714.2.2019.17.AnK Prezes UTK ograniczył PKP PLK prawo wglądu do części materiału dowodowego postępowania, w zakresie całości pisma KM, z 18 stycznia 2019 r., znak: MKP-636-1-2.3-2019, zawierającego informacje finansowe dotyczące skutków wprowadzenia przez PKP PLK w Regulaminie obiektów infrastruktury usługowej PKP PLK opłaty za dostęp do stacji pasażerskich, objętego tajemnicą przedsiębiorstwa KM.

W piśmie z 28 czerwca 2019 r., znak: DRR-WRRR.714.2.2019.18.AnK Prezes UTK zawiadomił PKP PLK o dołączeniu do materiału dowodowego Regulaminu dostępu w wersji aktualnej na 9 czerwca 2019 r. wraz z załącznikami:

- nr 2 „Stacje pasażerskie – szczegółowe dane techniczne” – stan na 9 czerwca 2019 r.;
- nr 4 „Tory postojowe - szczegółowe dane techniczne” – stan na 1 czerwca 2019 r.;
- nr 5 „Tory ładunkowe – szczegółowe dane techniczne” – stan na 9 czerwca 2019 r.;
- nr 7 „Opłaty za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej (OIU) zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. obowiązujące od 9 grudnia 2018 r.” – stan na 26 marca 2019 r.;
- nr 8 „Wykaz stacji pasażerskich z przyporządkowaniem im stawek jednostkowych opłat za udostępnianie powierzchni peronów do odprawy podróżnych na stacjach pasażerskich obowiązujących od 15 grudnia 2019 r. (w. 3)” – stan na 26 marca 2019 r.

W piśmie z 9 sierpnia 2019 r., znak: DRR-WRRR.714.2.2019.20.ŁB Prezes UTK zawiadomił PKP PLK o dołączeniu do materiału dowodowego wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 10 lipca 2019 r. w sprawie C - 210/18 WESTbahn Management GmbH przeciwko ÖBB-Infrastruktur AG, w przedmiocie zgodności z prawem opłat wymaganych przez tę ostatnią za użytkowanie przez spółkę WESTbahn Management peronów pasażerskich na stacjach kolejowych.

W piśmie z 31 lipca 2019 r., znak: IUS3-3610-12/19 PKP PLK poinformowała Prezesa UTK, że w związku z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 10 lipca 2019 r. w sprawie C-210/18 uchylili postanowienia Regulaminu dostępu w części dotyczącej stacji pasażerskich.

W piśmie z 2 września 2019 r., znak: DRR-WRRR.714.2.2019.22.AnK Prezes UTK zawiadomił PKP PLK o dołączeniu do materiału dowodowego pisma PKP PLK z 31 lipca 2019 r. (znak: IUS3-3610-12/19) oraz Regulaminu dostępu w wersji obowiązującej od 22 sierpnia 2019 r.

Pismem z 11 października 2019 r., znak: DRR-WRRR.714.2.2019.23.AnK, Prezes UTK zawiadomił PKP PLK o włączeniu do materiału dowodowego załączników nr 3, 4 i 5 do Regulaminu dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – wersja z 8 października 2019 r.

Ponadto, w ww. piśmie Organ Regulacyjny poinformował Operatora o możliwości zapoznania się z aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, zgodnie z art. 10 k.p.a., w terminie 7 dni od dnia otrzymania tego pisma. Strona nie skorzystała z przysługujących jej uprawnień.

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

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 Kodeksu postępowania administracyjnego.* W świetle tego przepisu, w niniejszej sprawie, zastosowanie znajdują zatem przepisy k.p.a., zgodnie z którymi *Organ administracji publicznej załatwia sprawę przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej (art. 104 § 1 k.p.a.). Decyzje rozstrzygają sprawę co do jej istoty w całości lub w części albo w inny sposób kończą sprawę w danej instancji (art. 104 § 2 k.p.a.).*

Zgodnie z art. 10 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK jest centralnym organem administracji rządowej będącym 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. a i c 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 kontrolę poprawności opracowania oraz stosowania Regulaminu, o którym mowa w art. 36f oraz nadzór nad poprawnością ustalania i pobierania przez operatora obiektu infrastruktury usługowej opłat za korzystanie z obiektu infrastruktury usługowej.*

Powyższe kompetencje Prezesa UTK precyzuje art. 36f ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym *Prezes UTK, uwzględniając konieczność zapewnienia niedyskryminującego i równego traktowania przewoźników kolejowych ubiegających się o dostęp do obiektu, z urzędu lub na wniosek przewoźnika kolejowego, w drodze decyzji, nakazuje operatorowi wprowadzenie zmian w opublikowanym Regulaminie obiektu, jeżeli Regulamin obiektu nie spełnia wymagań określonych w przepisach niniejszego rozdziału (tzn. rozdziału 6a ustawy o transporcie kolejowym).*

Ponadto, na podstawie art. 36f ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym, *w decyzji, o której mowa w ust. 4, Prezes UTK może w szczególności nakazać zmianę:*

*1) wysokości opłat, o których mowa w art. 36e ust. 1, uwzględniając zasady kalkulacji opłaty, o których mowa w art. 36e ust. 2, oraz wysokość opłat pobieranych przez innych operatorów za udostępnianie i świadczenie usług w takich samych obiektach;*

*2) terminów składania wniosków, o których mowa w art. 36b ust. 1, uwzględniając zdolność przepustową drogi kolejowej wchodzącej w skład obiektu, rodzaj usług w nim świadczonych oraz uzasadnione potrzeby przewoźników kolejowych.*

Zgodnie z art. 61 § 1 k.p.a. *Postępowanie administracyjne wszczyna się na żądanie strony lub z urzędu.*

Niniejsze postępowanie administracyjne zostało wszczęte przez Prezesa UTK z urzędu 5 lutego 2019 r. Stroną postępowania jest PKP PLK. Art. 4 pkt 52 ustawy o transporcie kolejowym stanowi bowiem, że operatorem obiektu infrastruktury usługowej jest *podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu obiektem infrastruktury usługowej lub świadczeniu na rzecz przewoźników kolejowych co najmniej jednej z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy.* Zgodnie z definicją zawartą w art. 4 pkt 51 ustawy o transporcie kolejowym, *obiekt infrastruktury usługowej to obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym jest usytuowany, oraz instalacjami i urządzeniami, przeznaczony w całości lub w części do świadczenia jednej lub większej liczby usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy.*

