

**Odpowiedzi
na najczęściej zadawane pytania
dotyczące nowelizacji ustawy
o transporcie kolejowym**

I. Infrastruktura kolejowa

1. Kto to jest zarządca infrastruktury?

Zarządca infrastruktury to podmiot odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo, w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora; zadania zarządcy infrastruktury mogą wykonywać różne podmioty.

Po zmianie ustawy o transporcie kolejowym zarządcą infrastruktury stał się także „użytkownik bocznic kolejowej”. Użytkownik bocznic to zarządca, który nie zarządza inną drogą kolejową niż bocznic kolejowa.

2. Jakie główne obowiązki zarządcy infrastruktury kolejowej mogą być powierzone innym podmiotom?

Zarządca infrastruktury kolejowej może powierzyć innym podmiotom: prowadzenie ruchu kolejowego, utrzymywanie infrastruktury kolejowej, zarządzanie nieruchomościami będącymi elementem infrastruktury kolejowej, budowę, rozwój i modernizację sieci kolejowej. Odpowiedzialność przed Prezesem UTK spoczywa jednak w dalszym ciągu na zarządcy infrastruktury kolejowej.

3. Czy podmiot, któremu zlecono na podstawie art. 5 ust. 2 znowelizowanej ustawy o transporcie kolejowym wykonywanie zadań zarządcy infrastruktury kolejowej staje się zarządcą infrastruktury?

Ustawodawca w art. 5 ust. 2 wskazał, które zadania mogą zostać przez zarządcę zlecone innym podmiotom – patrz pkt 2 (Zarządca może zlecić innym podmiotom wykonywanie zadań zarządcy, o których mowa w ust. 1 pkt 1 lit. f oraz pkt 2-4). Podmiot, któremu zlecono wskazane zadania co do zasady nie staje się zarządcą infrastruktury. Należy go traktować jako podwykonawcę lub dostawcę usług dla zarządcy infrastruktury.

4. Jakie obowiązki zarządcy infrastruktury kolejowej nie mogą być powierzone innym podmiotom?

Zarządca infrastruktury kolejowej nie może powierzyć innym podmiotom zadań takich jak: nadawanie (i znoszenie) drodze kolejowej statusu linii kolejowej, nadawanie (i znoszenie) drodze kolejowej statusu bocznic kolejowej, określanie elementów infrastruktury kolejowej, które stanowią infrastrukturę prywatną lub nieczynną, udostępnianie dróg kolejowych, świadczeniu usług z tym związanych i pobieraniu z tego tytułu opłat.

5. Co to jest kolejowa infrastruktura prywatna?

Infrastruktura prywatna to infrastruktura wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób. Zarządca tej infrastruktury określa, że infrastruktura jest prywatna w statucie sieci.

6. Podział infrastruktury w aspekcie obowiązków jej udostępniania

Infrastrukturę kolejową możemy podzielić na podlegającą obowiązkowi udostępniania i wyłączonej z tego obowiązku.

Infrastruktura udostępniana to linie i bocznicie kolejowe, jak również obiekty infrastruktury usługowej.

Infrastruktura kolejowa niepodlegająca udostępnianiu to infrastruktura prywatna (prywatne linie i prywatne bocznicie), infrastruktura nieczynna oraz infrastruktura, która została wyłączona z obowiązku udostępniania na podstawie art. 35a, 36 oraz 36i znowelizowanej ustawy o transporcie kolejowym.

7. Podział infrastruktury w aspekcie zapewnienia bezpieczeństwa w transporcie kolejowym

Mając na uwadze zapewnienie bezpieczeństwa w transporcie kolejowym, zasadniczo infrastrukturę kolejową dzielimy na linie kolejowe i bocznicie kolejowe.

Zagadnienie to zostało omówione w [Stanowisku Prezesa UTK w sprawie infrastruktury prywatnej](#), które jest dostępne na stronie internetowej Urzędu w dziale [Stanowiska Prezesa UTK](#).

8. Czy bocznicie kolejowe muszą być udostępniane?

Po nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym bez zmiany pozostają regulacje dotyczące infrastruktury prywatnej, w tym tzw. prywatnych bocznic i linii kolejowych. Jeśli infrastruktura służy wyłącznie zaspokojeniu własnych potrzeb jej zarządcy lub właściciela nie podlega pod regulacje udostępniania infrastruktury (np. bocznicie elektrowni, hut, kopalń i fabryk).

