



# DZIENNIK URZĘDOWY

## PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 29 listopada 2019 r.

Poz. 40

### DECYZJA NR DRR-WRRR.715.3.2019.ŁB PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 30 października 2019 r.

#### **w sprawie korzystania przez „Przewozy Regionalne” 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, art. 13b ust. 1 i art. 36c ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 710 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym” lub „Ustawą”, w postępowaniu administracyjnym wszczętym z urzędu w przedmiocie naruszenia art. 36c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym poprzez korzystanie przez „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej „Przewozami Regionalnymi”, „Stroną” „Przewoźnikiem”, „PR”, lub „Spółką”, z usług świadczonych w obiektach infrastruktury usługowej – stacjach pasażerskich zarządzanych przez Urbitor sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu, zwaną dalej „Urbitor” lub „Operatorem”, bez zawartej umowy o udostępnienie obiektu infrastruktury usługowej,

- I. stwierdzam naruszenie przez Przewozy Regionalne przepisu z zakresu kolejnictwa poprzez naruszenie art. 36c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, poprzez korzystanie przez PR z usług świadczonych w obiekcie infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej – Toruń Główny, zarządzanej przez Urbitor, bez zawartej umowy o udostępnienie obiektu 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 Urbitor z 8 stycznia 2019 r., znak: DRR-WRRR.714.8.2018.7.TK będącym odpowiedzią na wcześniejsze zapytanie Operatora, odniósł się do zapisów regulaminu dostępu do obiektu infrastruktury usługowej zarządzanego przez Urbitor sp. z o.o., zwanego dalej „Regulaminem”, 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 – stacji pasażerskich zarządzanych przez Urbitor.

Operator w piśmie do Prezesa UTK z 14 lutego 2019 r. poinformował, że posiada podpisaną jedną umowę z innym przewoźnikiem. Ponadto Urbitor wskazał, że dwóch przewoźników, w tym Spółka, nie złożyło wniosków o udostępnienie obiektu infrastruktury usługowej, zwanego dalej także „OIU”, i uchylają się od obowiązku uregulowania opłaty za korzystanie ze stacji pasażerskich na podstawie art. 36c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, tłumacząc się rozliczeniami z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.

Operator w piśmie z 18 lipca 2019 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 23 lipca 2019 r.) ponownie potwierdził, że dwóch przewoźników, w tym Spółka, nie zawarli umów na korzystanie ze stacji pasażerskiej Toruń Główny.

Prezes UTK pismem z 19 lipca 2019 r., znak: DRR-WRRR.715.3.2019.4.AKK, 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 w obiektach infrastruktury usługowej - stacjach pasażerskich zarządzanych przez Urbitor bez zawartej umowy o udostępnienie obiektu infrastruktury usługowej.

Jednocześnie poinformowano Przewozy Regionalne, 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.;
- 4) statut obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej Toruń Główny;
- 5) plakatowy rozkład jazdy Toruń Główny – odjazdy;
- 6) plakatowy rozkład jazdy Toruń Główny – przyjazdy.

Przewoźnik pismem z 31 lipca 2019 r., znak: PAG1b-073-009/2019 przedstawił stanowisko w sprawie. Spółka w swoim piśmie wniosła o umorzenie postępowania na podstawie art. 105 § 1 k.p.a. z uwagi na jego bezprzedmiotowość. Przewozy Regionalne przekazały także stanowisko, w którym wskazały, że nie korzystają z usług świadczonych w OIU na rzecz przewoźników kolejowych. Przewozy Regionalne potwierdziły, że zatrzymują się na stacji Toruń Główny, ale nie oznacza to, że korzystają z usług świadczonych na tej stacji przewoźnikom, o których mowa w art. 36c ust. 1 w zw. Z art. 36j ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. Strona przekazała w zawiadomieniu z 31 lipca 2019 r. stanowisko:

- a) odnośnie do powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych, w którym wskazała, że:
  - nie korzysta z usług dostępu do powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych w rozumieniu i na zasadach art. 36j ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym;
  - regulamin dostępu do obiektu infrastruktury usługowej zarządzanego przez Urbitor nie precyzuje na czym polega korzystanie z OIU i obejmuje szereg powierzchni stanowiących ciągi komunikacyjne umożliwiające pasażerom dotarcie do peronów;
  - Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej wydał 10 lipca 2019 r. wyrok w sprawie C0210/18 stwierdzający, że elementy stanowiące infrastrukturę kolejową nie mogą być traktowane jako elementy OIU;
  - zgodnie z definicją języka polskiego „odprawa” oznacza „załatwienie formalności przed podróżą”, co oznacza, że obecność pasażera na dworcu nie jest warunkiem „odprawy”;
- b) odnośnie do udostępniania systemu sprzedaży biletów obsługiwanego przez operatora stacji pasażerskiej, wskazując, że sprzedaż biletów na stacji Toruń Główny odbywa się przez ajenta, który wynajmuje pomieszczenie od Urbitor na zasadach komercyjnych, a sprzedaż biletów w automatach biletowych odbywa się za pośrednictwem automatów należących do innego podmiotu;
- c) odnośnie do umieszczania dodatkowych informacji handlowych, Przewoźnik wskazuje, że posiada podpisane umowy z Urbitor na wynajem dwóch gablot.

Pismem z 19 sierpnia 2019 r., znak: DRR-WRRR.715.3.2019.7.ŁB, Prezes UTK zawiadomił Stronę, że niniejsze postępowanie nie zostanie zakończone w terminie, o którym mowa w art. 35 § 3 k.p.a. Nowy termin załatwienia sprawy został wyznaczony na 20 września 2019 r.

Prezes UTK pismem z 28 sierpnia 2019 r., znak: DRR-WRRR.715.3.2019.8.ŁB, zawiadomił Przewozy Regionalne o uprawnieniach wynikających z art. 10 k.p.a., tj. o możliwości złożenia ostatecznych oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiedzi co do zebranych dowodów i materiałów, w terminie 5 dni od dnia otrzymania pisma.

Jednocześnie Stronę poinformowano, że do materiału dowodowego w sprawie dołączono:

- 1) pismo Urbitor z 18 lipca 2019 r. (data wpływu 23 lipca 2019 r.) informujące o braku zawarcia umowy z Przewoźnikiem,
- 2) pismo Przewozów Regionalnych z 31 lipca 2019 r. (data wpływu 31 lipca 2019 r.) będące stanowiskiem w sprawie.

Strona po przejrzeniu akt sprawy w dniu 6 września 2019 r. nie skorzystała z przysługującego jej uprawnienia.

Zawiadomieniem z 1 października 2019 r. znak: DRR-WRRR.715.3.2019.11.ŁB Prezes UTK powiadomił Przewoźnika o dołączeniu do materiału dowodowego: plakatowego rozkładu jazdy dla stacji Toruń Główny obowiązującego od 9 grudnia 2019 r. do 14 grudnia 2019 r. (stan na dzień 16 września 2019 r.) - odjazdy; plakatowego rozkładu jazdy dla stacji Toruń Główny obowiązującego od 9 grudnia 2019 r. do 14 grudnia 2019 r. (stan na dzień 16 września 2019 r.) - przyjazdy, licencji nr WPO/054/2004 oraz certyfikatu bezpieczeństwa część A (PL1120150043) i część B (PL1220150039) oraz ponownie poinformował o uprawnieniach wynikających z art. 10 k.p.a., tj. o możliwości złożenia ostatecznych oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiedzi co do zebranych dowodów i materiałów, w terminie 5 dni od dnia otrzymania pisma. Jednocześnie Prezes UTK wyznaczył nowy termin zakończenia sprawy na dzień 21 października 2019 r.

Strona po przejrzaniu akt sprawy w dniu 8 października 2019 r. nie skorzystała z przysługującego jej uprawnienia.

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

Zgodnie z art. 10 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK jest centralnym organem administracji rządowej będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej m.in. z zakresu regulacji transportu kolejowego.

Natomiast stosownie do art. 13 ust. 1 pkt 2 lit. b ustawy o transporcie kolejowym, do zadań Prezesa UTK, w zakresie regulacji transportu kolejowego, należy nadzór nad sprawiedliwym i niedyskryminującym traktowaniem przez operatorów obiektu infrastruktury usługowej wszystkich przewoźników kolejowych w zakresie dostępu do obiektu infrastruktury usługowej przez nadzór nad zawieraniem umów z operatorami obiektu infrastruktury usługowej.