Na podstawie ust. 2 załącznika nr 2 ustawy o transporcie kolejowym, *Usługami świadczonymi w obiektach infrastruktury usługowej są usługi świadczone w:*

- 1) stacjach pasażerskich;*
- 2) terminalach towarowych;*
- 3) stacjach rozrządowych oraz stacjach manewrowych wyposażonych w urządzenia, inne niż urządzenia sterowania ruchem kolejowym, przeznaczone do zestawiania składów pociągów lub wykonywania manewrów;*
- 4) tory postojowe;*

- 5) *punktach zaplecza technicznego, z wyjątkiem punktów utrzymania naprawczego przeznaczonych dla pociągów dużych prędkości lub innego rodzaju taboru kolejowego wymagającego specjalistycznego zaplecza;*
- 6) *stanowiskach technicznych, w tym stanowiskach do czyszczenia i mycia taboru;*
- 7) *infrastrukturze portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów kolejowych;*
- 8) *instalacjach pomocniczych;*
- 9) *kolejowych stacjach paliw i instalacjach do tankowania na tych stacjach.*

Natomiast zgodnie z ust. 3 załącznika nr 2 ustawy o transporcie kolejowym, *Usługi, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych to:*

- 1) *usługi dodatkowe:*
  - a) *prąd trakcyjny,*
  - b) *podgrzewanie składów pociągów pasażerskich,*
  - c) *dostawa paliwa, prace manewrowe i pozostałe usługi świadczone w celu obsługi urządzeń,*
  - d) *usługi świadczone na podstawie umów dostosowanych do indywidualnych potrzeb przewoźnika kolejowego dotyczące:*
    - *przekazywania informacji i obserwacji pociągu z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny,*
    - *opracowania warunków i zarządzania przewozu oraz nadzoru nad przewozem przesyłek nadzwyczajnych.*

Wobec treści powyższych przepisów, PKP PLK jest operatorem obiektów infrastruktury usługowej w postaci stacji rozrządowych, torów ładunkowych, torów postojowych i obiektu usługowego do spraw opracowywania warunków i zarządzania przewozu przesyłek nadzwyczajnych.

Na podstawie art. 36f ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, operator obiektu zobligowany jest do opracowania Regulaminu dostępu do obiektu, w którym określa w szczególności:

- 1) *obiekty, których dotyczy, i ich rodzaje;*
- 2) *zakres udostępniania obiektów, za który operator jest odpowiedzialny;*
- 3) *procedurę udostępniania obiektów, w tym termin składania oraz zakres informacji, jakie powinien zawierać wniosek, o którym mowa w art. 36b ust. 1;*
- 4) *szczegółowe warunki techniczne dostępu do obiektów;*
- 5) *wysokość opłat, o których mowa w art. 36e ust. 1.*

Natomiast stosownie do art. 36f ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, Regulamin obiektu podlega aktualizacji w przypadku zmiany informacji w nim zawartych.

Zgodnie z art. 36a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, udostępnianie obiektu infrastruktury usługowej polega na umożliwieniu przewoźnikom kolejowym, na ich wniosek, korzystania z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym, do świadczenia których obiekt został specjalnie przystosowany. W przypadku, gdy wymaga tego specyfika świadczonych usług, udostępnianie obiektu obejmuje również korzystanie z obiektu.

Jednocześnie, zgodnie z art. 36a ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do dostępu do udostępnianych obiektów, w których są świadczone usługi, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do tej ustawy, na równych i niedyskryminujących zasadach. Zgodnie z art. 36a ust. 4 tego aktu prawnego *Uprawnienie, o którym mowa w ust. 3, przysługuje również przewoźnikom kolejowym z innych państw członkowskich Unii Europejskiej w zakresie obiektów położonych na sieci kolejowej, do dostępu do której są uprawnieni.*

Zgodnie z art. 36e ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, wysokość opłat za dostęp do obiektu infrastruktury usługowej nie może przekraczać kosztów udostępniania obiektu, powiększonych o rozsądny zysk określony jako stopa zwrotu z kapitału własnego ustalona przez operatora, uwzględniająca ewentualne ryzyka, w szczególności związane z przychodami, oraz średnią stopę zwrotu dla danego sektora w ostatnich latach, nie większą niż 10%.

Odnosząc powyższe rozważania na grunt niniejszej sprawy, Prezes UTK, uwzględniając konieczność zapewnienia niedyskryminującego i równego traktowania przewoźników kolejowych ubiegających się o dostęp do obiektu, przeanalizował Regulamin dostępu.

Znaczna część materiału dowodowego w niniejszym postępowaniu dotyczyła zgłoszonych przez przewoźników kolejowych kwestii mogących stanowić naruszenie art. 36f ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym w zakresie dotyczącym zapisów regulujących dostęp do OIU Stacja pasażerska. Wobec uchylecia przez PKP PLK, w związku z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 10 lipca 2019 r. w sprawie C-210/18 *WESTbahn Management GmbH przeciwko ÖBB-Infrastruktur AG* (ECLI:EU:C:2019:586), postanowień Regulaminu dostępu dotyczących OIU Stacja pasażerska, w niniejszej decyzji Prezes UTK nie odniósł się do zasad udostępniania infrastruktury peronowej. Z uwagi na to, że w przywołanym wyżej wyroku stwierdzono, że perony są elementem infrastruktury kolejowej, a ich użytkowanie wchodzi w zakres minimalnego pakietu dostępu, sposób ich udostępniania nie powinien być opisany w Regulaminie dostępu. W związku z tym, na dzień wydania niniejszej decyzji zakres prowadzonego postępowania nie obejmuje badania zasad ich udostępniania. Dlatego postanowienia sentencji niniejszej decyzji nie odnoszą się do OIU Stacja pasażerska.

