

Warszawa, dnia 11 października 2018 r.

Poz. 34

**DECYZJA NR DRRK-WR.714.12.2017.LB  
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 10 października 2018 r.

**w sprawie zmiany przez PKP S.A. regulaminu dostępu przez licencjonowanych przewoźników kolejowych do obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej.**

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 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, 4 i 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, działając w postępowaniu administracyjnym wszczętym 19 lipca 2018 r. z urzędu w przedmiocie niespełniania przez *Regulamin dostępu przez licencjonowanych przewoźników kolejowych do obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej* (wersja z grudnia 2017 r.), zwany dalej „Regulaminem dostępu”, opracowany przez Polskie Koleje Państwowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanej dalej „PKP S.A.” lub „Operatorem”, wymagań określonych w art. 36f ust. 1 pkt 1, 2, 4 i 5 ustawy o transporcie kolejowym, uwzględniając konieczność zapewnienia niedyskryminującego i równego traktowania przewoźników kolejowych ubiegających się o dostęp do obiektu, mając na uwadze, że Regulamin dostępu nie spełnia wymogów określonych rozdziale 6a ustawy o transporcie kolejowym,

**nakazuję**

**PKP S.A. wprowadzenie zmian w opublikowanym *Regulaminie dostępu* poprzez:**

- 1) zmianę, załącznika nr 1 do Regulaminu dostępu pt. *Wykaz stacji pasażerskich wraz z ich kategoryzacją oraz określeniem dostępności do obiektu*, zgodnie z art. 36f ust. 1 pkt 1 w zw. z art. 4 pkt 8a ustawy o transporcie kolejowym, poprzez ujęcie w nim obiektów, które faktycznie przeznaczone są do obsługi podróży korzystających z transportu kolejowego;
- 2) zmianę § 1 pkt 5 Regulaminu dostępu w ten sposób, żeby definicja „powierzchni służącej odprawie podróży” była zgodna z art. 4 pkt 8a i pkt 53 ustawy o transporcie kolejowym;
- 3) zmianę § 5 ust. 1 Regulaminu dostępu, poprzez zdefiniowanie, stosownie do art. 36f ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, kategorii stacji pasażerskich w sposób określający jednakową charakterystykę każdej kategorii stacji;
- 4) określenie w Regulaminie dostępu, zakresu udostępniania każdej stacji pasażerskiej, stosownie do art. 36f ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, tak by z przedstawionych informacji wynikał zakres usług, jakie PKP S.A. świadczy na danej stacji pasażerskiej na rzecz przewoźników kolejowych;
- 5) określenie w Regulaminie dostępu, szczegółowych warunków technicznych dostępu do każdej ze stacji, ze szczególnym uwzględnieniem parametrów technicznych umożliwiających dostęp do stacji dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się i wskazujących na zarządzanie stacją pasażerską przez kilku operatorów, jeżeli taka sytuacja ma miejsce, ze wskazaniem warunków dostępu do całej ogólnodostępnej stacji pasażerskiej bez względu na to kto zarządza danym elementem stacji pasażerskiej, zgodnie z art. 36f ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym;
- 6) zmianę załącznika nr 4 do Regulaminu dostępu pt. *Cennik dostępu do obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej* przez określenie wysokości opłat, o których mowa w art. 36e ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, opartych na kosztach nieprzekraczających kosztów udostępniania powierzchni przeznaczonej do odprawy podróży lub umieszczania dodatkowych informacji handlowych 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%, zgodnie z dyspozycją art. 36e ust. 2 oraz w zw. z art. 36j ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy o transporcie kolejowym;

- 7) zmianę § 8 ust. 4 i 5 Regulaminu dostępu oraz załącznika nr 4 do Regulaminu dostępu pt. *Cennik dostępu do obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej* przez określenie wysokości opłat, o których mowa w art. 36e ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, z uwzględnieniem zasady niedyskryminującego i równego traktowania przewoźników kolejowych ubiegających się o dostęp do stacji pasażerskich tej samej kategorii i zlokalizowanych w różnych województwach, w oparciu o koszty udostępniania przewoźnikom kolejowym powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych lub umieszczenia dodatkowych informacji handlowych.

## UZASADNIENIE

### Stan faktyczny:

W piśmie z 19 lipca 2018 r., znak: DRRK-WR.714.12.2017.18.MB, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK”, zawiadomił PKP S.A. o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie niespełnienia przez Regulamin dostępu wymagań określonych w art. 36f ust. 1 pkt 1, 2, 4 i 5 ustawy o transporcie kolejowym.

Do postępowania administracyjnego zostały dołączone następujące dokumenty:

