



DZIENNIK URZĘDOWY

PREZESA

URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 9 maja 2019 r.

Poz. 8

DECYZJA NR DRR-WRRR.715.1.2018.MB PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

z dnia 28 czerwca 2018 r.

**w sprawie przyznania przez operatora obiektu „Przewozy Regionalne” sp. z o.o.
spółce „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. dostępu do obiektu infrastruktury usługowej
„OIU Trypolis” na stacji Kraków Płaszów**

D E C Y Z J A

Na podstawie art. 105 § 1 i art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 13 ust. 1 pkt 2 lit. b) i art. 13a ust. 1 i art. 36d ust. 1 i 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, w postępowaniu administracyjnym w przedmiocie odmowy udzielenia spółce „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. z siedzibą w Krakowie dostępu do obiektu infrastruktury usługowej „OIU Trypolis” na stacji Kraków Płaszów przez operatora obiektu „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie,

umarzam w całości wyżej wymienione postępowanie jako bezprzedmiotowe.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

W piśmie z 24 stycznia 2018 r., znak: KM DP-073/07/17, „Koleje Małopolskie” sp. z o.o. z siedzibą w Krakowie, zwana dalej „Kolejami Małopolskimi” lub „Przewoźnikiem”, złożyła do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, skargę na odmowę udzielenia dostępu do obiektu infrastruktury usługowej „OIU Trypolis” na stacji Kraków Płaszów, którego operatorem jest „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwana dalej „PR” lub „Operatorem”. Przewoźnik wskazał, że odmowa PR nie wyczerpuje przesłanek wskazanych w art. 36b ust. 4 pkt 1, 2 i 3, ponieważ:

1. Operator „OIU Trypolis” jest również operatorem obiektu „OIU Regionalne”, także zlokalizowanym w obrębie stacji Kraków Płaszów. W związku z powyższym, zdaniem Kolei Małopolskich, Operator negatywnie opiniując wniosek powinien wskazać jako alternatywę do postojów międzypociągowych „OIU Regionalne”, zgodnie z zapisami art. 36b ust. 4 pkt 1.
2. Wnioskowana usługa nie wiązała się z koniecznością poniesienia przez Operatora dodatkowych nakładów finansowych.
3. Operator w decyzji odmownej nie podniósł kwestii niewystarczającej zdolności przepustowej na wnioskowanym obiekcie.

W piśmie z 6 lutego 2018 r., znak: DRR-WRRR.715.1.2018.2.MB, Prezes UTK zawiadomił Koleje Małopolskie i PR o wszczęciu 29 stycznia 2018 r. postępowania administracyjnego w przedmiocie odmowy udzielenia Kolejom Małopolskim dostępu do obiektu infrastruktury usługowej „OIU Trypolis” na stacji Kraków Płaszów przez Operatora.

W piśmie z 6 lutego 2018 r., znak: DRR-WRRR.715.1.2018.3.MB, Prezes UTK wezwał Koleje Małopolskie do przedłożenia kopii wniosku złożonego do PR o udzielenie dostępu do obiektu i kopii decyzji (pisma) PR, znak: OUG-621-009/2018, stanowiącego odmowę udzielenia dostępu do „OIU Trypolis”.

W piśmie z 15 lutego 2018 r., znak: KM DP-62/12/18, Koleje Małopolskie, w odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK, przesyłały kopię wniosku o dostęp do obiektu i kopię decyzji PR. Wniosek nr PROU-621-003/2018 o dostęp do obiektu wpłynął do PR 16 stycznia 2018 r. Wniosek dotyczył międzypociągowych postojów taboru serii EN64, EN77, EN78 i EN79. W decyzji z 18 stycznia 2018 r., nr pisma PROUG-621-009/2018, PR poinformowała Przewoźnika, że obiekt nie dysponuje torami postojowymi przeznaczonymi na postoje międzypociągowe taboru. W związku z tym Operator podjął decyzję o negatywnym rozpatrzeniu wniosku Kolei Małopolskich.

