

Iwona Miedzińska*

Kwestionowanie przez przewoźników kolejowych opłat dotyczących dostępu do infrastruktury kolejowej w świetle wyroków Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawach C-120/20 i C-563/20

Spis treści

- I. Wprowadzenie
- II. Prawo przewoźnika kolejowego do kwestionowania opłat indywidualnych w świetle wyroku TSUE w sprawie C-120/20 *Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.*
- III. Prawo przewoźnika kolejowego do zaskarżenia decyzji organu regulacyjnego zatwierdzającej stawki jednostkowe opłaty podstawowej w świetle wyroku TSUE w sprawie C-563/20 *ORLEN KolTrans sp. z o.o.*
- IV. Podsumowanie

Streszczenie

Artykuł podejmuje problematykę kwestionowania przez przewoźników kolejowych opłat dotyczących dostępu do infrastruktury kolejowej, naliczonych przez zarządcę infrastruktury kolejowej, w świetle wyroków TSUE w sprawach C-120/20 *Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.* i C-563/20 *ORLEN KolTrans sp. z o.o.* Analizą objęto również rozwiązania instytucjonalno-prawne obowiązujące w tym zakresie w polskim systemie prawnym.

Słowa kluczowe: przewoźnik kolejowy; zarządca infrastruktury; dostęp do infrastruktury kolejowej; projekt cennika zarządcy infrastruktury; opłaty indywidualne; organ regulacyjny.

JEL: K23

I. Wprowadzenie

W roku 2020 do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dalej: TSUE lub Trybunał) wpłynęły dwa wnioski o wydanie przeczeń prejudycjalnych, złożone przez polskie sądy, dotyczące m.in. możliwości i trybu kwestionowania przez przewoźników kolejowych opłat dotyczących dostępu do infrastruktury kolejowej ustalanych i naliczanych przez zarządcę infrastruktury. W artykule

* Doktor nauk prawnych; absolwentka Wydziału Prawa i Administracji oraz Wydziału Dziennikarstwa i Nauk Politycznych Uniwersytetu Warszawskiego; radca prawny; dyrektor Departamentu Obsługi Prawnej w Urzędzie Transportu Kolejowego. Autorka kilkunastu publikacji z zakresu studiów europejskich, w tym dotyczących prawa unijnego i polityki Unii Europejskiej w sektorze transportu kolejowego; e-mail: iamiedzinska@gmail.com. ORCID: 0000-0002-8810-8758. Poglądy wyrażone w artykule są prywatnymi opiniami autorki.

omówiono stanowisko TSUE, wynikające z wyroków w sprawach C-120/20 *Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.* i C-563/20 *ORLEN KolTrans sp. z o.o.* Autorka analizuje również rozwiązania instytucjonalno-prawne przyjęte w tym zakresie w polskim systemie prawnym.

II. Prawo przewoźnika kolejowego do kwestionowania opłat indywidualnych w świetle wyroku TSUE w sprawie C-120/20 *Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.*

Trybunał na pytania przedstawione we wniosku o wydanie orzeczenia prejudycjalnego, skierowanym na podstawie postanowienia Sądu Najwyższego z 28 listopada 2019 r., sygn. akt I CSK 435/18, w wyroku z 8 lipca 2021 r. w sprawie C-120/20 *Koleje Mazowieckie – KM sp. z o.o.* odpowiedział m.in.:

„Artykuł 30 ust. 2, 5 i 6 tej dyrektywy 2001/14, zmienionej dyrektywą 2007/58, należy interpretować w ten sposób, że wymaga on, by przedsiębiorstwo kolejowe uprawnione do dostępu do infrastruktury kolejowej miało prawo zakwestionować kwotę opłat indywidualnych ustalonych przez zarządcę infrastruktury przed organem regulacyjnym, by organ ten wydał decyzję w związku z zakwestionowaniem tych opłat oraz by decyzja ta mogła zostać skontrolowana przez właściwy sąd”.

