

Minimalny pakiet dostępu do infrastruktury kolejowej a usługi w obiektach infrastruktury usługowej – glosa do wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 10 lipca 2019 r. w sprawie C-210/18

Maciej RUCIŃSKI¹

Streszczenie

Pogłębiona analiza przepisów i materiałów legislacyjnych z odwołaniem do literatury specjalistycznej prowadzi do wniosku, iż dokonana przez Trybunał Sprawiedliwości interpretacja jest błędna i prowadzi do problemów z rozróżnieniem pomiędzy minimalnym pakietem dostępu a zakresem usług w obiektach infrastruktury usługowej.

Słowa kluczowe: infrastruktura kolejowa, minimalny pakiet dostępu, obiekty infrastruktury usługowej, stacje pasażerskie, perony, rampy, terminale towarowe

1. Wprowadzenie

Celem glosy jest analiza interpretacji przepisów dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego² [1] zawartej w wyroku Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-210/18 [2] oraz jej skutków. Do tej pory publikowano omówienia tego wyroku [3, 4, 5], jednak bez próby oceny argumentacji, która znalazła się u jego podstaw. Interpretacja Trybunału rozszerzyła zakres minimalnego pakietu dostępu do infrastruktury kolejowej oraz ograniczyła zakres usług obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej. Konsekwencją wyroku są zmiany opłat za minimalny pakiet dostępu i za korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej. Przedmiotem rozstrzygnięcia Trybunału Sprawiedliwości była już nowa sprawa C-453/20, będąca niewątpliwie skutkiem wcześniejszego wyroku, dotycząca ramp towarowych, w związku z pytaniami prejudycjalnymi zadanymi przez czeski Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (Urząd ds. Dostępu do Infrastruktury Transportowej) [6, 7, 8]. W sprawie C-453/20 Trybunał stwierdził, że wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym jest niedopuszczalny, ponieważ organ, który wystąpił z wnioskiem

nie może być uznany za sąd w rozumieniu art. 267 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej [9]. Spodziewać się jednak należy kolejnych spraw, bowiem wskutek wyroku w sprawie C-210/18 zatarte zostało rozgraniczenie pomiędzy zakresem minimalnego pakietu dostępu do infrastruktury kolejowej a obiektami infrastruktury usługowej.

2. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-210/18

Schienen-Control Kommission rozpatrująca skargę Przedsiębiorstwa kolejowego WESTbahn Management GmbH przeciw austriackiemu zarządcy infrastruktury kolejowej ÖBB-Infrastruktur AG w sprawie wysokości opłat za korzystanie z peronów pasażerskich, zwróciła się do Trybunału Sprawiedliwości w trybie prejudycjalnym na podstawie art. 267 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej z dwoma pytaniami:

„1) Czy pkt 2 lit. a) załącznika II do dyrektywy [2012/34] należy interpretować w ten sposób, że wskazana tam kategoria »stacje pasażerskie, ich budynki i inne urządzenia obejmuje element infrastruktury

¹ Mgr, radca prawny; PKP Szybka Kolej Miejska w Trójmieście Spółka z o.o., e-mail: mur@radcyp.pl.

² Dalej także „dyrektywa 2012/34”.

kolejowej »perony pasażerskie« zgodnie z tiret drugim załącznika I do tej dyrektywy?

2) W razie udzielenia odpowiedzi przeczącej na pytanie pierwsze:

Czy pkt 1 lit. c) załącznika II do dyrektywy [2012/34] należy interpretować w ten sposób, że wskazana tam kategoria »korzystanie z infrastruktury kolejowej« obejmuje korzystanie z peronów pasażerskich zgodnie z tiret drugim załącznika I do tej dyrektywy?»

Trybunał Sprawiedliwości udzielił jednej odpowiedzi na oba pytania w sposób następujący: »Załącznik II do dyrektywy 2012/34/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego należy interpretować w ten sposób, że »perony pasażerskie«, o których mowa w załączniku I do tej dyrektywy, są elementem infrastruktury kolejowej, którego użytkowanie wchodzi w zakres minimalnego pakietu dostępu zgodnie z pkt 1 lit. c) wspomnianego załącznika II.»

Trybunał odwołał się do definicji infrastruktury kolejowej z art. 3 pkt 3 dyrektywy 2012/34, zgodnie z którą składa się ona z elementów wymienionych w załączniku I do tej dyrektywy, a wśród nich z »peronów pasażerskich i ramp towarowych, w tym na stacjach pasażerskich i w terminalach towarowych»³. Zdaniem Trybunału: »Tym samym, skoro perony pasażerskie stanowią część infrastruktury kolejowej, siłą rzeczy wynika z tego, że korzystanie z nich jest zgodnie z pkt 1 lit. c) załącznika II do tej dyrektywy »korzystaniem z infrastruktury kolejowej«⁴. Zdaniem Trybunału korzystanie z peronów należy więc do świadczeń objętych minimalnym pakietem dostępu.⁵

Trybunał nie wykorzystał argumentacji zawartej w opinii Rzecznika Generalnego M. Camposa Sáncheza-Bordony [10] będącej wyrazem poglądu o rozłączności elementów infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej. Biorąc jednak pod uwagę, że sens wydzielenia obiektów infrastruktury usługowej polega na tym, iż świadczone w nich usługi nie są objęte pakietem minimalnego dostępu, to rozstrzygnięcie Trybunału jest jednak wyrazem poglądu, iż na gruncie dyrektywy 2012/34 pojęcia infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej są pojęciami rozłącznymi.

Oдноśne relacji pojęć stacji pasażerskich i peronów Trybunał stwierdził tylko: »Następnie okoliczność, że przyjmując dyrektywę 2012/34, prawodawca określił w załączniku I do niej, że infrastruktura kolejowa składa się między innymi z peronów pasażerskich, »w tym na stacjach pasażerskich«, świadczy o woli dokonania rozróżnienia pomiędzy peronami pasażerskimi a stacjami pasażerskimi, przy czym jedynie te ostatnie stanowią obiekty infrastruktury usługowej w rozumieniu pkt 2 lit. a) załącznika II do wspomnianej dyrektywy»⁶.

Trybunał uznał swoją interpretację za spójną z celami dyrektywy (wynikającymi z jej motywów 3, 7, 8 i 26) polegającymi na poprawie »efektywności systemu kolei, aby zintegrować go z konkurencyjnym rynkiem, stymulując w szczególności uczciwą konkurencję w zarządzaniu usługami kolejowymi i zapewniając stosowanie zasady swobodnego świadczenia usług do sektora kolejowego»⁷. Trybunał stwierdził, iż »właśnie dla realizacji tych celów dyrektywa 2012/34, zgodnie z jej motywem 65, definiuje części składowe usług dotyczących infrastruktury, które mają zasadnicze znaczenie dla zapewnienia przewoźnikowi świadczenia danej usługi i które powinny być zapewnione w zamian za minimalne opłaty za dostęp»⁸. Trybunał podkreślił, iż zastosowanie przepisów art. 13 ust. 1 i art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34 zapewnia przewoźnikom kolejowym dostęp do peronów tańszy i łatwiejszy, niż gdyby dostęp ten miał być zapewniony w ramach obiektu infrastruktury usługowej.⁹

W ślad za Rzecznikiem, Trybunał podniósł argument, »że załącznik II w żaden sposób nie został zmieniony dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniającą dyrektywę 2012/34 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową» [11]. Zdaniem Trybunału (i Rzecznika) z braku zmiany załącznika nr II przywołaną dyrektywą wynika wniosek, »że prawodawca Unii zamierzał rozszerzyć minimalny pakiet dostępu celem włączenia do niego korzystania z peronów pasażerskich jako elementu składowego infrastruktury kolejowej»¹⁰.

Trybunał odmówił ograniczenia w czasie skutków wyroku wskazując, iż ÖBB-Infrastruktur nie dostarczył żadnego konkretnego dowodu dotyczącego

³ Pkt 23 i 24 wyroku.

⁴ Pkt 25 wyroku.

⁵ Pkt 26 i 30 wyroku.

⁶ Pkt 31 wyroku.

⁷ Pkt 35 wyroku.

⁸ Pkt 36 wyroku.

⁹ Pkt 37 i 38 wyroku.