W piśmie z 5 marca 2018 r., Operator złożył stanowisko w sprawie. Poinformował, że odmówił Kolejom Małopolskim dostępu do „OIU Trypolis” z poszanowaniem przepisów prawa i skarga wniesiona przez Przewoźnika nie zasługuje na uwzględnienie. Operator wyjaśnił, że wnioskiem z 16 stycznia 2018 r. Koleje Małopolskie wniosły o dostęp do obiektu „OIU Trypolis” w zakresie obejmującym międzypociągowy postój taboru serii: EN64, EN77, EN78 i EN79. Przewoźnik nie sprecyzował, w jakich terminach miałyby następować postoje. Decyzją z 18 stycznia 2018 r. PR negatywnie rozpatrzyła wniosek Kolei Małopolskich, wskazując, że obiekt nie dysponuje torami przeznaczonymi specjalnie dla celów postojów pojazdów kolejowych w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym. PR poinformowała, że zakres usług świadczonych w obiekcie „OIU Trypolis” określa *Regulamin dostępu do obiektu infrastruktury usługowej „OIU Trypolis”*, zwany dalej „Regulaminem dostępu”. Regulamin dostępu w rozdziale 3 określa zakres udostępniania „OIU Trypolis”, obejmujący: punkt zaplecza technicznego, instalacje pomocnicze, punkt świadczenia usług z zakresu rewizji technicznej taboru. Z Regulaminu dostępu wynika więc jednoznacznie, że „OIU Trypolis” nie ma torów postojowych. Operator wyjaśnił, że żaden z torów wchodzących w skład obiektu nie jest „torem postojowym” w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym, tj. nie został przeznaczony specjalnie do tymczasowego postoju pojazdów kolejowych lub składów pojazdów kolejowych między dwoma okresami ich eksploatacji. PR wskazała, że z uwagi na brak torów postojowych w obiekcie, Operator nie mógł pozytywnie rozpatrzyć wniosku o dostęp złożonego przez Koleje Małopolskie.

Odnosząc się do zarzutów przedstawionych przez Koleje Małopolskie, PR wskazała, że podstawą odmowy nie była przesłanka określona w art. 36b ust. 4 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, bowiem PR negatywnie rozpatrując wniosek o dostęp nie powołała się na możliwość skorzystania z usług świadczonych w innym obiekcie, a na okoliczność, że w „OIU Trypolis” brak jest torów postojowych. W konsekwencji, PR nie była zobowiązana do wskazania Kolejom Małopolskim innego obiektu.

Ponadto, PR poinformowała, że wdrażając przepisy dotyczące obiektów infrastruktury usługowej, dokonała podziału zarządzanej przez siebie infrastruktury z uwzględnieniem aktualnie obowiązującego rozkładu jazdy. W ramach tego procesu Operator podjął decyzję, które z zarządzanych przez niego torów będą pełniły funkcję torów postojowych. W określonych przypadkach podjęto także decyzję o korzystaniu z torów postojowych zarządzanych przez inne podmioty działające na rynku kolejowym. W przypadku „OIU Trypolis” nie zdecydowano się na wyodrębnienie torów postojowych, ponieważ infrastruktura torowa wchodząca w skład obiektu została zakwalifikowana jako wchodząca w skład punktu zaplecza technicznego oraz w skład punktu rewizji technicznej taboru.

W odniesieniu do stwierdzenia Kolei Małopolskich o tym, że PR w decyzji odmownej nie podniosła kwestii niewystarczającej zdolności przepustowej w „OIU Trypolis”, PR poinformowała, że wniosek o dostęp został rozpatrzony negatywnie, ponieważ w „OIU Trypolis” brak jest torów przeznaczonych specjalnie przez przewoźnika do postoju pojazdów kolejowych w rozumieniu przepisów ustawy o transporcie kolejowym. Operator wskazał, że trudno oceniać zdolność przepustową dla nieistniejącego obiektu.

W piśmie z 13 marca 2018 r., znak: DRR-WRRR.715.1.2018.6.MB, Prezes UTK wezwał PR do ustosunkowania się do przedstawionych w piśmie kwestii.

W piśmie z 26 marca 2018 r., w odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 13 marca 2018 r., PR przedstawiła wyjaśnienia w sprawie. Operator wskazał, że żaden z torów postojowych wchodzących w skład „OIU Trypolis” nie jest torem postojowym w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym. Wskazano także, że w dotychczasowej współpracy pomiędzy PR a Kolejami Małopolskimi nie była świadczona usługa udostępniania torów postojowych, w tym na potrzeby postojów międzypociągowych. Z pisma wynika, że PR korzystają z usług postojów międzypociągowych świadczonych na torach zarządzanych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej „PKP PLK”. W piśmie wskazano, że dotychczasowa współpraca z Przewoźnikiem nie obejmowała odstawiania taboru eksploatowanego przez Koleje Małopolskie na tzw. postoje międzypociągowe na tory obecnego „OIU Trypolis”. Operator poinformował, że tabor będący w dyspozycji PR Kraków odstawiany jest na tory przeglądowo-naprawcze „OIU Trypolis” po każdej obsłudze pociągów, które kończą bieg w stacji Kraków Płaszów, wyłącznie w celu przygotowania do przewozów pod względem technicznym i sanitarnym wyznaczonych serii taboru (wskazanych w posiadanym świadectwie zgodności), w tym wykonania: oględzin technicznych na biegu w celu wykrycia usterek układu biegowego, sprawdzenia poprawności działania wszystkich zespołów, podzespołów i elementów wyposażenia podwozia i nadwozia, wykonania naprawy bieżącej podwozia i nadwozia, uzupełnienia braków lub naprawy elementów wyposażenia wewnątrz pojazdów (siedzenia, drzwi, okna, oświetlenie, stoliki, śmietniczki, plomby awaryjnego otwierania drzwi, gaśnice przeciwpożarowe i inne), wykonania planowego przeglądu poziomu P1, wykonania czyszczenia oraz wodowania i/lub odfekalniania toalet, a także zmiany otablicowania składów w związku ze zmianą relacji pociągu. W ocenie Operatora, z uwagi na wymieniony powyżej zakres prac związany z obsługą techniczną i sanitarną taboru w celu jego właściwego przygotowania do ruchu, tory zlokalizowane na terenie „OIU Trypolis” należy uznać wyłącznie za tory przeglądowo-naprawcze. W okresie do 9 grudnia 2017 r. Oddział Małopolski z siedzibą w Krakowie nie udostępniał torów zlokalizowanych w „OIU Trypolis” innym podmiotom w celu postoju międzypociągowego taboru trakcyjnego. W przypadku pociągów PR kończących/rozpoczynających bieg w stacji Kraków Główny postoje

