

Punkty zaplecza technicznego dla transportu kolejowego – najczęściej zadawane pytania

1. Czym jest obiekt infrastruktury usługowej - punkt zaplecza technicznego?

Zgodnie z art. 4 pkt 51 ustawy 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.*

Punkt zaplecza technicznego jako obiekt infrastruktury usługowej przystosowany jest specjalnie do wykonywania czynności utrzymaniowych i naprawczych dla danego typu lub typów pojazdów kolejowych (np. kanał rewizyjny, hale naprawcze) oraz modernizacji taboru kolejowego.

2. Czy punkt zaplecza technicznego jest tym samym co stanowisko techniczne?

Nie. Ustawa odróżnia punkty zaplecza technicznego od stanowisk technicznych (ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy). Czynności wykonywane na stanowiskach technicznych obejmują m.in. czyszczenie i mycie taboru, wyposażenie w materiały eksploatacyjne. Możliwa jest jednak sytuacja, gdy w jednym obiekcie będą świadczone zarówno usługi odpowiednie dla punktów zaplecza, jak i stanowisk technicznych.

3. Kim jest operator obiektu infrastruktury usługowej?

Operator to podmiot, który zarządza obiektem lub świadczy na rzecz przewoźników kolejowych co najmniej jedną z usług zawartych w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy. Przykładowo operatorem jest podmiot, który świadczy usługi w zakresie utrzymania taboru w punktach zaplecza technicznego.

4. Co należy rozumieć przez udostępnianie obiektu infrastruktury usługowej?

Udostępnienie obiektu infrastruktury usługowej polega na umożliwieniu przewoźnikom kolejowym korzystania z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy, czyli np. przeglądów technicznych od P1 do P5 i dokonywaniu napraw bieżących lub awaryjnych lub innych usług wymagających specjalistycznego zaplecza. Udostępnianie obiektu może obejmować także dostęp do torów, o ile jest to niezbędne do zapewnienia dostępu do usługi.

Udostępnienie obiektu odbywa się na wniosek przewoźnika. Obiekt powinien być udostępniany wszystkim przewoźnikom kolejowym ubiegającym się o dostęp do obiektu na równych i niedyskryminujących zasadach.

5. Czy jako operator obiektu infrastruktury usługowej mogę odmówić przewoźnikowi świadczenia usług?

Co do zasady operator jest obowiązany do zapewnienia dostępu do zarządzanego przez siebie obiektu infrastruktury usługowej na wniosek przewoźnika kolejowego. Operator jest zobowiązany podjąć wszelkie możliwe działania, by każdorazowo udzielić dostępu do zarządzanego przez siebie obiektu. Istnieją przesłanki, na podstawie których można odmówić dostępu do obiektu infrastruktury kolejowej i świadczonych tam usług wnioskującemu przewoźnikowi kolejowym:

- gdy operator wykaże, że przewoźnik może skorzystać z usługi na porównywalnych ekonomicznie warunkach w innym udostępnionym obiekcie – chyba, że przewoźnik poinformuje operatora o uzyskanej już decyzji odmownej od operatora wskazanego alternatywnego obiektu;
- gdy pozytywne rozpatrzenie wniosku będzie wiązało się z poniesieniem przez operatora nakładów, których zgodnie z zapisami ustawy nie jest zobowiązany ponosić;
- gdy z powodu braku wystarczającej przepustowości pozytywne rozpatrzenie wniosku uniemożliwi operatorowi realizację własnych potrzeb lub wykonanie zobowiązań wynikających z uprzednio zawartych umów z innymi przewoźnikami.

O odmowie operator informuje wnioskującego na piśmie wskazując powód odmowy.

6. Czy udostępnianie infrastruktury usługowej oznacza, że przewoźnicy mogą dowolnie wjeżdżać na moją infrastrukturę?

Prawo do korzystania z usług świadczonych w obiekcie przewoźnik nabywa dopiero po podpisaniu z operatorem umowy o dostęp do obiektu i świadczonych tam usług, (art. 36c ust. 1 ustawy). W umowie zawarte powinny być zapisy dotyczące praw i obowiązków operatora obiektu oraz przewoźnika kolejowego. Po podpisaniu takiej umowy przewoźnik ma obowiązek przestrzegać ustalonych w niej zasad. Ponadto w regulaminie obiektu infrastruktury usługowej operator określa szczegółowe warunki dostępu, w tym może określić kto ma prawo prowadzić ruch manewrowy na terenie obiektu (np. w celu dojazdu na miejsce wykonania usługi).