Zmianie uległy zasady udostępniania bocznic tzw. ogólnodostępnych, które po nowelizacji muszą być udostępniane na zasadach określonych w rozdziałach 6 lub 6 a ustawy o transporcie kolejowym.

Do obowiązków zarządcy należy sporządzenie statutu sieci kolejowej, w którym wskazuje linie kolejowe, bocznicie kolejowe oraz inne drogi kolejowe przez niego zarządzane, a także wskazuje, które z nich stanowią infrastrukturę udostępnianą, nieczynną lub prywatną.

9. Na czym polega udostępnianie infrastruktury kolejowej?

Udostępnianie infrastruktury kolejowej polega na przydzielaniu aplikantowi zdolności przepustowej czyli określeniu przedziału czasu zarezerwowanego dla aplikanta w celu umożliwienia przejazdu lub postoju pojazdów kolejowych.

Przydzielenie zdolności przepustowej dla wykonania manewrów może polegać na określeniu przedziału czasu, w którym zarządca umożliwi aplikantowi wykonanie manewrów.

Obowiązkowi udostępniania podlegają także obiekty infrastruktury usługowej. Jest to umożliwienie przewoźnikom kolejowym, na ich wniosek, korzystania z obiektu

i świadczonych usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do znowelizowanej ustawy o transporcie kolejowym, do świadczenia których obiekt został przystosowany.

10. Czym różni się umowa o przydzielenie od umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej?

Umowa o przydzielenie zdolności przepustowej, to relacja w której stronami są aplikant oraz zarządca infrastruktury. Umowa o przydzielenie zdolności przepustowej powinna określać w szczególności:

- 1) prawa i obowiązki zarządcy i aplikanta w odniesieniu do przydzielonej zdolności przepustowej;
- 2) sposób i terminy przekazywania zarządcy informacji o przewoźniku kolejowym uprawnionym do wykorzystania zdolności przepustowej, która zostanie przydzielona aplikantowi.

Po zawarciu z zarządcą umowy o przydzielenie zdolności przepustowej aplikant nabywa prawo do składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej.

W przypadku umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej stronami są przewoźnik kolejowy oraz zarządca infrastruktury. Umowa określa w szczególności prawa i obowiązki zarządcy i przewoźnika kolejowego w odniesieniu do przydzielonej zdolności przepustowej oraz sposób i warunki jej wykorzystania.

Każdy przewoźnik, który składa wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej jest aplikantem, jednakże nie każdy aplikant jest przewoźnikiem. Dopuszczalne jest występowanie sytuacji, w której aplikant i przewoźnik kolejowy będą dwoma odrębnymi podmiotami, jednakże mającymi wspólny interes w zakresie realizowania danych przewozów, jak np. w sytuacji wykonywania umów o świadczeniu usług publicznych w zakresie transportu kolejowego. Zdolność przepustowa przydzielona aplikantowi, który nie jest przewoźnikiem kolejowym, nie może być wykorzystana do realizacji innego rodzaju przewozów, niż wskazany we wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej. Aplikant, niebędący przewoźnikiem kolejowym ma obowiązek wskazać przewoźnika kolejowego uprawnionego do wykorzystania przydzielonej mu zdolności przepustowej. Możliwe jest także wskazanie kilku różnych przewoźników kolejowych uprawnionych do wykorzystania zdolności przepustowej przydzielonej na podstawie poszczególnych wniosków.

Aplikant, który jest przewoźnikiem kolejowym, nie może wskazać innego przewoźnika kolejowego do wykorzystania przydzielonej mu zdolności przepustowej.

11. Czy należy zgłosić Prezesowi UTK informacje o nadaniu statusu infrastrukturze kolejowej?

Nie ma obowiązku każdorazowego informowania Prezesa UTK o nadaniu przez zarządcę statusu zarządzanej infrastrukturze (statusu linii kolejowej, statusu bocznicy kolejowej).

12. Co to jest statut sieci?

Do 9 grudnia 2017 r. zarządcy infrastruktury kolejowej mają obowiązek sporządzić statut sieci kolejowej. Jest to dokument w którym zarządca wskazuje zarządzane przez siebie linie kolejowe, bocznicę kolejową oraz inne drogi kolejowe a także określa, które z nich stanowią infrastrukturę udostępnianą, nieczynną lub prywatną.

Statut może być opracowany w dowolnej formie, ważne żeby zawierał wszystkie informacje wskazane w znowelizowanej ustawie o transporcie kolejowym. Pomocnym narzędziem w opracowywaniu statutu sieci kolejowej może być aplikacja przygotowana przez Prezesa UTK opublikowana na stronie internetowej Urzędu pod dedykowanym adresem roik.utk.gov.pl.