Z cytowanego rozstrzygnięcia wynika, że przewoźnikowi kolejowemu powinno być zapewnione prawo kwestionowania opłat indywidualnych ustalonych przez zarządcę infrastruktury. TSUE nie oceniał czy prawo to istnieje na gruncie polskich przepisów. Niemniej jednak należy zauważyć, iż zarówno w stanie prawnym obowiązującym w okresie objętym roszczeniem odszkodowawczym Kolei Mazowieckich sp. z o.o. (dalej: KM), jak i w aktualnym stanie prawnym przewoźnik kolejowy takie prawo posiadał, mogąc je zrealizować w dwóch trybach:

- 1) przewoźnik kolejowy ma możliwość zakwestionowania wysokości opłat indywidualnych na etapie uzgadniania z zarządcą infrastruktury warunków umowy: o udostępnienie infrastruktury kolejowej (przed 30 grudnia 2016 r.) lub o wykorzystanie zdolności przepustowej (od 30 grudnia 2016 r.), jak również poprzez wniesienie odwołania od decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: Prezes UTK) zastępującej umowę: o udostępnienie infrastruktury kolejowej (przed 30 grudnia 2016 r.) lub o wykorzystanie zdolności przepustowej (od 30 grudnia 2016 r.);
- 2) przewoźnik kolejowy zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, działając jako aplikant, ma możliwość złożenia skargi na regulamin sieci i system pobierania opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej, co wynika z treści art. 13 ust. 3c pkt 1 lit. a i c ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. 2021 poz. 1984, z późn. zm.) (dalej: ustawa o transporcie kolejowym). Stosownie do treści art. 13 ust. 1 pkt 5 lit. a i b tej ustawy w brzmieniu sprzed 30 grudnia 2016 r., przewoźnicy kolejowi mogli składać skargi dotyczące regulaminu oraz przydzielania tras pociągów i opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Prezes UTK, realizując swoje uprawnienia nadzorcze nad poprawnością ustalania i pobierania przez zarządcę infrastruktury opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej, może wszcząć postępowanie administracyjne w tym przedmiocie, a przewoźnik kolejowy składający skargę

dotyczącą indywidualnie ustalonych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej (lub przydzielonych mu tras pociągów na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 lit. b ustawy o transporcie kolejowym w brzmieniu obowiązującym przed 30 grudnia 2016 r.) mógł uzyskać w takim postępowaniu status strony (po wykazaniu interesu prawnego).

Kwestia istnienia interesu prawnego przewoźników kolejowych była już badana w orzecznictwie sądowym, w kontekście art. 30 ust. 2, 5 i 6 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2001/14/WE z 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa (Dz. Urz. UE L 75 z 15 marca 2001 r., s. 29) (dalej: dyrektywa 2001/14/WE). Przykładem jest wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z 29 listopada 2007 r. w sprawie sygn. akt VI SA/Wa 1517/07, z którego wynika, iż przewoźnikowi kolejowemu nie przysługuje prawo strony w postępowaniu administracyjnym prowadzonym z wniosku zarządcy infrastruktury kolejowej o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz dodatkowej na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym. Przewoźnik kolejowy z uwagi na fakt, iż jego prawa i obowiązki związane z korzystaniem z infrastruktury kolejowej kształtuje umowa cywilnoprawna zawarta z zarządcą nie ma również legitymacji procesowej w postępowaniu o stwierdzenie nieważności takiej decyzji.

Trybunał w wyroku w sprawie C-120/20, uznając wyrok TSUE z 9 listopada 2017 r. w sprawie C-489/15 *CTL Logistics* za mający pełne zastosowanie do niniejszej sprawy wskazał m.in., że:

