

IRG-Rail (18) 7

**Independent Regulators' Group – Rail**

**IRG–Rail**

**Podgrupa ds. dostępu do obiektów infrastruktury usługowej**

**Wspólne zasady przyznawania zwolnień na podstawie art. 2 ust. 2  
rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/2177**

**(tłumaczenie)**

## I. Wstęp

1. Rozporządzenie wykonawcze 2017/2177 zwane dalej „Rozporządzeniem Wykonawczym” określa jednolite zasady i procedury dotyczące niektórych obowiązków operatorów obiektów infrastruktury usługowej (operatorzy OIU). Rozszerza ono obowiązek dostarczania informacji o usługach przez publikowanie opisu obiektu infrastruktury usługowej.
2. Zgodnie z art. 2 ust. 2 Rozporządzenia Wykonawczego operator OIU może złożyć wniosek do krajowego organu regulacyjnego w celu uzyskania zwolnienia z części obowiązków zawartych w Rozporządzeniu Wykonawczym.
3. Zgodnie z art. 2 ust. 5 Rozporządzenia Wykonawczego, w niniejszym dokumencie IRG-Rail określa wspólne zasady podejmowania decyzji, które powinny być stosowane przez krajowe organy regulacyjne przy ocenie wniosków o zwolnienie na podstawie art. 2 ust. 2 Rozporządzenia Wykonawczego.
4. Na podstawie ww. wspólnych zasad podejmowania decyzji organy regulacyjne uzgadniają zbiór zasad ogólnych. Mają one na celu harmonizację procesu decyzyjnego dotyczącego wniosków o zwolnienia. Jednak wspólne zasady podejmowania decyzji muszą być dostosowane do sytuacji na rynku krajowym w państwach członkowskich. Dlatego IRG-Rail zapewnia kompromis między wspólnym podejściem podmiotów rynkowych z jednej strony i krajową niezależnością regulacyjną z drugiej.

## II. Zakres zwolnień

### a. Uregulowania dotyczące obiektów infrastruktury usługowej zgodnie z dyrektywą 2012/34/UE

5. Dyrektywa 2012/34/UE stanowi podstawę dla uregulowań dotyczących obiektów infrastruktury usługowej i usług kolejowych. Dyrektywa nakłada szereg obowiązków na podmioty uznawane za operatorów OIU<sup>1</sup>. Obowiązki te dotyczą przede wszystkim:
  - dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług świadczonych w tych obiektach;
  - opłat za korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej i usług świadczonych w tych obiektach, i;
  - publikacji informacji dotyczących obiektów infrastruktury usługowej i usług świadczonych w tych obiektach.
6. Poziom regulacji jest różny w zależności od kategorii, do której zalicza się dany obiekt infrastruktury usługowej lub usług związanych z koleją, zgodnie z załącznikiem II do dyrektywy 2012/34/UE. Usługi z kategorii 2 („usługi podstawowe”) są najbardziej uregulowane.

Usługi zaliczone do kategorii 3 („usługi dodatkowe”) lub kategorii 4 („usługi pomocnicze”) podlegają stosunkowo mniej rygorystycznym zasadom.

---

<sup>1</sup> Zgodnie z art. 3 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE operatorem OIU jest każdy pomiot publiczny lub prywatny odpowiedzialny za zarządzanie co najmniej jednym obiektem infrastruktury usługowej lub świadczący przedsiębiorstwem kolejowym jedną lub więcej usług, o których mowa w załączniku II pkt 2–4 tej dyrektywy.

