



# DZIENNIK URZĘDOWY

## PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO

Warszawa, dnia 3 kwietnia 2020 r.

Poz. 10

### **DECYZJA NR DRR-WRRR.710.10.2019.AKK PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z 23 marca 2020 r.

**uchylająca decyzję Nr DRR-WRRR.710.9.2018.KK Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego  
z dnia 28 sierpnia 2019 r. w sprawie naruszenia przepisów z zakresu kolejnictwa  
przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A.**

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 w zw. z art. 127 § 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r., poz. 2096 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 13a ust. 1, art. 13 ust. 4 oraz 13b ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 710 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym” lub „Ustawą”, w postępowaniu administracyjnym wszczętym na wniosek PKP Polskie Linie Kolejowe S.A, zwane dalej „PKP PLK” lub „Stroną” lub „Spółką”, o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, lub „Organem”, z 28 sierpnia 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.9.2018.KK, w przedmiocie stwierdzenia przez Prezesa UTK naruszenia przez PKP PLK przepisów z zakresu kolejnictwa, to jest art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. e) i art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, polegające na zaniechaniu wykonywania zadań zarządcy w stosunku do infrastruktury kolejowej obejmującej linię kolejową nr 302 na odcinku Strzegom – Grabina Śląska, zwanej dalej „Infrastrukturą”, polegających na udostępnianiu drogi kolejowej wchodzącej w skład tej Infrastruktury oraz, utrzymaniu Infrastruktury w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy,

**uchylam w całości decyzję Prezesa UTK z 28 sierpnia 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.9.2018.KK  
i umarzam w całości postępowanie.**

### **UZASADNIENIE**

#### **Stan faktyczny:**

Pismem z 13 kwietnia 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.9.2018.14.AnK, Prezes UTK, zawiadomił PKP PLK o wszczęciu z urzędu postępowania administracyjnego w przedmiocie naruszenia przez Spółkę przepisów z zakresu kolejnictwa tj. postanowień art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. e) i art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, poprzez nieudostępnianie linii kolejowej nr 302 na odcinku Strzegom – Grabina Śląska w związku z niedopełnieniem obowiązku zarządcy, polegającego na utrzymaniu przedmiotowej infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy w 38,359 km tej linii.

Ponadto w tym samym piśmie, Prezes UTK poinformował PKP PLK o dołączeniu do materiału dowodowego następujących dokumentów:

1. pisma Granit Strzegom S.A. z 4 czerwca 2018 r. (bez znaku, e-mail) z załącznikiem;
2. pisma przedstawiciela Granit Strzegom S.A. z 22 czerwca 2018 r., znak: DZ/2275/2018;
3. Skanu pisma Dolnośląskiego Wojewódzkiego Nadzoru Budowlanego we Wrocławiu do Granit Strzegom S.A. z 4 lipca 2016 r., znak: WIK.7741.3.2016.IV.19.K.8;
4. pisma Prezesa UTK z 4 lipca 2018 r., znak: DRR-WRRR.710.9.2018.3.MB do PKP PLK;
5. pisma Granit Strzegom S.A. z 10 lipca 2018 r. (bez znaku);
6. pisma PKP PLK z 19 lipca 2018 r., zawierającego wyjaśnienia dotyczące naprawy wiaduktów w linii 302, w tym działań podejmowanych w celu przywrócenia ruchu w tej linii na odcinku Strzegom – Grabina Śląska;
7. pisma Prezesa UTK z 24 października 2018 r., znak: DRR-WRRR.710.9.2018.7.PB do PKP PLK;

8. pisma PKP PLK z 16 listopada 2018 r., zawierającego dodatkowe wyjaśnienia dotyczące naprawy wiaduktów w linii 302, i informację o wystąpieniu przez tę spółkę do Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego o prolongatę terminu na dokonanie powyższej naprawy;
9. pisma Prezesa UTK z 18 stycznia 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.9.2018.9.AnK do Granit Strzegom S.A. i PKP PLK;
10. pisma PKP PLK z 29 stycznia 2019 r., znak: IBR1w-091-152.5/18/19, informującego o stanie przygotowania inwestycji naprawy Infrastruktury;
11. pisma przedstawiciela Granit Strzegom S.A. z 30 stycznia 2019 r. informującego o trwającym wstrzymaniu ruchu na linii 302;
12. pisma Prezesa UTK z 14 lutego 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.9.2018.12.AnK do PKP PLK;
13. pisma PKP PLK z 26 lutego 2019 r., znak: IBR1w-091-152.7/18/19;
14. Regulaminu sieci 2018/2019 PKP PLK wraz z załącznikami nr 1, 2.1 (T), 15 i 16.

Pismem z 29 kwietnia 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.9.2018.16.KK, Prezes UTK zwrócił się do Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego, zwanego dalej „DWINB”, o przekazanie treści decyzji o zakazie użytkowania wiaduktów kolejowych w km 37,900 i 38,359 tej linii. DWINB przekazał wymagane dokumenty przy piśmie z 13 maja 2019 r., znak: WIK.7741.25.2016.IV.19.K.23.