¹⁰ Pkt 32 wyroku; Pkt 39 opinii.

liczby zawartych w dobrej wierze stosunków prawnych bądź charakteru i rozmiaru takiego obciążenia gospodarczego wynikającego z ich rozwiązania, przez co nie wykazał istnienia wyjątkowych okoliczności uzasadniających ograniczenie skutków niniejszego wyroku w czasie.¹¹

3. Komentarz do wyroku Trybunału

3.1. Rozróżnienie między infrastrukturą kolejową i usługą

Nietrudno zauważyć, iż w załączniku I do dyrektywy 2012/34 są wskazane elementy infrastruktury kolejowej, które wchodzi jednocześnie w skład obiektów infrastruktury usługowej wymienionych w załączniku II pkt 2 tej dyrektywy [12], [13, s. 5], [14, s. 24], [15, s. 12], [16, s. 83]. Na przykład w tiret siódmym załącznika I wymienione są „urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe (...) w stacjach i stacjach rozrządowych, w tym urządzenia służące do wytwarzania, przetwarzania i dystrybucji prądu elektrycznego do celów sygnalizacji i łączności; budynki, w których takie urządzenia lub instalacje się znajdują”. Jednocześnie, stacje rozrządowe wskazane są w załączniku II pkt 2 lit. c) jako obiekty infrastruktury usługowej. Nie da się przyjąć, iż stacje rozrządowe są obiektami infrastruktury usługowej, ale nie są nimi urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe, a także urządzenia służące do wytwarzania i dystrybucji prądu elektrycznego na tych stacjach. Ponadto, skoro wymienione tu urządzenia zostały zaliczone do infrastruktury kolejowej, to znaczy, że zgodnie z założeniem wyrażonym w wstępie załącznika I, stanowią one część drogi kolejowej. W tych okolicznościach także tory i podtorze na stacjach rozrządowych trzeba zaliczyć do infrastruktury kolejowej, a także inne elementy wymienione w załączniku I do dyrektywy 2012/34. Gdybyśmy zatem odjęli od stacji rozrządowej elementy infrastruktury kolejowej, to nic z niej nie zostanie.

Podobna sytuacja wystąpi w odniesieniu do torów postojowych. W literaturze fachowej zaliczane są one do torów bocznych podobnie, jak tory rozrządowe¹² [17, s. 57], [18, s. 181]. Tu również po odjęciu elementów infrastruktury kolejowej nie pozostanie nic z obiektu infrastruktury usługowej.

Także w innych obiektach infrastruktury usługowej będą się znajdować elementy infrastruktury kolejowej, z wyłączeniem jedynie przypadków opisanych we wstępie załącznika I, t.j. z wyłączeniem „linii znajdujących się na obszarze warsztatów naprawczych taboru kolejowego, wagonowni lub lokomotywowni, oraz z wyłączeniem prywatnych linii lub bocznic”. Należy też zauważyć, iż w art. 4 ust. 2 lit. c) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/2177 z dnia 22 listopada 2017 r. w sprawie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i usług związanych z koleją [19] wśród przykładowych elementów obiektu infrastruktury usługowej wymieniono „bocznicę¹³ lub tory manewrowe i rozrządowe”, a więc zarazem elementy infrastruktury kolejowej.

Argumenty te prowadzą do wniosku, iż pogląd, zgodnie z którym elementy infrastruktury kolejowej nie mogą być zarazem składnikami obiektów infrastruktury usługowej prowadzi do absurdalnych konsekwencji.

3.2. Perony a stacje pasażerskie

W wyroku Trybunału (a także w opinii Rzecznika) brakuje uwzględnienia przepisów unijnych dotyczących stacji pasażerskich. Zgodnie z art. 10 ust. 2, dyrektywy 2012/34: „Przedsiębiorstwa kolejowe mają prawo do zapewniania podróżnym możliwości wsiadania na dowolnej stacji i wysiadania na innej stacji.” Z jego treści wynika więc, że pojęcie stacji obejmuje wszystkie miejsca przeznaczone do zatrzymania się pociągu oraz wsiadania i wysiadania pasażerów, a więc także przystanki osobowe.

W art. 2 lit. d) rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1100 z dnia 7 lipca 2015 r.

¹¹ Pkt 47 i 48 wyroku.

¹² W definicji zawartej w art. 3 pkt 29 angielskiej wersji językowej dyrektywy 2012/34, tory postojowe – „storage sidings” są określone, jako rodzaj bocznic lub torów bocznych (w zależności od tłumaczenia pojęcia „sidings”), które w załączniku I do tej dyrektywy na wstępie wyraźnie zaliczono do infrastruktury kolejowej. Odnośnie rozbieżności w tłumaczeniu pojęcia „siding” zob. przyp. 13.

¹³ W angielskiej wersji językowej „sidings”. W polskich wersjach językowych aktów unijnych termin ten tłumaczony jest także, jako „tory boczne”, zob. np. słownik w Dodatku J załącznika I rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/773 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylającej decyzję 2012/757/UE [20], gdzie pojęcie „tor boczny” (w wersji angielskiej „siding”) jest zdefiniowane, jako „Dowolny tor w obrębie punktu operacyjnego, który nie jest wykorzystywany do celów planowej eksploatacji pociągu.” Taka sama definicja zawarta jest w pkt 3.1. ppkt 5 Załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/777 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej i uchylające decyzję wykonawczą 2014/880/UE [21], gdzie odpowiednikiem pojęcia „siding” w angielskiej wersji językowej jest pojęcie „bocznicca” w polskiej. Treść definicji wskazuje, że chodzi jednak o tor boczny. Opis interpretacji tego pojęcia w poszczególnych państwach członkowskich zob. [22, s. 5–10].

w sprawie obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich w ramach monitorowania rynku kolejowego zawarta jest definicja stacji, zgodnie, z którą oznacza ona „miejsce na linii kolejowej, w którym pociąg pasażerski może zatrzymać się, czy też rozpocząć lub zakończyć trasę” [23]. Prawie identyczna definicja stacji zawarta jest w Glosariuszu w pkt. 8 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei, zgodnie z którą „stacja oznacza miejsce na linii kolejowej, w którym pociąg pasażerski może ruszyć, zatrzymać się lub zakończyć bieg” [24]. Przystanki osobowe, jako miejsca, gdzie pociąg pasażerski może się zatrzymać są więc objęte zacytowanymi definicjami stacji, co wynika także z treści tej specyfikacji.¹⁴

Podobnie pojęcie stacji zostało użyte w motywie 17 i przepisach art. 9 ust. 5, art. 22 ust. 1 i 3 oraz art. 26 rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym [25]. W nowym rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczącym praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym [26] w przepisach art. 3 pkt 10¹⁵, 11¹⁶, 18¹⁷ i 22¹⁸ zawarto definicje, z których wynika, iż pojęcie stacji obejmuje przystanek osobowy, a nadto, iż peron jest elementem stacji.

Co istotne, treść art. 10 ust. 2 dyrektywy 2012/34 mówiącego o wsiadaniu i wysiadaniu podróżnych na stacji prowadzi do wniosku, iż stacje obejmują perony, ponieważ to perony są częściami stacji służącymi do wsiadania i wysiadania.

Potwierdzają to także inne unijne przepisy. Definicja peronu zawarta w pkt 8 załącznika I do ww. rozporządzenia 454/2011 w sprawie TSI „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich”, stanowi: „Peron – Oznacza część stacji służącą do wysiadania z pociągu i wsiadania do niego” [24].

Perony są zaliczane do stacji pasażerskich również w obowiązujących kolejno po sobie dyrektywach dotyczących interoperacyjności systemu kolei

– zob. pkt 2.1 załącznika II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (przekształcenie) [27] oraz pkt 2.1 zał. II do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej [28].

Także w literaturze fachowej perony zalicza się do stacji, a co więcej wskazuje się, iż peron jest także miejscem sprzedaży biletów, miejscem, gdzie sytuowane są poczekalnie peronowe, a także miejscem, gdzie udostępniane są podróżnym informacje, czyli świadczone są usługi typowe dla stacji pasażerskich [18, s. 217 i 221]. Perony mogą stanowić podstawę do kategoryzacji stacji pasażerskich, co ma wpływ na wysokość opłat za dostęp do stacji [29, s. 98], [30, s. 18]. Dodać też należy, iż perony są kwalifikowane, jako składniki stacji pasażerskich również w kartach UIC [31].

Rozróżnienie stacji pasażerskiej i przystanku osobowego oraz wydzielenie peronu ze stacji pasażerskiej nie ma zatem dostatecznego oparcia normatywnego w prawie unijnym. W przepisach unijnych są wystarczające podstawy, by przyjąć, iż pojęcie stacji pasażerskiej obejmuje przystanki osobowe oraz perony.