pociągów, dla których nie stwierdzono potrzeby wykonania obsługi technicznej lub sanitarnej (tzw. postoje międzypociągowe), realizowane są w stacjach Kraków Główny lub Kraków Płaszów – tory PKP PLK.

W piśmie z 9 kwietnia 2018 r., znak: DRR-WRRR.715.1.2018.9.MB, Prezes UTK wezwał PKP PLK do wskazania, czy w rozkładzie jazdy 2017/2018 PR korzysta z usług postojów międzypociągowych na infrastrukturze zarządzanej przez PKP PLK w stacjach Kraków Główny i Kraków Płaszów dla taboru będącego w użytkowaniu PR. Ponadto, wezwano PKP PLK do przekazania informacji, czy z usług postojów międzypociągowych w rozkładzie jazdy 2017/2018 w stacji Kraków Płaszów korzysta Przewoźnik, a jeśli nie, do wskazania jak w rozkładzie jazdy 2017/2018 kształtuje się zdolność przepustowa do odbywania postojów międzypociągowych pociągów pasażerskich kończących lub rozpoczynających bieg w stacjach Kraków Główny i Kraków Płaszów na infrastrukturze zarządzanej przez PKP PLK.

W piśmie z 23 kwietnia 2018 r., znak: IBR1u-091-85.2/2018, PKP PLK poinformowała, że w okresie od 10 grudnia 2017 r. do 31 marca 2018 r. w stacji Kraków Płaszów na torach ogólnodostępnych PR odbyła 560 postojów na łączny czas 3139 godzin, a Koleje Małopolskie 776 postojów na łączny czas 6204 godzin. W stacji Kraków Główny było 9 postojów PR na łączny czas 71 godzin. Koleje Małopolskie nie realizowały postojów w stacji Kraków Główny.

W postanowieniu z 7 czerwca 2018 r., znak: DRR-WRRR.715.1.2018.12.AKK, Prezes UTK ograniczył Przewoźnikowi prawo wglądu do materiału dowodowego w części stanowiącej tajemnicę przedsiębiorstwa PR.

W zawiadomieniu z 8 czerwca 2018 r., znak: DRR-WRRR.715.1.2018.18.AKK, Prezes UTK zawiadomił strony o zgromadzeniu materiału dowodowego i możliwości wypowiedzenia się w postępowaniu w terminie 5 dni od dnia otrzymania pisma.

Ponadto, do materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszym postępowaniu dołączono Regulamin dostępu, protokół kontroli przeprowadzonej przez Prezesa UTK w jednostce kontrolowanej PR z 21 maja 2018 r., znak: TO3.506.8.2018.4.AK oraz wystąpienie pokontrolne z 30 maja 2018 r., znak: TO3.506.8.2018.6.AK.

W piśmie z 13 czerwca 2018 r. PR przedstawiła stanowisko w sprawie, stwierdzając, że z materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszym postępowaniu wynika jednoznacznie, że skarga wniesiona w sprawie przez Koleje Małopolskie na odmowę dostępu do obiektu „OIU Trypolis” nie zasługuje na uwzględnienie. Operator wskazał, że przedmiot kontroli i zakres kontroli obejmował nadzór nad niedyskryminującym traktowaniem przewoźników kolejowych w przedmiocie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej oraz nadzór nad prawidłowością opracowania regulaminu dostępu do obiektu. PR wskazała, że w postępowaniu kontrolnym nie stwierdzono nieprawidłowości i tym samym, także z protokołu kontroli oraz wystąpienia pokontrolnego wynika, że Operator na podstawie decyzji odmownej bez naruszenia przepisów prawa, zasadnie odmówił Kolejom Małopolskim dostępu do „OIU Trypolis” w zakresie wnioskowanym przez Przewoźnika.

