



DZIENNIK URZĘDOWY

PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 29 listopada 2019 r.

Poz. 39

DECYZJA NR DRR-WRRR.715.4.2019.EM PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 29 października 2019 r.

w sprawie korzystania przez Arriva RP sp. z o.o. z usług świadczonych w obiektach infrastruktury usługowej zarządzanych przez Urbitor sp. z o.o. 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 oraz art. 13b ust. 1 w związku z 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 przez Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu, zwaną dalej „Arriva”, „Przewoźnikiem”, „Spółką” lub „Stroną”, art. 36c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym poprzez korzystanie z usług świadczonych w obiektach infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej zarządzanej przez Urbitor sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu, zwaną dalej „Urbitor” lub „Operatorem”, bez zawartej umowy o udostępnienie obiektów infrastruktury usługowej,

I. stwierdzam naruszenie przez Arrivę przepisu z zakresu kolejnictwa, tj. art. 36c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, polegające na korzystaniu przez Stronę z usług świadczonych w obiekcie infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej Toruń Główny zarządzanej przez Urbitor bez zawartej umowy o udostępnienie obiektów infrastruktury usługowej,

II. wyznaczam termin na usunięcie nieprawidłowości wskazanej w punkcie I sentencji niniejszej decyzji do dnia 31 stycznia 2020 r.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK”, w piśmie do Operatora z 8 stycznia 2019 r., znak: DRR-WRRR.714.8.2018.7.TK, wskazał, że operatorzy dworców mogą pobierać od przewoźników opłaty za korzystanie ze stacji pasażerskich na podstawie art. 36c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, a także zwrócił się o informację na jakim etapie jest podpisywanie umów o korzystanie z obiektu infrastruktury usługowej, zwanego dalej „OIU”, stacji pasażerskich zarządzanych przez Urbitor, o których mowa w art. 36c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.

Operator w piśmie do Prezesa UTK z 14 lutego 2019 r., znak: DDK/483/II/2019/AO, poinformował, że dwóch przewoźników (w tym Arriva), nie złożyło wniosków o udostępnienie OIU i w związku z tym uchylają się od obowiązku uregulowania opłaty za korzystanie ze stacji pasażerskich na podstawie art. 36c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, tłumacząc się rozliczeniami ze spółką PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwaną dalej „PKP PLK”.

Prezes UTK pismem z 19 lipca 2019 r., znak: DRR-WRRR.715.4.2019.7.EM, zawiadomił Przewoźnika 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 stacji pasażerskiej bez zawartej umowy o udostępnienie obiektu infrastruktury usługowej.

Jednocześnie w ww. piśmie poinformowano Spółkę, że do materiału dowodowego w sprawie włączone zostały poniższe dokumenty:

- 1) pismo Prezesa UTK do Urbitor z 8 stycznia 2019 r., znak: DRR-WRRR.714.8.2018.7.TK;
- 2) odpowiedź Urbitor z 14 lutego 2019 r., znak: DDK483/II/2019/AO;
- 3) Regulamin dostępu do obiektu infrastruktury usługowej zarządzanego przez Urbitor sp. z o.o., zwany dalej „Regulaminem”;
- 4) Statut obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej Toruń Główny;

- 5) plakatowy rozkład jazdy Toruń Główny – odjazdy;
- 6) plakatowy rozkład jazdy Toruń Główny – przyjazdy.

Ponadto w ww. piśmie wezwano Stronę do udzielenia, w ciągu 7 dni od otrzymania pisma, informacji czy Przewoźnik korzysta ze stacji pasażerskiej zarządzanej przez Urbitor (poprzez np. zatrzymania pociągów, sprzedaż biletów) umożliwiając swoim pasażerom korzystanie z pomieszczeń stacji pasażerskiej zarządzanej przez Urbitor.

Pismem z 18 lipca 2019 r. Urbitor poinformował Prezesa UTK, że do dnia wystosowania tego pisma Arriva nie podpisała z Operatorem umowy na korzystanie ze stacji pasażerskiej Toruń Główny.

Pismem z 29 lipca 2019 r. znak: L.dz.SU, AG/1484/07/2019 Strona zwróciła się z prośbą o wydłużenie terminu na zajęcie stanowiska w sprawie.

W odpowiedzi Prezes UTK pismem z 5 sierpnia 2019 r., znak: DRR-WRRR.715.4.2019.10.EM, w celu zapewnienia stronie możliwości czynnego udziału w postępowaniu oraz złożenia stanowiska w sprawie, wyznaczył nowy termin na udzielenie odpowiedzi na 14 sierpnia 2019 r.

