

**Rekomendacje 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**

Wraz z wejściem w życie 30 grudnia 2016 r. ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1923), zmianie uległy zasady udostępniania infrastruktury kolejowej, w tym bocznic kolejowych.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK”, po analizie sytuacji podmiotów funkcjonujących na rynku kolejowym, poniżej przedstawia stanowisko dotyczące zasad korzystania przez inne podmioty z torów przejazdowych, znajdujących się na infrastrukturze prywatnej, stanowiących dojazd do innej infrastruktury prywatnej lub obiektu infrastruktury usługowej.

Przepisy ustawy stosuje się w ograniczonym zakresie do prywatnych linii i bocznic. Istnieją jednak przypadki, że wjazd na bocznicę prywatną i obiekty infrastruktury usługowej odbywa się po części infrastruktury prywatnej innego użytkownika bocznic. Należy wówczas zapewnić niedyskryminujący dostęp do takich linii i bocznic innym podmiotom rynku kolejowego.

Prezes UTK wskazuje, że do zadań zarządcy infrastruktury należy m.in. sporządzenie statutu sieci kolejowej, w której określa się, czy zarządzane linie kolejowe, bocznic kolejowe oraz inne drogi kolejowe, jak również elementy infrastruktury kolejowej stanowią infrastrukturę ogólnodostępną, prywatną lub nieczynną. 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.

W pierwszym przypadku, tj. uznania przez zarządcę infrastruktury prywatnej, że przedmiotowy tor, pełniący również rolę toru dojazdowego, będzie posiadał status infrastruktury prywatnej, lecz będzie udostępniany innym podmiotom w celu umożliwienia im prowadzenia działalności, Prezes UTK rekomenduje, aby stosowna adnotacja o statusie układu torowego była zamieszczona w statucie sieci kolejowej. Zasady rozliczania kosztów dostępu do toru dojazdowego w takich przypadkach regulować mogą umowy cywilnoprawne zawarte pomiędzy zarządcami infrastruktury czy użytkownikami bocznic kolejowych. Jednocześnie Prezes UTK zaznacza, że w jego ocenie dopuszczalne jest również użytkowanie układu torowego i ponoszenie kosztów użytkowania infrastruktury przez oba podmioty.

Zdaniem Prezesa UTK, również regulamin obiektu infrastruktury usługowej, do którego przewoźnicy będą mogli dojechać przez prywatną bocznicę, powinien określać zasady korzystania przez przewoźników kolejowych zarówno z obiektu, jak i układu torowego służącego do dojazdu do tego obiektu.

Natomiast w drugim przypadku, tj. uznania przez zarządcę infrastruktury, że tor dojazdowy ma mieć charakter publiczny i w związku z tym być udostępniany wszystkim zainteresowanym podmiotom na równych i niedyskryminacyjnych zasadach, wówczas dana droga kolejowa powinna być określona w statucie jako infrastruktura ogólnodostępna. Prezes UTK zwraca szczególną uwagę, że w przypadku zmiany charakteru toru dojazdowego z prywatnego na *publiczny*, zastosowanie wobec jego udostępniania znajdują ogólne przepisy dotyczące udostępniania infrastruktury kolejowej i opłat za korzystanie z niej, ujęte w rozdziale 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1727 z późn. zm.), zwanej dalej „u.t.k.”. Wyjątki od tej zasady wskazane zostały w art. 35a oraz 36 u.t.k. i dotyczą m.in. linii kolejowych o szerokości torów innej niż 1435 mm czy też infrastruktury, która w decyzji Komisji Europejskiej została

uznana za lokalną infrastrukturę kolejową, niemającą strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku kolejowego.

Prezes UTK stoi na stanowisku, że do torów dojazdowych, stanowiących element danej infrastruktury prywatnej i jednocześnie umożliwiających dojazd do innej infrastruktury prywatnej lub obiektu infrastruktury usługowej, powinien być zapewniony dostęp na jasnych i niedyskryminacyjnych zasadach. Jednocześnie Prezes UTK podkreśla, że ww. regulacje przewidują ochronę pozostałych elementów prywatnej infrastruktury kolejowej, nie nakładając na ich zarządców zbędnych i nieuzasadnionych obciążeń. Z tego względu zarządcy infrastruktury pozostawiono możliwość samodzielnego podjęcia decyzji o sposobie i zasadach udostępniania toru dojazdowego zapewniającego funkcjonowanie innych obiektów.

Powyższe stanowisko potwierdzają zarówno przepisy prawa krajowego, jak i unijnego. Zgodnie z aktualnym brzmieniem art. 4 pkt 1c u.t.k., przez infrastrukturę prywatną należy rozumieć infrastrukturę kolejową wykorzystywaną *wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób*. Ustawodawca zdecydował, że do infrastruktury prywatnej, w związku z jej specyfiką oraz celem funkcjonowania, przepisy u.t.k. stosuje się w ograniczonym zakresie, wskazanym w art. 3 ust. 3 u.t.k. Nie ma zatem obowiązku stosowania regulacji przewidzianych m.in. w rozdziale 6 u.t.k., dotyczącym zasad udostępniania infrastruktury kolejowej oraz pobierania opłat za korzystanie z niej, a także w rozdziałach 6a i 6b u.t.k., dotyczących obiektów infrastruktury usługowej i stacji pasażerskich.

Motyw 12 Dyrektywy 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 14.12.2012 r., str. 32), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34”, stanowi, że *Z uwagi na to, że prywatne linie i bocznice, odgałęziające się od torów stacyjnych i szlakowych, takie jak bocznice i linie zakładowe, nie są częścią infrastruktury kolejowej w definicji niniejszej dyrektywy, zarządcy takich infrastruktur nie powinni podlegać obowiązkom nałożonym na zarządców infrastruktury kolejowej na mocy niniejszej dyrektywy. Należy jednak zagwarantować niedyskryminacyjny dostęp do takich linii i bocznic, niezależnie od tego, czyją są własnością, w przypadku gdy stanowią one tory dojazdowe do obiektów infrastruktury usługowej, które są niezbędne do świadczenia usług przewozowych oraz w przypadku gdy służą one lub mogą służyć więcej niż jednemu klientowi końcowemu*.

Nie ma zatem wątpliwości co do obowiązku zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu do torów przejazdowych po prywatnej infrastrukturze, gdy są niezbędne do świadczenia usług przewozowych.

W przypadku blokowania, utrudniania, czy też dyskryminacyjnego traktowania przez zarządcę infrastruktury prywatnej podmiotów rynku kolejowego w dostępie do torów przejazdowych do innej infrastruktury prywatnej lub obiektu infrastruktury usługowej, podmiot, którego prawo mogło zostać naruszone powinien powiadomić o tym fakcie Prezesa UTK w celu zbadania, czy nie nastąpiło naruszenie przepisów z zakresu kolejnictwa.

Dodatkowo należy zauważyć, że Prezesowi UTK przysługują, na podstawie art. 13 ust. 4 u.t.k., kompetencje do przeprowadzania kontroli m.in. w zakresie przestrzegania przepisów z zakresu kolejnictwa. Przedmiotem kontroli wszczętej przez Prezesa UTK może być m.in. odpowiednia kwalifikacja torów przez zarządcę infrastruktury oraz przyjęte zasady ich udostępniania.