- *Regulamin dostępu przez licencjonowanych przewoźników kolejowych do obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej*,
- pismo Prezesa UTK do PKP S.A. z 23 marca 2018 r., znak: DRRK-WR.714.12.2017.3.ŁB,
- pismo Arriva RP sp. z o.o. z 22 marca 2018 r., znak: DOKP-MC-073-010/2018,
- pismo PKP S.A. z 6 kwietnia 2018 r., znak: KNO03.6111.13.2018.BS/2,
- pismo „Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o. z 4 kwietnia 2018 r., znak: TIK744/2018,
- pismo Prezesa UTK do Arriva RP sp. z o.o. z 17 kwietnia 2018 r., znak: DRRK-WR.714.12.2017.7.ŁB,
- pismo Prezesa UTK z 27 kwietnia 2018 r., znak: DRRK-WR.714.12.2017.8.EJ,
- pismo „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z 24 maja 2018 r., znak: PAG1h-073-03/2018,
- pismo Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. z 28 maja 2018 r., znak: KW-WWOa-070-008-2018,
- pismo „PKP Intercity” S.A. z 30 maja 2018 r., znak: BBZ8-073-89/2018,
- pismo Koleje Śląskie sp. z o.o. z 29 maja 2018 r., KS.NO.0574/05/2018,
- pismo „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. z 30 maja 2018 r., znak: MAN1a-211-8-2018,
- pismo PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. z 29 maja 2018 r., znak: SKMMU084.87.3.18,
- pismo „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. z 28 maja 2018 r., znak: KMDL-075-18/2018,
- pismo Prezesa UTK z 22 czerwca 2018 r., znak: DRRK-WR.714.12.2017.16.MB,
- notatka ze spotkania z PKP S.A. w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego w dniu 27 czerwca 2018 r.,
- pismo Prezesa UTK z 19 lipca 2018 r., znak: DRRK-WR.714.12.2017.19.MB,
- pismo Prezesa UTK z 20 lipca 2018 r., znak: DRRK-WR.714.12.2017.20.MB,
- pismo Prezesa UTK z 20 lipca 2018 r., znak: DRRK-WR.714.12.2017.21.MB,
- pismo Prezesa UTK z 20 lipca 2018 r., znak: DRRK-WR.714.12.2017.22.MB,
- pismo Koleje Śląskie sp. z o.o. z 31 lipca 2018 r., znak: KS/NO/0792/07/2018,
- pismo „PKP Intercity” S.A. z 27 lipca 2018 r., znak: BBZ8-073-140/2018,
- pismo „Koleje Mazowieckie – KM” sp. z o.o. z 25 lipca 2018 r., znak: MAN1a-211-8.2-2018,
- pismo PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście sp. z o.o. z 31 lipca 2018 r.,
- pismo PKP S.A. z 30 lipca 2018 r., znak: KOZ04.054.198.2018.AY/3,
- pismo „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. z 27 lipca 2018 r., znak: KMDL-075-26/2018,
- pismo „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z 31 lipca 2018 r., znak: PBZ-070/07/2018,

- zestawienie z rejestru obiektów infrastruktury usługowej zawierające zakres usług, które mogą być świadczone w obiektach - stacje pasażerskie zarządzanych przez PKP S.A.,
- pismo „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z 11 września 2018 r., znak: PAG1h-073-03.1/2018,
- Załącznik nr 1 do Regulaminu dostępu *Wykaz stacji pasażerskich wraz z ich kategoryzacją oraz określeniem dostępności do obiektu* [dostęp 4 września 2018 r.],
- pismo Kolei Wielkopolskich sp. z o.o. z 3 września 2018 r., znak: KW-WWOa-070-013-2018,
- pismo Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o. z 6 września 2018 r. znak: TIK2141/2018.

W piśmie z 26 lipca 2018 r., znak: DRRK-WR.714.12.2017.23.MB, Prezes UTK wezwał PKP S.A. do przekazania, w terminie 10 dni od daty otrzymania niniejszego pisma, zestawienia wysokości kosztów udostępniania powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych, przyjętych do wyliczenia opłat za dostęp do stacji pasażerskich dla przewoźników kolejowych, w rozbiciu na składniki i rodzaje kosztów dla danej stacji i dla danej kategorii i województwa, wraz z wysokością rozsądnego zysku, innych kosztów uwzględnionych w wyliczeniach oraz z liczbą zatrzymań pociągów, przez którą podzielono koszty w celu wyliczenia stawki jednostkowej opłaty w danej kategorii w danym województwie.

W piśmie PKP S.A. z 2 sierpnia 2018 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego 7 sierpnia 2018 r.) przekazała zestawienie wysokości kosztów udostępniania powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych przyjętej do wyliczenia opłaty za dostęp do stacji pasażerskiej dla przewoźników kolejowych oraz jawną wersję tych kosztów. PKP S.A. przekazała załącznik nr 1 objęty tajemnicą przedsiębiorstwa zawierający wykaz wszystkich składowych kosztów dla każdej stacji pasażerskiej z podziałem na kategorie i województwa oraz załącznik nr 2 zawierający wersję jawną.

Zawiadomieniem z 22 sierpnia 2018 r., znak: DRRK-WR.714.12.2017.36.MB Prezes UTK poinformował o zgromadzonym materiale dowodowym oraz o możliwości złożenia ostatecznego oświadczenia i stanowiska w sprawie.

Pismem z 27 sierpnia 2018 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego 29 sierpnia 2018 r.), znak: KNO03.6111.13.2018.BS/15 PKP S.A. podtrzymała swoje dotychczasowe stanowisko i oświadczenia, złożone w ramach postępowania. Jednocześnie PKP S.A. wniosła, w związku z czynnościami podjętymi w ramach udostępniania infrastruktury stacji pasażerskich, w tym w związku z zawartymi z niektórymi przewoźnikami umowami o udostępnieniu stacji pasażerskich w ramach aktualnego rozkładu jazdy, aby ewentualne wnioski Urzędu Transportu Kolejowego, dotyczyły stosowanego Regulaminu dostępu od przyszłego rozkładu jazdy.

Pismem z 11 września 2018 r., znak: DRRK-WR.714.12.2017.44.ŁB Prezes UTK ponownie zawiadomił Operatora o zgromadzeniu materiału dowodowego oraz o możliwości złożenia ostatecznego oświadczenia i stanowiska w sprawie.