Dokonując oceny zgodności Regulaminu dostępu z wymaganiami określonymi w przepisach rozdziału 6a ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK wziął pod uwagę znaczenie obiektów infrastruktury usługowej dla funkcjonowania przewozów kolejowych. Zapewnienie łatwego dostępu do usług świadczonych w obiektach infrastruktury usługowej jest warunkiem koniecznym, bez spełnienia którego przewoźnicy nie będą w stanie korzystać z infrastruktury liniowej. Każdy z rodzajów OIU wymienionych w ust. 2 i 3 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym ma jednakowo duże znaczenie dla zapewnienia przewozów koleją, zarówno towarowych jak i pasażerskich. Regulamin dostępu jest podstawowym dokumentem, który powinien informować przewoźników w kompleksowy i przystępny sposób o tym gdzie mogą znaleźć potrzebne im usługi, w jaki sposób, w jakim terminie i gdzie powinni wystąpić o przydzielenie zdolności przepustowej OIU. Brak wyczerpujących danych dotyczących usług dostępnych w obiektach infrastruktury usługowej, sposobie dojazdu do nich czy trybie zamawiania zdolności przepustowej powoduje konieczność prowadzenia przez przewoźników dodatkowych poszukiwań potrzebnych im informacji. Utrudnia to dostęp do obiektów i może prowadzić do odstąpienia przewoźnika od złożenia oferty na przewóz określonych towarów. Tym samym łatwy dostęp do OIU jest kluczowym ogniwem łańcucha przewozów kolejowych.

W wyniku przeprowadzonej analizy, Prezes UTK stwierdził jak poniżej:

#### **pkt 1 sentencji decyzji**

Art. 4 ustawy o transporcie kolejowym w pkt 54 definiuje obiekt infrastruktury usługowej *jako obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym jest usytuowany, oraz instalacjami i urządzeniami, przeznaczony w całości lub w części do świadczenia jednej lub większej liczby usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy*. Tym samym Regulamin dostępu powinien określać obiekty, w których świadczone są usługi wymienione w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym.

Załączniki nr 3, 4 i 5 do Regulaminu dostępu, przedstawiają wykazy OIU, których operatorem jest PKP PLK wraz z ich kilkoma danymi technicznymi. Informacje na temat braku dostępności niektórych OIU w określonych przedziałach czasowych umieszczono w załącznikach 4 i 5. Informacje takie zawarto w rubryce *Dodatkowe warunki dotyczące zakresu udostępnienia – jeśli występują*. W załączniku 3 brak jest informacji w tym zakresie.

Dokonana przez Prezesa UTK analiza wykazała, że informacje na temat dostępności OIU wskazanych w załącznikach 3, 4 i 5 do Regulaminu dostępu nie są wystarczające. Dostępność OIU jest podstawową daną, która musi być rozstrzygnięta w Regulaminie dostępu. Wynika to z postanowienia art. 36f ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, stanowiącym że: *Operator opracowuje Regulamin dostępu do obiektu (...), który rozstrzyga, że mowa w nim o dokumencie odnoszącym się do obiektów udostępnianych*. Kwestia ta jest uregulowana także w art. 4 ust. 2 lit. a) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/2177 z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją (Dz. Urz. UE L 307 z 23.11.2017, s. 1), zwanego dalej „rozporządzeniem 2177”, zgodnie z którym opis obiektu infrastruktury usługowej powinien obejmować *wykaz wszystkich instalacji, w których świadczone są usługi związane z koleją, w tym informacje na temat ich lokalizacji i godzin otwarcia*. Oznacza to, że brak wskazania w Regulaminie dostępu, że dany OIU nie świadczy usług w określonych przedziałach czasowych, np. z powodu remontu prowadzących do niego torów dojazdowych czy linii kolejowej, oznacza, że obiekt taki, mimo wszystko, jest udostępniany. Wobec braku możliwości dojazdu do takiego OIU może to być traktowane jako wprowadzenie przewoźników w błąd. Operator, będący w tym przypadku także zarządcą infrastruktury, jest obowiązany do określenia w Regulaminie dostępu informacji związanych z dostępnością jego obiektów, w związku z czym pozostawienie tej kwestii domniemaniu przewoźników stanowi naruszenie przepisu art. 36f ust. 1 pkt 1 i 4 ustawy o transporcie kolejowym.

Kwestia nie budząca wątpliwości określenia dostępności OIU, których dotyczy Regulamin dostępu, odnosi się do wszystkich obiektów połączonych z lub zlokalizowanych przy liniach kolejowych objętych całkowitą przerwą w ruchu pociągów. Należy tutaj zwrócić uwagę, że zgodnie z art. 36a ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, zarządzający OIU może określić, że obiekt nie jest przeznaczony do udostępniania w przypadku gdy jest on nieczynny. Sytuacja taka może wystąpić gdy obiekt taki jest nieczynny z powodu prac inwestycyjnych realizowanych w samym OIU, jak też kiedy korzystanie z niego nie jest możliwe w związku z brakiem możliwości dojazdu wskutek prac



remontowych realizowanych na prowadzących do niego torach. Przy tak szeroko zakrojonym zakresie inwestycji na infrastrukturze kolejowej i wchodzeniu na rynek wielu nowych przewoźników, jednoznaczny i łatwy dostęp do informacji na temat kiedy poszczególne obiekty są czynne, jest kwestią kluczową dla przewoźnika na etapie uzgadniania z klientem szczegółów obsługi zlecenia przewozu. Obecnie informacje na ten temat zawarte w Regulaminie dostępu są w ocenie Prezesa UTK niejasne i niejednoznaczne. Regulamin dostępu powinien natomiast w sposób nie budzący wątpliwości informować przewoźników o tym jakie usługi i w jakich okresach czasu są dostępne w obiektach, których on dotyczy. Informacje o dostępności obiektów są też istotne dla organizatorów transportu, spedytorów, którzy mogą być aplikantami wnioskującymi o dostęp do infrastruktury kolejowej.