Dokument taki pozostaje u zarządcy i będzie weryfikowany jako jeden z elementów kontroli prowadzonej przez Prezesa UTK po 9 grudnia 2017r.

13. Kto musi sporządzić statut sieci?

Statut sieci musi sporządzić każdy zarządca infrastruktury kolejowej, a więc również każdy użytkownik bocznic kolejowej, który jest szczególnym przypadkiem zarządcy infrastruktury. Brak statutu sieci kolejowej jest równoznaczny z nadaniem zarządzanej infrastrukturze statusu infrastruktury nieczynnej.

14. Czy statut sieci kolejowej należy przesyłać do Prezesa UTK?

Nie, Prezes UTK nie ma kompetencji zatwierdzania statutu sieci kolejowej i statutu obiektu. Dlatego nie ma potrzeby przesyłania do Prezesa UTK statutu sieci kolejowej.

15. Czy zarządca prywatnej infrastruktury kolejowej ma obowiązek opracować statut sieci?

Tak. Każdy zarządca (w tym użytkownik bocznic kolejowej) ma obowiązek opracować statut sieci. Obowiązek ten nie zależy od statusu nadanego zarządzanej sieci kolejowej.

16. Czy zarządca bocznic kolejowej ma obowiązek opracować regulamin sieci?

Tak, ale tylko wtedy, jeżeli nadał jej status bocznic udostępnianej. Zarządca opracowuje regulamin, w którym określa zasady udostępniania bocznic kolejowej, w szczególności:

- 1) tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej;
- 2) charakterystykę drogi kolejowej przeznaczonej do udostępniania oraz informacje o warunkach dostępu do niej;
- 3) cennik, o którym mowa w art. 33 ust. 13 znowelizowanej ustawy o transporcie kolejowym;
- 4) warunki korzystania z udostępnionej drogi kolejowej;
- 5) zakres usług związanych z udostępnianiem drogi kolejowej i warunki ich zapewnienia.

Zarządca bocznic, której został nadany status prywatnej nie ma obowiązku opracowania regulaminu sieci.

17. Czy stawki za dostęp do infrastruktury kolejowej wymagają zatwierdzenia przez Prezesa UTK?

Zatwierdzeniu przez Prezesa UTK podlega wyłącznie sposób ustalania stawki jednostkowej opłaty za usługi podstawowe (dostęp do udostępnianych linii) i usługi manewrowe (dostęp do udostępnianych bocznic).

Prezes UTK ma 90 dni od dnia złożenia wniosku zarządcy na zatwierdzenie metodologii ustalania stawek lub odmowy ich zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia jego niezgodności z obowiązującymi przepisami. Brak wydania decyzji w tym terminie jest równoważny z decyzją zatwierdzającą projekt cennika.

Nie podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa UTK opłaty za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej ani też sposób ich ustalania.

18. Czy opłaty za manewry u użytkownika bocznicy kolejowej mogą być takie jak u PKP PLK S.A.?

Zgodnie z § 24 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej, zarządca bocznicy, który nie zarządza linią kolejową, może ustalić swoją opłatę manewrową w wysokości opłaty określonej dla linii kolejowej, z którą zarządzana przez niego droga kolejowa jest połączona.

Zatem jeżeli udostępniana bocznica kolejowa odgałęzia się od linii kolejowej zarządzanej przez PKP PLK, użytkownik bocznicy może ustalić opłatę manewrową w wysokości opłaty podstawowej dla tej linii kolejowej. Pamiętać przy tym należy, że PKP PLK stosuje na rozkład jazdy pociągów 2017/2018 opłaty w wysokości obowiązujących na rozkład jazdy pociągów 2016/2017. Mając na uwadze zapisy § 24 ust 1 tego rozporządzenia, zarządca może ustalić średnią masę składu pojazdów kolejowych podlegającego manewrom lub średnią odległość przejazdu.

Uwaga! Wskazany sposób ustalania opłaty manewrowej podlega również zatwierdzeniu przez Prezesa UTK.