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

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

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

Przewozy Regionalne są przewoźnikiem wykonującym przewozy kolejowe osób na podstawie licencji nr WPO/054/2004. Jednocześnie Spółka posiada ważny certyfikat bezpieczeństwa część A (PL1120150043) i część B (PL1220150039). Spółce przysługuje status strony w niniejszym postępowaniu. Zgodnie bowiem z art. 28 k.p.a., stroną jest każdy, czyjego interesu prawnego lub obowiązku dotyczy postępowanie albo kto żąda czynności organu ze względu na swój interes prawny lub obowiązek. Interes prawny tego przewoźnika wynika z przepisów prawa materialnego, a mianowicie ustawy o transporcie kolejowym. Należy zwrócić uwagę, że umowa o udostępnienie obiektu infrastruktury usługowej, o której mowa w art. 36c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, zawierana jest pomiędzy przewoźnikiem kolejowym a operatorem obiektu infrastruktury usługowej. Stroną umowy uchylającą się od obowiązku jej zawarcia jest Przewoźnik. Zatem decyzja Prezesa UTK w sprawie naruszenia art. 36c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym poprzez bezumowne korzystanie z usług świadczonych w obiekcie infrastruktury usługowej skierowana jest do Strony, która uchyla się od podpisania umowy – w tym przypadku Przewoźnika.

Prezes UTK oparł swoje ustalenia faktyczne na twierdzeniach Operatora oraz informacjach wynikających z dokumentów zgromadzonych w toku sprawy, tj. Regulaminie wraz z załącznikami, twierdzeniach Spółki zawartych w piśmie z 31 lipca 2019 r., znak: PAG1b-073-009/2019, rozkładzie jazdy zarządcy infrastruktury kolejowej i spisie kas na stronie internetowej Przewoźnika. Nie ulega wątpliwości, że pociągi Przewoźnika zatrzymują się przy stacji pasażerskiej zarządzanej przez Urbitor - Toruń Główny.

Ponadto, do materiału dowodowego zostały dołączone dokumenty ze strony internetowej zarządcy infrastruktury kolejowej zawierające rozkład jazdy - odjazdy i przyjazdy pociągów na stacji Toruń Główny, w którym widnieją pociągi Przewozów Regionalnych.

Przewoźnik bez wątplenia zatrzymuje pociągi przy stacji pasażerskiej zarządzanej przez Operatora. Fakt ten wynika z rozkładu jazdy pociągów 2018/2019. Na podstawie powyższych danych można także stwierdzić, że pociągi Przewoźnika zatrzymują się kilkakrotnie w ciągu doby na stacji pasażerskiej zarządzanej przez Urbitor. Zgodnie bowiem z rozkładem dołączonym do akt postępowania (plakatowy rozkład jazdy - odjazdy dla stacji Toruń Główny, obowiązujący na dzień wszczęcia postępowania stan na 13 lipca 2019 r.) wynika, że jest 89 pozycji odjazdów, przy czym nie jest to tożsame z liczbą połączeń w dobie, ze względu na fakt, że część połączeń ma różne dni kursowania lub zmienione godziny kursowania w zależności od terminu. Przykładowo są to pociągi: nr 50447 do Bydgoszczy Główniej o 4:23, nr 55272 do Włocławka o 4:39, nr 50401 do Bydgoszczy Główniej o 5:13, nr 51202 do Kutna o 5:22, nr 50431 do Bydgoszczy Główniej o 5:36 w niedziele i zamiennie nr 50481 do Nakła nad Notecią o 5:36 od poniedziałku do soboty, nr 50729 do Inowrocławia o 5:44, nr 50403 do Bydgoszczy Główniej o 6:13 lub 6:20 w zależności od terminu, nr 50449 do Jabłonowa Pomorskiego o 6:23 od poniedziałku do piątku i nr 55447 zamiennie do Torunia Wschodniego o 6:23 w weekendy, nr 55258 do Włocławka o 6:39, nr 50483 do Bydgoszczy Główniej o 6:41, nr 57321 do Poznania Głównego o 6:46, nr 50407 do Bydgoszczy Główny o 7:19, nr 90221 do Olsztyna Głównego o 7:23, nr 50451 do Torunia Wschodniego o 7:39 lub 7:42 w zależności od terminu, nr 50433/90251 do Bydgoszczy Główniej o 7:47, 55406/55274 do Włocławka o 8:26 lub 8:32 w zależności od dnia tygodnia, nr 90241 do Bydgoszczy Główniej o 8:53. Dodatkowo plakatowy rozkład jazdy - odjazdy dla stacji Toruń Główny, obowiązujący od 9 grudnia 2018 r. do 14 grudnia 2019 r., stan na 16 września 2019 r. potwierdza, że pociągi Spółki zostały zaplanowane przez cały okres obowiązywania rocznego rozkładu jazdy pociągów, tj. do 14 grudnia 2019 r. Przykładowo pociągi: nr 50401 do Bydgoszczy Główniej o 5:15,