W piśmie z 19 czerwca 2019 r., znak DRR-WRR.710.9.2018.20.KK, Prezes UTK zawiadomił PKP PLK o dołączeniu do materiału dowodowego następujących dokumentów:

1. statutu Sieci Kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. – w części obejmującej Załącznik nr 1, Załącznik nr 1.2 oraz Załącznik nr 1.3 (zamieszczony na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl), dostęp w dniu 5 czerwca 2019 r.);
2. pisma DWINB z 13 maja 2019 r., wraz z załączonymi decyzjami tego organu z 12 kwietnia 2019 r. (nr 523/2019) oraz z 19 grudnia 2016 r. (nr 1547/2016).

W kolejnym piśmie z 17 lipca 2019 r., znak: DRR WRR.710.9.2018.23.KK, Prezes UTK zawiadomił PKP PLK o dołączeniu do materiału dowodowego następujących dokumentów:

1. Regulamin Sieci Kolejowej PKP PLK, w brzmieniu obowiązującym od 1 lipca 2019 r. w części obejmującej Załącznik nr 1, Załączniki 2.1 T i 2.1 P oraz Załącznik nr 2.2;
2. Umowę z 21 grudnia 2018 r. na realizację programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku” zawartą pomiędzy Ministrem Infrastruktury działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wraz z załącznikiem nr 13.

Ponadto, Prezes UTK poinformował Spółkę, że może złożyć ostateczne oświadczenia i stanowiska oraz wypowiedzieć się co do zebranych dowodów i materiałów.

W stanowisku z 29 lipca 2019 r., PKP PLK poinformowała o prowadzonych działaniach, mających na celu usunięcie nieprawidłowości stwierdzonych przez DWINB. Spółka wniosła również o umorzenie prowadzonego postępowania uzasadniając swoje stanowisko faktem, że jest związana stanowiskiem DWINB, na skutek którego nie jest prowadzony ruch kolejowy na odcinku Strzegom – Grabina Śląska.

Postępowanie w niniejszej sprawie zostało wszczęte w wyniku powzięcia przez Prezesa UTK informacji o braku możliwości korzystania przez Granit Strzegom S.A. z Infrastruktury zarządzanej przez PKP PLK, w tym wiaduktu zlokalizowanego w km 38,359 linii 302, przez co Granit Strzegom S.A. nie może korzystać z bocznic kolejowej oraz stacji Grabina Śląska, zakupionych od spółki PKP Nieruchomości S.A. Okoliczność braku możliwości prowadzenia ruchu na odcinku Strzegom – Grabina Śląska linii kolejowej nr 302 została potwierdzona w piśmie PKP PLK z 19 lipca 2018 r.

Powyższe informacje zostały uzupełnione przez Dyrektora Zarządzającego Granit Strzegom S.A. pismem z 22 czerwca 2018 r., który wskazał na niezbędność dostępu do linii 302, od którego zależy możliwość dystrybucji produkowanych surowców drogą kolejową do odbiorców na terenie całego kraju.

W wyniku kontroli prowadzonych przez DWINB w dniach 22 marca oraz 1 kwietnia 2016 r., stwierdzony został nieodpowiedni stan techniczny wiaduktu kolejowego w Strzegomiu nad drogą publiczną w km 38,359 linii kolejowej nr 302. W związku z tym, na mocy decyzji z 19 grudnia 2016 r., DWINB nakazał PKP PLK usunięcie – w terminie do 31 grudnia 2017 r. - nieprawidłowości dotyczących stanu technicznego wiaduktu kolejowego oraz zakazał użytkowania tego wiaduktu do czasu usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości. Kolejną decyzją z 12 kwietnia 2019 r. DWINB zmienił termin usunięcia nieprawidłowości stanu technicznego wiaduktu przez PKP PLK na 31 grudnia 2019 r. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez pracownika Granit Strzegom S.A. w piśmie z 4 czerwca 2018 r.

przekazanym do Prezesa UTK e-mailem, przez cały okres obowiązywania zakazu użytkowania wiaduktu kolejowego w Strzegomiu, stanowiącego część drogi kolejowej nr 302, spółka Granit Strzegom S.A. nie mogła korzystać z bocznicy kolejowej oraz stacji Grabina Śląska, będących jej własnością i wykorzystywanych do dystrybucji drogą kolejową wyrobów tej spółki. Stan ten trwał także w dniu wydania decyzji Prezesa UTK z 28 sierpnia 2019 r. znak: DRR-WRRR.710.9.2018.KK, zwanej dalej „Zaskarżoną Decyzją” lub „Decyzją”, na co wskazywał przedstawiciel Granit Strzegom S.A. w piśmie z 30 stycznia 2019 r. informując, że ruch na linii 302 nie został przywrócony.