PKP S.A. w piśmie z 20 września 2018 r., znak: KNO03.6111.13.2018.BS/22 podtrzymała swoje stanowisko w niniejszej sprawie. Jednocześnie PKP S.A. wskazała, że powierzchnia służąca odprawie podróżnych na stacji pasażerskiej to taka powierzchnia, do której pasażer ma fizyczny i nieograniczony dostęp, tj. stanowi miejsce oczekiwania (hala dworcowa, poczekalnia dworca), przemieszczania się lub świadczenia usługi pasażerskiej (np. infokiosk, biuro dworca, toaleta), z wyłączeniem powierzchni wynajętych komercyjnie, planowanych do wynajęcia oraz powierzchni gospodarczych i technicznych. Do takich powierzchni PKP S.A. zaliczała powierzchnie służące dotarciu do dworca, a zatem wszelkiego rodzaju ciągi komunikacyjne, po których pasażer ma możliwość fizycznego poruszania się (place przydworcowe, miejsca dla stojaków na rowery, miejsca siedzące przed budynkiem dworca, ogólnodostępne miejsca postojowe przed budynkiem dworca, postoje taxi czy komunikacji publicznej), argumentując, że pasażer ma prawo do korzystania z nich w sposób nieograniczony i bezpłatny. Dodatkowo PKP S.A. wskazała, że z kosztów utrzymania powierzchni służącej odprawie podróżnych wyłączone zostały koszty amortyzacji, prawa wieczystego, użytkowania gruntów i amortyzacji w części przypadającej na nakłady finansowane z dotacji. PKP S.A. poinformowała także, że powierzchnia wynajmowana/dzierżawiona uregulowana jest na podstawie umów cywilno-prawnych, które dotyczą powierzchni komercyjnych, do których pasażer nie ma fizycznego i nieograniczonego dostępu, zatem nie można uznać ich za powierzchnie służące odprawie podróżnych. w kwestii minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, PKP S.A. zaznaczyła że przepis art. 29a ustawy o transporcie kolejowym nie ma zastosowania w niniejszej sprawie, gdyż dotyczy infrastruktury kolejowej. Natomiast stacje pasażerskie stanowią obiekty infrastruktury usługowej, które uregulowane zostały odrębnie w ustawie o transporcie kolejowym.

### **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.

Konkretyzacją ww. kompetencji Prezesa UTK jest 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 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 którym 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 zostało wszczęte przez Prezesa UTK z urzędu 19 lipca 2018 r. Stroną postępowania jest PKP S.A., która opublikowała na swojej stronie internetowej Regulamin dostępu. PKP S.A. w świetle definicji zawartej w art. 4 pkt 54 ustawy o transporcie kolejowym, jest operatorem stacji pasażerskich, których wykaz znajduje się w załączniku nr 1 do Regulaminu dostępu. Operator stacji pasażerskiej, stosownie do art. 4 pkt 54 ustawy o transporcie kolejowym, to *podmiot zarządzający dworcem kolejowym lub peronem*. Dworce kolejowe i perony stanowią natomiast obiekty infrastruktury usługowej. Zgodnie bowiem 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.*

Stosownie do 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 pomocnicze;
- 9) kolejowych stacjach paliw i instalacjach do tankowania na tych stacjach.

Stacją pasażerską, zgodnie z art. 4 pkt 53 ustawy o transporcie kolejowym, jest zaś *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.*

Wobec treści powyższych przepisów, PKP S.A. jest zatem operatorem obiektów infrastruktury usługowej w postaci stacji pasażerskich.

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 razie 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.

Ponadto, art. 36j ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym precyzuje, że udostępnianie stacji pasażerskich przewoźnikom kolejowym polega na udostępnianiu, na zasadach określonych w rozdziale 6a ustawy, powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych lub umieszczenia dodatkowych informacji handlowych lub systemu sprzedaży biletów obsługiwanego przez operatora stacji pasażerskiej.

Jednocześnie, zgodnie z art. 36a ust 3 *Przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do dostępu do udostępnianych obiektów, w których są świadczone usługi, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy, na równych i niedyskryminujących zasadach.*

Stacje pasażerskie są udostępniane podróżnym nieodpłatnie (art. 36k ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym). Operator stacji pasażerskiej zarządzający czynnym dworcem kolejowym zobowiązany jest zapewnić dla podróżnych poczekalnię (art. 36k ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym).

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. W wyniku przeprowadzonej analizy, Prezes UTK stwierdził niezgodność treści Regulaminu dostępu opracowanego przez PKP S.A. z następującymi przepisami:

#### **Naruszenie art. 36f ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym.**

Zgodnie z art. 36f ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, operator określa w Regulaminie dostępu obiekty, których dotyczy regulamin, i ich rodzaje.

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

Załącznik nr 1 do Regulaminu dostępu, przedstawia wykaz stacji pasażerskich wraz z ich kategoryzacją oraz określeniem dostępności do obiektu, określonej jako godziny otwarcia obiektu.

Dokonana przez Prezesa UTK analiza załącznika nr 1 do Regulaminu dostępu wykazała, że część stacji pasażerskich znajduje się przy liniach kolejowych, które zgodnie z Załącznikiem nr 5.1 do Regulaminu Sieci 2017/2018, opracowanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej „PKP PLK”, publikowanego na podstawie art. 32 ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym na stronie internetowej PKP PLK (<https://www.plk-sa.pl/dla-klientow-i-kontrahentow/warunki-udostepniania-infrastruktury-i-regulaminy/regulamin-sieci/regulamin-20172018>), objęte są całkowitą przerwą w ruchu (na przykład stacja pasażerska w Łaskarzewie, Nałęczowie, Puławach Miasto, Sadurkach, Życzynie oraz przez większość obowiązywania rocznego rozkładu jazdy 2017/2018 na stacjach Brwinów, Pruszków, Piastów i Strzałkowo). z Regulaminu dostępu nie wynika jednak, na jakich zasadach stacje pasażerskie położone przy linii objętej całkowitą przerwą w ruchu będą funkcjonowały, tj. czy na okres całkowitej przerwy w ruchu pociągów będą one obiektami czynnymi lub nieczynnymi. Zapis taki powinien jednak znaleźć się w Regulaminie dostępu. Brak takiej informacji powoduje bowiem, że przewoźnicy kolejowi nie mają pełnej informacji co do obiektów zarządzanych przez Operatora, do czego obowiązuje art. 36f ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym.