19. Czy na infrastrukturze prywatnej może być prowadzony ruch pociągów?

Tak, na infrastrukturze prywatnej jest możliwe prowadzenie ruchu pociągowego. Mogą istnieć takie przypadki dróg kolejowych stanowiących infrastrukturę prywatną, na których ze względu na organizację ruchu, urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz rozmiar samej infrastruktury będzie prowadzony ruch pociągów. Dopóki takie obiekty będą służyć wyłącznie realizacji potrzeb swojego właściciela lub zarządcy (np. drogi kolejowe przynależne elektrowniom, zakładom chemicznym, hutom czy kopalniom) takie drogi kolejowe mogą być określone w statucie sieci kolejowej jako linie kolejowe (prywatne) i zgodnie z artykułem 17 ust. 2 znowelizowanej ustawy o transporcie kolejowym, zostać objęte świadectwem bezpieczeństwa.

20. Czy świadectwo bezpieczeństwa wydane dla użytkownika bocznicy kolejowej determinuje status zarządzanej infrastruktury (bocznicy kolejowej)?

Dokument z zakresu bezpieczeństwa nie determinuje statusu infrastruktury kolejowej oraz decyzji w zakresie udostępniania przez jej właściciela lub zarządcę. Dopóki bocznica będzie służyć wyłącznie realizacji potrzeb swojego właściciela lub zarządcy (np. bocznice elektrowni, zakładów chemicznych, hut i kopalń) może ona zostać określona jako prywatna i być zwolniona z obowiązku udostępniania.

Status infrastruktury w zakresie jej udostępniania będzie wynikał z podjętej decyzji przez właściciela infrastruktury i zapisów zawartych w statucie sieci kolejowej. W przypadku podjęcia decyzji o udostępnianiu dróg kolejowych należy spełnić pozostałe wymagania z zakresu regulacji m.in. opracowanie regulaminu, opracowanie i uzgodnienie cennika dostępu – skalkulowanego zgodnie z obowiązującymi przepisami.

21. Czy nadanie bocznicy kolejowej statusu infrastruktury prywatnej umożliwi dalsze korzystanie i prowadzenie przewozów przez podmioty trzecie, które podpisały umowę o takie korzystanie z dotychczasowym użytkownikiem bocznicy kolejowej?

Zarządca infrastruktury/użytkownik bocznicy kolejowej zobowiązany jest do 9 grudnia 2017 r. sporządzić statut sieci kolejowej, w którym wskaże linie kolejowe, bocznice kolejowe oraz inne drogi kolejowe przez niego zarządzane, a także wskaże, które z nich stanowią infrastrukturę nieczynną lub prywatną. Nadanie bocznicy kolejowej statusu infrastruktury prywatnej pozwala na wykorzystywanie infrastruktury kolejowej wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób. Jeśli bocznica jest udostępniana przewoźnikom kolejowym, to w statucie powinna zostać wskazana jako udostępniana. Możliwa jest też sytuacja, że po prywatnej infrastrukturze realizowane są przejazdy przewoźników, stanowiące dojazd do innej infrastruktury prywatnej lub obiektu infrastruktury usługowej. Zarządca infrastruktury prywatnej może wobec tego zdecydować o tym:

- 1) czy tor przejazdowy, umożliwiający dojazd do innego obiektu, ma charakter infrastruktury prywatnej, lecz jednocześnie zapewniony jest przejazd do innych obiektów,
- 2) czy też ma on charakter publiczny, czyli toru ogólnodostępnego dla przewoźników kolejowych.

Zagadnienie to zostało omówione w [Rekomendacjach Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego](#) w zakresie korzystania z torów przejazdowych znajdujących się na infrastrukturze prywatnej, stanowiących dojazd do innej infrastruktury prywatnej lub obiektu infrastruktury usługowej, które dostępne są na stronie internetowej Urzędu w dziale [Stanowiska Prezesa UTK](#).

22. Czy przez bocznice prywatną mogą być realizowane przejazdy do innych prywatnych bocznic i obiektów infrastruktury usługowej?

Tak. Istnieją przypadki, że wjazd na bocznice prywatne i obiekty infrastruktury usługowej odbywa się po części infrastruktury prywatnej innego użytkownika bocznicy. Należy wówczas zapewnić niedyskryminujący dostęp do takich linii i bocznic innym podmiotom rynku kolejowego.

Zagadnienie to zostało omówione w [Rekomendacjach Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego](#) w zakresie korzystania z torów przejazdowych znajdujących się na infrastrukturze prywatnej, stanowiących dojazd do innej infrastruktury prywatnej lub obiektu infrastruktury usługowej, które dostępne są na stronie internetowej Urzędu w dziale [Stanowiska Prezesa UTK](#).