- 1) stosowanie uregulowań krajowych przewidujących kontrolę słusznego charakteru opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej w indywidualnych wypadkach przez sądy powszechne skutkowałoby tym, że różne orzeczenia niezależnych sądów, ewentualnie niezharmonizowane orzecznictwem sądów najwyższych, zastępowałyby jednolitość kontroli prowadzonej przez właściwy organ, wskutek czego istniałyby dwie nakładające się na siebie, nieskoordynowane drogi prawne, co stoi w sprzeczności z celem określonym w art. 30 dyrektywy 2001/14/WE;
- 2) na podstawie art. 30 ust. 5 dyrektywy 2001/14/WE decyzje organu regulacyjnego wywierają skutki wobec wszystkich zainteresowanych stron sektora kolejowego, niezależnie od tego czy są to przedsiębiorstwa kolejowe. Orzeczenia wydawane przez sądy cywilne wywierałyby skutek ograniczony jedynie do stron sporu, czyli konkretnego przewoźnika kolejowego oraz zarządcy infrastruktury. Tym samym przewoźnik, który wniósł powództwo, mógłby odnieść korzyść w stosunku do swoich konkurentów, którzy nie zainicjowali podobnego sporu z zarządcą, co zagrażałoby jednemu z celów dyrektywy 2001/14/WE, jakim jest zapewnienie uczciwej konkurencji w sektorze świadczenia usług kolejowych (motyw 16 preambuły do dyrektywy 2001/14/WE);
- 3) uznanie, iż sądy powszechne mogą rozpoznawać spory w przypadku, gdy organ regulacyjny i ewentualnie sąd właściwy do rozpoznania środków odwoławczych od decyzji tego organu nie rozstrzygnęły w przedmiocie zgodności z prawem spornych opłat i nie podjęły działań w celu usunięcia ewentualnej niezgodności z prawem tych opłat, oznaczałoby podważenie zadania powierzonego organowi regulacyjnemu, i tym samym skuteczności art. 30 dyrektywy 2001/14/WE.

W odniesieniu do powyższego należy w szczególności zwrócić uwagę, iż TSUE posługuje się pojęciem „indywidualne opłaty”, które nie występuje w ustawie o transporcie kolejowym. Również ustawodawca unijny w dyrektywie 2001/14/WE oraz aktualnie obowiązującej w omawianym zakresie dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012 r., str. 32, z późn. zm.) (dalej: dyrektywa 2012/34), nie posługuje się tym pojęciem, regulując ogólne zagadnienia związane z ustalaniem i pobieraniem opłat za dostęp do infrastruktury. Z treści wyroku w sprawie C-120/20 wynika, iż TSUE stosuje analizowane określenie w odniesieniu do konkretnej opłaty ponoszonej przez danego przewoźnika kolejowego na rzecz zarządcy infrastruktury. Warunki pobierania opłat oparte są na cenniku stanowiącym część regulaminu sieci i zarządca jest obowiązany do stosowania zasady niedyskryminacji względem użytkowników infrastruktury kolejowej, co *de facto* wyklucza możliwość nieuzasadnionego różnicowania wysokości ponoszonych przez nich opłat. Niemniej jednak wysokość tych opłat i warunki uiszczania stanowią przedmiot dwustronnego porozumienia pomiędzy przewoźnikiem kolejowym i zarządcą infrastruktury, tj. umowy.

W związku z powyższym należy uznać, iż w polskim porządku prawnym indywidualna opłata, o której mowa w wyroku TSUE w sprawie C-120/20, określana jest w treści umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej (dawniej: umowy o udostępnienie infrastruktury), zawieranej przez konkretnego przewoźnika kolejowego jako użytkownika infrastruktury kolejowej z zarządcą infrastruktury, na podstawie art. 30c ustawy o transporcie kolejowym, nie zaś w decyzji Prezesa UTK zatwierdzającej stawki jednostkowe ustalone przez zarządcę¹.

Stawki opłat podstawowych za dostęp do infrastruktury uwzględnione w treści cennika, stanowiącego część regulaminu sieci opracowywanego przez zarządcę infrastruktury, skonkretyzowane w treści umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej poprzez dokładne wskazanie ich wysokości lub odwołanie się do regulaminu sieci, mają indywidualny charakter w tym znaczeniu, że obowiązują danego przewoźnika kolejowego jako stronę zawieranej umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej, a obowiązek ich zapłaty zarządcy infrastruktury realizowany jest przez przewoźnika wyłącznie na podstawie tej umowy.

Stosownie do treści art. 29e i 30d ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK, w postępowaniu wszczynanym na wniosek zarządcy lub przewoźnika kolejowego, wydaje decyzję, która zastępuje umowę o przyznanie lub wykorzystanie zdolności przepustowej w przypadku, gdy przewoźnik i zarządca nie dojdą do porozumienia w zakresie postanowień umowy o przydzielenie lub wykorzystanie zdolności przepustowej. W takiej decyzji Prezes UTK określa warunki umowy ustalone przez strony oraz dokonuje rozstrzygnięć w tych częściach, w których strony nie doszły do porozumienia.