7. Czy istnieje możliwość samoobsługi przewoźnika w obiektach infrastruktury usługowej?

Tak, ale tylko gdy operator obiektu infrastruktury usługowej przewiduje taką możliwość. Zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. e rozporządzenia 2177, opis obiektu musi zawierać informacje o możliwości świadczenia na własne potrzeby usług związanych z koleją i warunki świadczenia tych usług. Świadczenie usług na własne potrzeby

to sytuacja, w której przewoźnik sam świadczy sobie usługę związaną z koleją na terenie punktu zaplecza technicznego. Sytuacja tak jest dopuszczalna pod warunkiem, że istnieje taka możliwość od strony prawnej, technicznej, a samodzielne świadczenie usługi nie zakłóci bezpieczeństwa operacji i operator oferuje taką możliwość.

8. Czy jeżeli jestem właścicielem infrastruktury wykorzystywanej do świadczenia usług takich jak naprawy i przeglądy taboru kolejowego, to muszę udostępniać ją zgodnie z przepisami rozdziału 6a ustawy?

Ustawa rozróżnia właściciela i operatora obiektu infrastruktury usługowej. Obowiązki w zakresie udostępniania obiektu nałożone są na jego operatora. Operator nie zawsze jest właścicielem infrastruktury, dlatego nie w każdym przypadku właściciel będzie zobowiązany do jej udostępniania.

Działalność związana z naprawą, utrzymaniem i modernizacją taboru kolejowego jest realizowana w punktach zaplecza technicznego. W związku z tym operator zarządzający tą infrastrukturą ma obowiązek udostępniać ją zgodnie z rozdziałem 6a ustawy.

9. Jakie mam obowiązki jeżeli wynajmuję lub dzierżawię taką infrastrukturę od jej właściciela?

Podmiot świadczący usługi wskazane w załączniku nr 2 do ustawy jest operatorem obiektu, którego obowiązkiem jest udostępnianie tego obiektu wszystkim przewoźnikom kolejowym na równych i niedyskryminujących zasadach. Nie ma zatem znaczenia, czy jest on właścicielem infrastruktury, czy jest ona przez niego wynajmowana. Obowiązek udostępniania może więc spoczywać na najemcy lub dzierżawcy.

10. Czy jeżeli świadczę usługi z zakresu obsługi i utrzymania taboru kolejowego poza obiektem infrastruktury usługowej (usługi mobilne), to podlegają one regulacji ustawy?

Warunki dostępu do usług w transporcie kolejowym zostały określone w odniesieniu do obiektów infrastruktury usługowej. Obiekt infrastruktury usługowej jest to obiekt budowlany wraz z gruntem, na którym jest usytuowany, oraz instalacjami i urządzeniami, przeznaczony w całości do świadczenia opisanych w ustawie usług. Zgodnie z przepisem art. 36a ust. 1 ustawy, udostępnianie obiektu infrastruktury usługowej polega na umożliwieniu przewoźnikom kolejowym, na ich wniosek, dostępu do torów kolejowych w tym obiekcie oraz korzystania z usług, wskazanych w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy. Usługi mobilne świadczone poza obiektem infrastruktury usługowej nie podlegają zatem regulacji ustawy. Udostępnianie obiektu, a co za tym idzie, świadczenie w nim usług, musi odbywać się

na podstawie określonych przez ustawę dokumentów. Ustawa przewiduje obowiązek opracowania regulaminu i statutu jedynie w odniesieniu do obiektu infrastruktury usługowej. W regulaminie i statucie, podobnie jak w umowie zawartej między operatorem a przewoźnikiem na podstawie art. 36c ustawy, określone są wszelkie prawa i obowiązki w odniesieniu do świadczonych usług.