W związku z powyższym, zdaniem Prezesa UTK, załączniki 3, 4 i 5 do Regulaminu dostępu powinny zawierać np. osobną rubrykę, w której umieszczana by była informacja o okresach, w których OIU nie są udostępniane zarówno z powodu prac remontowych prowadzonych w samym obiekcie jak i na drogach dojazdowych i liniach kolejowych prowadzących do niego. Zasadne jest również jednoznaczne określenie w jakich godzinach poszczególne obiekty są otwarte, np. poprzez wskazanie w Regulaminie dostępu, że nieoznaczenie w stosownej rubryce okresów niedostępności obiektu oznacza, że jest dostępny w systemie 24/7. Operator powinien zatem zmienić treść załączników nr 3, 4 i 5 do Regulaminu dostępu zgodnie z pkt 1 sentencji decyzji, wskazując w osobnej rubryce terminy, w których każdy z obiektów nie jest udostępniany, jednocześnie w sposób jednoznaczny informując także, które obiekty czynne są całą dobę. Pożądanym przez przedsiębiorców rozwiązaniem jest np. aplikacja umożliwiająca wyszukiwanie usług dostępnych w danym terminie i w określonej lokalizacji. Obiekty infrastruktury usługowej są kluczowe dla zwiększenia przewozów koleją. Niepełne informacje stanowią bariery, przez które przedsiębiorcy wybierają przewóz towarów transportem drogowym. Potwierdzają to konsultacje z rynkiem przeprowadzane przez Prezesa UTK. Dlatego sprawą szczególnie istotną jest zapewnienie pełnych, wyczerpujących i niepozostawiających jakichkolwiek niejasności informacji o usługach dostępnych w OIU zarządzanych, w tym przypadku przez PKP PLK, w tym o terminach w jakich przewoźnicy kolejni mogą z nich korzystać.

Mając na względzie powyższe, Prezes UTK uznał, że niezbędna jest zmiana treści załączników 3, 4 i 5 do Regulaminu dostępu zatytułowanych odpowiednio *Stacje rozrządowe – szczegółowe dane techniczne*, *Tory postojowe – szczegółowe dane techniczne* oraz *Tory ładunkowe – szczegółowe dane techniczne*, w celu zapewnienia ich zgodności z art. 36f ust. 1 pkt 1 i pkt 4 w związku z art. 4 pkt 51 ustawy o transporcie kolejowym, w sposób wskazany powyżej.

## **pkt 2 sentencji decyzji**

Zgodnie z przepisem art. 36f ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym w Regulaminie dostępu mają być określone obiekty, których on dotyczy i ich rodzaje, oraz zakres udostępniania obiektów, za który operator jest odpowiedzialny. W rozdziale 2.1 ust. 2 Regulaminu dostępu wskazano, że zakres usług świadczonych w OIU PKP PLK ograniczony jest do *usług wymienionych w art. 3 pkt 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/2177 z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją (Dz. U.L 307 z 23.11.2017)*. Przywołany tu przepis wprowadza definicję usługi podstawowej określając ją jako: *usługę świadczoną w którymkolwiek obiekcie infrastruktury usługowej wymienionym w pkt 2 załącznika II do dyrektywy 2012/34/UE*. Tymczasem w załączniku nr 4 do Regulaminu dostępu, zatytułowanym *Tory postojowe - szczegółowe dane techniczne*, wskazano, że w części OIU tory są zelektryfikowane. Oznacza to, że w takim obiekcie zapewniony jest dostęp do prądu trakcyjnego, co stanowi usługę dodatkową wymienioną w załączniku II pkt 3 lit. a) dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012 r., s. 32 ze zm.), zwanej dalej „Dyrektywą 2012/34/UE”. Nadto w art. 36f ust. 1 pkt 4) ustawy o transporcie kolejowym zapisano, że Regulamin dostępu powinien określać warunki techniczne dostępu do obiektów. Kwestia zapewnienia dostawy prądu trakcyjnego jest bez wątpienia istotnym technicznym warunkiem dostępu do OIU.

Analizując treść art. 36f ust. 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym trzeba wskazać na przepis art. 36a ust. 1 tej ustawy, zgodnie z którym: *Udostępnianie obiektu infrastruktury usługowej, zwanego dalej „obiektem”, polega na umożliwieniu przewoźnikom kolejowym, na ich wniosek, korzystania z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy, do świadczenia których obiekt został specjalnie przystosowany. W przypadku gdy wymaga tego specyfika świadczonych usług, udostępnianie obiektu obejmuje również korzystanie z obiektu*. Zgodnie z tym przepisem w każdym OIU świadczone są usługi, do których obiekt jest specjalnie przystosowany. Konstrukcja tego przepisu wskazuje przy tym, że nie ma znaczenia kto świadczy usługi w danym OIU. Kwestią krytyczną jest aby obiekt był specjalnie do ich świadczenia przystosowany. Potwierdza to przepis art. 4 ust. 2 lit. d) rozporządzenia 2177, na które Operator powołuje się w rozdziale 2.1 pkt 2. Zgodnie z tym przepisem, opis OIU powinien zawierać *opis wszystkich usług związanych z koleją, które są świadczone w obiekcie oraz ich rodzaju (podstawowe, dodatkowe lub pomocnicze)*. Zacytowany tutaj przepis nie ogranicza obowiązku opisu *usług związanych z koleją, które są świadczone w obiekcie* do tych, które oferuje jego operator. Przeciwnie, wskazano tam, że opis OIU powinien obejmować wszystkie usługi w nim dostępne. Należy zwrócić też uwagę, że również przepis art. 36a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym nie ogranicza udostępniania obiektu do umożliwienia przewoźnikom kolejowym korzystania z usług świadczonych wyłącznie przez operatora danego OIU. Oznacza to, że np. dostawa prądu trakcyjnego w OIU, także przez podmiot inny

niż jego operator, jest usługą świadczoną w obiekcie, co powinno znaleźć odzwierciedlenie w postanowieniach Regulaminu dostępu, np. w sposób w jaki zostało to zrealizowane w przypadku Regulaminu sieci PKP PLK (podrozdział 3.3.2.6.), tj. poprzez wskazanie podmiotu, z którym przewoźnicy są zobligowani do zawarcia umów o świadczenie usług dystrybucji energii elektrycznej lub umów kompleksowych o świadczenie usług dystrybucji i sprzedaży energii elektrycznej z przedsiębiorstwami energetycznymi w odpowiednim zakresie.