23. Co może zrobić przewoźnik, jeżeli nie zostaje mu udostępniony tor przejazdowy infrastruktury prywatnej umożliwiający mu dostanie się do obiektu infrastruktury usługowej lub innej boczniczy prywatnej?

W przypadku blokowania, utrudniania, czy też dyskryminacyjnego lub nierównego traktowania przez zarządcę infrastruktury prywatnej przewoźników kolejowych, wnioskujących o przejazd do innej infrastruktury prywatnej lub obiektu infrastruktury usługowej, Prezes UTK, zgodnie z art. 13 ust. 3c pkt 1 znowelizowanej ustawy o transporcie kolejowym, jest uprawniony m.in. do rozpatrywania skarg aplikantów dotyczących dostępu do infrastruktury kolejowej, w tym przydzielania zdolności przepustowej oraz systemu pobierania opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej.

Prezesowi UTK przysługują, na podstawie art. 13 ust. 4 ww. ustawy kompetencje do przeprowadzania kontroli m.in. w zakresie przestrzegania przepisów z zakresu kolejnictwa. Przedmiotem kontroli może być więc odpowiednia kwalifikacja torów przez zarządcę infrastruktury oraz przyjęte zasady ich udostępniania.

24. Czy w związku z wprowadzeniem zmian do ustawy o transporcie kolejowym należy zmienić świadectwa bezpieczeństwa?

Świadectwa bezpieczeństwa wydane przed nowelizacją zachowują ważność, przez okres, na jaki zostały wydane. Zgodnie z przepisami przejściowymi zawartymi w ustawie o transporcie kolejowym nie ma konieczności zmiany treści obecnie posiadanych przez podmioty dokumentów z zakresu bezpieczeństwa. Dlatego nie jest błędem prowadzenie ruchu kolejowego na podstawie świadectwa bezpieczeństwa uzyskanego przed wejściem w życie nowelizacji ww. ustawy.

25. Jeżeli droga kolejowa dotychczas była bocznicą kolejową jednak jest na niej prowadzony ruch pociągowy, to jaki rodzaj dopuszczania urządzeń i obiektów należy stosować po zakończeniu okresu przejściowego?

Budowle oraz urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego mogą być dopuszczane do eksploatacji w dwóch trybach:

- trybie krajowym (na podstawie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu)
- trybie unijnym (na podstawie Deklaracji zgodności WE, dotyczy wyłącznie składników interoperacyjności)

O tym jaki tryb dopuszczenia będzie mieć zastosowanie w opisanym przypadku decyduje aktualny status drogi kolejowej (tzn. czy jest bocznicą kolejową czy linią kolejową), na której ma być eksploatowany dany wyrób.

W przypadku bocznic kolejowych budowle i urządzenia wymienione w § 10 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 13 maja 2014 r. w sprawie dopuszczania do eksploatacji określonych rodzajów budowli, urządzeń i pojazdów kolejowych są co do zasady dopuszczane w trybie krajowym. Jednak zgodnie ze [stanowiskiem Prezesa UTK](#) w sprawie stosowania składników interoperacyjności opublikowanym na [stronie internetowej UTK](#) 21 marca 2017 r. dopuszcza się także stosowanie na bocznicach kolejowych składników interoperacyjności na podstawie Deklaracji zgodności WE.

Natomiast na liniach kolejowych objętych obowiązkiem stosowania TSI, budowle i urządzenia będące składnikami interoperacyjności muszą być dopuszczane w trybie unijnym, a pozostałe urządzenia i budowle wymienione w § 6 ww. rozporządzenia, w trybie krajowym.

W przypadku gdy zarządca infrastruktury zmieni status drogi kolejowej z bocznicą na linię kolejową składniki interoperacyjności będą mogły być dopuszczane tylko w trybie unijnym. Dla linii stanowiących infrastrukturę prywatną, zarządca może stosować tryb krajowy.

26. Czy w przypadku zmiany statusu bocznicą na linię na której prowadzony jest ruch pociągów, jeżeli zarządca podejmie decyzję o modernizacji urządzeń, to musi on stosować składniki interoperacyjności (jak dla linii) czy może stosować tryb „świadectwowy” (jak dotychczas dla bocznic)?

Także w przypadku modernizacji urządzeń zastosowanie ma tryb wynikający z tego czy droga kolejowa ma status bocznicą, czy linii kolejowej. Oznacza to, że tryb dopuszczania będzie taki jak opisany w odpowiedzi na pytanie 25.