11. Czy jeżeli jestem producentem taboru kolejowego, ale zajmuję się również przeglądami i naprawami gwarancyjnymi lub innymi działaniami na podstawie umowy sprzedaży, oznacza to, że jestem operatorem obiektu infrastruktury usługowej?

Producent taboru kolejowego, na podstawie zawartych z kontrahentami umów sprzedaży swoich pojazdów, jest zobowiązany do dokonywania przeglądów i napraw gwarancyjnych oraz innych, które w takiej umowie zostały określone. Świadczenie tych usług nie wynika zatem z przystosowania obiektu do ich realizacji, lecz następuje w rezultacie umownego zobowiązania się producenta do wykonywania określonych czynności utrzymaniowych w związku ze sprzedażą pojazdów konkretnemu klientowi. Zakład, który zajmuje się jedynie produkcją taboru, nie świadczy zatem takich usług jako odrębnego elementu działalności, lecz jako umowną konsekwencję sprzedaży swoich wyrobów. Przedsiębiorstwo, które zajmuje się wyłącznie produkcją taboru kolejowego, a wykonywane przez nie przeglądy i naprawy gwarancyjne oraz inne wynikają tylko z zawartych umów sprzedaży wyprodukowanych pojazdów, nie jest operatorem obiektu infrastruktury kolejowej.

Jeżeli producent taboru kolejowego świadczy usługi obsługi/utrzymania wagonów i/lub pojazdów trakcyjnych w zakresie wykraczającym poza określony umowami sprzedaży wyprodukowanych przez siebie wyrobów, jest także operatorem obiektu infrastruktury usługowej. Dotyczy to także producenta taboru przystosowanego w sensie organizacyjnym do świadczenia takich usług.

12. Czy jeżeli świadczę usługi z zakresu obsługi i utrzymania taboru kolejowego, to mogę zarządzanej infrastrukturze nadać status infrastruktury prywatnej?

Jeżeli obiekt infrastruktury usługowej jest przystosowany do świadczenia usług dla przewoźników kolejowych i są one realizowane, to infrastruktura nie może mieć statusu prywatnej.

Zgodnie z art. 36a ust. 1 ustawy, obiekt specjalnie przystosowany do świadczenia usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy, w tym do obsługi i utrzymania taboru kolejowego, jest obiektem infrastruktury usługowej podlegającym obowiązkowi niedyskryminującego udostępniania. Natomiast infrastrukturą prywatną jest infrastruktura wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub zarządcy, innych niż przewóz osób. Jeżeli

z obsługi i utrzymania taboru kolejowego korzystają różni przewoźnicy, to nie jest spełnione kryterium definiujące infrastrukturę prywatną z art. 3 ust. 3 ustawy. Nie można zatem mówić o wykorzystywaniu infrastruktury na własne potrzeby właściciela czy zarządcy w sytuacji, gdy jest ona elementem obiektu infrastruktury usługowej. Obiekty takie są bowiem z założenia przeznaczone do świadczenia usług na rzecz przewoźników kolejowych.

Jeżeli jednak obsługa taboru jest prowadzona wyłącznie dla własnych potrzeb jego właściciela, innego niż przewoźnik kolejowy, w celu obsługi jego podstawowej działalności (np. wagony wykorzystywane do zaopatrzenia zakładu produkcyjnego czy wysyłki wyprodukowanych wyrobów), obiekt taki może być zakwalifikowany jako infrastruktura prywatna. W przypadku gdy operator takiego obiektu zdecyduje się realizować obsługę taboru chociaż dla jednego podmiotu zewnętrznego, nie będzie mógł już określić swojej infrastruktury jako prywatnej i będzie zobowiązany świadczyć takie usługi wszystkim zainteresowanym przewoźnikom.

13. Czy jeżeli świadczę usługi z zakresu utrzymania taboru specjalnego na rzecz innych podmiotów niż przewoźnicy kolejowi, to usługi te są regulowane przez ustawę?

Ustawa reguluje zasady świadczenia usług w obiektach infrastruktury usługowej na rzecz przewoźników kolejowych. W związku z tym świadczenie usług z zakresu utrzymania taboru specjalnego na rzecz innego podmiotu niż przewoźnik kolejowy, nie podlega regulacji ustawy.