Przechodząc do aspektów proceduralnych, zgodnie z art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, od decyzji wydanych przez Prezesa UTK rozstrzygających co do istoty w sprawach, o których mowa m.in. w art. 29e ust. 3 i art. 30d ust. 3 tej ustawy, przysługuje odwołanie do Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (dalej: SOKiK), w terminie

¹ Stawka jednostkowa opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej stanowi jeden z wielu elementów ostatecznie ustalonej opłaty indywidualnej, na którą wpływa nie tylko stawka jednostkowa opłaty podstawowej i manewrowej, lecz także opłata za postój pojazdów kolejowych nie krótszy niż 2 godziny, opłata rezerwacyjna za niewykorzystaną w części lub całości przydzieloną zdolność przepustową czy opłata za dostęp do obiektów infrastruktury usługowej. Podobnie było przed 30 grudnia 2016 r., gdy przewoźnik ponosił opłatę podstawową, opłatę za dostęp do urządzeń, opłatę dodatkową i opłatę rezerwacyjną.

14 dni od dnia doręczenia decyzji. W przypadku umów o udostępnienie infrastruktury prawo do odwołania od decyzji zastępującej umowę uregulowane było w art. 14 ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym (w brzmieniu obowiązującym od 14 października 2011 r. do 30 grudnia 2016 r.), a na wniesienie odwołania przysługiwał 14-dniowy termin od dnia doręczenia decyzji.

Z powyższego wynika możliwość zakwestionowania przez przewoźnika kolejowego wysokości opłat indywidualnych, o których mowa w wyroku TSUE w sprawie C-120/20, na etapie uzgadniania z zarządcą infrastruktury warunków, tj. projektu umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej lub wykorzystanie zdolności przepustowej lub poprzez odwołanie od decyzji Prezesa UTK zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej lub wykorzystanie zdolności przepustowej.

Dodatkowo, jak zostało wskazane powyżej, przewoźnicy kolejowi zainteresowani uzyskaniem zdolności przepustowej lub korzystający z infrastruktury kolejowej mają również możliwość złożenia skargi na regulamin sieci i system pobierania opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej (art. 13 ust. 3c pkt 1 lit. a i c ustawy o transporcie kolejowym w obowiązującym brzmieniu). Na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 lit. a i b tej ustawy w brzmieniu sprzed 30 grudnia 2016 r. mogli oni składać skargi dotyczące regulaminu oraz przydzielania tras pociągów i opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

W aktualnym stanie prawnym samo złożenie skargi przez przewoźnika kolejowego nie prowadzi jednak do obligatoryjnego wszczęcia przez Prezesa UTK postępowania ani nie aktualizuje uprawnień przewoźnika jako strony tego postępowania. W ustawie o transporcie kolejowym nie zostało wskazane, że skarga ma inicjować postępowanie administracyjne i jest w tym sensie tożsama z wnioskiem o wszczęcie postępowania².

Niemniej jednak przewoźnik kolejowy składający skargę dotyczącą indywidualnie ustalonych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej lub przydzielonych mu tras pociągów na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 5 lit. b ustawy o transporcie kolejowym w brzmieniu obowiązującym przed 30 grudnia 2016 r.³ mógł uzyskać na podstawie tej skargi status strony w postępowaniu administracyjnym wszczynanym przez Prezesa UTK, wykazując istnienie interesu prawnego, zgodnie z art. 28 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz. U. 2022 poz. 2000) (dalej: k.p.a.).

III. Prawo przewoźnika kolejowego do zaskarżenia decyzji organu regulacyjnego zatwierdzającej stawki jednostkowe opłaty podstawowej w świetle wyroku TSUE w sprawie C-563/20 ORLEN KoITrans sp. z o.o.