Dla prawidłowego określenia statusu stacji pasażerskiej należy mieć na uwadze art. 4 pkt 8a ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym 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 powyższej definicji jasno wynika, że dworzec kolejowy stanowi obiekt przeznaczony do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego. Na dworcach położonych przy liniach kolejowych objętych całkowitą przerwą w ruchu pociągów pasażerowie nie korzystają jednak z transportu kolejowego. Operator powinien wobec tego zmienić, zgodnie z pkt 1 sentencji decyzji, załącznik nr 1 do Regulaminu dostępu pt. *Wykaz stacji pasażerskich wraz z ich kategoryzacją oraz określeniem dostępności do obiektu* poprzez ujęcie w nim obiektów, które faktycznie przeznaczone są do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego.

## **pkt 2 sentencji decyzji**

W art. 36j ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym określono, że udostępnianie stacji pasażerskich przewoźnikom kolejowym polega na udostępnianiu, na zasadach określonych w rozdziale 6a ustawy o transporcie kolejowym, powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych lub umieszczenia dodatkowych informacji handlowych lub systemu sprzedaży biletów obsługiwanego przez operatora stacji pasażerskiej.

Regulamin dostępu w § 1 pkt 5 definiuje powierzchnię służącą odprawie podróżnych jako powierzchnię wyznaczoną w ramach stacji pasażerskich zarządzanych przez Operatora, niewynajętą komercyjnie (na podstawie umowy cywilnoprawnej, np. umowy najmu, dzierżawy), udostępnianą nieodpłatnie podróżnym, obejmującą wszystkie usługi pasażerskie świadczone przez PKP S.A., w tym m.in. elementy wymienione w pkt a – d Regulaminu dostępu:

- a) *poczekalnia, hol dworcowy, antresola, toalety, prysznice, punkty informacyjne, pomieszczenia dla matek z dziećmi, kaplice,*
- b) *piesze ciągi komunikacyjne wewnątrz budynku dworca (umożliwiające korzystanie z usług pasażerskich na dworcu) i na zewnątrz, w tym chodniki, ścieżki, przejścia podziemne, nadziemne i w poziomie szyn, trawniki, tereny zielone, plac przydworcowy,*
- c) *jezdnie, miejsca parkingowe i postojowe dla pojazdów służących pasażerom w dotarciu do stacji pasażerskiej, postój taxi, komunikacja miejska (przystanki autobusowe, tramwajowe, zatoczki),*
- d) *powierzchnie peronów zarządzanych przez PKP S.A. w czynnych dworcach kolejowych.*

Ustawa o transporcie kolejowym definiuje stację pasażerską jako 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 (art. 4 pkt 53 ustawy o transporcie kolejowym). Natomiast dworzec kolejowy, zgodnie z art. 4 pkt 8a ustawy o transporcie kolejowym, to obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych, w którym znajdują się pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego, położony przy linii kolejowej. z uzasadnienia do ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r., poz. 1923) wynika ponadto, że *stacja pasażerska obejmuje dworzec kolejowy, perony oraz drogi je łączące, natomiast nie obejmuje torów kolejowych.*

Na podstawie przywołanych powyżej definicji stwierdzić należy, że udostępnianie stacji pasażerskiej powinno obejmować udostępnianie dworca kolejowego lub peronów wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dotarcie do peronów z drogi publicznej lub dworca, pieszo lub pojazdem. w takim ujęciu powierzchnia wskazana przez PKP S.A., która nie znajduje się w dworcu kolejowym i nie jest infrastrukturą (drogą) służącą pasażerom do dotarcia do peronów z drogi publicznej lub z dworca, nie powinna być zdefiniowana przez Operatora jako powierzchnia służąca odprawie podróżnych. w szczególności, powierzchnie podane przez PKP S.A. w § 1 pkt 5 lit. a – d, które nie powinny być wskazane jako element stacji pasażerskiej to m.in. toalety, prysznice, kaplice, trawniki, tereny zielone, miejsca parkingowe i postojowe dla pojazdów służących pasażerom w dotarciu do stacji pasażerskiej, postój taxi, komunikacja miejska (przystanki autobusowe, tramwajowe, zatoczki). Określona przez Operatora powierzchnia niewynajęta komercyjnie, udostępniana nieodpłatnie podróżnym, obejmująca wszystkie usługi pasażerskie świadczone przez PKP S.A., wyznaczona w ramach stacji pasażerskich zarządzanych przez Operatora, z przykładami podanymi przez PKP S.A., nie może być więc jednoznacznie utożsamiana z powierzchnią służącą odprawie podróżnych, zgodnie z art. 36j ust. 2 pkt a ustawy o transporcie kolejowym. PKP S.A. określiła wobec tego stacje pasażerskie, których dotyczy Regulamin dostępu w sposób niezgodny z art. 4 pkt 8a i pkt 53 ustawy o transporcie kolejowym. Nie sposób więc zgodzić się ze stanowiskiem Operatora wyrażonym w pismach z 6 kwietnia 2018 r., znak: KNO03.6111.13.2018.BS/2 i z 20 września 2018 r. znak: KNO03.6111.13.2018.BS/22, zgodnie z którymi powierzchnia służąca odprawie podróżnych na stacji pasażerskiej to taka powierzchnia, do której pasażer ma fizyczny i nieograniczony dostęp, tj. stanowi miejsce oczekiwania (hala dworcowa, poczekalnia dworca), przemieszczania się lub świadczenia usługi pasażerskiej (np. infokiosk, biuro dworca, toaleta), z wyłączeniem powierzchni wynajętych komercyjnie, planowanych do wynajęcia oraz powierzchni gospodarczych i technicznych.