nr 51202 do Kutna o 5:20, czy nr 50407 do Bydgoszczy Głównej o 7:11 kursujący w dni robocze posiadają adnotacje kursowania do 14 grudnia 2019 r. lub 13 grudnia 2019 r.

Należy zatem przyjąć, że Przewoźnik poprzez samo zatrzymanie pociągu przy stacji pasażerskiej, korzysta z niej. Użytkowanie odbywa się również przez pasażerów Spółki, którzy używają powierzchni przeznaczonych do odprawy podróżnych na danej stacji pasażerskiej oraz z usług świadczonych na tej stacji np. poprzez oczekiwanie na pociąg w poczekalni, kupno biletu.

Zgodnie z art. 36c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, przewoźnik kolejowy nabywa prawo do korzystania z usług świadczonych w obiekcie po zawarciu z operatorem umowy określającej w szczególności prawa i obowiązki operatora i przewoźnika kolejowego związane ze świadczonymi usługami. Zakres korzystania ze stacji pasażerskiej został natomiast uszczegółowiony w art. 36j ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym udostępnianie stacji pasażerskiej polega na:

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

W rozdziale 2.2 ust. 2 Regulaminu określono, że przewoźnik korzysta z OIU stacja pasażerska na podstawie umowy zawartej pomiędzy przewoźnikiem, a Urbitor, w rozdziale 3.1 ust. 1 Regulaminu określono, że warunkiem uzyskania przez Przewoźnika dostępu do stacji pasażerskiej jest pisemne wystąpienie przewoźnika o udostępnienie powierzchni stanowiącej elementy stacji pasażerskiej Toruń Główny. Dodatkowo, załącznik nr 2 Regulaminu stanowi wzór wniosku o udostępnienie stacji pasażerskiej w celu korzystania z usług świadczonych w OIU stacji pasażerskiej.

Bez względu na dostawcę systemu informatycznego, należy podkreślić, że na stacjach pasażerskich odbywa się sprzedaż biletów. Należy przyjąć, że pasażerowie Przewoźnika, w celu nabycia biletu na podróż, mogą skorzystać ze stacji pasażerskich zarządzanych przez Urbitor.

Po analizie przepisów ustawy o transporcie kolejowym oraz materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszej sprawie, nie ulega wątpliwości, że Przewoźnik korzysta ze stacji pasażerskiej Toruń Główny zarządzanej przez Urbitor. Korzystanie z infrastruktury przez Przewoźnika, sprowadza się do korzystania przez pasażerów Przewoźnika z powierzchni OIU takich jak poczekalnia, czy ciągi komunikacyjne wewnątrz dworca. Podróżni mają bowiem zagwarantowane prawo do korzystania ze stacji pasażerskich na podstawie przepisów 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, korzystanie z infrastruktury stacji pasażerskiej przez Przewoźnika, sprowadza się do korzystania przez jego pasażerów z powierzchni wchodzącej w skład obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej takich jak np. poczekalnia. Podróżni mają bowiem zagwarantowane prawo do korzystania ze stacji pasażerskich na podstawie przepisów art. 36k ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym. Ustawodawca zobowiązał Operatora stacji pasażerskiej zarządzającego czynnym dworcem kolejowym do zapewnienia podróżnym poczekalni.

Zatem z ww. przepisów wynika, że podróżni mają prawo korzystać z pomieszczeń wchodzących w skład OIU - stacji pasażerskiej. Z materiału dowodowego przedstawionego w sprawie wynika, że podróżni korzystający z usług Przewoźnika mają taką możliwość. Załącznik nr 1 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. Definicja dworca kolejowego, uregulowana w art. 4 pkt 8a ustawy o transporcie kolejowym, wskazuje, że dworcem kolejowym jest obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych, w którym znajdują się pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego, położony przy linii kolejowej. Natomiast definicja stacji pasażerskiej została ujęta 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.*

Z ww. definicji można więc wywnioskować, że podróżni z racji celu w jakim tam się znaleźli, a więc chęci odbycia podróży pociągiem, korzystają z powierzchni obejmującej OIU - stację pasażerską. Z interpretacji pojęcia powierzchni służącej odprawie podróżnych (która stanowi część OIU stacji pasażerskiej), dokonanej przez Prezesa UTK, wynika, że przez powierzchnię służącą odprawie podróżnych należy rozumieć jako infrastrukturę służącą jedynie odprawie podróżnych.