Do dnia wydania niniejszej decyzji, Koleje Małopolskie nie wniosła ostatecznych oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz nie wypowiedziała się co do zebranych dowodów i materiałów.

Mając na względzie powyższy stan faktyczny, Prezes UTK zważył, co następuje.

Zgodnie z art. 10 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK jest centralnym organem administracji rządowej będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej m.in. z zakresu regulacji transportu kolejowego. Natomiast stosownie do art. 13 ust. 1 pkt 2 lit. b) wyżej wymienionej ustawy, do zadań Prezesa UTK, *w zakresie regulacji transportu kolejowego, należy nadzór nad sprawiedliwym i niedyskryminującym traktowaniem przez operatorów obiektu infrastruktury usługowej wszystkich przewoźników kolejowych w zakresie dostępu do obiektu infrastruktury usługowej przez nadzór nad zawieraniem umów z operatorami obiektu infrastruktury usługowej.*

Wyżej wymieniony nadzór Prezes UTK sprawuje poprzez rozpatrywanie skarg przewoźników kolejowych dotyczących dostępu do obiektów infrastruktury usługowej i sposobu kalkulacji oraz systemu pobierania opłat za usługi świadczone w tych obiektach (art. 13 ust. 3c pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym).

Konkretyzacją tego obowiązku jest przepis art. 36d ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, który stanowi w istocie samoistną podstawę do wniesienia przez przewoźnika skargi w zakresie odmowy dostępu do obiektu infrastruktury usługowej. Zgodnie z ww. przepisem: *Jeżeli operator odmówił dostępu do obiektu z naruszeniem przepisów art. 36b, przewoźnik kolejowy może wnieść skargę do Prezesa UTK.*

Stosownie do art. 36b ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, operator *może odmówić przewoźnikowi kolejowemu dostępu do obiektu, jeżeli wykaze, że:*

1) przewoźnik ten może wykonać planowany przewóz kolejowy na porównywalnych ekonomicznie warunkach, korzystając z innego udostępnianego obiektu, z wyjątkiem sytuacji, gdy przewoźnik informuje operatora, że operator wskazanego obiektu odmówił mu do niego dostępu, lub

2) pozytywne rozpatrzenie wniosku wiązałoby się z koniecznością poniesienia przez operatora nakładów, o których mowa w ust. 3, lub

3) 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.

W przypadku, o którym mowa w art. 36b ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, operator uzasadnia na piśmie swoją odmowę i przekazuje ją przewoźnikowi kolejowemu (art. 36b ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym). Ponadto, stosownie do art. 36b ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym *W przypadku, o którym mowa w ust. 4 pkt 1, w odmowie, o której mowa w ust. 5, operator wskazuje inny obiekt, który umożliwi przewoźnikowi kolejowemu wykonanie przewozu kolejowego na porównywalnych ekonomicznie warunkach.*

Zgodnie z art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, przewoźnikiem kolejowym jest przedsiębiorca uprawniony na podstawie licencji do wykonywania przewozów kolejowych lub świadczenia usługi trakcyjnej lub podmiot wykonujący przewozy na infrastrukturze kolei wąskotorowej. Skarga w sprawie odmowy udzielenia dostępu do obiektu infrastruktury usługowej „OIU Trypolis” na stacji Kraków Płaszów została złożona przez Koleje Małopolskie. Podmiot ten w świetle art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym jest przewoźnikiem kolejowym uprawnionym na podstawie licencji nr WPO/236/2014, wydanej przez Prezesa UTK do wykonywania przewozów kolejowych w Unii Europejskiej i Europejskim Obszarze Gospodarczym. Jako, że udostępnianie obiektu infrastruktury usługowej polega na umożliwieniu przewoźnikom kolejowym, na ich wniosek, korzystania z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy, do świadczenia których obiekt został specjalnie przystosowany (art. 36a ustawy o transporcie kolejowym), w niniejszej sprawie wniosek o dostęp do obiektu „OIU Trypolis” został złożony przez Przewoźnika do operatora obiektu, tj. PR, zgodnie z pkt 4.2. Regulaminu dostępu.

Wniosek Przewoźnika został rozpatrzony przez operatora obiektu „OIU Trypolis”, określonego w pkt 2.3. Regulaminu dostępu, tj. PR.

