

Zmiany w ustawie o transporcie kolejowym a działalność portowa - wprowadzenie obiektów infrastruktury usługowej

Prezydent RP w dniu 23 listopada 2016 r. podpisał ustawę z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw [dalej: "Nowelizacja"], która w znaczący sposób zmienia dotychczas obowiązujące regulacje. Nowelizacja ma na celu dostosowanie polskiego prawa do 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, str. 32) oraz wydanych w tym zakresie przepisów wykonawczych.

Wśród licznych modyfikacji uwzględnionych w owej Nowelizacji, w kontekście zagadnienia działalności portowej, warto zwrócić uwagę m. in. na wprowadzenie nowego - wcześniej nieznanego ustawie - pojęcia „obiekty infrastruktury usługowej” i operatora tej infrastruktury. W tym zakresie Nowelizacja przewiduje także postanowienia regulujące proces dostępu do tej infrastruktury jak również zasady pobierania opłat.

Zgodnie z przyjętą Nowelizacją "obiektem infrastruktury usługowej" jest 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. Obiektami infrastruktury usługowej wskazanymi we wspomnianym wyżej ust. 2 załącznika nr 2 są m. in. (a) infrastruktura portów morskich i śródlądowych z dostępem do torów kolejowych oraz (b) terminal towarowy. Za terminal towarowy, zgodnie z przyjętą Nowelizacją, uznaje się przy tym obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych obejmujący drogę kolejową, wyposażony w urządzenia ładunkowe, umożliwiające załadunek lub rozładunek wagonów lub integrację różnych rodzajów transportu w zakresie przewozu towarów. Ponadto jako obiekt infrastruktury usługowej wskazuje się przykładowo również na (c) punkty zaplecza technicznego, z wyjątkiem punktów utrzymania naprawczego przeznaczonych dla pociągów dużej prędkości lub innego rodzaju taboru kolejowego wymagającego specjalistycznego zaplecza; (d) stanowiska techniczne, w tym stanowiska do czyszczenia i mycia taboru czy (e) instalacje pomocnicze.

Zaznaczenia wymaga, iż zgodnie z przedstawioną definicją "obiekty infrastruktury usługowej" o tym, czy dany obiekt zaliczany jest do tej kategorii decyduje jego funkcja, określona w ust. 2 i 3 załącznika nr 2. Powyższe pozostaje zatem niezależne od innych pojęć w zakresie infrastruktury kolejowej, takich jak linia kolejowa czy bocznic kolejowa - obiekt może być także usytuowany zarówno na bocznic kolejowej, jak i na linii kolejowej. Z drugiej zaś strony z infrastrukturą kolejową można mieć również do czynienia w ramach samego obiektu. Co do zasady obiekt infrastruktury usługowej nie znajdzie się jednak na infrastrukturze prywatnej. Z definicji infrastruktura prywatna stanowi bowiem infrastrukturę kolejową wykorzystywaną wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób, przez co nie może znajdować się tam obiekt podlegający udostępnieniu.

"Operatorem obiektu infrastruktury usługowej" jest natomiast podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu obiektem infrastruktury usługowej lub świadczeniu na rzecz przewoźników kolejowych co najmniej jednej z usług, o których mowa w wspomnianych ust. 2 i 3 załącznika nr 2. Wśród przykładowych usług świadczonych na rzecz przewoźników można wymienić m. in.: (a) dostęp do sieci telekomunikacyjnych; (b) przetwarzanie prądu na prąd trakcyjny; (c) dostawa paliwa, prace manewrowe i pozostałe usługi świadczone w celu obsługi urządzeń, (d) usługi świadczone na podstawie umów dostosowanych do indywidualnych

potrzeb przewoźnika kolejowego dotyczące przekazywania informacji i obserwacji pociągu z przesyłką zawierającą towar niebezpieczny jak również opracowania warunków i zarządzania przewozu oraz nadzoru nad przewozem przesyłek nadzwyczajnych; (e) rewizja techniczna taboru. Warto w tym kontekście nadmienić, iż część wskazanych usług, np. dostęp do sieci telekomunikacyjnych, nie jest powiązana bezpośrednio z obiektem infrastruktury usługowej, co nie zmienia jednak faktu, iż podmiot dostarczający taką usługę nadal jest operatorem. Operator obiektu infrastruktury usługowej nie musi przy tym posiadać żadnego dokumentu z zakresu bezpieczeństwa. Taki obowiązek pojawia się natomiast w sytuacji, gdy podmiot jest również zarządcą infrastruktury czy użytkownikiem bocznicy kolejowej.