Wykaz elementów infrastruktury kolejowej stanowiący załącznik I do dyrektywy 2012/34 został zaczerpnięty z załącznika I do rozporządzenia Komisji (EWG) nr 2598/70 z dnia 18 grudnia 1970 r. określającego pozycje, które należy uwzględnić pod poszczególnymi nazwami w planach kont, stanowiących załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 1108/70 z dnia 4 czerwca 1970 r. [32].¹⁹ Do tego rozporządzenia w kontekście definicji infrastruktury kolejowej odsyłał art. 3 tiret trzecie dyrektywy Rady z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (91/440/EWG) [34]. W przywołanym rozporządzeniu nr 2598/70, w kontekście peronów pasażerskich i ramp towarowych nie było dopisku „w tym na stacjach pasażerskich i w terminalach towarowych”. Dopisek ten został dodany do wykazu w załączniku I w trakcie prac Rady nad projektem dyrektywy 2012/34 [35]. Komisja Europejska w Komunikacie do Parlamentu Europejskiego nie odnotowała tej zmiany,

¹⁴ W wersji angielskiej przykładowo pkt 4.2.12.1, 4.2.13.1. W polskiej wersji językowej używane jest także pojęcie przystanku, jednak jak wynika z pkt 4.2.13.1 tożsamy ze stacją, bowiem do przystanku odnosi się wymóg podawania nazwy stacji.

¹⁵ „10) „usługa” oznacza usługę pasażerskiego przewozu koleją wykonywaną między stacjami kolejowymi zgodnie z rozkładem, w tym usługi przewozowe oferowane w przypadku zmiany trasy.”

¹⁶ „11) „podróż” oznacza przewóz pasażera między stacją początkową a stacją końcową.”

¹⁷ „18) „przyjazd” oznacza moment, w którym drzwi pociągu są otwarte na peronie stacji docelowej i dozwolone jest wysiadanie z pociągu.”

¹⁸ „22) „stacja” oznacza miejsce na linii kolejowej, w którym kolejowa usługa pasażerska może się rozpocząć, zatrzymać lub zakończyć.”

¹⁹ Zastąpiło je rozporządzenie Komisji (WE) nr 851/2006 z dnia 9 czerwca 2006 r. określające pozycje, które należy uwzględnić pod poszczególnymi nazwami w planach kont, stanowiące załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 1108/70 (Wersja skodyfikowana) bez zmiany treści wykazu, jeśli nie liczyć innego układu redakcyjnego [33].

z czego wynika, iż uznała ją za nieistotną [36]. Można tu zauważyć, iż perony mogą istnieć na stacjach pasażerskich, jak i poza tymi stacjami (w tym poza przystankami osobowymi), by wskazać perony na przystankach służbowych (nieprzeznaczonych do korzystania przez ogół podróżnych). Należy jednak podkreślić, iż odnoszące się do peronów sformułowanie „w tym na stacjach pasażerskich” nie daje podstawy do przyjęcia, iż perony nie wchodzi w skład stacji pasażerskich, a daje podstawy do wniosku przeciwnego. Trudno więc na tej podstawie przyjąć, iż intencją tego zapisu było wyłączenie peronów z zakresu stacji pasażerskich.

Ponadto, jeśli przyjąć interpretację Trybunału, to nasuwa się wniosek, iż wyłączenie ze stacji pasażerskich peronów wraz z drogami dojścia (także będących elementami infrastruktury kolejowej) podważa istnienie stacji pasażerskich, na których nie ma dworców. Idąc tokiem rozumowania Trybunału należałoby przyjąć, iż skoro peron nie jest częścią stacji pasażerskiej, to nie są nimi także połączone z peronem elementy wyposażenia, jak automat biletowy lub tablica z ogłoszeniami przewoźników.²⁰ Nawet gdyby elementy te traktować odrębnie od peronu, to mając na uwadze definicję z art. 3 pkt 11 dyrektywy 2012/34²¹ trudno przyjąć, że stanowią one będąc obiekt infrastruktury usługowej – stacją pasażerską. Jednak w celu prawidłowego wyliczenia opłat za korzystanie z tych usług konieczne jest zaliczenie ich, bądź do minimalnego pakietu dostępu, bądź do obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej.

3.3. Zakres minimalnego pakietu dostępu

3.3.1. Prawo korzystania z infrastruktury kolejowej

Na poparcie tezy, iż dyrektywą 2012/34 rozszerzono minimalny pakiet dostępu Trybunał przedstawił kilka argumentów. Najważniejszy z nich zawarty w punktach 25 i 26 wyroku opiera się na twierdzeniu, iż korzystanie z elementów infrastruktury kolejowej jest przedmiotem korzystania w ramach minimalnego pakietu dostępu i tym samym nie może być przedmiotem korzystania w ramach udostępnienia obiektu infrastruktury usługowej. Argument ten budzi poważne zastrzeżenia.

W pierwszej kolejności można wskazać, iż takie stanowisko podważa sens wyodrębnienia obiektów infrastruktury usługowej, co opisano w pkt 3.1 powyżej.

Ponadto liczne elementy infrastruktury kolejowej nie są przeznaczone do korzystania przez przedsiębiorstwa kolejowe, a tym samym nie są udostępniane w ramach minimalnego pakietu dostępu. Infrastruktura kolejowa obejmuje wszakże m.in. budynki wykorzystywane przez dział infrastruktury, drogi technologiczne, przejścia wzdłuż torów, przejścia nad i pod torami, które ewidentnie nie służą do udostępnienia przewoźnikom.

Dodać należy, iż w dyrektywie 2012/34 znalazł się przepis art. 31 ust. 7: „Opłata nakładana za dostęp do torów w ramach obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2, oraz świadczenie usług w tych obiektach nie może przekraczać kosztów ich świadczenia powiększonych o rozsądny zysk.” Oznacza to, iż dostęp do torów w obiektach infrastruktury usługowej nie jest objęty minimalnym pakietem dostępu i nie mieści się w ramach opłaty podstawowej. Treść przepisu art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34 w żaden sposób nie daje się pogodzić z dokonaną przez Trybunał interpretacją. Skoro bowiem dostęp do torów wchodzących w skład obiektu infrastruktury usługowej, które stanowią zarazem podstawowy element infrastruktury kolejowej, nie jest objęty minimalnym pakietem dostępu, to oznacza, iż tym bardziej inne elementy infrastruktury kolejowej wchodzące w skład takiego obiektu nie są objęte minimalnym pakietem dostępu.

Rzecznik wywiódł, iż dostęp do torów w rozumieniu art. 13 ust. 2 i 31 ust. 7 oraz załącznika II pkt 2 dyrektywy 2012/34 oznacza „obustronną komunikację pomiędzy obiektami infrastruktury usługowej a torem”²², czyli korzystanie z toru nie wchodzi w zakres dostępu do obiektu infrastruktury usługowej. Jak się zdaje źródłem tego poglądu jest hiszpańska wersja dyrektywy 2012/34 (w języku ojczystym Rzecznika), gdzie, z przepisu art. 31 ust. 7, wynika, iż chodzi tu o opłatę za dostęp po torach kolejowych do obiektów infrastruktury usługowej²³, a nie o opłatę za dostęp do torów (do linii, do drogi lub podobnie) w ramach obiektów infrastruktury usługowej, jak w prawie wszystkich pozostałych wersjach językowych

²⁰ Zaplecze usług peronowych jest określane, jako „platform service facilities” – zob. np. w odniesieniu do Danii [30, s. 6 i 30].

²¹ „11) „obiekt infrastruktury usługowej” oznacza instalację, w tym grunt, budynek i sprzęt, które zostały specjalnie przygotowane, w całości lub w części, aby umożliwić świadczenie jednej lub większej liczby usług, o których mowa w załączniku II pkt 2-4;”

²² W oryginalnej wersji opinii Rzecznika: «comunicación de entrada y de salida entre las instalaciones de servicio y la vía férrea». W wersji polskiej opinii Rzecznika jest omyłka i zamiast „infrastruktury usługowej” wpisano „infrastruktury kolejowej” [10, przyp. 5].

²³ „El canon exigido para el acceso por vía férrea a las instalaciones de servicio”.

dyrektywy.²⁴ Trzeba przyznać, że Trybunał nie skorzystał z tego argumentu Rzecznika, jednak treści art. 31 ust. 7 nie poddał analizie.