Odnieść się także należy do rozbieżności zapisów podrozdziału 2.1 ust. 2 i podrozdziałów 2.1.5 i 2.2.5 Regulaminu dostępu, obu zatytułowanych *Obiekt usługowy do spraw opracowywania warunków i zarządzania przewozu przesyłek nadzwyczajnych*. Zawierają one opis tego obiektu oraz warunki dostępu do niego. Jak wskazano wyżej, w ust. 2 podrozdziału 2.1 Regulaminu dostępu ograniczono deklarowany zakres usług do wskazanych w art. 3 ust. 1 rozporządzenia 2177 usług podstawowych zdefiniowanych jako wymienionych w załączniku II pkt 2 do Dyrektywy 2012/34/UE. Tymczasem, w załączniku 2 ust. 3 do ustawy o transporcie kolejowym wskazano:

3. Usługi, które mogą być świadczone na rzecz przewoźników kolejowych:

(...)

d) usługi świadczone na podstawie umów dostosowanych do indywidualnych potrzeb przewoźnika kolejowego dotyczące:

- przekazywania informacji i obserwacji pociągu z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny,
- opracowania warunków i zarządzania przewozu oraz nadzoru nad przewozem przesyłek nadzwyczajnych;

Podobnie stanowi załącznik II ust. 3 pkt 1 lit. d) do Dyrektywy 2012/34/UE. Oznacza to, że zachodzi wewnętrzna sprzeczność zapisów Regulaminu dostępu pomiędzy jego podrozdziałem 2.1 ust. 2 i podrozdziałami 2.1.5 i 2.2.5, co wprowadza niejasność jego postanowień. Jednocześnie zapis ust. 2 rozdziału 2.1 Regulaminu dostępu stoi w sprzeczności z przepisami art. 36f ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, który w *Regulaminie obiektu* nakazuje określić obiekty, których dotyczy. Ponadto, zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. d) rozporządzenia 2177:

2. Opis obiektu infrastruktury usługowej musi zawierać co najmniej następujące informacje w zakresie, w jakim jest to wymagane na podstawie niniejszego rozporządzenia:

(...)

d) opis wszystkich usług związanych z koleją, które są świadczone w obiekcie oraz ich rodzaju (podstawowe, dodatkowe lub pomocnicze);

(...).

Zgodnie z oboma ww. przepisami operator powinien opracować Regulamin dostępu obejmujący wszystkie jego obiekty i zamieścić opis wszystkich usług w nich świadczonych. Oznacza to, że zapis podrozdziału 2.1 ust. 2 narusza zarówno postanowienia art. 36f ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, jak i art. 4 ust. 2 lit. d) rozporządzenia 2177.

Należy także zwrócić uwagę, że informacje przekazane w załącznikach do Regulaminu dostępu (np. załącznik nr 5 – *tory ładunkowe – szczegółowe dane techniczne*) koncentrują się głównie na zakazach. Tymczasem, Operator powinien w nich uwzględnić wszystkie informacje o usługach istotnych dla przewoźników. Oczekują oni bowiem, że na podstawie Regulaminu dostępu będą mogli w sposób jednoznaczny i bez konieczności sprawdzania w innych dokumentach stwierdzić do czego przystosowany jest obiekt i z czego można skorzystać w danym obiekcie.

Trzeba także zwrócić uwagę, że w podrozdziałach 2.1.2, 2.1.3 i 2.1.4 Regulaminu dostępu opisano jakie elementy wchodzi w skład obiektów: stacja rozrządowa, tory postojowe i tory ładunkowe, oraz na czym polega korzystanie z tych OIU. Informacje zawarte w tych podrozdziałach stanowią ogólną informację dotyczącą wszystkich obiektów danej kategorii zarządzanych przez Operatora. W załącznikach 3, 4 i 5 do Regulaminu dostępu zamieszczono opisy techniczne tych OIU. Art. 36f ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że operator w Regulaminie dostępu ma określić zakres udostępniania obiektów, za które jest odpowiedzialny. Oznacza to, że Regulamin dostępu powinien wskazywać jakie usługi, i w jaki sposób mogą być w nim świadczone w przypadku każdego OIU, oraz czy występują specyficzne ograniczenia lub wymogi, które musi spełnić przewoźnik zamierzający skorzystać z tego obiektu.

Obowiązek nałożony na Operatora przepisem art. 36f ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym nie jest spełniony w przypadku torów ładunkowych. Zapisy Regulaminu dostępu wskazują, że operator oferuje jedynie udostępnienie torów ładunkowych w celu postoju pociągu w trakcie prowadzenia czynności ładunkowych. Tymczasem, zgodnie z art. 36f ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, w Regulaminie dostępu powinien być określony zakres udostępniania obiektów, za które operator jest odpowiedzialny. Jak wskazano w uzasadnieniu pkt 2 sentencji decyzji, zgodnie z art. 36a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym *Udostępnianie obiektu infrastruktury usługowej, zwanego dalej „obiektem”, polega na umożliwieniu przewoźnikom kolejowym, na ich wniosek, korzystania z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy, do świadczenia których obiekt został specjalnie przystosowany. W przypadku gdy wymaga tego specyfika świadczonych usług, udostępnianie obiektu obejmuje również korzystanie z obiektu.* Podstawową usługą,