7. Operator OIU, który świadczy usługi podstawowe ma zapewnić niedyskryminujący dostęp do nich. Odpowiedź na wnioski o dostęp do usług podstawowych ma być udzielona w rozsądnym terminie i odmowa może mieć miejsce tylko jeżeli istnieje realna alternatywa dla przedsiębiorstwa starającego się o dostęp. W przypadku zaistnienia konfliktu pomiędzy różnymi wnioskami, operator OIU dokłada starań, aby uwzględnić wszystkie wnioski w jak najszerszym zakresie<sup>2</sup>. Opłata nakładana za dostęp do usług podstawowych nie może przekraczać kosztów ich świadczenia powiększonych o rozsądny zysk<sup>3</sup>.
8. Usługi dodatkowe i pomocnicze także muszą być świadczone w niedyskryminujący sposób. Jednakże usługi dodatkowe świadczone są na żądanie, podczas gdy usługi pomocnicze świadczone są tylko jeżeli operator OIU zdecyduje się je świadczyć<sup>4</sup>. Jeżeli usługi dodatkowe i pomocnicze są oferowane tylko przez jednego dostawcę, opłata nałożona za taką usługę nie może przekraczać kosztów jej świadczenia powiększonych o rozsądny zysk<sup>5</sup>.
9. Dla wszystkich kategorii usług istnieje obowiązek przekazania zarządcy infrastruktury informacji o opłatach i dostępie do obiektów infrastruktury usługowej i usług. Informacja ta publikowana jest w Regulaminie Sieci<sup>6</sup>

#### b. Cel Rozporządzenia Wykonawczego

10. Rozporządzenie Wykonawcze określa szczegóły procedury i kryteria, których należy przestrzegać w zakresie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług świadczonych w tych obiektach. W szczególności Rozporządzenie Wykonawcze określa dodatkowe zasady dotyczące publikowania przez operatorów OIU informacji o obiektach infrastruktury usługowej i procedurach dostępu, które mają być przestrzegane przez operatorów OIU.

#### c. System zwolnień

11. Zgodnie z art. 2 ust. 1 zdanie pierwsze Rozporządzenia Wykonawczego, operator OIU, który spełnia jeden z wymogów określonych w art. 2 ust. 2 Rozporządzenia Wykonawczego, może wnioskować o zwolnienie ze stosowania większości postanowień Rozporządzenia.
12. Należy przede wszystkim zauważyć, że zwolnienie na podstawie art. 2 Rozporządzenia Wykonawczego dotyczy jedynie obowiązków określonych w tym Rozporządzeniu. Obowiązki określone w dyrektywie 2012/34/UE nadal mają zastosowanie, niezależnie od zwolnienia operatora OIU na podstawie Rozporządzenia Wykonawczego. Oznacza to, że operator OIU, który zgodnie z dyrektywą, jest zobowiązany do zapewnienia dostępu, po zwolnieniu go na podstawie art. 2 ust. 2 Rozporządzenia Wykonawczego, nadal będzie zobowiązany do zapewnienia dostępu.
13. Uzyskanie zwolnienia ma wpływ na zakres wymagań w zakresie obowiązków publikacyjnych nałożonych Rozporządzeniem Wykonawczym. Nie można jednak zostać całkowicie zwolnionym z obowiązku publikacji. Na podstawie

<sup>2</sup> Art. 13 ust. 2, 4 i 5 dyrektywy 2012/34/UE.

<sup>3</sup> Art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34/UE.

<sup>4</sup> Art. 13 ust. 7 i 8 dyrektywy 2012/34/UE.

<sup>5</sup> Art. 31 ust. 8 dyrektywy 2012/34/UE.

<sup>6</sup> Art. 27, art. 31 ust. 10 i załącznik IV pkt 6 do dyrektywy 2012/34/UE.

art. 5 Rozporządzenia Wykonawczego operator OIU nadal będzie musiał publikować opis obiektu infrastruktury usługowej. Opis ten musi zawierać, co najmniej, informacje określone w art. 4 ust. 2 lit. a) do d) i m).

14. Oprócz ograniczenia zakresu obowiązku publikacyjnego, zwolnienie może zdejmować z operatora OIU obowiązek stosowania zasad proceduralnych Rozporządzenia dotyczących wniosków o dostęp. Jednakże operator OIU nadal musi stosować procedury dotyczące wniosków o dostęp określone w art. 13 dyrektywy 2012/34/UE. Obejmuje to wymogi dotyczące realnej alternatywy i godzenia kolidujących wniosków.
15. Uzyskanie zwolnienia powinno służyć zmniejszeniu obciążeń administracyjnych nałożonych na operatora OIU. Niemniej IRG-Rail pragnie podkreślić, że zagwarantowanie przejrzystego i niedyskryminującego traktowania kolidujących wniosków o dostęp może prowadzić do konieczności opracowania przez zwolnionych operatorów OIU własnych wewnętrznych procedur, jeżeli zdecydują się na niestosowanie procedur przewidzianych w Rozporządzeniu Wykonawczym.