Niewątpliwie zatem pogląd, iż w zakresie minimalnego pakietu dostępu zawarte jest korzystanie z całej infrastruktury kolejowej jest niemożliwy do przyjęcia. Tym samym podważony zostaje główny argument Trybunału zaliczenia korzystania z peronów do minimalnego pakietu dostępu. Skoro bowiem z faktu, iż są one elementem infrastruktury kolejowej nie wynika, iż korzystanie z nich będzie zaliczone do minimalnego pakietu dostępu, to konieczne staje się wyznaczenie zakresu minimalnego pakietu dostępu.

Zauważyć też należy, iż wyrok Trybunału nie określa zakresu prawa korzystania z infrastruktury w ramach minimalnego pakietu dostępu. W przypadku peronów prawo to mogłoby obejmować również np. umieszczenie na peronach lub na drogach dojścia do peronów tablic z informacjami dotyczącymi danego przewoźnika oraz automatów biletowych lub kasy biletowej, czemu także można przypisać zasadnicze znaczenie dla usług przewoźników pasażerskich, mimo iż są to usługi stacji pasażerskich określone w punkcie 2 lit. a) załącznika II do dyrektywy 2012/34. Należy podkreślić, iż zasadnicze znaczenie dla usług przewoźników nie jest dostatecznym kryterium wyróżniającym minimalnego pakietu dostępu, bowiem z motywu 12 dyrektywy 2012/34 wynika, iż usługi świadczone w obiektach infrastruktury usługowej również takie znaczenie posiadają.

3.3.2. Kwestia zakresu korzystania z infrastruktury kolejowej w ramach minimalnego pakietu dostępu

W sytuacji, gdy wyrok Trybunału nie określa możliwych do przyjęcia kryteriów odróżnienia zakresu minimalnego pakietu dostępu od usług świadczonych w ramach obiektów infrastruktury usługowej wypada zastanowić się, czy kryteria te nie wynikają z przepisów dyrektywy 2012/34 dotyczących zakresu praw objętych minimalnym pakietem dostępu.

W szczególności należy tu zwrócić uwagę na przepis art. 38 ust. 2, zgodnie z którym: „Prawo do użytkowania określonej zdolności przepustowej infrastruktury w formie trasy pociągu może zostać przyznane wnioskodawcom maksymalnie na okres ważności jednego obowiązującego rozkładu jazdy.” Ponadto, na podstawie przepisu art. 42 pomiędzy przewoźnikiem i zarządcą infrastruktury może zostać zawarta umowa ramowa. Zgodnie z treścią art. 3 pkt 23 „„umowa

ramowa” oznacza prawnie wiążącą umowę ogólną prawa publicznego lub prywatnego, ustalającą prawa i obowiązki wnioskodawcy i zarządcy infrastruktury w stosunku do zdolności przepustowej infrastruktury, która to zdolność ma zostać alokowana, oraz opłat, które mają zostać pobrane w czasie dłuższym niż jeden okres obejmujący obowiązujący rozkład jazdy.”

Zakres praw przewoźnika odnosi się zatem do zdolności przepustowej oraz trasy pociągu. W myśl definicji zawartej w art. 3 pkt 24: „„zdolność przepustowa infrastruktury” oznacza potencjał do układania rozkładu jazdy zamówionych tras pociągów dla danego odcinka infrastruktury w określonym przedziale czasowym”. Natomiast w myśl definicji zawartej w art. 3 pkt 27: „„trasa pociągu” oznacza zdolność przepustową infrastruktury potrzebną do prowadzenia pociągu między dwoma punktami w określonym przedziale czasowym.”

Z przywołanych przepisów wynika więc, iż w ramach minimalnego pakietu dostępu chodzi o usługi umożliwiające przejazd pociągu.

Reprezentatywne jest tu stanowisko przedstawione w Dokumentacie Komisji towarzyszącym Szóstemu Sprawozdaniu dla Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie monitoringu rozwoju rynku przewozów kolejowych, gdzie minimalny pakiet dostępu określono, jako „istotny składnik usług dostępu do infrastruktury, jak korzystanie z torów, sieci trakcyjnej i usługi sterowania ruchem kolejowym” [37, s. 60].

Powyższe rozumienie minimalnego pakietu dostępu potwierdzają określone w przepisie art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34 zasady ustalania opłat za minimalny pakiet dostępu i za dostęp do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej, które „ustala się po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu”.²⁵ Zgodnie z art. 5 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu: „Zarządca infrastruktury oblicza średnie bezpośrednio koszty jednostkowe dla całej sieci poprzez podzielenie kosztów bezpośrednich na całej sieci przez całkowitą liczbę prognozowanych lub rzeczywistych pojazdokilometrów, pociągokilometrów lub bruttotonokilometrów” [38].

Stosownie do tych przepisów w 24 krajach Unii Europejskiej (w tym Wielkiej Brytanii), a także w Norwegii i Szwajcarii, objętych raportami Independent Regulators' Group – Rail, „Review of charging practices for the minimum access

²⁴ Np. w wersji angielskiej: „The charge imposed for track access within service facilities”. Oprócz wersji hiszpańskiej istotna różnica jest jedynie w wersjach włoskiej, litewskiej i łotewskiej, w których w omawianym przepisie mowa o opłatach za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej bez wzmianki o torach lub podobnej.

²⁵ Odnośnie wersji angielskiej i różnic w tłumaczeniach w polskich wersjach dyrektyw, zob. przedostatni akapit pkt 4 niniejszej glosy.

package in Europe, IRG-Rail (20)10” [39, s. 46] oraz „Updated review od charging practises for the minimum access package in Europe (Annex)”, IRG-Rail (20)10(Annex)” z listopada 2020 r. [40], opłaty za minimalny pakiet dostępu są liczone od kilometra trasy.

Warto też zwrócić uwagę, iż określone w art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34 opłaty za minimalny pakiet dostępu do infrastruktury są także nazywane w szeregu przepisów w angielskiej wersji językowej i w większości pozostałych wersji językowych tej dyrektywy oraz w innych przepisach unijnych opłatami za dostęp do torów, do drogi lub podobnie (w wersji angielskiej „track access charges”)²⁶ [1, pkt 2 załącznika VIII], [11, motyw 35], [23, art. 2 lit. a)], [41, motyw 3 i 6].

W tym kontekście użycie w art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34 w odniesieniu do opłat za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej zwrotu „za dostęp do torów w ramach obiektów infrastruktury usługowej” służy rozgraniczeniu przedmiotu opłat za minimalny pakiet dostępu oraz przedmiotu opłat za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej.

Powyższe argumenty przemawiają za przyjęciem, iż minimalny pakiet dostępu oraz opłaty za ten dostęp odnoszą się do usług umożliwiających przejazd pociągu.

Konkluzji tej nie zmienia okoliczność, iż w części państw zakres minimalnego pakietu dostępu jest szerszy. W Finlandii, Włoszech i Szwecji, jeszcze przed wyrokiem Trybunału, obejmował korzystanie z peronów²⁷ [30, s. 11, 12 i 17]. W Belgii i w Polsce zakres minimalnego pakietu dostępu obejmuje wykonywanie manewrów. Przy tym w Belgii i w Polsce za usługi związane z wykonywaniem manewrów pobierana jest opłata odrębna od opłaty podstawowej [40, s. 4], [42, art. 33 ust. 8 i 9]. W Holandii i Norwegii wykorzystanie torów postojowych do 2019 r. znajdowało się w zakresie minimalnego pakietu dostępu, a od 2020 r. w zakresie usług świadczonych przez obiekty infrastruktury usługowej – tory postojowe [43, s. 6]. W Polsce i w dziesięciu innych państwach postój do określonego czasu zaliczony jest do minimalnego pakietu dostępu²⁸ [43, s. 6].

3.3.3. Argumenty Trybunału odwołujące się do celów prawodawcy

Argumentów za tezą o rozszerzeniu dyrektywą 2012/34 minimalnego pakietu dostępu Trybunał

poszukiwał także w motywach tej dyrektywy. Zgodnie z jego poglądem w punkcie 35 wyroku jest to spójne z celami dyrektywy wynikającymi z jej motywów 3, 7, 8 i 26.