do której OIU tory ładunkowe są specjalnie przystosowane, to wykonywanie czynności ładunkowych. W Regulaminie dostępu wskazano natomiast, że usługą dostępną w OIU tory ładunkowe jest postój pociągów w celu przeprowadzenia czynności ładunkowych. Tymczasem sam fakt możliwości dokonywania w tych obiektach czynności związanych z za/wyładunkiem towarów oznacza, że są one do tego *specjalnie przystosowane*. Konsekwencją tego jest obowiązek uwzględnienia przez Operatora w Regulaminie dostępu w zakresie usług dostępnych w przedmiotowych OIU również czynności ładunkowych. Wynika to także z przepisu art. 4 ust. 2 lit. d) rozporządzenia 2177, zgodnie z którym operator OIU powinien w opisie obiektu (Regulaminie dostępu) zawrzeć *opis wszystkich usług związanych z koleją, które są świadczone w obiekcie oraz ich rodzaju (podstawowe, dodatkowe lub pomocnicze)*. Nie ma tutaj znaczenia czy usługi, do których obiekt jest przystosowany, Operator świadczy sam, robi to inny podmiot czy też przewoźnik wykonuje niezbędne czynności sam na własne potrzeby. W każdym przypadku jest to usługa dostępna w obiekcie, który został do tego specjalnie przystosowany. W ocenie Prezesa UTK Regulamin dostępu nie spełnia tego wymogu, gdyż z jego zapisów nie wynika jakiego rodzaju towary mogą podlegać czynnościom ładunkowym w poszczególnych obiektach, jakiego rodzaju czynności ładunkowe są tam możliwe (np. z wagonu na wagon, z wagonu na samochód itp.), czy prowadzi tam działalność inny podmiot oferujący tego rodzaju usługi, jaki jest dostęp do placu przy torach ładunkowych od strony drogi publicznej, czy przewoźnik może skorzystać w takim obiekcie z wagi (w tym czy jest możliwość wykorzystania własnej wagi przewoźnika na przygotowanym specjalnie terenie) itp. Informacje tego typu są kluczowe dla zapewnienia przewoźnikom danych niezbędnych w procesie planowania operacji kolejowych i uzgadniania przez przewoźników z klientami szczegółów umów o przewóz towarów. Przewoźnik powinien móc, w sposób jednoznaczny i nie budzący wątpliwości, dowiedzieć się z Regulaminu dostępu gdzie może uzyskać potrzebną mu usługę w zakresie za-/wyładunku określonego rodzaju towaru oraz czy i jakie dodatkowe działania musi w związku z tym podjąć. Brak takich informacji w Regulaminie dostępu powoduje, że w szczególności nowi przewoźnicy wchodzący na rynek krajowy, jak też ci z innych państw członkowskich Unii Europejskiej, mają utrudniony dostęp do takich informacji, gdyż muszą dodatkowo kontaktować się z poszczególnymi OIU lub właściwym terytorialnie zakładem linii kolejowych PKP PLK. Przewoźnicy realizujący już od jakiegoś czasu przewozy kolejowe na terytorium Polski posiadają już pewną wiedzę w tym zakresie, w związku z czym mają uprzywilejowaną pozycję wobec dopiero wchodzących na rynek. Regulamin dostępu powinien zatem zawierać informacje, o których mowa wyżej, także w celu zapewnienia niedyskryminującego dostępu do usług świadczonych w tych obiektach dla wszystkich przewoźników, bez względu na to od jakiego czasu realizują przewozy kolejowe na terytorium Polski. Należy także podkreślić, że dostępność tego typu informacji może dodatkowo przyczynić się do wzrostu wolumenu ładunków przewożonych koleją. Brak kompleksowej, należytej i wyczerpującej informacji o dostępności usług związanych z koleją należy także traktować jako barierę w rozwoju transportu kolejowego.

Kwestia dostępności kompleksowych informacji o wszystkich usługach dostępnych w OIU nie jest tylko spełnieniem wymogu prawnego, o którym mowa w przepisie art. 4 ust. 2 lit. d) rozporządzenia 2177. Jest ona szczególnie istotna również dlatego, że poszczególne obiekty tego samego typu różnią się między sobą pod względem funkcji jakie mogą pełnić. Nie każdy obiekt może być przystosowany do przeładunku towarów sypkich luzem, nie wszędzie może być miejsce na składowanie rozładowanych towarów, nie wszędzie jest utwardzony plac umożliwiający ustawienie przewoźnikowi wagi itp., co nie znalazło odzwierciedlenia w zapisach Regulaminu dostępu. Brak jest w treści tego Regulaminu również informacji dotyczącej ewentualnej dostępności urządzeń ładunkowych, także pozostających w dyspozycji podmiotów innych niż Operator. Są to jedynie przykłady braków informacyjnych Regulaminu dostępu, które należy traktować jako wpływające na ogólną ocenę tego dokumentu przez Prezesa UTK. Konieczne jest dokonanie uzupełnień tak, aby przewoźnicy mieli możliwość znalezienia w nim wszystkich informacji jakie mogą być im potrzebne i jakie są wymagane zgodnie z przepisami prawa wskazanymi powyżej. Kwestie te są bardzo istotne dla podmiotów rynku kolejowego, dla których Regulamin dostępu powinien stanowić wystarczające źródło wszystkich informacji o OIU przy planowaniu przewozów. Oczekiwania i potrzeby przewoźników w tym zakresie różnią się w zależności od rodzaju towaru i sposobu jego transportu, a także od specyficznych uwarunkowań wynikających z oczekiwań jego nadawcy czy odbiorcy. Przewoźnik planujący rozładunek pociągu na danych torach ładunkowych może także np. mieć potrzebę odebrania w tym samym OIU innych towarów. W takim przypadku może wystąpić konieczność przeformowania składów pociągów np. z uwagi na różnych odbiorców tych towarów, czy potrzebę ich składowania, np. kontenerów czy towarów sypkich, przez pewien okres czasu. Zatem Regulamin dostępu powinien zapewnić wszelkie niezbędne informacje aby przewoźnik mógł na ich podstawie ocenić możliwość skorzystania ze wszystkich potrzebnych mu usług w danym OIU. Przykłady te ilustrują w jaki sposób, zdaniem Prezesa UTK, należy interpretować ustawowy wymóg określenia w Regulaminie dostępu zakresu udostępniania obiektów, za które Operator jest odpowiedzialny.

Mając na względzie powyższe, Prezes UTK uznał, że Regulamin dostępu nie wyczerpuje obowiązków nałożonych na PKP PLK jako operatora OIU wymogów nałożonych art. 36f ust. 1 pkt 1, 2 i 4 ustawy o transporcie kolejowym. Tym samym konieczne jest jego odpowiednie uzupełnienie zgodnie z powyższą analizą.

### **pkt 3 sentencji decyzji**

Przepis art. 36f ust. 1 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym stanowi uzupełnienie art. 36b ust. 1 tej ustawy, zgodnie z którym *Operator określa sposób wnioskowania o dostęp do obiektu oraz termin składania wniosków*. Tymczasem

w podrozdziale 3.2 Regulaminu dostępu określono termin i sposób składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej stacji rozrządowych, torów postojowych i torów ładunkowych, wskazując moduł systemu Internetowy System Zamawiania Tras Pociągów, zwany dalej „ISZTP”, przy pomocy którego należy tego dokonać. W tym celu posłużono się odesłaniem do podrozdziału 4.2.2 Regulaminu sieci. Podrozdział 3.2 Regulaminu dostępu określa także wymagany zakres wypełniania wniosku oraz opis kiedy możliwa jest odmowa przydzielenia zdolności przepustowej. Jednocześnie, w przypadku wzoru wniosku i sposobu uzyskania dostępu do OIU, których dotyczy ten podrozdział, Regulamin dostępu zawiera w tym zakresie jedynie odesłanie do załącznika 6.4 Regulaminu sieci, co może sugerować, że usługi w tych obiektach świadczone są w ramach dostępu do sieci kolejowej.