Przez powierzchnię służącą odprawie podróżnych należy bowiem rozumieć infrastrukturę służącą wyłącznie odprawie podróżnych polegającej na zapewnieniu możliwości zakupu biletu, oczekiwania na pociąg oraz dotarcia na poziom peronów, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego przez specjalnie dedykowane do tego ciągi komunikacyjne (drogi). Niezasadne jest zatem kwalifikowanie do powierzchni służącej odprawie podróżnych całej infrastruktury i powierzchni około dworcowej. Operator powinien zatem, zgodnie z pkt 2 sentencji decyzji, zmienić

§ 1 pkt 5 Regulaminu dostępu tak by definicja „powierzchni służącej odprawie podróżnych” była zgodna z art. 4 pkt 8a i pkt 53 ustawy o transporcie kolejowym.

### **pkt 3 sentencji decyzji**

PKP S.A. w § 5 pkt 1 Regulaminu dostępu wskazała, że zarządzane przez PKP S.A. stacje pasażerskie zostały podzielone na 6 kategorii:

- a) premium,
- b) wojewódzkie,
- c) regionalne,
- d) aglomeracyjne,
- e) lokalne,
- f) turystyczne.

Stosownie do art. 36f ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, operator opracowuje regulamin dostępu do obiektu w którym określa m.in. obiekty, których dotyczy i ich rodzaje. Regulamin dostępu nie czyni jednak zadość ww. przepisowi. Nie zawiera bowiem charakterystyki wprowadzonych kategorii stacji pasażerskich, której celem powinno być przypisanie poszczególnych stacji do danej kategorii. Na podstawie wskazanych w § 5 pkt 1 Regulaminu dostępu, kategorii stacji pasażerskich przewoźnicy kolejowy nie mają możliwości zapoznać się z ich charakterystyką i uzyskać informacji na temat tego co wyróżnia daną kategorię stacji spośród pozostałych kategorii. Operator w piśmie z 6 kwietnia 2018 r., znak: KNO03.6111.13.2018.BS/2 wskazał, że dworce zostały skategoryzowane w oparciu o pełnione funkcje w kolejowym transporcie pasażerskim. Algorytm kategoryzacji uwzględnia zarówno kryteria kolejowe, czyli związane bezpośrednio z ruchem pasażerskim, jak też kryteria lokalizacyjne. Kryteria kolejowe to liczba zatrzymań w ruchu regionalnym i dalekobieżnym oraz liczba przewoźników na stacji. Do kryteriów lokalizacyjnych zaliczone zostały: kategoria jednostki terytorialnej, w jakiej położony jest dworzec; liczba ludności; położenie dworca w ramach jednostki terytorialnej. Informacji wskazanej w ww. piśmie nie ma jednak w Regulaminie dostępu. Zdaniem Prezesa UTK jest ona jednak niezbędna dla przewoźników, biorąc pod uwagę, że Operator różnicuje wysokość opłat za dostęp do zarządzanych stacji mając na uwadze ich kategorie (rodzaj). Określone w § 5 pkt 1 Regulaminu dostępu kategorie stacji nie powinny budzić wątpliwości co do tego, które stacje i na podstawie jakich parametrów można przypisać do danej kategorii. Brak określenia w Regulaminie dostępu charakterystyki wprowadzonych kategorii stacji prowadzi do dyskryminującego i nierównego traktowania przewoźników kolejowych w dostępie do zarządzanych przez PKP S.A. stacji pasażerskich, co stanowi naruszenie art. 36f ust. 1 pkt 1 w zw. z art. 36a ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym. Dlatego też Operator powinien dokonać, zgodnie z pkt 3 sentencji decyzji, zmiany § 5 ust. 1 precyzyjnie definiując kategorię stacji pasażerskich w sposób określający jednakową charakterystykę każdej kategorii stacji.

### **pkt 4 sentencji decyzji**

Przepis art. 36f ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że operator obiektu infrastruktury usługowej określa w Regulaminie dostępu zakres udostępniania obiektów, za który operator jest odpowiedzialny.

W § 7 ust. 5 Regulaminu dostępu PKP S.A. określiła, że *Na podstawie złożonego wniosku, przewoźnikowi i jego pasażerom przysługuje prawo do korzystania z powierzchni służącej do odprawy podróżnych oraz umieszczania informacji zgodnie z Rozporządzeniem (WE) 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącym praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym.*

Ponadto, w ust. 6 tego samego przepisu, Operator wskazał, że *Szczegółowe zasady korzystania z powierzchni służącej do odprawy podróżnych oraz umieszczania informacji odnośnie praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym określa umowa zawarta pomiędzy PKP S.A., a przewoźnikiem.* z ust. 7 przewoźnik kolejowy może się natomiast dowiedzieć, że *Inne usługi, które nie są objęte postanowieniami Regulaminu, realizowane są i rozliczane według odrębnych umów i zleceń.*

Z wyżej cytowanych przepisów nie sposób się jednak dowiedzieć jaki jest faktyczny zakres udostępniania obiektów, za który operator jest odpowiedzialny, co stanowi naruszenie art. 36f ust. 1 pkt 2 w zw. z art. 36a ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym. Nie precyzuje tego także § 1 pkt 5 Regulaminu dostępu, w którym PKP S.A. wskazała, że wyznaczona w ramach stacji pasażerskich zarządzanych przez Operatora powierzchnia służąca odprawie podróżnych obejmuje wszystkie usługi pasażerskie świadczone przez PKP S.A. z przepisu tego nie wynika bowiem jakie usługi świadczone są przez PKP S.A. na rzecz przewoźników kolejowych w poszczególnych stacjach.