Jednak twierdzenie Trybunału w punkcie 36 wyroku, że „właśnie dla realizacji tych celów” wprowadzono zgodnie z motywem 65 definiowanie części składowych usług dotyczących infrastruktury, które powinny być zapewnione w zamian za minimalne opłaty za dostęp wskazuje, iż Trybunał nie dostrzegł ważnej okoliczności. Motywy te (za wyjątkiem motywu 26) zostały bowiem przejęte z kilku obowiązujących wcześniej dyrektyw, które zastąpiła dyrektywa 2012/34. Motywy 3 i 8 miały swoje odpowiedniki w drugim i piątym akapicie preambuły do dyrektywy z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych 91/440/EWG (zob. wersję angielską) [34]. Motyw 7 miał swój odpowiednik w akapicie drugim preambuły do dyrektywy Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym [44]. Motyw 65 miał swój odpowiednik w motywie 33 dyrektywy Rady z dnia 26 lutego 2001 r. nr 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa²⁹ [45]. Jedyne motyw 26 pojawił się po raz pierwszy w dyrektywie 2012/34, jednak nie dotyczy on usług zapewnianych w ramach minimalnego pakietu dostępu, a innej kwestii, mianowicie zapewnienia przewoźnikom niedyskryminacyjnego dostępu do obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez innych przewoźników. Odpowiednik motywu 65 i opisane w nim definiowanie wprowadzono zatem już wcześniej, a co więcej bez związku z motywami lub odpowiednikami motywów 3, 7, 8 i 26.

Zauważyć należy, iż zgodnie z dyrektywą 2001/14 [45] oraz opartym na niej w tym zakresie Wniosku Komisji Europejskiej z dnia 17.09.2010, który był podstawą wszczęcia prac legislacyjnych w sprawie dyrektywy 2012/34 [46], minimalny pakiet dostępu do infrastruktury kolejowej obejmował pozycję użytkowanie „punktów i węzłów kolejowych”³⁰. Zmiana tej pozycji i nadanie jej treści „użytkowanie infrastruktury kolejowej, w tym punktów i węzłów kolejowych” nastąpiło na etapie prac Rady na projektem dyrektywy [35].

²⁶ Z wyjątkiem wersji polskiej oraz nielicznych innych wersji niektórych z wymienionych przepisów, np. wersji włoskiej, czeskiej, litewskiej i chorwackiej.

²⁷ Raport Independent Regulators' Group – Rail, An overview of charges and charging principles for passenger stations, IRG-Rail (19)11, 25th of November 2019, <https://www.irg-rail.eu/irg/documents/position-papers/166,2019.html> – dostęp w dniu 19.01.2022 r.

²⁸ W Polsce jest to czas maksymalnie dwóch godzin – art. 33 ust. 10 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym [42].

²⁹ Dalej „dyrektywa 2001/14”.

³⁰ W wersji angielskiej „running track points and junctions”. W polskiej wersji językowej zamiast „punkty” trafniejsze byłoby użycie słowa „rozjazdy”.

Na podkreślenie zasługuje, iż zmiana ta nie została odnotowana przez Komisję w Komunikacie do parlamentu Europejskiego, z czego wynika, iż Komisja uznała ją za nieistotną [36]. Można się domyślać, że zmiana ta była wynikiem prostej konstatacji, iż wykorzystanie trasy pociągu polega na korzystaniu także z innych elementów infrastruktury kolejowej, niż tylko rozjazdy (punkty) i węzły kolejowe. Jest mało prawdopodobne, aby Rada w skład której wchodzi przedstawiciele rządów Państw Członkowskich opowiedziała się za rozwiązaniem, które obniży stopień pokrycia z opłat kosztów działalności zarządców infrastruktury i w efekcie zwiększy wydatki Państw Członkowskich konieczne w celu pokrycia deficytów zarządców. Zdecydowanie bardziej prawdopodobne jest, że zmiana miała charakter porządkowy, co nie daje podstaw do twierdzenia, iż wolą unijnego prawodawcy było rozszerzenie w ten sposób minimalnego pakietu dostępu.

Chybiony jest także argument Trybunału zawarty w pkt 32 wyroku, jakoby potwierdzenie woli unijnego prawodawcy rozszerzenia minimalnego pakietu dostępu miało wynikać z faktu, iż załącznik II do dyrektywy 2012/34 nie został zmieniony dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 [11]. Wskazać należy, iż Wniosek Komisji Nr 2013/0029 (COD) o dokonanie zmiany dyrektywy 2012/34 datowany jest na dzień 30.01.2013 r., krótko po uchwaleniu tej dyrektywy i na długo przed terminem jej transpozycji do krajowych porządków prawnych. Celem zmiany dyrektywy 2012/34 nie była zmiana zasad dostępu do infrastruktury kolejowej, ani zasad dostępu do obiektów infrastruktury usługowej. Z niczego nie wynika, aby w trakcie prac nad projektem zmiany dyrektywy ujawnił się problem z interpretacją zakresu minimalnego pakietu dostępu. Dlatego brak zmiany dyrektywy nie daje podstaw do wnioskowania o potwierdzeniu w ten sposób przypisywanej przez Trybunał prawodawcy woli rozszerzenia minimalnego pakietu dostępu.

Trudno też zgodzić się z argumentem Trybunału wynikającym z punktów 38 i 39 wyroku, iż za włączeniem korzystania z peronów do minimalnego pakietu dostępu przemawia potrzeba ułatwienia do nich dostępu przewoźnikom, z uwagi na możliwość odmowy udostępnienia dostępu do obiektów infrastruktury usługowej, gdy istnieje realna alternatywa (art. 3 pkt 10 dyrektywy 2012/34). Wskazać należy, iż jednym z głównych celów dyrektywy 2012/34 było zapewnienie przedsiębiorcom kolejowym niedyskryminacyjnego dostępu do obiektów infrastruktury usługowej (por. np. motywy 26 i 27). Stąd przesłanki wykazania

realnej alternatywy ujęte są rygorystycznie (zob. art. 3 pkt 10 i art. 13 ust. 4 i 5 dyrektywy 2012/34). Zarazem nie sposób znaleźć przesłanek odmowy udostępnienia stacji pasażerskich, gdy infrastruktura kolejowa dysponuje zdolnością przepustową.

Problemy związane z dostępem do infrastruktury usługowej zwłaszcza do terminali towarowych szczegółowo opisał R. Pacewicz w artykule „Infrastruktura usługowa w Polsce i w Europie – obecne problemy dostępu do niej a zmiany wynikające z konieczności implementacji Dyrektywy 34/12” [47]. Jego zdaniem „Dzięki przepisom Dyrektywy 2012/34 większość problemów w zakresie dostępu do infrastruktury usługowej na rynku europejskim, z którymi mamy do czynienia w chwili obecnej, powinna przejść do historii” [47, s. 33]. W Polsce, zapewnienie przewoźnikom dostępu do terminali towarowych było przedmiotem postępowania wszczętego w 2011 r. przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego [12, 48].

Problemy te znalazły wyraz także w pkt 40a) Sprawozdania Specjalnego Europejskiego Trybunału Obrachunkowego „Kolejowy transport towarowy w UE: wciąż nie na właściwym torze” z 2016 r. Komisja Europejska w odpowiedzi wskazała, „że termin transpozycji art. 13 dyrektywy 2012/34/UE, która wprowadziła szereg nowych zasad odnośnie do rozwiązywania problemów dotyczących dostępu do terminali i innych obiektów infrastruktury, wygasł dopiero w czerwcu 2015 r.” [49, s. 34 i 74].

W sprawie C-210/18 kwestionowane były opłaty za udostępnienie peronów, a nie ich dostępność. Podobnie jest w sprawie C-453/20 dotyczącej opłat za dostęp do ramp towarowych [7, 6]. Trybunał nie powoływał się jednak w swojej argumentacji na jakiegokolwiek problemy z dostępem do peronów ani do innych obiektów infrastruktury usługowej bądź kolejowej. W tym kontekście przypisanie unijnemu prawodawcy woli wzmocnienia przewoźnikom prawa dostępu do peronów nie ma uzasadnionych podstaw.

Trybunał podkreślił, że opłaty za minimalny pakiet dostępu odpowiadające kosztowi, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu (art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34) są dla przewoźników korzystniejsze niż opłaty za usługi świadczone w obiektach infrastruktury usługowej, które nie mogą przekraczać kosztów świadczenia powiększonych o rozsądny zysk (art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34).³¹

Zastanowić się należy, czy stanowisko Trybunału przyjmujące, iż korzystanie ze wszystkich elementów infrastruktury kolejowej zalicza się do minimalnego pakietu dostępu nie jest sprzeczne z wolą unijnego prawodawcy. W szczególności trudno pogodzić

³¹ Pkt 37 i 38 wyroku.

to z nowymi zasadami opłat za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej, którymi, zgodnie z art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34 objęto także dostęp do torów w tych obiektach. Ponadto nie mogło być także wolą prawodawcy wyłączenie z obiektów infrastruktury usługowej elementów infrastruktury kolejowej, bez których te obiekty nie mogą funkcjonować. W konsekwencji wątpliwe jest, by wolą prawodawcy było przerzucenie ciężaru części kosztów z przewoźników na zarządców infrastruktury lub operatorów obiektów infrastruktury usługowej.