Pismem z 14 sierpnia 2019 r., znak: DRR-WRRR.715.4.2019.11.EM, 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 został wyznaczony na 30 września 2019 r.

Przewoźnik pismem z 14 sierpnia 2019 r., znak: L.Dz.SU, AG/1599/08/2019, w odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK, przedstawił swoje stanowisko w sprawie.

Zdaniem Przewoźnika na podstawie umowy między Arriva a PKP PLK nr 60/012/145/00/27000079/18 z 13 listopada 2018 r., Arriva upoważniona jest do minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej. Strona zauważa, że zgodnie z pkt 6 załącznika nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym zatytułowanym „Wykaz elementów infrastruktury kolejowej”, perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą dotarcie do nich pasażerom, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego wchodzi w skład infrastruktury kolejowej i Przewoźnik może z nich korzystać w ramach minimalnego dostępu do tejże infrastruktury. Przewoźnik powołał się również na Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r., (Dz. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012, str. 32) w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, zwaną dalej „Dyrektywą 34”, zwracając uwagę że „obowiązkiem zarządcy jest zapewnienie wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym minimalnego pakietu dostępu, w niedyskryminujący sposób i w zamian za opłaty odpowiadające kosztowi, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu (odpowiednio: art. 29a ust. 1 zd. 1 i art. 33 ust. 6 i 6 ustawy o transporcie kolejowym)”. W dalszej części pisma, Strona zwraca uwagę na Wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, zwanego dalej „Trybunałem”, w sprawie C-210/18, który zapadł 10 lipca 2019 r. w następstwie pytania złożonego przez Schienen Control Kommission (organ administracyjny przy austriackim organie regulacyjnym ds. kolei), zwanym dalej „Wyrokiem TSUE”. W tym kontekście Strona podkreśliła, że jej zdaniem, „decyzją prawodawcy unijnego było wyraźnie oddanie użytkowania infrastruktury kolejowej, w tym więc peronów pasażerskich, do minimalnego pakietu dostępu – by ułatwić przedsiębiorstwom kolejowym dostęp do rynku transportu kolejowego, a tym samym zrealizować cele Dyrektywy 2012/34/UE.” W piśmie z 14 sierpnia 2019 r., Arriva wskazuje także, że zarządca infrastruktury kolejowej PKP PLK pobiera od Przewoźnika opłatę za usługi wykonywane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanym przejazdem pociągu. Spółka podkreśliła, że „zarządca pobiera od przewoźnika opłatę za usługi wykonywane w ramach minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, związane ze zrealizowanym przejazdem pociągu („opłata podstawowa”). Stawki jednostkowe pobieranej opłaty ustalane są przez zarządcę po kosztach bezpośrednich, jakie ponosi on jako rezultat przejazdu pociągu” (art. 33 ust. 4 i 6 ustawy o transporcie kolejowym i odpowiednio: art. 7 ust. 3 Dyrektywy 34). W dalszej części ww. pisma, Spółka zwraca uwagę, że „gdyby Strona nie zatrzymywała swoich pociągów przy peronach, a pasażerowie korzystający bądź zamierzający skorzystać z jej usług nie przemieszczali się pomiędzy nimi, to koszty utrzymania infrastruktury kolejowej ponoszone przez Urbitor sp. z o.o. byłyby mniejsze.”

Pismem z 9 września 2019 r., znak: DRR-WRRR.715.4.2019.13.EM, Prezes UTK poinformował, że do materiału dowodowego zostały dołączone następujące dokumenty:

1. Pismo od Urbitor z 18 lipca 2019 r., znak: DDK 1566/VII/2019/AO – informacja o braku zawartej Umowy z Przewoźnikiem;
2. Pismo od Arriva z 29 lipca 2019 r., znak L.dz.SU, AG/1484/07/2019;
3. Pismo Prezesa UTK z 5 sierpnia 2019 r., znak: DRR-WRRR.715.4.2019.10.EM;
4. Pismo od Arriva z 14 sierpnia 2019 r., znak: L.Dz.SU, AG/1599/08/2019;
5. Pismo Prezesa UTK z 14 sierpnia 2019 r., znak: DRR-WRRR.715.4.2019.11.EM.

Ponadto Prezes UTK poinformował, że Strona może złożyć ostateczne oświadczenia i stanowiska oraz wypowiedzieć się co do zebranych dowodów i materiałów, w terminie 5 dni od dnia otrzymania niniejszego pisma.