Na podstawie informacji przekazanych przez PKP S.A. do rejestru obiektów infrastruktury usługowej, Prezes UTK, zgromadził dane o zakresie usług, które mogą być świadczone w obiektach – stacjach pasażerskich zarządzanych przez PKP S.A. Dane te prezentują zróżnicowany zakres świadczenia usług, tj. udostępniania przewoźnikom kolejowym obiektów przez Operatora. Nie ma więc wątpliwości, że zakres udostępniania poszczególnych obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP S.A. jest różny dla poszczególnych obiektów stacji. Tymczasem, Regulamin dostępu nie zawiera takich informacji, tj. nie określa, jaka jest charakterystyka obiektu i jakie usługi świadczone

są w poszczególnych stacjach pasażerskich. PKP S.A. nie zamieszcza także w Regulaminie dostępu informacji o charakterystyce i zakresie udostępniania stacji, na których prowadzone są prace inwestycyjne bądź remontowe i ich zastępczych dworcach, do których przenosi odprawę podróżnych (pismo PKP S.A. z 6 kwietnia 2018 r., znak: KNO03.6111.13.2018.BS/2). Tymczasem, przewoźnicy kolejowi powinni mieć w Regulaminie dostępu jasną informację co do charakterystyki obiektu i zakresu usług świadczonych na ich rzecz przez Operatora w konkretnych stacjach pasażerskich.

Przykładem opisanego w niniejszym punkcie naruszenia jest brak w Regulaminie dostępu informacji na temat charakterystyki obiektu i zakresu usług w nim świadczonych na stacjach Warszawa Wileńska, Warszawa Centralna i Warszawa Śródmieście, które są zarządzane przez PKP S.A. Naruszenie jest o tyle istotne, że w ww. lokalizacjach Operator zarządza zarówno peronami, jak i dworcem, podczas gdy w przypadku peronów znajdujących się w pozostałych lokalizacjach na sieci kolejowej, są one zarządzane przez PKP PLK. Regulamin dostępu nie zwiera jednak przejrzystych informacji w tym zakresie.

Ponadto należy zauważyć, że zasady określone przez PKP S.A. w § 7 ust. 5 Regulaminu dostępu, są niekompletne nie uwzględniają bowiem postanowień art. 36j ust. 1 pkt 2 ppkt a ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym udostępnianie stacji pasażerskiej polega na udostępnianiu przewoźnikom kolejowym, na zasadach określonych w rozdziale 6a, powierzchni przeznaczonych do odprawy podróżnych lub umieszczenia dodatkowych informacji handlowych. w ramach korzystania ze stacji pasażerskiej, przewoźnik kolejowy powinien mieć wobec tego możliwość umieszczenia dodatkowych informacji handlowych, a nie tylko informacji odnośnie praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym. Reasumując, należy stwierdzić, że Operator nie definiując w Regulaminie dostępu zakresu udostępniania stacji pasażerskich, za który jest odpowiedzialny bądź definiując go w sposób nieprawidłowy (§ 7 pkt 5 i § 7 pkt 6) narusza art. 36f ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym prowadząc także do dyskryminującego i nierównego traktowania przewoźników kolejowych w dostępie do zarządzanych przez PKP S.A. stacji pasażerskich. Wobec tego, w celu usunięcia wskazanej w niniejszym punkcie nieprawidłowości Operator zobligowany został w pkt 4 sentencji decyzji do określenia w Regulaminie dostępu zakresu udostępniania każdej stacji pasażerskiej tak by z przedstawionych informacji w sposób klarowny wynikało jaki zakres usług PKP S.A. świadczy na danej stacji pasażerskiej na rzecz przewoźników kolejowych.

#### **pkt 5 sentencji decyzji**

Zgodnie z art. 36f ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym, operator obiektu określa w Regulaminie dostępu *szczegółowe warunki techniczne dostępu do obiektów*. Regulamin dostępu w § 5 pkt 2 stanowi natomiast, że szczegółowych informacji o stacjach pasażerskich, w tym o parametrach urządzeń służących odprawie osób lub rzeczy, udzielają pracownicy Operatora. Takie uregulowanie nie jest jednak zgodne z art. 36f ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym, który wymaga, aby dane odnośnie szczegółowych warunków technicznych dostępu do obiektów, znajdowały się w Regulaminie dostępu do obiektu. Założenie, że szczegółowe informacje udzielane są przewoźnikom przez pracowników PKP S.A. nie gwarantuje równego i niedyskryminacyjnego traktowania przewoźników ubiegających się o dostęp do obiektu, do czego obliguje Operatora art. 36a ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym.

Należy także wziąć pod uwagę, że warunki techniczne dostępu do obiektu różnią się dla każdej lokalizacji. Przykładowo, PKP S.A. w piśmie z 6 kwietnia 2018 r. skierowanym do Prezesa UTK wskazała, że Operator „w miarę dostępności” zapewnia niezbędną powierzchnię do umieszczenia przez przewoźnika dodatkowych informacji w poszczególnych stacjach pasażerskich. o fakcie tym przewoźnik nie ma możliwości dowiedzieć się z Regulaminu dostępu, który zgodnie z art. 36f ust. 1 pkt 2 i 4 określać ma zakres udostępniania obiektu oraz szczegółowe warunki techniczne dostępu do obiektów. Należy zatem stwierdzić, że Regulamin dostępu nie jest kompletny w tym zakresie i z tego względu, konieczne jest uzupełnienie przez PKP S.A. Regulaminu dostępu o informacje dotyczące szczegółowych warunków technicznych dostępu do obiektów.