Będące skutkiem interpretacji Trybunału włączenie korzystania z peronów i ramp towarowych do zakresu minimalnego dostępu za opłatę podstawową w istotny sposób komplikuje realizację zasad: równego i niedyskryminacyjnego dostępu do infrastruktury kolejowej, optymalizacji wykorzystania infrastruktury i ustalania adekwatnych i sprawiedliwych opłat (por. motywy 39, 43 i 67 dyrektywy 2012/34). Wystarczy zwrócić uwagę, iż w sytuacji, gdy opłaty za minimalny pakiet dostępu są zależne od długości trasy pociągu trudno uwzględnić w nich różnice pomiędzy przewoźnikami w korzystaniu z peronów i z ramp towarowych. O ile stosunkowo łatwiejsze jest zróżnicowanie opłaty pomiędzy pociągami towarowymi i pasażerskimi, o tyle dużo trudniej uwzględnić w opłatach liczonych od kilometra trasy zakres korzystania z peronów lub ramp. Dlatego ewentualna korzyść przewoźników, która miałaby polegać na obniżeniu sumy opłat za minimalny pakiet dostępu oraz za usługi obiektów infrastruktury usługowej może nie być właściwie rozłożona.³²

3.4. Dotychczasowe rozumienie przepisów dotyczących korzystania z peronów w państwach członkowskich

Rzecznik Generalny w swej opinii stwierdził, że przepisy są jasne, bowiem w większości państw członkowskich perony są zaliczane do infrastruktury kolejowej. Powołał się przy tym na raport Independent Regulators' Group – Rail „An overview of charging practices for access to service facilities and rail-related services in the IRG-Rail member states” IRG-Rail (17)6 z dnia 27 listopada 2017 r. [50]. W raporcie na stronie 14 stwierdzono, iż w większości państw, jak Zjednoczone Królestwo, Belgia, Finlandia, Polska i Szwecja koszt dostępu do peronów był zawarty w minimalnym pakiecie dostępu. W odróżnieniu od nich w Austrii, Niemczech, Francji, Grecji i Hiszpanii

dostęp do peronów jest traktowany, jako dostęp do obiektu infrastruktury usługowej. Polska została więc włączona do państw, w których perony nie są zaliczane do obiektów infrastruktury usługowej, pomimo iż ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym w art. 3 pkt 53 o treści nadanej ustawą z dnia 16 listopada 2016 o zmianie ustawy o transporcie kolejowym i niektórych innych ustaw [51] jednoznacznie zaliczyła perony do stacji pasażerskich. Należy przy tym zwrócić uwagę, iż przynajmniej część danych zawartych w tym raporcie dotyczyła 2015 r. w sytuacji, gdy termin transpozycji dyrektywy 2012/34 określony był na 16 czerwca 2015 r., a w Polsce transpozycja nastąpiła dopiero z końcem 2016 r.

Zupełnie inny obraz przedstawia późniejszy raport Independent Regulators' Group – Rail „An overview of charges and charging principles for passenger stations” IRG-Rail (19)11 z 25 listopada 2019 r. [30]. Zaledwie trzy państwa zostały wskazane jako te, w których dostęp do peronów wchodzi w zakres minimalnego pakietu dostępu tj.: Finlandia, Włochy i Szwecja, przy czym w Szwecji tylko w zakresie peronów należących do głównego zarządcy infrastruktury [30, s. 11, 12 i 17].

Trybunał nie powtórzył wprawdzie argumentacji Rzecznika, lecz podzielił jego stanowisko odnośnie braku podstaw do odroczenia skutków wyroku w czasie.

Przedstawione okoliczności wskazują, że większość państw członkowskich rozumiała przepisy dyrektywy 2012/34 inaczej niż Rzecznik i Trybunał, z czego jednak Rzecznik i Trybunał mogli nie zdawać sobie sprawy.

4. Skutki wyroku Trybunału Sprawiedliwości w sprawie C-210/18

Na wstępie należy zastrzec, iż orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości nie ma formalnie skutku erga omnes. Nie stanowi ono precedensu o skutkach wykraczających poza sprawę, w związku z którą zostało wydane i wobec osób trzecich. Zgodnie z koncepcją *acte éclairé* (aktów wyjaśnionych) sąd krajowy jest zwolniony z obowiązku wystąpienia z pytaniem prejudycjalnym na podstawie art. 267 TFUE, jeśli zagadnienie dotyczące prawa unijnego zostało już dostatecznie wyjaśnione w orzecznictwie TSUE. W takim przypadku Trybunał mógłby odmówić wydania orzeczenia, co znajduje wyraźną podstawę prawną w art. 99 Regulaminu postępowania przed Trybunałem Sprawiedliwości [52]. Należy

³² Można przewidywać, iż zwiększone zostaną opłaty podstawowe, zob. przedostatni akapit pkt 4 niniejszej glosy, natomiast obniżone zostaną opłaty za korzystanie ze stacji pasażerskich, a ewentualnie także z terminali towarowych.

jednak podkreślić, iż sądy krajowe zachowują prawo do wystąpienia z pytaniem prejudycjalnym nawet wtedy, gdy dana kwestia została już rozstrzygnięta w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości [53, pkt 32 i 33], [54]. Wskazuje się, że „wyrok wstępny jest wiążący dla każdego sądu krajowego, pod warunkiem iż nie zwróci się on do TS z własnymi pytaniami” [55, s. 11]. Jeżeli więc sąd „nie zgadza się z poglądami Trybunału Sprawiedliwości, to reguła *acte éclairé* przestaje działać (...) i obowiązek przekazania sprawy do Trybunału staje się z powrotem aktualny” [56, s. 155]. Uzasadnione będzie zatem, aby sąd krajowy zwrócił się do Trybunału w sprawie, która była już przedmiotem rozstrzygnięcia w przypadku, gdy odnośnie do tej samej kwestii wystąpią nowe argumenty, które mogłyby sprawić, że wyrok prejudycjalny odnośnie do tej samej kwestii prawnej będzie inny. Zmiana stanowiska Trybunału jest bowiem możliwa [57, pkt 11]. Zważywszy przedstawione zastrzeżenia uzasadnione byłoby odstąpienie przez Trybunał od tej interpretacji w kolejnych orzeczeniach. W sprawie C-453/20 Rzecznik Generalny M. Campos Sánchez-Bordona w swojej opinii podtrzymał jednak tę interpretację [6, pkt 60, 67–70].

Interpretacja Trybunału zawarta w omawianym wyroku prowadzi do rekonstrukcji dyrektywy 2012/34 oraz systemu prawa unijnego dotyczącego kolei. Na jej podstawie należałoby uznać, iż wszystkie elementy infrastruktury kolejowej są przedmiotem korzystania w ramach minimalnego pakietu dostępu, a nie są nim w ramach obiektów infrastruktury usługowej. Można się spodziewać kwestionowania opłat także za inne elementy infrastruktury kolejowej w obiektach infrastruktury usługowej, w szczególności w terminalach towarowych, na stacjach pasażerskich, na stacjach rozrządowych i torach postojowych oraz w portach.

W celu zapewnienia jednolitego rozumienia przepisów unijnych i zapobieżenia sporom powinna nastąpić zmiana szeregu przepisów unijnych. W szczególności istnieje potrzeba wyjaśnienia sytuacji prawnej dotyczącej obiektów infrastruktury usługowej, w skład których wchodzi elementy infrastruktury kolejowej, określenia zakresu korzystania przez przewoźników z infrastruktury kolejowej w ramach pakietu minimalnego dostępu, a także doprecyzowania art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34, który wydaje się niemożliwy do pogodzenia z wyrokiem. Celową byłaby także zmiana rozporządzenia wykonawczego Komisji

(UE) 2015/909 umożliwiającą pobieranie za korzystanie z peronów i ramp towarowych opłat, które nie będą uzależnione od liczby kilometrów trasy. W celu zapewnienia spójności systemu prawa unijnego oraz omawianego wyroku należałoby zmienić definicje i przepisy dotyczące stacji pasażerskich i peronów.