Kolejny omawiany wyrok TSUE również dotyczył wykładni przepisów art. 30 dyrektywy 2001/14/WE. Postanowieniem z 6 października 2020 r., sygn. akt XVII Amz 73/17, SOKiK skierował do TSUE następujące pytania prejudycjalne:

„1. Czy art. 30 ust. 2 lit. e dyrektywy 2001/14 należy interpretować w ten sposób, że przyznaje on przedsiębiorcy kolejowemu, który korzysta lub zamierza korzystać z infrastruktury kolejowej, prawo udziału w postępowaniu prowadzonym przez organ kontrolny, zmierzającym

² Wyr. NSA w Warszawie z 9.09.2015 r., sygn. akt II GSK 1720/14.

³ Przepisy te stanowią implementację art. 30 ust. 2 pkt e dyrektywy 2001/14, zgodnie z którym „wnioskodawca będzie miał prawo do odwołania się do organu kontrolnego, jeżeli uważa, że został potraktowany nieuczciwie, dyskryminująco lub został w jakikolwiek inny sposób poszkodowany (...) w zakresie dotyczącym poziomu lub struktury opłat za infrastrukturę, które są lub mogą być wymagane do zapłaty”.

do ustalenia przez zarządcę infrastruktury kolejowej wysokości opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej?

2. W przypadku negatywnej odpowiedzi na pytanie pierwsze, czy art. 30 ust. 5 i 6 dyrektywy 2001/14 należy interpretować w ten sposób, że przyznaje on przedsiębiorcy kolejowemu, który korzysta lub zamierza korzystać z infrastruktury kolejowej, prawo zaskarżenia decyzji organu kontrolnego zatwierdzającej wysokość opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej ustalonych przez zarządcę tej infrastruktury?”

Wyrokiem z 24 lutego 2022 r. TSUE orzekł, że:

- „1. Artykuł 30 ust. 2 lit. e dyrektywy 2001/14 należy interpretować w ten sposób, że nie reguluje on prawa przedsiębiorstwa kolejowego, które korzysta lub zamierza korzystać z infrastruktury kolejowej, do wzięcia udziału w prowadzonym ewentualnie przez organ kontrolny postępowaniu zmierzającym do wydania decyzji zatwierdzającej lub odrzucającej przedłożony przez zarządcę infrastruktury projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury;
2. Artykuł 30 ust. 6 dyrektywy 2001/14 należy interpretować w ten sposób, że przedsiębiorstwo kolejowe, które korzysta lub zamierza korzystać z infrastruktury kolejowej, powinno mieć możliwość zaskarżenia przed właściwym sądem decyzji organu kontrolnego zatwierdzającej ustalone przez zarządcę infrastruktury stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do tej infrastruktury”.

Analizując uzasadnienie Trybunału, należy zauważyć, iż dyrektywa 2001/14 nie przewiduje procedury zatwierdzania przez organ regulacyjny w trybie *ex ante* opłat za dostęp do infrastruktury, w szczególności zaś przepisy art. 30 ust. 2–5 nie wymagają, aby zarządcy infrastruktury przedkładali opłaty za infrastrukturę, które zamierzają pobierać, lub zmienne, które pozwalają na ich obliczenie, do zatwierdzenia organowi regulacyjnemu. Kompetencje tego organu sprowadzają się wyłącznie do kontroli ustalonych już opłat, a decyzję o wszczęciu kontroli organ podejmuje na podstawie wniesionej skargi albo wszczyna ją z urzędu. Należy zauważyć, że art. 30 lit. d i lit. e dyrektywy 2001/14 dotyczy jedynie opłat za dostęp do infrastruktury, które są lub mogą być wymagane do zapłaty – *a contrario*, nie dotyczy opłat już naliczonych i pobranych przez zarządcę.

Biorąc pod uwagę, że dyrektywa 2001/14 nie przewiduje procedury zatwierdzania przez organ regulacyjny w trybie *ex ante* opłat za dostęp do infrastruktury lub zmiennych umożliwiających określenie tych opłat, należy też stwierdzić, że nie pozwala ona na ustalenie, jaki podmiot posiada status strony w tym postępowaniu. Ponadto w wyroku w sprawie C-563/20 TSUE stwierdził, iż pojęcie „strony” użyte w k.p.a. jest obce dyrektywie 2001/14. Przewidziane w art. 30 ust. 2 tej dyrektywy prawo zaskarżenia decyzji przyjętych przez zarządców infrastruktury przysługuje „wnioskodawcom”.