Określenie szczegółowych standardów technicznych stacji pasażerskich ma istotne znaczenie dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się bowiem standard dostępności stacji pasażerskich dla tych osób różni się w zależności od obiektu. Regulamin dostępu jest dokumentem, który powinien dostarczać informacje dotyczące dostępności obiektu dla osób z niepełnosprawnością, w szczególności odnośnie do zapewnienia dróg wolnych od przeszkód, dostępności wind, możliwości dotarcia z budynku dworca na perony przez osoby z ograniczonymi możliwościami poruszania się, parametrów technicznych tablic przeznaczonych do zamieszczania informacji handlowych przez przewoźników. Mając także na uwadze, że PKP S.A. w ramach udostępniania stacji pasażerskich, zapewnia dostęp do peronów zarządzanych przez PKP PLK niezbędne jest zamieszczenie w Regulaminie dostępu informacji o możliwości bezkolizyjnego dostania się przez osoby o ograniczonej możliwości poruszania się z poziomu powierzchni przeznaczonych dla odprawy podróżnych, zarządzanej przez PKP S.A. na peron, zarządzany przez PKP PLK w ramach danej stacji pasażerskiej. Regulamin dostępu powinien zatem zawierać informacje na temat spójności parametrów technicznych obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP S.A. z obiektami infrastruktury usługowej zarządzanymi przez PKP PLK. Powinien także zawierać informacje na temat tego, że dany obiekt zarządzany jest przez kilku operatorów,



ze wskazaniem elementów obiektów, za które odpowiedzialny jest konkretny operator. Brak ww. informacji stanowi naruszenie art. 36f ust. 1 pkt 4 w zw. z art. 36a ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym.

Dlatego też w Regulaminie dostępu powinny zostać obligatoryjnie zawarte informacje o szczegółowych warunkach technicznych dostępu do poszczególnych obiektów, zarządzanych przez PKP S.A., do czego Operator został zobowiązany w pkt 5 sentencji decyzji.

#### **pkt 6 sentencji decyzji**

Stosownie do art. 36f ust. 1 pkt 5 ustawy o transporcie kolejowym, regulamin dostępu do obiektu powinien określać wysokość opłat za dostęp do obiektu. Zgodnie z art. 36e ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, opłaty za dostęp do obiektu *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%*.

Udostępnianie stacji pasażerskiej polega na udostępnianiu przewoźnikom kolejowym, na zasadach określonych w rozdziale 6a, powierzchni przeznaczony do odprawy podróżnych lub umieszczenia dodatkowych informacji handlowych (art. 36j ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy o transporcie kolejowym).

Z powyższych przepisów wynika zatem, że przyjęta przez PKP S.A. metodologia obliczania wysokości kosztów dostępu do stacji pasażerskich nie może przekraczać kosztów udostępniania obiektu, tj. kosztów udostępniania powierzchni przeznaczony do odprawy podróżnych lub umieszczenia dodatkowych informacji handlowych.

Analizując koszty, jakie PKP S.A. wzięła pod uwagę przy ustaleniu wysokości opłat za dostęp do obiektu, Prezes UTK zauważył, że przyjęta przez Operatora metodologia uwzględnia ~~☒--☒~~<sup>1</sup>, co stanowi naruszenie przepisu art. 36f ust. 1 pkt 5 w związku z art. 36e ust. 2 oraz w związku z art. 36j ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy o transporcie kolejowym.

Z zestawienia z załącznika nr 1 pisma PKP S.A. z 2 sierpnia 2018 r. (data wpływu 7 sierpnia 2018 r.) wynika, że do bazy kosztowej zostały wliczone stacje, które zgodnie z Regulaminem dostępu nie są udostępniane przewoźnikom kolejowym, tj.:

- stacja w Zakopanem (stacja turystyczna w województwie małopolskim) ~~☒--☒~~
- stacja Hajnówka (stacja lokalna w województwie podlaskim) ~~☒--☒~~

W takim przypadku załącznik nr 4 do Regulaminu dostępu pt. *Cennik dostępu do obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej* powinien podlegać korekcie poprzez ujęcie w nim tylko stacji, które znajdują się w faktycznym zarządzaniu przez Operatora.

Także koszty stacji położonej przy liniach objętych całkowitą przerwą w ruchu nie powinny być kalkulowane do bazy kosztowej z analizy Prezesa UTK wynika, że na przykład na takich stacjach pasażerskich jak Łaskarzew, Nałęczów, Puławy Miasto, Sadurki i Życzyn oraz przez większość obowiązywania rocznego rozkładu jazdy 2017/2018 na stacjach Brwinów, Pruszków, Piastów i Strzałkowo ruch pasażerski odbywa się za pomocą zastępczej komunikacji autobusowej. Zgodnie natomiast z art. 4 pkt 8a ustawy o transporcie kolejowym, 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. Na dworcach położonych przy liniach kolejowych objętych całkowitą przerwą w ruchu pociągów pasażerowie nie korzystają jednak z transportu kolejowego. Operator powinien wobec tego zmienić Załącznik nr 1 do Regulaminu dostępu i nie uwzględniać tych dworców w bazie kosztowej. Aktualizacja bazy kosztowej w powyższym obszarze, jak i przy zbyciu stacji pasażerskich na rzecz jednostek samorządu terytorialnego jest konieczna, szczególnie w kontekście pobierania opłat przez Operatora, które powinny przekraczać kosztów udostępniania obiektu.

W prezentowanych stanowiskach (pismo z 6 kwietnia 2018 r., znak: KNO03.6111.13.2018.BS/2) PKP S.A. wskazała także, że do kalkulacji stawki za dostęp do stacji pasażerskiej uwzględniono tylko koszty przypadające na powierzchnię ogólnodostępną (koszty utrzymania powierzchni ogólnodostępnej danej kategorii stacji pasażerskich w ramach danego województwa). Przez powierzchnię ogólnodostępną Operator rozumie natomiast powierzchnię służącą do odprawy podróżnych, która została nieprawidłowo zdefiniowana w § 1 pkt 5 Regulaminu dostępu. Nieprawidłowe zdefiniowanie powierzchni służącej do odprawy podróżnych przełożyło się zatem na określenie wysokości opłat za dostęp do stacji z naruszeniem art. 36f ust. 1 pkt 5 w związku z art. 36e ust. 2 oraz w związku z art. 36j ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy o transporcie kolejowym.