Należy jednak pamiętać, że jeżeli bocznicą należy do sieci bazowej lub kompleksowej TEN należy dostosować ją do wymogów interoperacyjności. W przypadku modernizacji bocznic należących do sieci TEN należy stosować składniki interoperacyjności.

II. Obiekty infrastruktury usługowej

27. Czy istnieje obowiązek udostępniania obiektów infrastruktury usługowej?

Tak, od 10 grudnia 2017 r. istnieje obowiązek udostępniania obiektów infrastruktury usługowej. Dotyczy on również obiektów połączonych wyłącznie z infrastrukturą kolejową, w stosunku do której zastosowano wyłączenia, o których mowa w art. 35a ust. 1 pkt 1 i 3 albo art. 36, w sytuacji gdy są niezbędne do świadczenia usług przewozowych albo służą lub mogą służyć więcej niż jednemu klientowi końcowemu.

28. Co należy rozumieć przez obiekty infrastruktury usługowej?

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 znowelizowanej ustawy o transporcie kolejowym.

29. Jakie obowiązki ciążyą na operatorach obiektów infrastruktury usługowej wobec Prezesa UTK?

Zarządzający obiektem infrastruktury usługowej jest obowiązany do przekazywania Prezesowi UTK informacji do rejestru obiektów infrastruktury usługowej. W informacji powinny znaleźć się takie informacje: nazwa, siedziba oraz adres właściciela, zarządzającego oraz operatora obiektu infrastruktury usługowej. Przekazywane dane powinny obejmować informacje na temat sieci kolejowych, z którymi obiekt jest połączony, jak również zakresu usług, które mogą być świadczone w obiekcie (art. 36h ust. 2 i 3 ustawy o transporcie kolejowym). Operatorzy obiektów infrastruktury usługowej obowiązani są dostarczyć Prezesowi UTK te informacje nie później niż do 9 grudnia 2017 r. Zarządzający powinien zadbać o aktualność danych. W przypadku ich zmiany powinien o tym poinformować Prezesa UTK.

Dodatkowo operator ma obowiązek, nie później niż na 2 tygodnie przed dniem publikacji regulaminu sieci zarządcy infrastruktury, z którego siecią jest połączony jego obiekt, przekazać Prezesowi UTK (pierwsze przekazanie do 9 grudnia 2017 r.) regulamin obiektu albo informacje o adresie strony internetowej, na której regulamin obiektu został opublikowany. Informacja ta może być przekazana wraz z informacjami do rejestru obiektów np. przez stworzoną w tym celu aplikację, która będzie dostępna na stronie UTK.

Ponadto operatorzy obiektu infrastruktury usługowej mają obowiązek udzielenia Prezesowi UTK na każde żądanie niezbędnych informacji - dla celów regulacji i monitorowania rynku transportu kolejowego.

30. Czy tory są elementem obiektu infrastruktury usługowej?

Tory znajdujące się w ramach obiektów stanowią element obiektu. W uzasadnionych przypadkach zarządzający obiektem może zdecydować o włączeniu torów dojazdowych do obiektu. Wówczas w zakresie regulacyjnym tory te będą traktowane jako jego część składowa i udostępniane w ramach korzystania z obiektu.

31. Czy obiekt infrastruktury usługowej musi mieć dokument z zakresu bezpieczeństwa?

Obowiązek uzyskania dokumentu z zakresu bezpieczeństwa powstaje, gdy podmiot jest również zarządcą infrastruktury czy użytkownikiem bocznicy kolejowej (np. zarządza torami w ramach obiektu lub torem dojazdowym do obiektu).

32. Czy obiekt infrastruktury usługowej zwolniony jest od podatku od nieruchomości?

Infrastruktura kolejowa (wymieniona w zał. 1 do znowelizowanej ustawy o transporcie kolejowym) wchodząca w skład obiektów infrastruktury usługowej może podlegać zwolnieniom od podatku od nieruchomości jeśli jest ona udostępniana przewoźnikom kolejowym.

33. Kiedy obiekt infrastruktury usługowej może nie być udostępniany?

Ustawa o transporcie kolejowym określa, że obiekty infrastruktury usługowej powinny być udostępniane. Obiekt może być nieudostępniony jedynie w sytuacji, gdy nie jest używany.

Wskazać w tym miejscu należy, że między nieudostępnianiem a odmową przyznania dostępu do obiektu nie można postawić znaku równości. Odmowa przyznania dostępu do obiektu dotyczy przypadku wystąpienia jednej z okoliczności przewidzianych w art. 36b ust. 4 ww. ustawy (patrz pytanie 34) i ma miejsce w przypadku gdy obiekt podlega udostępnianiu.