W rezultacie TSUE słusznie stwierdził, iż art. 30 ust. 2 lit. e dyrektywy 2001/14 powinien być interpretowany w ten sposób, iż nie reguluje on prawa przedsiębiorstwa kolejowego do wzięcia udziału w prowadzonym ewentualnie przez organ regulacyjny postępowaniu zmierzającym do wydania decyzji zatwierdzającej lub odrzucającej przedłożony przez zarządcę infrastruktury projekt cennika opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej.

Warto podkreślić, że zgodnie z art. 30 ust. 6 dyrektywy 2001/14 państwa członkowskie powinny zagwarantować prawo do zaskarżenia przed sądem decyzji organu regulacyjnego, przy czym przepis ten nie określa kategorii podmiotów, którym takie prawo miałyby przysługiwać. Niemożność nadania przewoźnikowi statusu strony postępowania dotyczącego zatwierdzenia stawek dostępu do infrastruktury kolejowej nie oznacza jednak, że przewoźnik zostaje pozbawiony możliwości odwołania się od decyzji organu regulacyjnego, w której organ ten zatwierdza stawki. TSUE stwierdził, że to na sądach państw członkowskich spoczywa obowiązek zapewnienia ochrony sądowej uprawnień, które jednostki wywodzą z przepisów prawa unijnego.

Co istotne, Trybunał w omawianym powyżej wyroku w sprawie C-120/20 orzekł, że przepisy art. 30 ust. 2 i 6 dyrektywy 2001/14 są bezwarunkowe i wystarczająco precyzyjne, w związku z czym wywierają bezpośredni skutek. Obowiązujący w aktualnym stanie prawnym, analogiczny przepis art. 56 ust. 10 dyrektywy 2012/34 może być zatem również stosowany bezpośrednio.

Niemniej jednak obowiązujące w Polsce przepisy prawa krajowego pozwalają na realizację uprawnień wskazanego w art. 30 dyrektywy 2001/14. Stosownie do treści art. 479⁷² § 1 ustawy z 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (t.j. Dz. U. 2021 poz. 1805, z późn. zm.) (dalej: k.p.c.): „W sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego stronami są także Prezes Urzędu i zainteresowany”. Jak wynika z § 2 zd. pierwsze tego artykułu: „Zainteresowanym jest ten, czyje prawa lub obowiązki zależą od rozstrzygnięcia procesu”. Przewoźnicy kolejowi, jako zainteresowani w rozumieniu powyższych przepisów, posiadają zatem prawo do odwołania się od decyzji Prezesa UTK w przedmiocie zatwierdzenia przedłożonych przez zarządcę infrastruktury cenników dotyczących stawek, będąc stroną postępowania sądowego w sprawie z zakresu regulacji transportu kolejowego.

IV. Podsumowanie

Podsumowując, w świetle wyroku TSUE w sprawie C-120/20 przewoźnik kolejowy ma możliwość zakwestionowania opłat indywidualnych, w tym ich wysokości. Prawo to może realizować w polskim systemie prawnym na etapie uzgadniania z zarządcą infrastruktury projektu umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej (przed 30 grudnia 2016 r.) lub o wykorzystanie zdolności przepustowej (od 30 grudnia 2016 r.) albo poprzez wniesienie odwołania od decyzji Prezesa UTK zastępującej jedną z tych umów (gdy strony nie były zgodne co do ich treści). Ponadto przewoźnik kolejowy zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej (aplikant) ma możliwość złożenia skargi na regulamin sieci i system pobierania opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej (art. 13 ust. 3c pkt 1 lit. a i c ustawy o transporcie kolejowym).

Natomiast z wyroku TSUE w sprawie C-563/20 wynika, iż przewoźnik kolejowy ma prawo odwołać się od decyzji organu regulacyjnego w przedmiocie zatwierdzenia cennika opłat ustalonego przez zarządcę infrastruktury. W świetle przepisów polskiego prawa może zrealizować je na podstawie art. 479⁷² § 1 k.p.c., odwołując się od decyzji Prezesa UTK w sprawie zatwierdzenia lub odmowy zatwierdzenia projektu cennika opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, pomimo iż przepisy prawa zarówno unijnego, jak i krajowego nie przyznają mu statusu strony tego postępowania.