Pismem z 1 października 2019 r. Prezes UTK poinformował Spółkę, że do materiału dowodowego zostały dołączone:

1. plakatowy rozkład jazdy dla stacji Toruń Główny obowiązujący od 9 grudnia 2018 r. do 14 grudnia 2019 r. (stan na dzień 16 września 2019 r.) – odjazdy;
2. plakatowy rozkład jazdy dla stacji Toruń Główny obowiązujący od 9 grudnia 2018 r. do 14 grudnia 2019 r. (stan na dzień 16 września 2019 r.) – przyjazdy;
3. licencja nr L/011/2016;
4. certyfikat bezpieczeństwa część A (PL1120180021) i część B (PL1220160001).

Prezes UTK, poinformował również Stronę, że postępowanie nie zostanie zakończone w terminie, o którym mowa w zawiadomieniu z 14 sierpnia 2019 r., znak: DRR-WRRR.715.4.2019.11.EM z uwagi na skomplikowany charakter sprawy. Nowy termin załatwienia sprawy został wyznaczony na 31 października 2019 r.

Jednocześnie Prezes UTK poinformował, że Arriva może złożyć ostateczne oświadczenia i stanowiska oraz wypowiedzieć się co do zebranych dowodów i materiałów, w terminie 3 dni od dnia otrzymania pisma.

Spółka 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 OIU, w ramach którego mieści się 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 poprzez stwierdzenie naruszenia przepisów z zakresu kolejnictwa.

Takim przepisem, który został naruszony w niniejszej sprawie jest art. 36c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym stanowiący, iż *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.*

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 może być zatem Przewoźnik lub operator obiektu infrastruktury usługowej. Stwierdzenie naruszenia art. 36c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, poprzez bezumowne korzystanie z usług świadczonych w obiekcie infrastruktury usługowej, dotyczyć może strony, która uchyla się od podpisania umowy – w tym przypadku Przewoźnika.

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).

W związku z powyższym, stwierdzić należy, że 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.* Mianowicie przedmiotowe postępowanie dotyczy obowiązku Przewoźnika zawarcia umowy o korzystanie z usług świadczonych w obiekcie infrastruktury usługowej, który wynika z przepisów prawa materialnego, a mianowicie art. 36c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.

Prezes UTK oparł swoje ustalenia faktyczne w sprawie na twierdzeniach Operatora zawartych w pismach z 14 lutego 2019 r., znak: DDK483/II/2019/AO i 18 lipca 2019 r., znak: DDK 1566/VII/2019/AO, twierdzeniach Przewoźnika zawartych w piśmie z 14 sierpnia 2019 r. znak: L.Dz.SU, AG/1599/08/2019, informacjach wynikających z dokumentów zgromadzonych w toku sprawy, tj. Regulaminie wraz z załącznikami, faktach znanych Prezesowi UTK z urzędu takich jak: posiadanie przez Przewoźnika licencji oraz certyfikatów bezpieczeństwa oraz informacjach zamieszczonych na stronach internetowych Operatora i zarządcy infrastruktury kolejowej PKP PLK (rozkłady jazdy - odjazdy i przyjazdy pociągów na stacji Toruń Główny).

Prezes UTK na podstawie całości zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego stwierdził, iż Strona dopuściła się naruszenia przepisu z zakresu kolejnictwa, tj. art. 36c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, polegającego na korzystaniu przez Stronę z usług świadczonych w obiekcie infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej Toruń Główny zarządzanej przez Urbitor bez zawartej umowy o udostępnienie obiektów infrastruktury usługowej.