14. Czy brak regulaminu obiektu upoważnia mnie jako operatora obiektu do odmowy świadczenia usług związanych z koleją, o których mowa w załączniku nr 2 do ustawy?

Operator obiektu, świadcząc usługi wskazane w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy, ma ustawowy obowiązek sporządzenia dokumentów związanych z udostępnianiem obiektu, w tym regulaminu dostępu do obiektu infrastruktury usługowej. Niesporządzenie ww. dokumentu nie upoważnia tego operatora do odmowy świadczenia usług związanych z koleją.

Zgodnie z ustawą regulamin dostępu do obiektu powinien być sporządzany niezwłocznie, po nadaniu obiektowi statusu obiektu infrastruktury usługowej. Niesporządzenie i nieopublikowanie ww. regulaminu stanowi naruszenie przepisów ustawy, w związku z czym Prezes UTK może w trybie art. 13b ustawy o transporcie kolejowym nakazać usunięcie tego naruszenia. Regulamin obiektu powinien spełniać wymogi art. 36f ustawy oraz art. 4 i 5 rozporządzenia 2177.

15. Czy jako operator punktu zaplecza technicznego przeznaczanego dla taboru kolejowego wymagającego specjalistycznego zaplecza mogą odmówić świadczenia usługi przewoźnikowi kolejowemu?

Punkt zaplecza technicznego do obsługi taboru wymagającego specjalistycznego zaplecza został zakwalifikowany przez ustawodawcę jako obiekt, w którym świadczona jest usługa pomocnicza. W art. 36a ust. 3 ustawy przyznano przewoźnikom kolejowym bezwzględne prawo dostępu do obiektów infrastruktury usługowej, w których świadczone są usługi podstawowe, tzn. wymienione w ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy. W przypadku usług pomocniczych należy odwołać się do dyrektywy 2012/34/UE. Zgodnie z art. 13 ust. 8 tej dyrektywy, operator obiektu infrastruktury usługowej nie jest zobowiązany do świadczenia usług pomocniczych, nawet jeżeli są przewoźnicy, którzy wnioskuje do niego o ich uzyskanie. Jednak w przypadku, gdy zadecyduje się on zaoferować innym przewoźnikom jakichkolwiek usługi tego typu, musi je świadczyć wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym na ich żądanie w sposób niedyskryminacyjny.

16. Jeżeli samodzielnie przemieszczam tabor do naprawy/przeglądu do punktu zaplecza technicznego, czy mogę uznać swoją infrastrukturę za prywatną?

Usługami, do których świadczenia punkt zaplecza technicznego jest specjalnie przystosowany, są utrzymanie i naprawa taboru kolejowego. Zgodnie z art. 36a ust. 3 powinien on być niedyskryminacyjnie udostępniany przewoźnikom kolejowym. Kwalifikację danego obiektu jako punktu zaplecza technicznego determinuje fakt wykonywania obsługi taboru, a nie to kto przemieszcza tabor po obiekcie. Operator ma prawo w regulaminie obiektu wskazać, że z określonych przyczyn (np. bezpieczeństwa, organizacji pracy itp.) dopuszcza przemieszczanie taboru po swoim obiekcie jedynie zatrudnionemu przez siebie uprawnionemu personelowi lub konkretnemu przewoźnikowi, z którymi zawarł umowę na wykonywanie takiej usługi manewrowej. Zakwalifikowanie punktu zaplecza technicznego jako infrastruktury prywatnej jest możliwe wyłącznie w przypadku opisanym w odpowiedzi na pytanie nr 11.

Samodzielne przemieszczanie taboru do naprawy/przeglądu do punktu zaplecza technicznego nie upoważnia jego operatora czy właściciela do uznania takiego obiektu za infrastrukturę prywatną.

17. Czy jeżeli posiadam infrastrukturę kolejową na terenie warsztatu naprawczego, to czy art. 3 ust. 4 ustawy zwalnia mnie z obowiązku udostępniania obiektu infrastruktury usługowej?