Samo zaś znaczenie odprawy podróżnych należy rozumieć jako zapewnienie możliwości zakupu biletu, oczekiwania na pociąg. 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. W związku z tym należy przyjąć, że Przewoźnik korzysta ze stacji pasażerskiej również poprzez umożliwienie korzystania z niej swoim klientom - pasażerom. W związku z tym niezasadne jest twierdzenie Spółki, że termin odprawy wykorzystany przez prawodawcę w ustawie o transporcie kolejowym ma bardzo wąskie znaczenie, w zakres którego nie wchodzi m.in. przebywanie w poczekalniach czy poruszanie się ciągami komunikacyjnymi. Zdaniem Prezesa UTK, potoczne tłumaczenie określenia odprawa i obsługa nie może rzutować na rozstrzygnięcie sprawy.

Z całą pewnością należy stwierdzić zatem, że pasażerowie Przewoźnika muszą w zdecydowanej większości przypadków korzystać z powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych poprzez zakup biletu lub oczekiwanie na pociąg w poczekalni.

Jak wskazano wyżej, podróżni mają zagwarantowane prawo do korzystania ze stacji pasażerskich bezpłatnie na podstawie art. 36k ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, w którym wskazano, że stacje pasażerskie są udostępniane podróżnym nieodpłatnie. Zdaniem Prezesa UTK, nie można więc stwierdzić, że definicja zawarta w Regulaminie nie jest zgodna z ustawą o transporcie kolejowym. Sam fakt, że istnieje możliwość zakupu biletów Spółki w ajencyjnych kasach biletowych, biletomatach prowadzonych przez inne podmioty czy z faktu, że na danych stacjach zatrzymują się jej pociągi, a obiekty te posiadają poczekalnie, świadczy o tym, że podróżni Spółki korzystają z usług świadczonych w OIU. Fakt czekania na pociąg w poczekalni, czy przemieszczania się po stacji pasażerskiej w celu kupna biletu (także oczekiwanie w kolejce na jego kupno), świadczy o korzystaniu przez pasażerów z OIU.

W związku z tym należy przyjąć, że Przewoźnik korzysta ze stacji pasażerskiej również poprzez umożliwienie korzystania z niej swoim klientom - pasażerom. Mając na uwadze powyższe, należy stwierdzić, że ustawa o transporcie kolejowym, określając zasady udostępniania infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej, nie ingeruje w stosunek prawny przewoźnik - pasażer, wyraźnie wskazując, że stronami w ramach procesu udostępniania obiektów infrastruktury usługowej są – z jednej strony operator i z drugiej strony przewoźnik kolejowy.

Prezes UTK podkreśla, że Stroną procesu alokacji nie jest natomiast pasażer, dlatego nieodpłatność korzystania z obiektu przez pasażera nie może oznaczać nieodpłatności korzystania przez przewoźnika. Z powyższego wynika więc, że to przewoźnik zobowiązany jest do pokrywania kosztów udostępniania OIU - stacji pasażerskiej, mimo tego, że faktyczne bezpośrednie korzystanie ze stacji pasażerskiej odbywa się na poziomie podróżnych korzystających z usług przewoźnika. Z informacji przekazanej przez Urbitor wynika, że Przewoźnik nie podpisał umowy o udostępnienie stacji pasażerskich w części dotyczącej korzystania z powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych, a nawet nie złożył wniosku o udostępnienie tego obiektu.