Nie ulega bowiem wątpliwości, że pociągi Przewoźnika zatrzymują się przy stacji pasażerskiej - Toruń Główny zarządzanej przez Urbitor. Do materiału dowodowego zostały dołączone rozkłady jazdy dla dworca kolejowego w Toruniu, dostępne na stronie internetowej PKP PLK. Poddane analizie zostały: plakatowy rozkład jazdy Toruń Główny obowiązujący od 9 grudnia 2018 r. do 14 grudnia 2019 r. – odjazdy i plakatowy rozkład jazdy Toruń Główny obowiązujący od 9 grudnia 2018 r. do 14 grudnia 2019 r. – przyjazdy. Prezes UTK stwierdza, że Spółka bez wątpienia korzysta ze stacji pasażerskiej Toruń Główny, zatrzymując swoje pociągi przy niej i wypuszczając lub przyjmując swoich pasażerów. Na podstawie plakatowych rozkładów jazdy można stwierdzić że pociągi Przewoźnika zatrzymują się kilkakrotnie w ciągu doby na stacji pasażerskiej zarządzanej przez Urbitor - Toruń Główny. Przykładowo zgodnie z rozkładem jazdy Toruń Główny obowiązującym od 9 grudnia 2018 r. do 14 grudnia 2019 r. – odjazdy (stan na 16 września 2019 r.), pociągi Spółki nr 50803/50805 do Brodnicy zatrzymują się na stacji Toruń Główny o godz. 5:39, natomiast pociąg nr 50807 do Chełmży zatrzymuje się o godz. 6:47, 7:02, 7:04 lub 7:05 w zależności od terminu kursowania. Wskazane pociągi i trasy mają jedynie charakter przykładowy, wykazują jednak, że przewoźnik zatrzymuje swoje pociągi przy stacji pasażerskiej - Toruń Główny, zarządzanej przez Urbitor, co stanowi przesłankę aby uznać, że Strona z niej korzysta. Ponadto wskazać należy, że Strona w piśmie z 14 sierpnia 2019 r. nie kwestionowała faktu korzystania ze stacji pasażerskiej - Toruń Główny zarządzanej przez Urbitor.

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, oraz 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) *udostępnieniu 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.*

Tym samym zauważyć należy, że użytkowanie stacji pasażerskiej odbywa się również poprzez umożliwienie pasażerom Przewoźnika, korzystania z powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych na danej stacji pasażerskiej oraz z usług świadczonych na tej stacji. Należy zatem przyjąć, że Przewoźnik poprzez samo zatrzymanie pociągu przy stacji pasażerskiej, korzysta z niej.

W Regulaminie w rozdziale 2 w podrozdziale 2.2. pkt 2 określono, że przewoźnik korzysta ze stacji pasażerskiej na podstawie umowy zawartej między przewoźnikiem a Operatorem. Zgodnie zaś z rozdziałem 3 podrozdział 3.1 pkt 1 Regulaminu, na podstawie złożonego wniosku (wzór Wniosku stanowi załącznik nr 2 do Regulaminu), Przewoźnikowi przysługuje prawo do korzystania z OIU, co zgodnie z podrozdziałem 2.1 pkt 2 Regulaminu polega na udostępnianiu wskazanych elementów. Należą do nich m.in. dworzec kolejowy, drogi dojścia do dworca od strony ul. Kujawskiej i Dybowskiej, ciągi schodów ruchomych, windy osobowe i inne. Należy zatem stwierdzić, że udostępniane elementy przeznaczone są do wykorzystania przede wszystkim przez podróżnych w związku z realizowaną podróżą. Ponadto należy podkreślić, że zgodnie z Regulaminem, perony zarządzane przez PKP PLK, nie wchodzi w zakres udostępniania OIU - stacja pasażerska Toruń Główny.

Dodatkowo należy wskazać, że zgodnie z treścią załącznika 1 do Regulaminu, gdzie Operator zamieścił opis obiektu, na terenie stacji pasażerskiej znajdują się kasy biletowe Przewoźnika. Zgodnie ze wskazanym załącznikiem, kasa Spółki czynna jest w godzinach 5.10-19.30. Pasażerowie mogą więc korzystać z powierzchni przeznaczonej do odprawy pasażerów dokonując zakupu biletów w kasie Strony. W związku z tym należy przyjąć, że Przewoźnik korzysta ze stacji pasażerskiej również poprzez umożliwienie korzystania z powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych swoim klientom - pasażerom.

Z interpretacji pojęcia powierzchni służącej odprawie podróżnych dokonanej przez Prezesa UTK, wynika, że powierzchnię służącą odprawie podróżnych należy interpretować jako powierzchnię, przeznaczoną do wykonywania czynności związanych z podróżą, za czynności takie należy uznać np. oczekiwanie na zakup biletu, oczekiwanie na pociąg oraz dotarcie do ciągów komunikacyjnych prowadzących do stacji pasażerskiej. Elementy stacji pasażerskiej Toruń Główny, podlegające udostępnianiu w ramach udostępniania obiektu infrastruktury usługowej obejmują m.in. poczekalnie, hole, powierzchnie komunikacyjne wewnątrz dworca i inne. W ocenie Prezesa UTK należy zaliczyć je do powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych, o której mowa w art. 36j ust. 1 pkt 2, lit. a.