Jeżeli infrastruktura kolejowa położona jest na terenie warsztatu naprawczego, art. 3 ust. 4 ustawy nie zwalnia z obowiązku udostępniania obiektu infrastruktury usługowej. Zwolnienie odnosi się do torów znajdujących się na obszarze warsztatów naprawczych, wagonowni oraz lokomotywowni lecz mówi o zwolnieniu ze stosowania rozdziału 6 ustawy. Zasady udostępniania obiektów infrastruktury usługowej zostały opisane w rozdziale 6a ustawy, więc nie podlegają zwolnieniu z udostępniania na podstawie art. 3. ust. 4 ustawy.

18. Co w sytuacji, gdy status wynajmowanej/dzierżawionej przeze mnie infrastruktury w zakresie jej udostępniania wynika z podjętej przez właściciela infrastruktury decyzji oraz zapisów zawartych w regulaminie pracy bocznic kolejowej?

Zapisy umowy najmu, dzierżawy lub regulamin pracy bocznic kolejowej nie mogą być sprzeczne z przepisami krajowymi, w tym przypadku przepisami ustawy. Jeżeli podmiot wynajmuje lub dzierżawi obiekt, świadcząc usługi dla przewoźników kolejowych, staje się operatorem obiektu infrastruktury usługowej w rozumieniu przepisów ustawy.

Działania oraz decyzje podjęte przez właściciela nie zwalniają operatora z przepisów prawa jakie nakłada na niego ustawa i rozporządzenie 2177.

Natomiast regulamin pracy bocznic to ustalony przez użytkownika bocznic kolejowej dokument, zawierający zbiór zasad i wymagań dla bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, określający wymogi w zakresie obsługi urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz wskazujący sposoby bezpiecznego wykonywania ruchu kolejowego na bocznic. Rolą tego dokumentu nie jest określanie statusu infrastruktury.

19. Czy w przypadku gdy jestem przewoźnikiem kolejowym i mam swoje zaplecze, to jestem zwolniony z obowiązków regulacyjnych?

Ustawa nie przewiduje możliwości odstąpienia od obowiązku udostępniania obiektu infrastruktury usługowej. W sytuacji, gdy operator ma możliwość świadczenia usług dla przewoźników kolejowych, jest zobowiązany świadczyć je wszystkim przewoźnikom kolejowym na równych i niedyskryminacyjnych zasadach.

W art. 36g ustawy wskazane zostały dodatkowe obowiązki w zakresie prowadzenia odrębnej rachunkowości nakładane na przewoźników kolejowych udostępniających obiekty infrastruktury usługowej. Przepisy te zostały wprowadzone w celu wdrożenia przepisów dyrektywy 2012/34/UE, w których wskazano, że w celu zapewnienia uczciwej konkurencji pomiędzy przedsiębiorstwami kolejowymi i zagwarantowania pełnej przejrzystości i niedyskryminacyjnego dostępu do usług oraz ich świadczenia, należy dokonać rozróżnienia między świadczeniem usług przewozowych a eksploatacją obiektów infrastruktury usługowej.

20. Jak zgłosić obiekt do Rejestru Obiektów Infrastruktury Usługowej (ROIU)?

Zgłoszenie do ROIU jest obowiązkowe i wynika z art. 36h ust. 3 ustawy. Aby zgłosić nowy obiekt do ROIU, należy wejść na stronę <https://roiu.utk.gov.pl/login>. Zgłoszenie obiektu wymaga uprzedniej rejestracji użytkownika w systemie, w tym podania adresu e-mail. Na ten adres będzie wysłany kod aktywacyjny, który należy wpisać w formularzu, aby zakończyć proces rejestracji. Nawigacja w systemie jest intuicyjna – użytkownik wprowadza w czterech zakładkach wskazane w systemie dane o obiekcie. Dodatkowych informacji w tym obszarze udziela Departament Regulacji Rynku pod numerem 22 749 15 50, e-mail: roiu@utk.gov.pl.