Przedmiotem niniejszego postępowania jest dokonana przez PR odmowa udzielenia dostępu do obiektu „OIU Trypolis” przewoźnikowi kolejowemu Koleje Małopolskie. Wobec tego, nie ulega wątpliwości, że Przewoźnik jest podmiotem uprawnionym do wniesienia skargi w oparciu o art. 36d ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, a Prezes UTK w świetle obowiązujących przepisów zobowiązany jest do wszczęcia postępowania administracyjnego w sprawie objętej złożoną skargą.

Na skutek złożonej skargi, stosownie do art. 36d ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, *Prezes UTK może, w drodze decyzji, nakazać operatorowi zapewnienie przewoźnikowi kolejowemu, w wyznaczonym terminie, dostępu do obiektu, o ile stwierdzi wystąpienie naruszeń przepisów art. 36b.* Tym samym należy uznać, że katalog działań, które Prezes UTK jest władny podjąć w związku z przedmiotową skargą, ma charakter zamknięty.

Stosownie do art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, *do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13b ust. 2 i 3, przepisy k.p.a.* W świetle tego przepisu, w niniejszej sprawie, zastosowanie znajdują przepisy k.p.a. Zgodnie z treścią art. 104 § 1 k.p.a., *organ administracji publicznej załatwia sprawę przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej.*

Natomiast na podstawie art. 105 § 1 k.p.a., organ administracji publicznej wydaje decyzję o umorzeniu postępowania, jeżeli postępowanie to z jakiegokolwiek przyczyny stało się bezprzedmiotowe w całości lub w części.

Artykuł 105 ustanawia dwie ogólne reguły umarzania postępowania administracyjnego, pierwszą – dotyczącą działania organu administracyjnego ex officio (§ 1) oraz drugą – dopuszczającą stosowanie zasady względnej dyspozycyjności (§ 2). Umorzenie postępowania na podstawie art. 105 § 1 jest obligatoryjne, a na podstawie art. 105 § 2 jest fakultatywne jako pozostawione ograniczonemu uznaniu organu administracyjnego. (...) Reguła pierwsza jest związana z bezprzedmiotowością postępowania, która – jak słusznie wywodzi W. Dawidowicz – stanowi "refleks bezprzedmiotowości sprawy administracyjnej, która miała być rozstrzygnięta w trybie tego postępowania" (tenże, Zarys procesu administracyjnego, s. 134). Ustalenie istnienia tej przesłanki stwarza obowiązek zakończenia postępowania w danej instancji przez jego umorzenie, ponieważ nie będzie wtedy podstaw do rozstrzygnięcia sprawy co do jej istoty. Dalsze prowadzenie postępowania w takim przypadku stanowiłoby o jego wadliwości, mającej istotny wpływ na wynik sprawy. (...). (...) Reguła druga, dopuszczająca dysponowanie przez stronę postępowaniem wszczętym na jej żądanie, poddaje jej wniosek o umorzenie postępowania kontroli innych stron oraz ocenie z uwagi na wymagania interesu społecznego i w końcu załatwienie wniosku pozostawia uznaniu organu prowadzącego postępowanie. (...) Umorzenie postępowania na mocy art. 105 § 2 nie różni się w skutkach prawnych od umorzenia obligatoryjnego na podstawie art. 105 § 1, w obu bowiem przypadkach ma miejsce bezprzedmiotowość postępowania (tak: B. Adamiak, J. Borkowski, Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz. Wyd. 15, Warszawa 2017).

Zawsze zatem, w przypadku stwierdzenia przez organ administracji obiektywnych przesłanek bezprzedmiotowości postępowania, organ administracji publicznej zobowiązany jest to postępowanie umorzyć w oparciu o art. 105 § 1 k.p.a.

Nie ma bowiem wówczas podstaw do rozstrzygnięcia sprawy co do istoty, a dalsze prowadzenie postępowania w takim przypadku stanowiłoby o jego wadliwości, mającej istotny wpływ na wynik sprawy.

Odnosząc się do zagadnienia bezprzedmiotowości postępowania, wskazać należy, że Bezprzedmiotowość postępowania zachodzi jedynie w sytuacjach, gdy w świetle prawa materialnego i ustalonego stanu faktycznego brak jest sprawy administracyjnej mogącej być przedmiotem postępowania. Tym przedmiotem jest zaś konkretna sprawa, w której organ administracji państwowej jest władny i jednocześnie zobowiązany rozstrzygnąć na podstawie przepisów prawa materialnego o uprawnieniach lub obowiązkach indywidualnego podmiotu (tak: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 29 czerwca 2009 r., sygn. akt II OSK 1055/08).

Bezprzedmiotowość postępowania oznacza brak któregoś z elementów stosunku materialnoprawnego, skutkującego tym, iż nie można załatwić sprawy przez rozstrzygnięcie jej co do istoty. Jest to orzeczenie formalne, kończące postępowanie bez jego merytorycznego rozstrzygnięcia. (tak: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z 24 kwietnia 2003 r., sygn. akt: III SA 2225/01).