### **III. Kryteria otrzymania zwolnienia**

16. Zgodnie z art. 2 ust. 2 Rozporządzenia Wykonawczego do zwolnienia mogą kwalifikować się trzy kategorie obiektów infrastruktury usługowej:
  - obiekty infrastruktury usługowej lub usługi, które nie mają żadnego strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku usług transportu kolejowego, w szczególności jeżeli chodzi o poziom wykorzystania obiektu, rodzaj i wielkość przewozów, na które mogą mieć wpływ oraz rodzaj usług oferowanych w obiekcie,
  - obiekty infrastruktury usługowej lub usługi, które są eksploatowane lub świadczone w warunkach konkurencyjnego rynku, gdzie różni konkurenci świadczą podobne usługi,
  - obiekty infrastruktury usługowej lub usługi, w przypadku gdy stosowanie Rozporządzenia Wykonawczego może mieć negatywny wpływ na funkcjonowanie rynku obiektów infrastruktury usługowej.
17. Tylko jedna z wyżej wskazanych alternatywnych przesłanek powinna zostać spełniona aby obiekt czy usługa kwalifikowały się do zwolnienia. W następujących punktach IRG-Rail omawia każdą tych trzech kategorii.

#### **a. Podstawa kryterium „brak strategicznego znaczenia”**

18. W celu określenia zasadności wniosków o zwolnienie złożonych na tej podstawie, organy regulacyjne będą musiały przeprowadzić ocenę znaczenia strategicznego danej usługi czy obiektu w odniesieniu do funkcjonowania odpowiedniego rynku(-ów) usług transportu kolejowego.
19. Zgodnie z Rozporządzeniem Wykonawczym znaczenie strategiczne należy, w szczególności, oceniać na podstawie poziomu wykorzystania obiektu, rodzaju i wielkość przewozów, na które potencjalnie mogą mieć wpływ oraz rodzaju usług oferowanych w obiekcie. Jednakże te kryteria nie stanowią katalogu zamkniętego, to znaczy, mogą być brane pod uwagę także inne czynniki.
20. Ze wskazanych w Rozporządzeniu Wykonawczym kryteriów wynika, że określenie strategicznego znaczenia danej usługi lub obiektu wymaga podejścia

ekonomicznego. Innymi słowy, usługa lub obiekt mogą zostać zwolnione z przepisów Rozporządzenia Wykonawczego jeżeli uznane zostanie że, nie mają znaczenia gospodarczego dla funkcjonowania rynku(-ów) usług transportu kolejowego, do którego wnoszą one swój wkład.