Po analizie przepisów ustawy o transporcie kolejowym oraz materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszej sprawie, nie ulega wątpliwości, że Przewoźnik korzysta ze stacji pasażerskiej zarządzanej przez Urbitor. Korzystanie z infrastruktury przez Przewoźnika, sprowadza się do korzystania przez pasażerów Strony z powierzchni OIU takich jak poczekalnia. Podróżni mają bowiem zagwarantowane prawo do korzystania ze stacji pasażerskich na podstawie ustawy o transporcie kolejowym. 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 ustawy o transporcie kolejowym, ustawodawca zagwarantował podróżnym możliwość korzystania z poczekalni, w związku z tym, operator stacji pasażerskiej zarządzający czynnym dworcem kolejowym obowiązany jest z mocy prawa, zapewnić poczekalnię dla podróżnych. 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. 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.

Z materiału dowodowego przedstawionego w sprawie wynika, że podróżni korzystający z usług Przewoźnika mają możliwość korzystania ze stacji pasażerskiej – Toruń Główny. Załącznik nr 1 do Regulaminu zawiera informacje z opisem obiektu, zgodnie z którym, w skład stacji pasażerskiej wchodzi między innymi: kasa Spółki czynna w godzinach 5:10 - 19:30, całodobowa poczekalnia, czy ciągi komunikacyjne.

Jednocześnie na podstawie wyjaśnień Operatora, nie zanegowanych przez Arriva, Przewoźnik nie ma podpisanej z Urbitor umowy na dostęp do OIU oraz nie złożył wniosku do Operatora w tym zakresie.

Przechodząc natomiast do pisma Arriva z 14 sierpnia 2019 r., w którym wskazano, że Spółka ma podpisaną umowę z PKP PLK o wykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej, za niezasadne uznać należy powołane w ww. piśmie twierdzenia, że jakiegokolwiek koszty utrzymania infrastruktury kolejowej pokrywane są przez Urbitor.

Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym istnieje wyraźne rozgraniczenie między infrastrukturą kolejową a usługową. Elementy składające się na infrastrukturę kolejową zostały wyszczególnione w załączniku 1 ustawy o transporcie kolejowym, natomiast elementy składające się na obiekty infrastruktury usługowej zostały ujęte w załączniku 2 do tej Ustawy. Zgodnie z tym obiektem infrastruktury usługowej jest:

- 1) *stacja pasażerska;*
- 2) *terminal towarowy;*
- 3) *stacja rozrządowa oraz stacja manewrowa wyposażona w urządzenia, inne niż urządzenia sterowania ruchem kolejowym, przeznaczone do zestawiania składów pociągów lub wykonywania manewrów;*
- 4) *tory postojowe;*
- 5) *punkty zaplecza technicznego, z wyjątkiem punktów utrzymania naprawczego przeznaczonych dla pociągów dużych prędkości lub innego rodzaju taboru kolejowego wymagającego specjalistycznego zaplecza;*
- 6) *stanowiska techniczne, w tym stanowiska do czyszczenia i mycia taboru;*
- 7) *infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów kolejowych;*
- 8) *instalacje pomocnicze;*
- 9) *kolejowe stacje paliw i instalacje do tankowania na tych stacjach.*

Niniejsza decyzja dotyczy niezawarcia przez Przewoźnika umowy na świadczenie usług przez Urbitor w zarządzanym przez niego obiekcie infrastruktury usługowej, tj. stacji pasażerskiej Toruń Główny. Stacja pasażerska to zgodnie z definicją określoną w art. 4 ust. 1 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.* 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.* Z ww. definicji można więc wywieść wniosek, że podróżni z racji celu w jakim tam się znaleźli, a więc chęci odbycia

podróży pociągiem, korzystają z powierzchni obejmującej OIU - stację pasażerską. Słusznie więc Operator wskazał w podrozdziale 2.1 pkt 2 Regulaminu, że dworzec kolejowy jest elementem udostępnianym w ramach korzystania z OIU - stacja pasażerska Toruń Główny, nie wskazując przy tym, że w ramach zarządzanej stacji pasażerskiej udostępniane są również perony.