Na stosunek materialno-prawny składają się cztery elementy:

- podmiot stosunku,
- przedmiot stosunku,
- sfera faktów mających znaczenie dla możliwości konkretyzacji stosunku,
- sfera prawna, z której wywodzi się określony stosunek prawny (interes prawny), przesądzający o możliwości i kształcie konkretyzacji tego stosunku.

W świetle ugruntowanego w orzecznictwie poglądu, brak któregośkolwiek z wymienionych powyżej elementów stosunku materialnoprawnego oznaczać będzie, że postępowanie administracyjne stało się bezprzedmiotowe.

W ślad za komentarzem do k.p.a. autorstwa B. Adamiak, J. Borkowski (wydanie 15, Warszawa 2017), zauważyć należy, że: *Przesłanka umorzenia postępowania może istnieć jeszcze przed wszczęciem postępowania, co zostanie ujawnione dopiero w toczącym się postępowaniu, a może ona powstać także w czasie trwania postępowania, a więc w sprawie już zawisłej przed organem administracyjnym.*

Przypadek bezprzedmiotowości postępowania będzie miał miejsce wtedy, gdy strona żąda rozstrzygnięcia co do samego prawa (co do zasady), a przepis dopuszcza jedynie przyznanie konkretnie określonego uprawnienia (tak: wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego we Wrocławiu z 7 września 1982 r., sygn. akt: SA/Wr 363/82).

Przenosząc powyższe rozważania na grunt niniejszej sprawy, stwierdzić należy, że niniejsze postępowanie jest bezprzedmiotowe i podlega obligatoryjnemu umorzeniu z następującego względu.

Koleje Małopolskie złożyły skargę na odmowę udzielenia dostępu do obiektu „OIU Trypolis”, którego operatorem jest PR. W ocenie Przewoźnika, udzielona odmowa nie wyczerpuje przypadków wskazanych w art. 36b ust. 4 pkt 1, 2 i 3 ustawy o transporcie kolejowym. Na podstawie zebranego materiału dowodowego Prezes UTK stwierdził, że Przewoźnik złożył 16 stycznia 2018 r. do PR wnioski o dostęp do obiektu „OIU Trypolis”. Wniosek ten dotyczył międzypociągowych postojów taboru serii EN64, EN77, EN78 i EN79. Decyzją z 18 stycznia 2018 r. PR poinformowała Koleje Małopolskie o negatywnym rozpatrzeniu wniosku o dostęp do obiektu.

Dowód:

- Kopia wniosku Kolei Małopolskich o dostęp do obiektu, znak: PROU-621-003/2018
- Kopia decyzji PR z 18 stycznia 2018 r., znak: PROUg-621-009/2018 stanowiąca załącznik do pisma Przewoźnika z 15 lutego 2018 r., znak: KMDP-62/12/18.

Mając na uwadze zapisy pkt 2.4 i 2.5 Regulaminu dostępu należy stwierdzić, że obiekt „OIU Trypolis”, którego operatorem jest PR, przeznaczony jest do świadczenia więcej niż jednej usługi właściwej dla obiektu, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym, tj. stanowi:

- punkt zaplecza technicznego,
- instalacje pomocnicze,
- punkt świadczenia usług z zakresu rewizji technicznej taboru.

Ponadto, Operator poinformował, że żaden z torów wchodzących w skład obiektu „OIU Trypolis” nie jest torem postojowym w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym, tj. nie został przeznaczony specjalnie do tymczasowego postoju pojazdów kolejowych lub składów pojazdów kolejowych między dwoma okresami ich eksploatacji

Dowód:

- Pismo PR z 26 marca 2018 r. stanowiące odpowiedź na wezwanie Prezesa UTK z 13 marca 2018 r.

Koleje Małopolskie podniosły, że w dotychczasowej współpracy była już realizowana wnioskowana usługa, która w żaden negatywny sposób nie wpłynęła na realizację procesu przewozowego, jak również utrzymaniowego przez Operatora. Natomiast Operator poinformował, że w dotychczasowej współpracy PR i Kolei Małopolskich w obiekcie „OIU Trypolis” nie była świadczona usługa udostępniania torów postojowych, w tym na potrzeby postojów międzypociągowych. Tabor będący w dyspozycji PR odstawiany jest na tory przeglądowo-naprawcze „OIU Trypolis” po każdej obsłudze pociągów, które kończą bieg w stacji Kraków Płaszów, wyłącznie w celu przygotowania do przewozów pod względem technicznym i sanitarnym wyznaczonych serii taboru.