21. Znaczenie strategiczne w powyższym sensie może być określone na podstawie szeregu różnych kryteriów ekonomicznych. Kryteria te powinny służyć identyfikacji strategicznego znaczenia usługi lub obiektu zarówno pod względem jakościowym (np.: czy operator OIU ma jakieś powiązania korporacyjne, które mogą powodować wystąpienie ryzyka zamknięcia dostępu do rynku?), jak też ilościowym (np.: czy usługa lub obiekt ma tak ograniczoną wielkość czy zakres, że może obsługiwać jedynie nieistotną część popytu na rynku?).
22. O ile niektóre kryteria oceny mogą być odpowiednie dla wszystkich kategorii usług i obiektów wymienionych w Załączniku II do dyrektywy 2012/34/UE, zróżnicowany charakter tych kategorii wymaga dalszego zdefiniowania kryteriów zgodnie z podkategoriami określonymi w punkcie 2 załącznika II do dyrektywy. Strategiczne znaczenie, przykładowo, terminala towarowego będzie zależało od innych czynników niż strategiczne znaczenie kolejowej stacji paliw.
23. Organy regulacyjne będą uwzględniać odpowiednie kryteria przy stosowaniu indywidualnego podejścia do badania wniosków o zwolnienie. Mogą zdecydować (przy stosowaniu kryteriów ilościowych) aby określić powszechnie stosowane progi, które mogą być wykorzystywane jako wskaźniki.
24. Zróżnicowanie wielkości i zakresu różnych krajowych rynków kolejowych uniemożliwiło IRG-Rail określenie progów ilościowych, które mogłyby mieć zastosowanie we wszystkich krajach członkowskich. Takie powszechnie stosowane progi stwarzałyby ryzyko zawyżenia lub zaniżenia strategicznego znaczenia usług lub obiektów w krajach członkowskich, których rynki kolejowe znacznie odbiegają od średniej europejskiej. Tak więc, w przypadku stosowania progów, to do krajowych organów regulacyjnych należy określenie odpowiednich poziomów indykatorywnych progów dla swoich krajów.
25. Wniosek o zwolnienie na podstawie „braku znaczenia strategicznego” powinien być należycie uzasadniony przez operatora OIU. Wszelkie wnioski będą wymagały gruntownej oceny przez krajowy organ regulacyjny.
26. Ponieważ znaczenie strategiczne jest pojęciem wieloaspektowym, zasadniczo nie wystarczy oparcie oceny tylko na jednym kryterium. Co do zasady, organy regulacyjne muszą uwzględniać wiele kryteriów w celu właściwego określenia (braku) strategicznego znaczenia określonej usługi lub obiektu. Z tego względu, w celu określenia poziomu odpowiednich parametrów ilościowych, organy regulacyjne mogą zdecydować się na wykorzystywanie raczej przedziałów niż sztywnych progów.
27. Uwzględniając rozważania przedstawione w pkt 19-22, IRG-Rail określa następujące kryteria oceny, które mogą być wykorzystywane do określania strategicznego znaczenia dla funkcjonowania rynku usług transportu kolejowego:

<b>Ogólne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Związki korporacyjne między OIU i jednym lub większą liczbą przewoźników;</li> <li>• Roczne obroty usługi lub obiektu</li> <li>• Udział w rynku usługi lub obiektu</li> <li>• Poziom wykorzystania zdolności przepustowej</li> <li>• Liczba i przyczyna odrzucenia wniosków o dostęp (odmowy dostępu) w ciągu ostatnich trzech lat</li> <li>• Czy w obiekcie są inni operatorzy</li> <li>• Przy przewozach towarowych: bliskość Europejskiego Kolejowego Korytarza Towarowego</li> <li>• Przy przewozach pasażerskich: znaczenie obiektu dla aktualnych usług transportu publicznego (PSO)</li> <li>• Czy OIU jest połączony z linią lub siecią o niestandardowej charakterystyce technicznej</li> <li>• Czy OIU jest połączony z infrastrukturą wyłączoną na podstawie art. 2 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE.</li> </ul>
<b>Stacje pasażerskie</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Liczba torów kolejowych</li> <li>• Liczba zatrzymań pociągów</li> <li>• Liczba pasażerów</li> </ul>
<b>Terminale towarowe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wielkość przeładunku, np. w TEU i/lub tonach</li> <li>• Liczba pociągów</li> </ul>
<b>Stacje rozrządowe/stacje formowania składów</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wielkość ruchu</li> <li>• Liczba i długość torów kolejowych</li> </ul>
<b>Bocznice postojowe</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Liczba i długość torów</li> </ul>
<b>Punkty zaplecza technicznego</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bez dodatkowych kryteriów</li> </ul>
<b>Inne stanowiska techniczne</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bez dodatkowych kryteriów</li> </ul>
<b>Instalacje pomocnicze</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Bez dodatkowych kryteriów</li> </ul>
<b>Kolejowe stacje paliw</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Objętość dostarczonego paliwa (w litrach)</li> </ul>
<b>Obiekty portowe<sup>7</sup></b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wielkość przeładunków inter- lub multimodalnych (pociąg-statek), np. w TEU i/lub tonach</li> <li>• Liczba pociągów</li> </ul>

<sup>7</sup> Obiekty infrastruktury usługowej w portach powinny być oceniane zgodnie z rodzajem obiektu infrastruktury usługowej, np. stacja rozrządowa, bocznice postojowe, stacja paliw w porcie.