Należy zwrócić uwagę, że wyjaśnienia przedstawione przez Spółkę koncentrują się przede wszystkim na wykładni i zastosowaniu załącznika nr 1 do Ustawy i załącznika nr 2 do Dyrektywy 34, tj. na sposobie kwalifikacji infrastruktury peronowej wchodzącej w skład stacji pasażerskich zarządzanych przez Urbitor jako infrastruktury kolejowej. Jak wykazano powyżej Urbitor nie wymienia peronów wśród elementów udostępnianych w ramach stacji pasażerskiej Toruń Główny, dlatego błędne jest przekonanie Strony, że cała infrastruktura stacji pasażerskiej winna być udostępniana w ramach minimalnego dostępu. Urbitor wyraźnie wskazuje w podrozdziale 2.1 pkt 2 Regulaminu jakie elementy infrastruktury oddaje do korzystania w ramach udostępniania OIU. W podrozdziale 2.1 pkt 2 ppkt 1 Regulaminu wyraźnie wskazano dworzec kolejowy, jako infrastrukturę zarządzaną przez Urbitor i udostępnianą w ramach OIU, nie można więc zgodzić się z twierdzeniem Spółki, że dostęp do niego zagwarantowany jest w opłacie za minimalny dostęp uiszczanej na rzecz PKP PLK.

Strona w piśmie z 14 sierpnia 2019 r. zwraca uwagę również, że w związku z Wyrokiem TSUE, wykładnia przepisów krajowych powinna być zgodna z pronunijną wykładnią. Wskazać należy, że formalnie Wyrok TSUE jest wiążący jedynie dla stron postępowania, w którym został wydany. Jednakże, mając na uwadze jedno z zadań Trybunału jakim jest zapewnienie jednolitej wykładni prawa w Unii Europejskiej, Prezes UTK jest zobligowany do stosowania pronunijnej wykładni przepisów, tak aby przepisy te były zgodne z kierunkiem interpretacyjnym zaproponowanym przez Trybunał w ww. wyroku. Należy również podkreślić, że Wyrok TSUE nie negował istnienia obiektów takich jak stacja pasażerska, wskazał jedynie jakie elementy stanowią infrastrukturę kolejową (jako taki element wskazano perony). Niniejsza decyzja dotyczy udostępniania obiektu infrastruktury usługowej zarządzanego przez Urbitor, jakim jest stacja pasażerska, a nie infrastruktury kolejowej jaką są perony. Tym samym wyżej powołany wyrok nie będzie miał więc zastosowania do niniejszej sprawy. Sama kwalifikacja infrastruktury peronowej jako infrastruktury kolejowej bądź obiektu infrastruktury usługowej, w ocenie Prezesa UTK, nie przesądza więc o braku obowiązku zawarcia przez przewoźników kolejowych umów na korzystanie z usług dostępnych w OIU – stacja pasażerska. Kwestia prawidłowego określenia infrastruktury peronowej może mieć wpływ jedynie na wysokość opłat za korzystanie ze stacji pasażerskich jednak sam Wyrok TSUE nie zwalnia Przewoźnika z obowiązku zawierania umów na dostęp do stacji pasażerskich. Istotą niniejszej Decyzji jest stwierdzenie, że Spółka bezumownie korzysta ze stacji pasażerskiej będącej w zarządzie Operatora. Zakres korzystania ze stacji pasażerskiej został 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.*

Mając na uwadze powyższe, w niniejszym stanie faktycznym należy skoncentrować się na korzystaniu przez Stronę z udostępniania dworca zarządzanego przez Urbitor, a nie peronów, które nie są udostępniane przez Operatora w ramach zarządzanej stacji pasażerskiej.

W ocenie Prezesa UTK Przewoźnik korzysta z powierzchni dworców przeznaczonej do odprawy podróżnych, co zostało udowodnione powyżej. Prezes UTK ocenił materiał dowodowy zgodnie z art. 80 k.p.a. *Organ administracji publicznej ocenia na podstawie całokształtu materiału dowodowego, czy dana okoliczność została udowodniona.* W swoim stanowisku Strona, nie zawarła argumentów udowodniających, że nie korzysta bezumownie z OIU – stacja pasażerska Toruń Główny, zarządzanej przez Urbitor. Strona starała się udowodnić, że korzystanie z OIU, powinno podlegać kwalifikacji jako koszty bezpośrednie, stanowiące rezultat przejazdu pociągów Strony, z czym Prezes UTK nie może się zgodzić.

Z informacji przekazanej przez Urbitor w piśmie z 18 lipca 2019 wynika, że na ten dzień, Przewoźnik nie podpisał umowy o udostępnienie stacji pasażerskich. Oznacza to, że Przewoźnik korzysta ze stacji pasażerskiej zarządzanej przez Urbitor – Toruń Główny, 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 uprawnienia 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. 13 b 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 31 stycznia 2020 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 (art. 127 § 3 w zw. z art. 129 § 2 k.p.a.).

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. 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*