W tym miejscu należy się dodatkowo odnieść do regulacji w zakresie udostępniania obiektów infrastruktury usługowej. Zgodnie bowiem z Nowelizacją "udostępnianie obiektu infrastruktury usługowej" polega na umożliwieniu przewoźnikom kolejowym, na ich wniosek, korzystania z usług, o których mowa we wspomnianych ust. 2 i 3 załącznika nr 2, do świadczenia których obiekt został specjalnie przystosowany. W przypadku, gdy wymaga tego specyfika świadczonych usług, udostępnianie obiektu obejmuje również korzystanie z obiektu. Zarządzający obiektem sporządza statut obiektu, w którym określa, czy obiekt przeznaczony jest do udostępniania jednak zarządzający obiektem świadczący usługi, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2, może określić, że obiekt nie jest przeznaczony do udostępniania tylko w przypadku, gdy obiekt nie jest używany.

Przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do dostępu do udostępnianych obiektów, w których są świadczone usługi, na równych i niedyskryminujących zasadach. Podobnie, jeżeli operator obiektu świadczy usługi, obowiązany jest je świadczyć na równych i niedyskryminujących zasadach. Jednocześnie operator określa sposób wnioskowania o dostęp do obiektu oraz termin składania wniosków. Operator opracowuje również regulamin dostępu do obiektu, który podlega kontroli Prezesa UTK. Podejmuje przy tym wszelkie możliwe działania w celu uwzględnienia wszystkich złożonych wniosków, przy czym nie jest on obowiązany do ponoszenia jakichkolwiek nakładów, które są konieczne do realizacji tego celu. Operator może odmówić przewoźnikowi kolejowemu dostępu, jeżeli wykaze, że: (a) przewoźnik ten 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 (b) pozytywne rozpatrzenie wniosku wiązałoby się z koniecznością poniesienia przez operatora nakładów, o których była mowa w zdaniu poprzedzającym, lub (c) 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. Odmowa wymaga jednak przedstawienia uzasadnienia na piśmie, a przewoźnik kolejowy może następnie wnieść skargę do Prezesa UTK.

Za korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej dozwolone jest pobieranie opłat. Operator określa ich wysokość i pobiera je od przewoźników kolejowych za dostęp do obiektu. Opłaty nie mogą przy tym przekraczać kosztów udostępniania obiektu ponoszonych przez operatora powiększonych o rozsądny zysk, który określany jest 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%. Powyższego nie stosuje się jednak do infrastruktury portowej w rozumieniu ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich.

Warto zarazem nadmienić, iż przepisów odnoszących się do obiektów infrastruktury usługowej wskazanych w rozdziale 6a (art. 36a–36h) nie stosuje się do obiektów połączonych wyłącznie z infrastrukturą kolejową, w stosunku do której zastosowano przynajmniej jedno z wyłączeń, określonych szczegółowo w Nowelizacji, z wyjątkiem obiektów, które są niezbędne do świadczenia usług przewozowych albo służą one lub mogą służyć więcej niż jednemu klientowi końcowemu.

Jak przy tym zostało wskazane przedmiotowa Nowelizacja obejmuje znacznie szerszy katalog zmian w bardzo istotny sposób modyfikujących dotychczasowe regulacje. Zmiany dotyczą m. in. nowego określenia wielu definicji, w tym "infrastruktury kolejowej", "drogi kolejowej", "linii kolejowej", "bocznicy kolejowej" czy "użytkownika bocznicy kolejowej". Wprowadzono także nowe definicje jak m. in. "aplikant" oraz "pociąg". Ponadto zmodyfikowano przepisy dotyczące zasad udostępniania infrastruktury kolejowej oraz zmieniono formułę funkcjonowania, w tym pozycję ustrojową, Prezesa UTK jak również wprowadzono zmiany w zakresie finansowania transportu kolejowego.



Autor:
Rafał Czyżyk



Autor:
Łukasz Radosz