Ponadto w podrozdziale 4.1 ust. 1 Regulaminu dostępu wskazano, że *Dojazd do OIU realizowany jest w ramach manewrów. Regulacje dotyczące opłat za przejazd pojazdów kolejowych do obiektów infrastruktury usługowej zawiera podrozdział 6.3.2 Regulaminu sieci.* Zapis ust. 1 w podrozdziale 4.1 tego Regulaminu nie wyjaśnia czy przejazd torami dojazdowymi do obiektu stanowi manewry na sieci kolejowej czy w ramach OIU. W podrozdziale 3.2 Regulaminu dostępu brak jest zapisu precyzującego w jaki sposób należy wnioskować o dojazd do OIU. Przewoźnik powinien natomiast na podstawie zapisów Regulaminu dostępu w sposób nie budzący wątpliwości stwierdzić czy dojazd do jest równoznaczne z zamówieniem manewrów na przejazd torami dojazdowymi.

W podrozdziale 3.3 Regulaminu dostępu określenie sposobu wnioskowania o opracowanie warunków przewozu przesyłek nadzwyczajnych sprowadza się do odesłania do podrozdziału 2.5 Regulaminu sieci i wskazania, że *Wykaz stanowisk pracy funkcjonujących w ramach obiektu usługowego do spraw opracowywania warunków i zarządzania przewozu przesyłek nadzwyczajnych zawiera załącznik nr 1.3 do Regulaminu OIU.* Tymczasem ust. 3 załącznika 2 do ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że *opracowanie warunków i zarządzania przewozu oraz nadzór nad przewozem przesyłek nadzwyczajnych jest usługą dodatkową.* Zgodnie z art. 36a ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym: *Jeżeli operator obiektu, zwany dalej „operatorem”, świadczy usługi, o których mowa w ust. 3 załącznika nr 2 do ustawy, świadczy je na równych i niedyskryminujących zasadach.* PKP PLK prawidłowo zatem uwzględniła OIU do spraw opracowywania warunków i zarządzania przewozu przesyłek nadzwyczajnych w Regulaminie dostępu. Oznacza to jednak, że sposób i termin składania wniosków o dostęp do tego OIU powinny być bezpośrednio określone w Regulaminie dostępu, a nie poprzez odesłanie do Regulaminu sieci.

W sposób należyty powinna być także uwzględniona specyfika poszczególnych obiektów. Zwraca zatem uwagę brak określenia sposobu zamawiania zdolności przepustowej dla OIU tory ładunkowe. Niezależnie od tego, że to Regulamin dostępu powinien wskazywać sposób zamawiania zdolności przepustowej w odniesieniu do każdego obiektu, załącznik 6.4 do Regulaminu sieci, do którego odesłanie zawiera ust. 2 podrozdziału 3.2 Regulaminu dostępu, określa *Zakres informacji do ujęcia we wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonywania manewrów, postoju lub w celu korzystania z obiektów infrastruktury usługowej (OIU).* Tym samym przewidziano tam taki sam sposób zamawiania przez ISZTP zdolności przepustowej do wszystkich OIU z wyjątkiem stacji rozrządowej, której poświęcono osobny podrozdział. Oznacza to taki sam sposób wnioskowania o dostęp do torów postojowych jak i ładunkowych, co może być mylące dla przewoźników. Zatem odpowiednie, jednoznaczne i wyczerpujące zapisy w tym zakresie powinny zostać umieszczone w Regulaminie dostępu.

Należy także zwrócić uwagę na przepis art. 32 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym: *Zarządca opracowuje Regulamin, zwany dalej „Regulaminem sieci”, określający zasady udostępniania zarządzanej infrastruktury oraz obiektów infrastruktury usługowej połączonych z siecią kolejową zarządcy, (...).* Oznacza to, że zarządca infrastruktury w Regulaminie sieci określa, oprócz zasad udostępniania zarządzanej przez siebie infrastruktury kolejowej, także zasady udostępniania OIU połączonych z jego siecią. Jednakże, w art. 36f ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym ustawodawca wskazuje, że: *Operator opracowuje Regulamin dostępu do obiektu, zwany dalej „Regulaminem obiektu”, w którym określa w szczególności:*

- 1) *obiekty, których dotyczy, i ich rodzaje;*
- 2) *zakres udostępniania obiektów, za który operator jest odpowiedzialny;*
- 3) *procedurę udostępniania obiektów, w tym termin składania oraz zakres informacji, jakie powinien zawierać wniosek, o którym mowa w art. 36b ust. 1;*
- 4) *szczegółowe warunki techniczne dostępu do obiektów;*
- 5) *wysokość opłat, o których mowa w art. 36e ust. 1.*

Ustawodawca wprowadził zatem rozróżnienie pomiędzy obydwoma Regulaminami przewidując dla nich, w odniesieniu do OIU, inny cel regulacji. W Regulaminie sieci ma być uwzględniona informacja dotycząca zasad udostępniania wszystkich obiektów połączonych z siecią zarządcy, także zarządzanych przez innych operatorów. *Regulamin obiektu* ma natomiast zawierać szczegółowe regulacje dotyczące dostępu do obiektów operatora. Podkreślić trzeba, że przepis art. 36f ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym nie wyłącza obowiązku uwzględnienia w *Regulaminie obiektu* informacji dotyczących udostępniania obiektów uwzględnionych w Regulaminie sieci. Tym samym Regulamin dostępu powinien

zawierać wszystkie informacje wskazane w pkt 1 do 5 w art. 36f ust. 1 tej ustawy. Odesłanie w Regulaminie dostępu do Regulaminu sieci w zakresie części danych jest zatem naruszeniem przepisu art. 36f ust. 1 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym.