W odniesieniu do informacji o opinii Rzecznika Generalnego w zakończonym już postępowaniu, toczonym przed Trybunałem Sprawiedliwości Unii Europejskiej, zwanym dalej „TSUE” nr C-210/18 (WESTbahn Management GmbH /ÖBB-Infrastruktur AG) należy przyjąć pro unijną wykładnię przepisów, polegającą na uznaniu, że jedynie peron stanowi infrastrukturę kolejową. Pozostała część stacji pasażerskiej tj. budynek dworca z powierzchnią służącą odprawie podróżnych nadal stanowi infrastrukturę usługową, z której przewoźnik korzystać może jedynie po podpisaniu z jego operatorem umowy uregulowanej w art. 36c ust. 1 Ustawy. Powyższy wyrok TSUE może mieć wpływ jedynie na wysokość opłaty pobieranej z tytułu udostępniania OIU. Przyjęcie założenia Strony prowadziłoby do przyjęcia tezy, że w zasadzie cała powierzchnia dworców kolejowych, w tym m.in. poczekalnie czy hole, stanowiłyby infrastrukturę kolejową. W ocenie Prezesa UTK, taka interpretacja stanowi daleko idącą rozszerzającą wykładnię przepisów prawa krajowego jak i unijnego, która może prowadzić do przyjęcia absurdalnego założenia, że w zasadzie cały budynek dworca jest zintegrowany z peronami i jako taki winien być uznany za infrastrukturę kolejową. Prezes UTK podkreśla, że ww. Wyrok TSUE nie negował istnienia stacji pasażerskiej, która stanowi obiekt infrastruktury usługowej. W Wyroku TSUE wprost wskazano, co i dlaczego należy uznać za infrastrukturę kolejową, co znajduje potwierdzenie w konkretnych przepisach Ustawy. Wolą zarówno ustawodawcy krajowego jak i europejskiego, było natomiast rozdzielenie tych dwóch rodzajów infrastruktury. Stacja pasażerska została wyraźnie wskazana jako część infrastruktury usługowej (art. 4 pkt 53, a także załącznik nr 2 pkt 2 ppkt 1 Ustawy). Kwestia elementów wchodzących w skład OIU, które w świetle Wyroku TSUE mogą stanowić infrastrukturę kolejową, nie jest przedmiotem niniejszego postępowania o bezumowne korzystanie z OIU stacja pasażerska Toruń Główny. Natomiast sam ww. wyrok TSUE nie zwalnia Przewoźnika z obowiązku zawierania umów na dostęp do stacji pasażerskich.

Kwestia zawartych umów z Urbitor na wynajem dwóch gablot na dodatkowe informacje handlowe Przewoźnika nie dotyczy powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych w rozumieniu art. 36j ust. 1 pkt 1) i art. 36j ust. 1 pkt 2) lit a) ustawy o transporcie kolejowym, której wykorzystanie powinno odbywać się na podstawie umowy, o której mowa w art. 36c ustawy o transporcie kolejowym. W związku z tym Przewoźnik korzysta z OIU nie mając podpisanej umowy na inny zakres niż wskazane dwie umowy na wynajem gablot.

Z informacji przekazanej przez Urbitor (w piśmie z 14 lutego 2019 r. i z 18 lipca 2019 r.) wynika, że Przewoźnik nie podpisał umowy o udostępnienie stacji pasażerskich, a nawet nie złożył wniosku o udostępnienie obiektów. 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 Przewozy Regionalne jest obowiązek usunięcia powyższego naruszenia przez Spółkę.