21. Czy muszę nadawać statut sieci dla infrastruktury wchodzącej w skład obiektu?

Tak. Art. 5 ust. 2a ustawy wprowadza obowiązek opracowania statutu sieci kolejowej przez zarządcę infrastruktury. W przypadku gdy operator obiektu jest również użytkownikiem bocznic kolejowej lub zarządcą linii kolejowej, należy uznać, że jego obowiązkiem jest również opracowanie takiego statutu. W art. 36a ust. 2 ustawy wskazano, że zarządzający obiektem ma obowiązek sporządzić statut obiektu, w którym określa, czy obiekt przeznaczony jest do udostępniania. Zarządzający może zdecydować, że obiekt nie jest przeznaczony do udostępniania tylko w przypadku, gdy obiekt nie jest używany.

Operator obiektu może opracować tylko jeden dokument, podając jako podstawę jego opracowania powyższe przepisy. Taki dokument musi spełniać wymagania przewidziane przez ustawę dla statutu sieci, jak i statutu obiektu.

22. Jak rozpatrywane są skargi na dostęp do OIU – punktu zaplecza technicznego?

Jeżeli operator odmówił dostępu do obiektu z naruszeniem wytycznych wskazanych w odpowiedzi na pytanie nr 5, przewoźnik kolejowy może wnieść skargę do Prezesa UTK. Prezes UTK rozpatruje skargę w postępowaniu administracyjnym

zakończonym wydaniem decyzji, w której może nakazać operatorowi zapewnienie dostępu do obiektu w wyznaczonym terminie.

Szczegółowe informacje na ten temat znajdują się na [stronie www Urzędu Transportu Kolejowego](#).

23. Co to znaczy, że udostępnianie punktów zaplecza jest działalnością regulowaną?

Operator obiektu obowiązany jest udostępniać swój obiekt zgodnie z ustawą, która określa wytyczne: w jaki sposób rozpatrywane są wnioski o dostęp do obiektu, jak należy opracować regulamin dostępu oraz w jaki sposób mogą być ustalane opłaty za dostęp do obiektu. Ustawa reguluje również kwestie skarg wnoszonych przez przewoźników kolejowych na dostęp do obiektu, wskazując na sytuacje kiedy taka skarga może zostać wniesiona i w jaki sposób będzie rozpatrzona. Zasady udostępniania obiektów zawarte są również w rozporządzeniu 2177.

Udostępnianie obiektów infrastruktury usługowej podlega nadzorowi Prezesa UTK, który może m.in. nakazać wprowadzenie zmian w regulaminie dostępu, nakazać wprowadzenie zmian w opłatach za dostęp do obiektu czy nakazać operatorowi udostępnienie obiektu na rzecz przewoźnika.

24. Jak opracować regulamin dostępu do OIU – punktu zaplecza technicznego?

Regulamin dostępu do OIU powinien zostać opracowany zgodnie z wytycznymi z art. 36f ustawy. Powinien on określać 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 dostęp do obiektu;
4. szczegółowe warunki techniczne dostępu do obiektów;
5. wysokość opłat, które operator pobiera od przewoźników kolejowych za dostęp do obiektu.

Cennik usług świadczonych w obiekcie jest integralnym elementem regulaminu. Jeśli chodzi o same opłaty za dostęp do OIU, to nie mogą one przekraczać kosztów udostępniania obiektu ponoszonych przez operatora obiektu, powiększonych o rozsądny zysk, rozumiany jako stopa zwrotu z własnego kapitału uwzględniająca ewentualne ryzyko ponoszone przez operatora obiektu, nie większy niż 10% w skali roku.

Szczegółowe wytyczne jak sporządzić regulamin dostępu zostały opisane w art. 4 rozporządzenia 2177.

Regulamin powinien zostać opublikowany na stronie internetowej operatora obiektu niezwłocznie po jego opracowaniu. Operator obiektu ma obowiązek przekazać regulamin Prezesowi UTK i zarządcy, z którego siecią kolejową jest połączony obiekt, albo poinformować ich o adresie strony internetowej, na której regulamin obiektu został opublikowany.

Odpowiedzi na pytania zostały przygotowane w oparciu o ustawę z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 r. poz. 1043, z późn. zm.), zwaną dalej „ustawą”, oraz dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012 r. str. 32, z późn. zm.), zwaną dalej „dyrektywą 2012/34/UE”, a także rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/2177 z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją (Dz. Urz. UE L 307 z 23 listopada 2017 r. str. 1), zwane dalej „rozporządzeniem 2177”.