W tej sytuacji Prezes UTK stwierdził, że podrozdziały 3.2 i 3.3 Regulaminu dostępu nie spełniają wszystkich obowiązków nałożonych na operatorów OIU przepisem art. 36f ust. 1 pkt 3 ustawy o transporcie kolejowym. W związku z powyższym konieczne jest ich uzupełnienie w opisanym wyżej zakresie.

#### **pkt 4 sentencji decyzji**

Ustawa o transporcie kolejowym w art. 36e stanowi, że:

*1. Operator określa wysokość opłat, które pobiera od przewoźników kolejowych za dostęp do obiektu.*

*2. Opłaty, o których mowa w ust. 1, nie mogą przekraczać kosztów udostępniania obiektu ponoszonych przez operatora powiększonych o rozsądny zysk określony jako stopa zwrotu z kapitału własnego ustalona przez operatora, uwzględniająca ewentualne ryzyka, w szczególności związane z przychodami, oraz średnią stopę zwrotu dla danego sektora w ostatnich latach, nie większą niż 10%.*

Nadto, w art. 36f ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym ustawodawca wskazał, że *Prezes UTK, uwzględniając konieczność zapewnienia niedyskryminującego i równego traktowania przewoźników kolejowych ubiegających się o dostęp do obiektu, z urzędu lub na wniosek przewoźnika kolejowego, w drodze decyzji, nakazuje operatorowi wprowadzenie zmian w opublikowanym Regulaminie obiektu, jeżeli Regulamin obiektu nie spełnia wymagań określonych w przepisach niniejszego rozdziału.* I dalej w ust. 5 postanowił, że *W decyzji, o której mowa w ust. 4, Prezes UTK może w szczególności nakazać zmianę: 1) wysokości opłat, o których mowa w art. 36e ust. 1 (...).* Oznacza to, że Regulamin dostępu musi zawierać informację o wysokości opłat za dostęp do OIU, których dotyczy, ustalonych przez operatora w taki sposób, aby nie przekraczały one kosztów udostępniania obiektów ponoszonych przez operatora powiększonych o rozsądny zysk. Jednocześnie musi być zapewnione niedyskryminacyjne i równe traktowanie przewoźników kolejowych ubiegających się o dostęp do obiektu. W tym celu Prezes UTK z urzędu lub na wniosek może, w drodze decyzji, nakazać operatorowi wprowadzenie zmian w opublikowanym Regulaminie obiektu, m.in. w odniesieniu do wysokości opłat za udostępnianie OIU. W ten sposób ustawodawca wskazał, że przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do składania skarg do Prezesa UTK m.in. na wysokość opłat za udostępnianie przez operatora jego obiektów. Aby było to możliwe muszą oni posiadać niezbędne do tego informacje, wśród których jedną z bardziej istotnych jest to, jakie czynności i usługi obejmuje opłata wskazana w Regulaminie dostępu. Tymczasem dokument opracowany przez PKP PLK nie precyzuje w sposób jednoznaczny, za jakie czynności przewoźnik płaci Operatorowi wnosząc należność za dostęp do OIU. Przykładowo w przypadku stacji rozrządowych, w załączniku 7 do Regulaminu dostępu wskazano, że opłata jednostkowa wynosi 18,94 zł/wagon wjeżdżający do OIU Stacja rozrządowa, i że opłatę pobiera się za każdy wagon wjeżdżający do obiektu. Sugeruje to, że opłata ta może dotyczyć jedynie wjazdu na teren obiektu. Nie jest natomiast wyjaśnione jak przedstawia się kwestia ewentualnych opłat za pozostałe czynności jakie są wykonywane w ramach świadczenia usług dostępnych w OIU Stacja rozrządowa. Regulamin dostępu powinien w sposób nie budzący wątpliwości wskazywać nie tylko wszystkie usługi dostępne w każdym OIU, o czym mowa jest w punkcie 2 sentencji, ale także za co płaci przewoźnik uiszczając opłatę za dostęp do obiektu i czy nie występują czynności czy usługi, które byłyby rozliczane odrębnie (np. według indywidualnej kalkulacji).

W tej sytuacji, Prezes UTK uznał, że konieczne jest uzupełnienie Regulaminu dostępu o zapisy określające jakie czynności i usługi obejmują opłaty za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej.

Wskazać także należy, że rozporządzenie 2177 w art. 4 ust. 2 lit. n) wprowadza wymóg uwzględnienia w opisie OIU (Regulaminie dostępu) *informacji o zasadach dotyczących systemów zniżek oferowanych wnioskodawcom, przy poszanowaniu wymogów poufności handlowej.* Biorąc pod uwagę, że wymóg ten obowiązuje od 1 grudnia 2019 r., Operator powinien uzupełnić Regulamin dostępu także o taką informację.

Podsumowując powyższe rozważania wskazać należy, że ustawa o transporcie kolejowym w art. 36f ust. 1 określa minimalny zakres regulacji Regulaminów OIU, niezbędny do zapewnienia niedyskryminacyjnego i równego traktowania wszystkich przewoźników ubiegających się o korzystanie z obiektów. Przepis ten należy interpretować uwzględniając inne postanowienia ustawy o transporcie kolejowym, a w szczególności jej rozdziału 6a. Konieczne jest zatem zawarcie w Regulaminie dostępu kompletnej, wymaganej przepisem art. 36f ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, informacji dla wszystkich przewoźników. Spełnienie tego wymogu jest konieczne aby w równy i niedyskryminacyjny sposób zapewnić im podstawę do nie budzącej wątpliwości, oceny możliwości uzyskania potrzebnych im usług w konkretnej lokalizacji, za opłatę z góry w sposób przejrzysty, określającą jakie czynności i usługi obejmuje. Regulamin dostępu musi także spełniać, w sposób wyczerpujący, funkcję informacyjną co do zakresu i sposobu świadczenia usług w każdym OIU oraz wyjaśniać jak wnioskować o przyznanie jego zdolności przepustowej.

Biorąc pod uwagę powyższe, Prezes UTK uznał, że przedstawione w niniejszej decyzji elementy są w niewystarczający sposób określone w Regulaminie dostępu i dlatego konieczne jest jego uzupełnienie zgodnie z sentencją.

### 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, ze 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. 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*