Przyjęcie interpretacji Trybunału wymagałoby także licznych zmian przepisów krajowych. W Polsce dokonano już zmiany ustawy o transporcie kolejowym dostosowując ją do wyroku w odniesieniu do peronów [58]. Pozostawiono jednak w definicji stacji pasażerskiej drogi dojazdu do peronów, pomimo iż są to elementy infrastruktury kolejowej. Istnieją też w ustawie o transporcie kolejowym inne przepisy, które można uznać za niezgodne ze stanowiskiem Trybunału, przykładowo: art. 4 pkt 36c, zgodnie z którym terminal towarowy obejmuje drogę kolejową lub art. 35a ust. 1 pkt 2, zgodnie z którym infrastruktura kolejowa może stanowić element obiektu infrastruktury usługowej [42].

Skutkiem wyroku będzie pogorszenie sytuacji finansowej zarządców infrastruktury. W efekcie konieczne będzie zwiększenie wydatków państwowych przeznaczonych na utrzymanie infrastruktury kolejowej.

Włączenie, wskutek wyroku, prawa korzystania z dodatkowych elementów infrastruktury kolejowej do minimalnego pakietu dostępu pociągnię za sobą podwyższenie opłaty podstawowej. Wyliczenie kosztu dotyczącego peronów, uwzględnianego w opłacie podstawowej, choć trudne jest dopuszczalne³³. Zgodnie z art. 31 ust. 3 polskiej wersji dyrektywy 2012/34 opłaty za minimalny pakiet dostępu „ustala się po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu.” W angielskiej wersji sformułowanie jest nieco bardziej elastyczne: „shall be set at the cost that is directly incurred as a result of operating the train service”. Bliższe temu jest tłumaczenie: „ustalone po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.”³⁴ Przyjąć zatem należy, iż w stanie prawnym dostosowanym do wyroku korzystanie z peronów i ramp ma wpływ na wysokość opłaty podstawowej. Jak już wskazano w punkcie 3.3.3., problemem jest jednak odpowiednie zróżnicowanie tej opłaty w zależności od zakresu korzystania z peronów lub ramp.

Do czasu wyjaśnienia sytuacji obiektów infrastruktury usługowej zarządzanie nimi będzie obciążone ryzykiem prawnym. Zarówno zmiany

³³ Zob. odmowę zatwierdzenia stawek opłat PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 25 marca 2022 r. [59].

³⁴ Tak w polskiej wersji art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14. W wersji angielskiej tej dyrektywy sformułowanie było identyczne, jak w art. 31 ust.3 dyrektywy 2012/34.

przepisów, jak również ewentualna zmiana stanowiska Trybunału Sprawiedliwości wymaga czasu. Zakładać zatem należy, iż wszystkich zainteresowanych czeka długi okres niepewności.

5. Podsumowanie

Wymienione uwagi prowadzą do wniosku, iż interpretacja dyrektywy 2012/34 zawarta w komentowanym wyroku jest błędna i błędne są argumenty przedstawione na jej poparcie. Interpretacja Trybunału została dokonana na podstawie powierzchownej i wybiórczej analizy przepisów dyrektywy 2012/34 (z pominięciem innych przepisów unijnych dotyczących kolei) oraz bardzo subiektywnego odczytania intencji prawodawcy.

W szczególności Trybunał nie zweryfikował zastosowanego przez siebie sylogizmu, iż skoro perony należą do składników infrastruktury kolejowej, a korzystanie z infrastruktury kolejowej należy do minimalnego pakietu dostępu, to korzystanie z peronów należy do minimalnego pakietu dostępu. Nietrudno było się przekonać, iż zastosowanie tego sylogizmu także do innych elementów infrastruktury kolejowej prowadzi do absurdalnych konsekwencji. W wyroku pominięto też znaczenie przepisu art. 31 ust. 7 dyrektywy 2012/34, z którego jednoznacznie wynikało, iż składnikami obiektu infrastruktury usługowej mogą być tory, a więc infrastruktura kolejowa.

Wyłączenie przez Trybunał peronów ze stacji pasażerskich opiera się na dość powierzchownej interpretacji załącznika I do dyrektywy 2012/34 dokonanej z całkowitym pominięciem zarówno pozostałych przepisów tej dyrektywy, jak i przepisów innych aktów unijnych.

Błędne wnioski Trybunał wyciągnął też z podanego w wyroku zestawu motywów dyrektywy (3, 7, 8, 26 i 65), bowiem odpowiedniki tych motywów były we wcześniejszych dyrektywach, a co więcej brakuje między nimi związku. Błędny jest także argument, iż skoro zmieniając dyrektywę 2012/34 nie zmieniono treści załącznika II, to znaczy, że zamiarem prawodawcy Unii było rozszerzenie minimalnego pakietu dostępu, choć z niczego nie wynika, by przewidywano wówczas interpretację, jakiej dokonał Trybunał.

Skutki wyroku przedstawione w pkt 4 należy ocenić jako niekorzystne.

Literatura

1. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.Urz.UE.L z 2012 r. Nr 343, s. 32).
2. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 10 lipca 2019 r. w sprawie C-210/18, WESTbahn Management GmbH przeciwko ÖBB-Infrastruktur AG (Dz.Urz.UE.C z 2019 r. Nr 305, s. 17, ECLI: ECLI:EU:C:2019:586, Nr CELEX 62018CJ0210).
3. Miedzińska I.: *Perony pasażerskie jako element infrastruktury kolejowej*. Wyrok TSUE z dnia 10 lipca 2019 r., C-210/18, Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny, 2019, nr 8, s. 127–133.
4. Urząd Transportu Kolejowego, Wyrok w sprawie opłaty peronowej, 16.07.2019, <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/15147,Wyrok-w-sprawie-oplaty-peronowej.html>, dostęp w dniu 29.03.2022 r.
5. Urząd Transportu Kolejowego, Badanie zasad udostępniania peronów na stacjach pasażerskich, 03.09.2019 r., <https://utk.gov.pl/pl/aktualnosci/1-5328,Badanie-zasad-udostepniania-peronow-na-stacjach-pasazerskich.html?search=660376958235>, dostęp w dniu 29.03.2022 r.
6. Opinia Rzecznika Generalnego M. Camposa Sáncheza-Bordony przedstawiona w dniu 16 grudnia 2021 r. Sprawa C-453/20 CityRail, a.s. przeciwko Správa železnic, státní organizace, przy udziale: ČD Cargo, a.s. ECLI: ECLI:EU:C:2021:1018, Nr CELEX 62020CC0453.
7. Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Úřad pro přístup k dopravní infrastruktuře (Republika Czeska) w dniu 23 września 2020 r. – CityRail a.s./Správa železnic, státní organizace (Dz.Urz.UE.C z 2021 r., Nr 62, s. 12).
8. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości (Wielka izba) z dnia 3 maja 2022 r. w sprawie C-453/20, CityRail, a.s. przeciwko Správa železnic, ECLI:EU:C:2022:341, Nr CELEX 62020CJ0453.
9. Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.Urz.UE.C z 2016 r. Nr 202, s.1).
10. Opinia Rzecznika Generalnego M. Camposa Sáncheza-Bordony przedstawiona w dniu 28 marca 2019 r. Sprawa C-210/18 WESTbahn Management GmbH przeciwko ÖBB-Infrastruktur AG-CLI:EU:C:2019:277, Nr CELEX 62018CC0210.
11. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniająca dyrektywę 2012/34 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową” (Dz.Urz.UE.L z 2016 r. Nr 352, s. 1).
12. Decyzja Nr DRR-WRRR.710.8.2018.AKK Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 22 lutego 2019 r. w sprawie zapewnienia przez PKP Cargo przewoźnikom kolejowym niedyskryminującego dostępu do infrastruktury kolejowej (Dz.Urz. Prezesa UTK z 2019 r.).
13. Uzasadnienie projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych

- ustaw – Druk nr 840 Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej VIII Kadencji.
14. Góra I., Bartochowska-Jaśniewska J.: *Regulacje dotyczące obiektów infrastruktury usługowej po nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym z dnia 16 listopada 2016 r.*, Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny, 2017, nr 4, s. 20–32.
 15. Antonowicz M., Moś T.: *Regulacja dostępu do infrastruktury dworcowej i w Polsce i Europie*, Problemy Transportu i Logistyki, 2018 r., nr 1, s. 7–16.
 16. Stolorz M.: *Kolejowe obiekty infrastruktury usługowej i usługi świadczone na rzecz przewoźników kolejowych w działalności przedsiębiorstw energetycznych*, Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny, 2019, nr 1, s. 82–96.
 17. Zalewski P., Siedlecki P., Drewnowski A.: *Technologia transportu kolejowego*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności WKŁ, Warszawa, 2015.
 18. Towpik K.: *Infrastruktura transportu kolejowego*. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa, 2009.
 19. 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.U.E.L z 2017 r. Nr 307, s. 1).
 20. Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/773 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” systemu kolei w Unii Europejskiej i uchylające decyzję 2012/757/UE (Dz.Urz.U.E.LI z 2019 r. Nr 139, s. 5 z późn. zm.).
 21. Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/777 z dnia 16 maja 2019 r. w sprawie wspólnych specyfikacji rejestru infrastruktury kolejowej i uchylające decyzję wykonawczą 2014/880/UE (Dz.Urz. UE L z 2019 r. s. 139).
 22. Independent Regulators’ Group – Rail, *Final Report: Regulatory practice for classification of tracks in the main maritime and inland port(s) in different European countries*, IRG-Rail (21)13, November 2021, <https://www.irg-rail.eu/irg/documents/position-papers/328,2021.html> – dostęp w dniu 30.04.2022 r.
 23. Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1100 z dnia 7 lipca 2015 r. w sprawie obowiązków sprawozdawczych państw członkowskich w ramach monitorowania rynku kolejowego (Dz.Urz.U.E.L z 2015 r. Nr 181, s. 1).
 24. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewoźników pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei (Dz.Urz. UE.L z 2011 r. Nr 123, s.11 z późn. zm.).
 25. Rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.Urz.U.E.L. z 2007 r. Nr 315, s. 14 z późn. zm.).
 26. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/782 z dnia 29 kwietnia 2021 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.Urz.U.E.L. z 2021 r. Nr 172, s. 1).
 27. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (przekształcenie) (Dz.Urz.U.E.L z 2008 r. Nr 191, s. 1 z późn. zm.).
 28. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej (Dz.U. UE. L z 2016 r. Nr 138, s. 44 z późn. zm.).
 29. Havlena O., Jacura M.: *Parameters of passenger facilities according to railway station characteristics*, Transport Problems, 2014. Vol. 9(4), s. 97–104.
 30. Independent Regulators’ Group – Rail, *An overview of charges and charging principles for passenger stations*, IRG-Rail (19)11, 25th November 2019, <https://www.irg-rail.eu/irg/documents/position-papers/166,2019.html> – dostęp w dniu 19.01.2022 r.
 31. UIC Code 741 OR, Passenger stations – Height of platforms – Regulations governing positioning of the platform edges in relations to the track, International Union of Railways, 5th edition, September 2007.
 32. Rozporządzenie Komisji (EWG) nr 2598/70 z dnia 18 grudnia 1970 r. określającego pozycje, które należy uwzględnić pod poszczególnymi nazwami w planach kont, stanowiącego załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 1108/70 z dnia 4 czerwca 1970r. (Dz.Urz.U.E.L z 1970 r. Nr 278, s. 1).
 33. Rozporządzenie Komisji (WE) nr 851/2006 z dnia 9 czerwca 2006 r. określające pozycje, które należy uwzględnić pod poszczególnymi nazwami w planach kont, stanowiące załącznik I do rozporządzenia Rady (EWG) nr 1108/70 (Wersja skodyfikowana) (Dz.Urz.U.E.L. z 2006 r. Nr 158, s. 3).
 34. Dyrektywa Rady z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (91/440/EWG) – (Dz.Urz.U.E.L z 1991 Nr 237, s. 25).
 35. Stanowisko Rady (UE) Nr 8/2012 w pierwszym czytaniu w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (wersja przekształcona). Przyjęte przez Radę w dniu 8 marca 2012 r. (Dz.Urz.U.E.CE z 2012 r. Nr 108, s. 8).
 36. Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego na podstawie art. 294 ust. 6 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dotyczący stanowiska

- Rady (w pierwszym czytaniu) w sprawie przyjęcia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (przekształcenie) z dnia 12.3.2012 r. COM/2012/0119 final, Nr CELEX-52012PC0119.
37. Commission Staff Working Document Accompanying the document Report From The Commission To The European Parliament And The Council Sixth report on monitoring development of the rail market (COM/2019/51 final) – 06.02.2019 SWD/2019/13 final, Nr CELEX 52019SC0013.
38. Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. Urz. UE.L. z 2015 r. Nr 148, s. 17).
39. Independent Regulators' Group – Rail, *Review of charging practices for the minimum access package in Europe*, IRG-Rail (20)10, November 2020, <https://www.irg-rail.eu/irg/documents/position-papers/263,2020.html> – dostęp w dniu 02.04.2022 r.
40. Independent Regulators' Group – Rail, *Updated review od charging practises for the minimum access package in Europe (Annex)*, IRG-Rail (20)10(Annex), November 2020, <https://www.irg-rail.eu/irg/documents/position-papers/263,2020.html> dostęp w dniu 02.04.2022 r.
41. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1429 z dnia 7 października 2020 r. ustanawiającego środki na rzecz zrównoważonego rynku kolejowego w związku z epidemią COVID-19 (Dz.Urz.U.E.L z 2020 r. Nr 333, s. 1 z późn. zm.).
42. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. z 2021 r. poz. 1984 z późn. zm.).
43. Independent Regulators' Group – Rail, *An overview of charges for storage sidings in the IRG-Rail member states*, IRG-Rail (18)16, 16. November 2018, <https://www.irg-rail.eu/irg/documents/position-papers/199,2018.html> – dostęp w dniu 3.05.2022 r.
44. Dyrektywa Rady 95/18/WE z dnia 19 czerwca 1995 r. w sprawie wydawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz.Urz.U.E.L z 1995 r. Nr 143, s. 70 z późn. zm.).
45. Dyrektywa Rady z dnia 26 lutego 2001 r. nr 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa (Dz.Urz.U.E.L z 2001 r. Nr 75, s. 29 z późn. zm.).
46. Wniosek Komisji Europejskiej z dnia 17.9.2010 SEK/2010/1042, COM/2010/475 wersja ostateczna – dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (przekształcenie) SEK/2010/1043 2010/0253 (COD), Nr CELEX 52010PC0475.
47. Pacewicz R.: *Infrastruktura usługowa w Polsce i w Europie – obecne problemy dostępu do niej a zmiany wynikające z konieczności implementacji Dyrektywy 34/12*, Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny, 2013, nr 4.
48. Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z 29.10.2019 r., VI SA/Wa 1011/19.
49. Europejski Trybunał Obrachunkowy, Sprawozdanie Specjalne nr 08/2016 „Kolejowy transport towarowy w UE: wciąż nie na właściwym torze”, <https://www.eca.europa.eu/pl/Pages/DocItem.aspx?did=36398> – dostęp w dniu 02.04.2022 r.
50. Independent Regulators' Group – Rail, *An overview of charging practices for access to service facilities and rail-related services in the IRG-Rail member states*, IRG-Rail (17)6, 27 November 2017, <https://www.irg-rail.eu/irg/documents/position-papers/221,2017.html> - dostęp w dniu 19.01.2022 r.
51. Ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2016 r., poz. 1923).
52. Regulamin postępowania przed Trybunałem Sprawiedliwości (Dz.Urz.U.E.L. z 2012 r. Nr 265, s. 1 z późn. zm.).
53. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 17 lipca 2014 r., w sprawach połączonych C-58/13 i C-59/13, Angelo Alberto Torresi (C-58/13), Pierfrancesco Torresi (C-59/13) przeciwko Consiglio dell'Ordine degli Avvocati di Macerata, nr CELEX 62013CA0058.
54. Postanowienie Sądu Najwyższego (7 sędziów) z 14 października 2015, I KZP 10/15 (OSNKW 2015, nr 11, poz. 89).
55. Dąbrowska-Kłosińska P.: *Skutki wyroków prejudycjalnych TS w postępowaniu przed sądami krajowymi w świetle orzecznictwa i Traktatu z Lizbony*, Europejski Przegląd Sądowy, grudzień 2010.
56. Skrzydło J.: *Doktryna acte éclairé w orzecznictwie Trybunatu Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich i sądów krajów członkowskich Unii Europejskiej*, „Studia Prawno-Europejskie”, t. 11/1997.
57. Biernat S. (w:), red. S. Biernat, *Kamienie milowe orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej*, WKP 2019, Słowo wstępne.
58. Ustawa z dnia 9 stycznia 2020 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2020 r., poz. 462).
59. Decyzja Nr DRR-WLKD.730.12.2021.AO Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 25 marca 2022 r. w sprawie projektu cennika, w części dotyczącej sposobu ustalania stawki jednostkowej opłaty podstawowej i manewrowej dla infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm na rjp 2022/2023 (Dz.Urz. PUTK z 2022 r. poz. 4).