Dowód:

- *Pismo PR z 26 marca 2018 r. stanowiące odpowiedź na wezwanie Prezesa UTK z 13 marca 2018 r.*

Prezes UTK ustalił, że w pozostałych przypadkach, tj. przy braku potrzeby wykonania obsługi technicznej lub sanitarnej, pojazdy, które PR wykorzystuje do realizacji przewozów pasażerskich, odbywają postoje międzypociągowe na torach zarządzanych przez PKP PLK, tj. ogólnodostępnych torach udostępnianych na podstawie umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej.

Dowód:

- *Pismo PR z 26 marca 2018 r. stanowiące odpowiedź na wezwanie Prezesa UTK z 13 marca 2018 r.*
- *Pismo PKP PLK z 23 kwietnia 2018 r., znak: IBR1u-091-85.2/2018.*

Powyższe ustalenia zostały zweryfikowane przez Prezesa UTK w toku kontroli przeprowadzonej w jednostce kontrolowanej PR w terminie od 27 kwietnia 2018 r. do 10 maja 2018 r. Przedmiotem i zakresem kontroli był nadzór nad niedyskryminującym traktowaniem przewoźników kolejowych w przedmiocie dostępu do obiektów infrastruktury usługowej oraz nadzór nad prawidłowością opracowania regulaminów dostępu do obiektów infrastruktury usługowej. Zweryfikowane regulaminy są w swojej treści zgodne z zapisami ustawy o transporcie kolejowym. Podczas kontroli nie stwierdzono rozbieżności pomiędzy usługami wykonywanymi przez Operatora w „OIU Trypolis”, a usługami wymienionymi w Regulaminie dostępu. Kontrola nie wykazała, aby w „OIU TRYPOLIS” była świadczona usługa „torów postojowych” dla pojazdów własnych bądź innych przewoźników. Wszystkie pojazdy kolejowe znajdujące się w dniu kontroli na torach „OIU TRYPOLIS” zostały wyłączone do przeglądu lub naprawy bieżącej. Pobrane w trakcie kontroli dowody potwierdzają korzystanie przez PR z płatnych torów, udostępnianych do celu postojów międzypociągowych przez PKP PLK.

Dowód:

- *protokół kontroli przeprowadzonej przez Prezesa UTK w jednostce kontrolowanej PR z 21 maja 2018 r., znak: TO3.506.8.2018.4.AK.*

Mając na uwadze tak ustalony stan faktyczny, Prezes UTK poddał analizie przepisy ustawy o transporcie kolejowym, odnoszące się do udostępniania przewoźnikowi kolejowemu obiektu infrastruktury usługowej przez operatora obiektu. W wyniku tej analizy Prezes UTK stwierdził, że skarga Kolei Małopolskich na odmowę udzielenia dostępu do obiektu „OIU Trypolis” jest bezprzedmiotowa.

Stosownie do art. 36a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, udostępnianie obiektu infrastruktury usługowej polega na umożliwieniu przewoźnikom kolejowym, na ich wniosek, korzystania z usług, o których mowa w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy o transporcie kolejowym, *do świadczenia których obiekt został specjalnie przystosowany*. W tym kontekście należy także zwrócić uwagę na treść uzasadnienia do ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r., poz. 1923), w którym stwierdzono, że *o tym, czy obiekt zaliczany jest do obiektów infrastruktury usługowej decyduje jego funkcja, określona w ust. 2 i 3 załącznika nr 2 do ustawy, niezależnie od tego, czy w skład obiektu wchodzi infrastruktura kolejowa*.

Oznacza to, że funkcja obiektu ma decydujące znaczenie dla zakresu jego udostępniania przewoźnikom kolejowym. Trudno mówić zatem o udostępnianiu obiektu do korzystania z usług, do których obiekt nie został przystosowany. Jednocześnie, mając na uwadze art. 36f ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, który stanowi, że *operator opracowuje regulamin dostępu do obiektu, w którym określa w szczególności zakres udostępniania obiektów, za który operator jest odpowiedzialny*, należy uznać, że po stronie operatora obiektu leży obowiązek i kompetencja do określenia zakresu udostępniania danego obiektu.

Przekładając powyższe rozważania na grunt niniejszej sprawy należy stwierdzić, że zakres udostępniania obiektu „OIU Trypolis”, określony przez PR w Regulaminie dostępu nie uwzględnia usługi, o jaką wnioskowały Koleje Małopolskie, tj. postojów międzypociągowych. Zgodnie bowiem z Regulaminem dostępu, obiekt „OIU Trypolis” świadczy usługi punktu zaplecza technicznego, instalacji pomocniczych, punktu świadczenia usług z zakresu rewizji technicznej taboru. Fakt ten potwierdza także stanowisko Operatora przedstawione w piśmie z 26 marca 2018 r.