Odnosząc się do stwierdzenia Strony, że postępowanie w niniejszej sprawie powinno zostać umorzone na podstawie art. 105 k.p.a., w ocenie Prezesa UTK nie zasługuje ono na uwzględnienie. Zgodnie z art. 105 § 1 k.p.a., gdy postępowanie z jakiegokolwiek przyczyny stało się bezprzedmiotowe w całości albo w części, organ administracji publicznej wydaje decyzję o umorzeniu postępowania odpowiednio w całości albo w części. Odnosząc się do zagadnienia bezprzedmiotowości postępowania, wskazać należy, że zgodnie z poglądem NSA, zawartym w wyroku z 29 czerwca 2009 r. (sygn. akt II OSK1055/08): bezprzedmiotowość postępowania zachodzi jedynie w sytuacjach, gdy w świetle prawa materialnego i ustalonego stanu faktycznego brak jest sprawy administracyjnej mogącej być przedmiotem postępowania. Tym przedmiotem jest zaś konkretna sprawa, w której organ administracji państwowej jest władny i jednocześnie zobowiązany rozstrzygnąć na podstawie przepisów prawa materialnego o uprawnieniach lub obowiązkach indywidualnego podmiotu. Natomiast Wojewódzki Sąd Administracyjny, zwany dalej „WSA”, w Szczecinie w wyroku z 13 marca 2013 r. (sygn. Akt II SA/Sz 356/12) stwierdził, że: bezprzedmiotowość postępowania administracyjnego, o której stanowi art. 105 § 1 k.p.a. zachodzi, gdy brak jest jednego z elementów stosunku materialnoprawnego, wobec czego nie można wydać decyzji załatwiającej sprawę przez rozstrzygnięcie jej co do istoty. Może mieć ona charakter podmiotowy lub przedmiotowy. Pierwszy z przypadków zachodzi wtedy, gdy z żądaniem występuje podmiot, któremu nie służy przymiot strony w postępowaniu, drugi – gdy sprawa nie ma charakteru administracyjnego, albo gdy nastąpiło przedawnienie żądania lub gdy brak jest przedmiotu żądania(...). Umorzenie postępowania administracyjnego jest wyjątkiem od stanu funkcjonowania prawa związanego z możliwością kształtowania w oparciu o normy administracyjnego prawa materialnego przez organ administracji publicznej, sytuacji podmiotów administrowanych. Umorzenie postępowania administracyjnego powinno więc być traktowane jako środek ostateczny, mający zastosowanie tylko w tych sytuacjach, kiedy nie ma możliwości podjęcia merytorycznego rozstrzygnięcia sprawy (wyrok NSA z 9 października 1998 r., sygn. akt IV SA 1634/96, niepubl.).

W przedstawionym postępowaniu nie zachodzą przesłanki, które uzasadniają umorzenie postępowania. Nie można bowiem przyjąć, że brak jest przedmiotu lub podmiotu postępowania w niniejszej sprawie. Podmiotem, którego dotyczy to postępowanie jest Strona, a przedmiot postępowania, obejmujący stwierdzenie naruszenia obowiązku zawarcia przez Przewoźnika z operatorem infrastruktury usługowej (Urbitor) umowy na korzystanie z usług, określony jest przepisami prawa materialnego (art. 36c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym) oraz przepisami kompetencyjnymi dotyczącymi Prezesa UTK (art. 13b ust. 1 powołanej ustawy). Należy zauważyć, że Urbitor w piśmie z 14 lutego 2019 r., znak: DDK 483/II/2019/AO oraz w piśmie z 18 lipca 2019 r. znak: DDL 1566/VII/2019/AO, poinformował, że Przewozy Regionalne nie podpisały z Operatorem umowy określającej zasady naliczania opłat i ich wysokość, za dostęp do infrastruktury usługowej – stacji pasażerskich zarządzanych przez Urbitor. W związku z tym naruszenie nie zostało usunięte.

Odnosząc się do pkt II sentencji niniejszej decyzji, należy stwierdzić, że Prezes UTK był zobowiązany do wyznaczenia terminu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości. Zgodnie bowiem z brzmieniem art. 13b ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, w przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów, decyzji lub postanowień z zakresu kolejnictwa Prezes UTK wydaje decyzję określającą zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości. W związku z powyższym, Prezes UTK wyznaczył termin na usunięcie stwierdzonej nieprawidłowości do 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. Jeżeli strona nie chce skorzystać z prawa do zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, może wnieść do WSA w Warszawie skargę na decyzję w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji stronie. Skargę wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK. Wpis od skargi wynosi 200 zł (art. 15 w zw. z art. 127 § 3 w zw. z art. 129 § 2 k.p.a. w związku z art. 3 § 2 pkt 1 oraz art. 13 § 2, art. 52 § 1 i § 3, art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 1302 z późn. zm.), zwanej dalej „p.p.s.a.”, w związku z § 2 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2003 r., nr 221, poz. 2193 z późn. zm.).

Stronie przysługuje możliwość ubiegania się o prawo pomocy, obejmujące zwolnienie strony od kosztów sądowych oraz bezpłatne ustanowienie profesjonalnego pełnomocnika, na zasadach określonych w art. 239 – 262 p.p.s.a. Strona może złożyć oświadczenie o zrzeczeniu się uprawnienia do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, skutkujące

prawomocnością decyzji. Złożenie oświadczenia następuje na zasadach ogólnych przewidzianych dla wniesienia podania, określonych w art. 63 § 1 k.p.a.

Z up. Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego *Radosław Pacewicz*