b. Podstawa kryterium „konkurencyjne środowisko rynkowe”

28. Zgodnie z treścią Rozporządzenia Wykonawczego obiekt lub usługa może być zwolniona na tej podstawie jeżeli spełnia następujące warunki:
- Obiekt lub usługa jest zarządzana lub świadczona w środowisku konkurencyjnego rynku;
  - Na danym rynku działa wielu konkurentów świadczonych porównywalne usługi.
29. Usługi tylko wówczas mogą być uważane za część jednego i tego samego rynku jeśli występuje dostateczny stopień substytucyjności między tymi usługami. To natomiast powoduje, że usługi te muszą być porównywalne.
30. W celu określenia czy konkretna usługa lub obiekt jest zarządzany w środowisku, które jest w stopniu dostatecznym konkurencyjne by zapewnić podstawę do zwolnienia z przepisów Rozporządzenia Wykonawczego, organy regulacyjne muszą brać pod uwagę następujące trzy czynniki:
- substytucyjność;
  - właściwy obszar geograficzny;
  - poziom konkurencji.
31. Pojęcia te są także stosowane w ocenie rynków w kontekście prawa o konkurencji Unii Europejskiej. Nie oznacza to jednak, że w celu oceny wniosku o zwolnienie na podstawie kryterium „konkurencyjnego środowiska rynkowego”, organy regulacyjne muszą przeprowadzać pełną analizę rynkową rozumianą zgodnie z przepisami o konkurencji. Biorąc pod uwagę zakres i cel zwolnień na podstawie art. 2 ust. 2 Rozporządzenia Wykonawczego pełna analiza rynkowa może być uznana za nieproporcjonalną.

**Substytucyjność**

32. Punktem wyjścia oceny jest ustalenie, które usługi substytucyjne mogą być dostępne dla klientów wnioskującego. Inne usługi lub obiekty będą mogły wywierać presję konkurencyjną na wnioskodawcę tylko wtedy, gdy można je uznać za substytucyjne w stosunku do usługi lub obiektu wnioskodawcy, tj. jeśli są dostatecznie podobne, aby umożliwić klientom przejście do innej usługi lub obiektu. Na przykład, terminal wyspecjalizowany w masowych ładunkach sypkich prawdopodobnie nie będzie uważany za konkurenta terminala specjalizującego się w kontenerach, ze względu na odmienny charakter ich wyposażenia. Choć oba są terminalami, ich usługi raczej nie będą uznawane za zamiennie przez klientów.

**Obszar geograficzny**

33. Substytucyjność nie jest determinowana tylko przez porównywalność usług i obiektów, lecz również przez odległość jaka je dzieli. Obiekt infrastruktury usługowej tylko wówczas będzie w stanie wywierać presję konkurencyjną na inny obiekt, jeśli oba obiekty będą zlokalizowane w taki sposób, że klienci będą w stanie korzystać z nich zamiennie. Zasięg, w ramach którego klienci będą chcieli i będą w stanie przemieszczać się będzie zależał od ocenianego rodzaju usługi lub obiektu.
34. Oceniając właściwy obszar geograficzny organy regulacyjne powinny zwracać uwagę nie tylko na charakter usługi, lecz powinny także brać pod uwagę

odpowiednią charakterystykę sieci kolejowej, z którą obiekt wnioskującego jest połączony. Obiekty infrastruktury kolejowej na technicznie różnych sieciach raczej nie będą bezpośrednimi konkurentami. W pewnych przypadkach czynniki techniczne mogą także stanowić granice dla rynków. Przykładowo sąsiadujące lub połączone sieci mogą mieć różne systemy zasilania w prąd trakcyjny. Granice państw mogą czasem pokrywać się z lub oznaczać różne rodzaje zasilania w energię, lub nawet stosowne wymogi regulacyjne. W tym kontekście szczególną uwagę należy zwrócić na międzynarodowe kolejowe korytarze towarowe (RFC), które zostały utworzone w celu ułatwienia wewnątrzunijnych tras pociągów.