Wobec tego, że PR nie świadczy w obiekcie „OIU Trypolis” usług, o jakie wnioskowały Koleje Małopolskie, tj. postojów międzypociągowych dla taboru serii EN64, EN77, EN78 i EN79, w niniejszej sprawie trudno przyjąć, że Operator mógł rozpatrzyć wniosek Przewoźnika w sposób inny niż negatywny. W ocenie Prezesa UTK, Operator nie miał bowiem innej możliwości, jak tylko negatywnie rozpatrzyć wniosek, tj. odrzucić go jako niemożliwy do uwzględnienia w przypadku obiektu „OIU Trypolis”, ponieważ nie świadczy ww. usług w obiekcie „OIU Trypolis” i Przewoźnik nie miałby możliwości skorzystania z usług, o które wnioskował. Wobec powyższego, negatywnego rozpatrzenia wniosku Kolei Małopolskich przez PR nie należy traktować tożsamo z odmową dostępu do obiektu w rozumieniu przepisów rozdziału 6a ustawy o transporcie kolejowym, bowiem w tym przypadku, nie ma możliwości udostępnienia obiektu i korzystania z jego usług przez Przewoźnika z uwagi na jego nieprzystosowanie do świadczenia wnioskowanej przez PR usługi.

W konsekwencji, nie można zgodzić się z tym, co wskazuje Przewoźnik w przedmiotowej skardze, tj. że odmowa udzielenia dostępu przekazana Kolejom Małopolskim przez PR pismem nr PROUg-621-009/2018, nie wyczerpuje przypadków wskazanych w art. 36b ust. 4 pkt 1, 2 i 3 ustawy o transporcie kolejowym. Podobnie, stwierdzenie Przewoźnika o tym, że decyzja odmowna PR stanowi dyskryminujące i nierówne traktowanie przewoźnika kolejowego ubiegającego się o dostęp do obiektu infrastruktury usługowej, nie znajduje uzasadnienia. Zgodnie bowiem z art. 36a ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, *Przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do dostępu do udostępnianych obiektów, w których są świadczone usługi, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy, na równych i niedyskryminujących zasadach*. W tej sprawie istotny jest fakt, że usługi określone przez Przewoźnika nie są świadczone na rzecz żadnego przewoźnika kolejowego w udostępnianym przez PR obiekcie „OIU Trypolis”, do którego o dostęp wnioskowały Koleje Małopolskie, a zatem trudno mówić o nierównym i dyskryminującym traktowaniu Przewoźnika.

Ponadto, mając na uwadze art. 36d ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, w niniejszej sprawie Prezes UTK nie stwierdził wystąpienia naruszenia przepisów art. 36b ustawy o transporcie kolejowym. W związku z powyższym, Prezes UTK uznał, że nie ma podstaw do nakazania Operatorowi zapewnienia Kolejom Małopolskim dostępu do obiektu w wyznaczonym terminie. Jednocześnie, wobec faktu, że skarga Przewoźnika dotyczyła dostępu do „OIU Trypolis”, w którym nie są świadczone usługi wnioskowane przez Koleje Małopolskie, niniejsze postępowanie stało się bezprzedmiotowe, z uwagi na brak przedmiotu stosunku materialnoprawnego, jakim jest dostęp do usługi, nie świadczonej w obiekcie.

W związku z wystąpieniem obiektywnej przesłanki bezprzedmiotowości tego postępowania, Prezes UTK zobowiązany był umorzyć postępowanie jako bezprzedmiotowe, w oparciu o art. 105 § 1 k.p.a.

POUCZENIE

Od decyzji nie służy odwołanie. Strona niezadowolona z decyzji może jednak zwrócić się do Prezesa UTK, w terminie 14 dni od dnia doręczenia jej decyzji, z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy (art. 15 w zw. z art. 127 § 3 w zw. z art. 129 § 2 k.p.a.). W trakcie biegu, 14-dniowego terminu do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy Strona może złożyć do Prezesa UTK oświadczenie o zrzeczeniu się prawa do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy (art. 127a § 1 k.p.a.). Z dniem doręczenia Prezesowi UTK oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna (art. 127a § 1 k.p.a.). Złożenie oświadczenia następuje na zasadach ogólnych przewidzianych dla wniesienia podania, określonych w art. 63 § 1 k.p.a. Jeżeli strona nie chce skorzystać z prawa do zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, może wnieść, w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji stronie, skargę na decyzję do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie. Skargę wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK. Wpis od skargi wynosi 200 zł (art. 3 § 2 pkt 1, art. 13 § 2, art. 52 § 3, art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 1369 z późn. zm., zwanej dalej „p.p.s.a.”) w związku z § 2 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2003 r., Nr 221, poz. 2193 z późn. zm.)).

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*