Wobec powyższego, PKP S.A. w pkt 6 sentencji decyzji, zobligowana została do określenia w Regulaminie dostępu wysokości opłat za dostęp do stacji, opartych na kosztach nieprzekraczających kosztów udostępniania powierzchni przeznaczony do odprawy podróżnych lub umieszczania dodatkowych informacji handlowych powiększonych

<sup>1</sup> Oznaczenie ~~☒--☒~~ pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy

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%.

#### **pkt 7 sentencji decyzji**

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 ustawy, na równych i niedyskryminujących zasadach.*

W załączniku nr 4 do Regulaminu dostępu pt. *Cennik dostępu do obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej*, PKP S.A. podała wysokość stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP S.A.

W § 8 ust. 4 Regulaminu dostępu Operator wskazał, że *Oplata za dostęp do stacji pasażerskiej stanowi iloczyn zatrzymań pociągu pasażerskiego, uwzględniając typ ruchu pociągów (regionalny, dalekobieżny) oraz stawki jednostkowej opłaty za dostęp określonej dla odpowiedniej kategorii obiektu infrastruktury usługowej oraz województwa, na którym się znajduje.* Zgodnie natomiast z ust. 5 ww. przepisu, *Podstawę do ustalenia opłaty za dostęp do stacji pasażerskiej stanowi:*

- a) *liczba zatrzymań wszystkich pociągów pasażerskich przewoźnika,*
- b) *cennik PKP S.A. ze stawkami jednostkowymi opłaty za dostęp dla poszczególnych kategorii dworca i zróżnicowaniem zależnym od województwa i typu ruchu pociągu regionalny, dalekobieżny).*

Operator ustalił zatem wysokość opłat zależną od rodzaju ruchu, kategorii (rodzaju) obiektu i województwa, w którym znajduje się dany obiekt. O ile rodzaj ruchu pociągu i rodzaj obiektu ma związek z kosztami udostępnienia obiektu, o tyle stwierdzić należy, że województwo, w którym znajduje się obiekt nie ma bezpośredniego przełożenia na koszty udostępniania obiektu (art. 36e ust. 2 w zw. z art. 36j ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy o transporcie kolejowym). o wysokości opłat za dostęp do obiektu powinny decydować koszty jego udostępnienia, zgodnie z przepisami ustawy o transporcie kolejowym, a zatem usługi świadczone przez Operatora w danym obiekcie. w przypadku dokonania podziału stacji na rodzaje obiektów i określenia dla nich zakresu dostarczanych usług, tj. standardu usług, wysokość opłat powinna być stała dla poszczególnych rodzajów usług, niezależnie od jej lokalizacji.

Zastosowana przez PKP S.A. metodologia wpłynęła na znaczące zróżnicowane opłaty pomiędzy województwami za dostęp do stacji pasażerskich w tych samych kategoriach. Przykładem są opłaty za dostęp do stacji pasażerskiej kategorii lokalnej w ruchu regionalnym w województwie kujawsko-pomorskim z opłatą 0,56 zł (np. Cekcyn, Jabłonowo Pomorskie, Laskowice Pomorskie, Wąbrzeźno), województwie pomorskim z opłatą 0,78 zł (np. Damnica, Miastko, Prabuty, Sycewice) oraz w województwie lubelskim (np. Dęblin, Kanie, Nałęczów, Sadurki, Terespol) z opłatą 4,71 zł za postój. Przekłada się to na pięciokrotnie wyższą stawkę za postój pociągu regionalnego. Inną kategorią ze znacznie zróżnicowanymi opłatami jest kategoria regionalna, w której dla ruchu regionalnego w województwie pomorskim (np. Lębork, Malbork) wynosi 1,28 zł, a w województwie podlaskim (Bielsk Podlaski, Płociczno koło Suwałk, Suwałki) 10,62 zł i województwie lubuskim (np. Nowa Sól, Gorzów Wielkopolski, Żagań, Żary) 6,18 zł. Także stawki dla kategorii premium różnią się znacznie między poszczególnymi województwami: w ruchu regionalnym w województwie pomorskim (Gdańsk Główny, Gdynia Główna) jest to 3,40 zł, a w województwie małopolskim (Kraków Główny) 22,92 zł.

Wobec tego, rozróżnienie wysokości opłat ze względu na województwo, w którym znajduje się dany obiekt, prowadzi do nierównego i dyskryminującego traktowania przewoźników korzystających z różnych obiektów infrastruktury usługowej i stanowi naruszenie art. 36a ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym. w wyniku zastosowania takiego podejścia dochodzi do sytuacji, w której przewoźnicy płacą różne stawki za dostęp do obiektów tej samej kategorii. Ponadto, w takim ujęciu różnica w wysokości pobieranych opłat wynika z czynników niezależnych zarówno od przewoźnika, jak i operatora, tj. z lokalizacji danego obiektu, a nie jego charakterystyki, czy też kosztów udostępniania powierzchni ogólnodostępnej, przez którą należy rozumieć powierzchnię przeznaczoną do odprawy podróżnych lub umieszczania dodatkowych informacji handlowych. Tak przyjęta metodologia stanowi naruszenie art. 36f ust. 1 pkt 5 w związku z art. 36a ust 3 oraz w związku z art. 36e ust. 2 i art. 36j ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy o transporcie kolejowym. Dlatego też Operator w pkt 7 zobowiązany został do zmiany wysokości opłat, o których mowa w art. 36e ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, z uwzględnieniem zasady niedyskryminującego i równego traktowania przewoźników kolejowych ubiegających się o dostęp do stacji pasażerskich tej samej kategorii i zlokalizowanych w różnych województwach, w oparciu o koszty udostępniania przewoźnikom kolejowym powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych lub umieszczenia dodatkowych informacji handlowych.

### 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, 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 zadowolona z decyzji może złożyć oświadczenie o zrzeczeniu się uprawnień 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*