Natomiast w przypadku nieudostępniania obiektu nie są realizowane usługi na rzecz jakiegokolwiek podmiotu.

Jeżeli zarządzający obiektem przystosowanym do świadczenia usług, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do znowelizowanej ustawy o transporcie kolejowym, określi, że obiekt nie jest przeznaczony do udostępniania, a przewoźnik kolejowy zgłosi zarządzającemu obiektem zainteresowanie dostępem do tego obiektu, właściciel obiektu ma obowiązek podać do publicznej wiadomości, że obiekt przeznaczony jest do wynajęcia lub dzierżawy, w całości albo w części, w celu świadczenia usług w zakresie, w jakim przewoźnik kolejowy zgłosił zainteresowanie dostępem do tego obiektu.

34. Czy operator obiektu infrastruktury usługowej może odmówić przyznania dostępu do obiektu?

Nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że podstawowym obowiązkiem spoczywającym na operatorze obiektu infrastruktury usługowej jest jego udostępnianie na rzecz przewoźników kolejowych. Działalność związana z funkcjonowaniem obiektów infrastruktury usługowej również posiada ograniczenia związane głównie z możliwością obiektu oraz operatora nim zarządzającego. W związku z tym, ustawodawca postanowił stworzyć katalog możliwości, gdzie wydanie przez operatora infrastruktury usługowej odmowy przyznania dostępu do obiektu jest dopuszczalne. Nie zdejmuje to jednakże z operatora podstawowego obowiązku udostępniania zarządzanego przez siebie obiektu. Zgodnie bowiem z art. 36b ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, operator zobowiązany jest

do podjęcia wszelkich działań w celu uwzględnienia wszystkich prawidłowo złożonych wniosków o dostęp do obiektu. Nie jest jednak zobowiązany do ponoszenia dodatkowych nakładów, np. inwestycyjnych, aby taki dostęp umożliwić. Dopiero kiedy uwzględnienie danego wniosku o dostęp do obiektu nie jest możliwe, operator obiektu infrastruktury usługowej może odmówić przyznania przewoźnikowi kolejowemu dostępu. Jest to możliwe wyłącznie w sytuacji, gdy:

- 1) przewoźnik może wykonać planowany przewóz kolejowy na porównywalnych ekonomicznie warunkach, korzystając z innego udostępnianego obiektu, z wyjątkiem sytuacji, gdy przewoźnik poinformuje operatora, że operator wskazanego obiektu odmówił mu do niego dostępu, lub
- 2) pozytywne rozpatrzenie wniosku wiązałoby się z koniecznością poniesienia przez operatora nakładów koniecznych do realizacji wniosku przewoźnika, lub
- 3) ze względu na brak wystarczającej zdolności przepustowej pozytywne rozpatrzenie wniosku uniemożliwiłoby temu operatorowi realizację uzasadnionych potrzeb własnych lub wykonanie zobowiązań wynikających z umów zawartych uprzednio z innymi przewoźnikami kolejowymi.

35. W jakiej formie może nastąpić odmowa przyznania dostępu do obiektu infrastruktury usługowej?

Operator obiektu infrastruktury usługowej obowiązany jest przygotować na piśmie odmowę przyznania dostępu do obiektu infrastruktury usługowej. Odmowa powinna posiadać uzasadnienie, a w przypadku gdy jej podstawą była możliwość wykonania przez przewoźnika kolejowego przewozów na ekonomicznie porównywalnych warunkach, przy wykorzystaniu innego obiektu, operator ma obowiązek wskazać inny obiekt, który umożliwi przewoźnikowi kolejowemu wykonanie przewozu kolejowego na porównywalnych ekonomicznie warunkach.

36. Co może zrobić przewoźnik kolejowy w przypadku odrzucenia wniosku o przyznanie dostępu do obiektu infrastruktury usługowej?

Przewoźnik kolejowy, który nie uzyskał dostępu do obiektu infrastruktury usługowej może wnieść do Prezesa UTK skargę na działanie operatora obiektu infrastruktury usługowej. W przypadku stwierdzenia naruszenia przez operatora obiektu infrastruktury usługowej przepisów, Prezes UTK może nałożyć na niego, w drodze decyzji, obowiązek zapewnienia przewoźnikowi kolejowemu, w wyznaczonym terminie, dostępu do obiektu (art. 36d ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym).