### **Poziom konkurencji.**

35. Biorąc pod uwagę specyfikę obiektu infrastruktury usługowej aplikanta i obszar geograficzny właściwy dla usług świadczonych w tym obiekcie, krajowy organ regulacyjny może określić czy na właściwym rynku występuje środowisko konkurencyjne. W szczególności, zgodnie z Rozporządzeniem Wykonawczym, na właściwym rynku musi być wielu konkurentów. Na rynkach, które charakteryzują się wysokimi barierami wejścia, należy wziąć pod uwagę bodźce sprzyjające milczącej zмовie. W związku z tym zasadne jest zasugerowanie, że wnioskodawca będzie mógł kwalifikować się do zwolnienia jedynie w przypadku istnienia alternatywnych obiektów infrastruktury usługowej, które są zarządzane przez co najmniej dwie firmy. Obiekt infrastruktury usługowej, który konkuruje tylko z jednym, znajdującym się w pobliżu, obiektem infrastruktury usługowej najprawdopodobniej nie zostanie uznany za działający w konkurencyjnym środowisku.
36. Ogólnie rzecz biorąc, sama liczba konkurentów nie będzie w pełni odzwierciedlać poziomu konkurencji na rynku. Inne czynniki mogą również odgrywać w tym pewną rolę. Mogą to być (względna) wielkość konkurencyjnych firm, możliwości wejścia na rynek i siła rynkowa firm po stronie popytu na rynku. Takie czynniki mogą być brane pod uwagę przez organy regulacyjne, o ile uznają je za niezbędne i/lub istotne dla ich oceny.
37. Oprócz liczby konkurentów IRG-Rail w celu określenia poziomu konkurencji sugeruje wybór spośród następujących kryteriów:
  - względna wielkość konkurujących obiektów pod względem udziału w rynku i przychodów;
  - dostępna zdolność przepustowa;
  - możliwość wejścia na rynek;
  - równoważąca siła nabywca.

### c. Podstawa kryterium "negatywny wpływ na rynek."

38. O ile pierwsze dwie podstawy do zwolnienia wymagają oceny charakteru usługi lub obiektu albo rynku, na którym funkcjonuje, trzecia klauzula zwalniająca odnosi się do samego Rozporządzenia Wykonawczego stwierdzającego, że zwolnienie może zostać przyznane dla *obektów infrastruktury usługowej lub usług, w przypadku gdy stosowanie tego Rozporządzenia może mieć negatywny wpływ na funkcjonowanie rynku obiektów infrastruktury usługowej.*
39. Zgodnie z art. 291 ust. 2 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) rozporządzenie wykonawcze może określać jedynie jednolite warunki wykonywania zobowiązań prawnych, które są już częścią dyrektywy, na której jest oparte.



W związku z tym obowiązki wynikające z danej dyrektywy, w tym przypadku dyrektywy 2012/34/UE, mają nadal zastosowanie, nawet jeśli przyznano zwolnienie ze stosowania Rozporządzenia Wykonawczego. Dlatego każdy negatywny wpływ w sensie "negatywnego wpływu na rynek" musi wynikać ze szczególnego sposobu w jaki Rozporządzenie Wykonawcze wdraża obowiązki wynikające z dyrektywy 2012/34/UE, a nie z samych tych obowiązków.

40. Jako że na podstawie tego kryterium zwolnienie może być przyznane tylko w przypadku wystąpienia negatywnych skutków mających wpływ na rynek obiektów infrastruktury usługowej, na którym działa dany operator OIU, a nie na samego operatora, zakres stosowania tej podstawy zwolnienia wydaje się niewielki. Poza przykładem podanym w motywie 2 Rozporządzenia Wykonawczego, organy regulacyjne nie stwierdziły możliwości wystąpienia żadnych innych sytuacji, w których można by skutecznie powołać się na podstawę negatywnego wpływu.
41. Każdy wnioskodawca występujący o wyłączenie na podstawie tego kryterium byłby zatem zobowiązany do stwierdzenia, który przepis lub przepisy rozporządzenia wykonawczego będą miały taki negatywny wpływ na właściwy rynek (rynki) obiektów infrastruktury usługowej, aby umożliwić organom regulacyjnym podjęcie decyzji w sprawie indywidualnie dla każdego wniosku.