37. Czy obiekt infrastruktury usługowej może być przeznaczony do świadczenia więcej niż jednej usługi?

Obiekty infrastruktury usługowej mogą świadczyć więcej niż jedną usługę, a ustawa o transporcie kolejowym nie wprowadza w tym względzie ograniczeń. Istotne jest to, aby odpowiednie informacje znalazły się w dokumentach, których ustanowienie dla obiektów

infrastruktury usługowej, jest obowiązkowe tj. w statucie oraz regulaminie dostępu do obiektu, w którym określone są opłaty.

38. Czy usługi świadczone przez obiekt infrastruktury usługowej mogą być wykonywane we współpracy z podmiotami zewnętrznymi?

Przepisy znowelizowanej ustawy o transporcie kolejowym nie zakazują wykonania usług, w ramach funkcjonowania obiektu infrastruktury usługowej, przy współpracy innego podmiotu czy nawet podwykonawcy. Kwestia zawierania umów o współpracy czy podwykonawstwie oraz ich formy czy zakresu nie jest regulowana przez przepisy ww. ustawy, czyli podmioty mogą samodzielnie określić to między sobą. Informacja o realizowaniu usług we współpracy z podmiotami zewnętrznymi, w stosunku do obiektu infrastruktury usługowej oraz operatora, powinna znajdować się w statucie/regulaminie.

39. Czy Prezes UTK zatwierdza stawki dostępu do obiektów infrastruktury usługowej?

Nie, Prezes UTK nie ma kompetencji do zatwierdzania stawek (ani metody ich ustalania) za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej.

Sposób obliczania wysokości opłat za dostęp do obiektów zawiera art. 36 e ust. 2, zgodnie z którym opłaty 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%.

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, może nakazać operatorowi obiektu infrastruktury usługowej wprowadzenie zmian w opublikowanym regulaminie obiektu m.in. w części dotyczącej wysokości opłat pobieranych od przewoźników. Przy wydawaniu decyzji Prezes UTK uwzględnia wymienione wyżej zasady kalkulacji opłaty, oraz wysokość opłat pobieranych przez innych operatorów za udostępnianie i świadczenie usług w takich samych obiektach.

40. Od kiedy istnieje w polskim porządku prawnym obowiązek udostępniania obiektów infrastruktury kolejowej?

Obowiązek udostępniania obiektów infrastruktury powstaje od 10 grudnia 2017 r., Wtedy operatorzy obiektów mają obowiązek opracowania statutu obiektu infrastruktury usługowej oraz opracowania i opublikowania regulaminu dostępu do obiektu wraz z cennikiem. Mają również obowiązek przekazania do Prezesa UTK informacji o obiektach do rejestru obiektów infrastruktury usługowej.

41. Co należy rozumieć przez stację pasażerską?

Stacją pasażerską jest dworzec kolejowy lub perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dotarcie do peronów, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego.

42. Kim jest operator stacji pasażerskiej i jakie obowiązki w świetle ustawy o transporcie kolejowym na nim spoczywają?

Operator stacji pasażerskiej jest to podmiot zarządzający stacją pasażerską lub świadczący usługę udostępniania stacji pasażerskiej. Ma on obowiązek udostępniania stacji pasażerskiej poprzez:

- 1) umożliwienie korzystania przez podróżnych ze stacji pasażerskiej;
- 2) udostępnianie 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.

Udostępnianie stacji pasażerom odbywa się nieodpłatnie. Operator ma obowiązek opracowania i udostępnienia w formie ogłoszeń na tablicach informacyjnych regulaminu korzystania ze stacji pasażerskiej przez podróżnych. W regulaminie m.in. wymienia elementy stacji pasażerskiej, które są nieczynne (art. 36k ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym). Operator stacji pasażerskiej zarządzający czynnym dworcem kolejowym obowiązany jest również zapewnić podróżnym poczekalnie. Operator może nie udostępniać podróżnym stacji tylko gdy jest nieczynna.

Operator stacji pasażerskiej ma także obowiązek udostępniania stacji pasażerskiej przewoźnikom kolejowym. Operator zobligowany jest udostępniać przewoźnikom powierzchnię przeznaczoną do odprawy podróżnych, zamieszczania dodatkowych informacji handlowych lub systemu sprzedaży biletów obsługiwanego przez operatora stacji pasażerskiej, jeśli operator taki system obsługuje. Zasady udostępniania i pobierania opłat od przewoźników kolejowych są takie jak dla innych obiektów (zgodnie z przepisami rozdziału 6a).