Sytuacja ta została potwierdzona pismem DWINB z 13 maja 2019 r., do którego załączona została decyzja tego organu z 12 kwietnia 2019 r. (nr 523/2019), określająca termin usunięcia nieprawidłowości (przywrócenie odpowiedniego stanu technicznego wiaduktu w drodze kolejowej nr 302) na dzień 31 grudnia 2019 r., a także wprowadzająca zakaz użytkowania wiaduktu kolejowego w Strzegomiu nad drogą publiczną ulicą Kasztelańską, Świdnicką i Dolną w km 38,359 linii kolejowej nr 302 relacji Malczyce – Bolków.

Jednocześnie, zgodnie z wyjaśnieniami PKP PLK zawartymi w piśmie z 26 lutego 2019 r., spółka ta kontynuowała prace budowlane dotyczące Infrastruktury i planowała zakończyć je do końca 2019 r.

We wcześniejszym piśmie z 29 stycznia 2019 r., PKP PLK poinformowała, że na rok 2019 planuje przeznaczyć 12 milionów złotych na wykonanie zadania: Przywrócenie parametrów technicznych gwarantujących bezpieczną eksploatację obiektów na linii nr 302 w km 37,502; 37,800; 38,359 oraz zajmuje się sporządzeniem zakresu finansowo-rzeczowego, oraz uzgadnianiem powyższego przedsięwzięcia. Zgodnie z aktualnym brzmieniem Regulaminu sieci 2018/2019 PKP PLK (według stanu uwzględniającego zmianę z 1 lipca 2019 r.) linia nr 302 jest objęta Wykazem linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK (Załącznik nr 1), jednak wykazy maksymalnych prędkości dla: składów wagonowych (Załącznik nr 2.1.P) oraz pociągów towarowych (Załącznik nr 2.1.T) faktycznie nie przewidują możliwości poruszania się na linii 302 pomiędzy km 35,350 a 40,700, określając maksymalną prędkość na tym odcinku na 0 km/h.

Z kolei Statut Sieci Kolejowej PKP PLK obowiązujący w dniu wydania Zaskarżonej Decyzji zawierał linię 302 w Wykazie linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK (Załącznik nr 1). Jednocześnie linia nr 302 nie znajdowała się ani w Wykazie odcinków linii stanowiących infrastrukturę nieczynną (Załącznik nr 1.2), ani też w Wykazie odcinków linii stanowiących infrastrukturę, dla której nie jest opracowywany rozkład jazdy (Załącznik nr 1.3).

Dnia 28 sierpnia 2019 r., Prezes UTK wydał Decyzję, w której stwierdził naruszenie przez PKP PLK przepisów z zakresu kolejnictwa, to jest art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. e) i art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, polegające na zaniechaniu wykonywania zadań zarządcy Infrastruktury, obejmujących:

- 1) zarządzanie Infrastrukturą, polegające na udostępnianiu drogi kolejowej wchodzącej w skład Infrastruktury, oraz
- 2) utrzymanie Infrastruktury w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy.

Dodatkowo, Prezes UTK wyznaczył na dzień 31 grudnia 2019 r. termin na usunięcie nieprawidłowości wskazanych w punkcie I sentencji ww. decyzji. Decyzja została doręczona Stronie 6 września 2019 r.

Pismem z 18 września 2019 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”: 19 września 2019 r.), znak: IBR1u-0701A-20.7/2019, zwanym dalej „Wnioskiem”, PKP PLK wniosła o ponowne rozpatrzenie sprawy rozstrzygniętej decyzją z 28 sierpnia 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.9.2018.KK. Strona wniosła o uchylenie ww. decyzji w całości i umorzenie postępowania administracyjnego. W ww. wniosku Spółka wskazała, że w niniejszym stanie faktycznym *nie doszło do zaniechania wypełniania przez PKP PLK S.A. zadań zarządcy infrastruktury wyszczególnionych w art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. e oraz w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym. Co więcej, prowadzone prace naprawcze mające na celu poprawę stanu technicznego zarządzanej infrastruktury, zmierzające do ostatecznego zakończenia, a także respektowanie nakazu DWINB, wykluczają jakiegokolwiek zagrożenie bezpieczeństwa ruchu kolejowego na wiadukcie kolejowym w km 38,359 linii kolejowej nr 302.*

W ww. wniosku PKP PLK zarzuciła, że Decyzja Prezesa UTK została oparta na przepisach prawa mających ogólny charakter, tj. art. 5 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. Tym samym zdaniem Spółki, Decyzja nie jest właściwie umotywowana pod względem stopnia naruszenia przepisów z zakresu kolejnictwa i zdaniem PKP PLK wyraźnie wkracza w decyzje organizacyjne i majątkowe PKP PLK. Zdaniem Spółki, naruszenie art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. e i art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, należy uznać za *zbyt ogólny i krzywdzący*. Dodatkowo Spółka wskazuje, że sentencja Decyzji wykracza poza techniczną kwestię usunięcia nieprawidłowości na wiadukcie kolejowym w km 38,359 linii kolejowej nr 302. Zdaniem PKP PLK, Prezes UTK powołując się bowiem na art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. e ustawy o transporcie kolejowym, wskazał na domniemany znacznie szerszy zakres naruszenia, tj. brak udostępnienia infrastruktury kolejowej.

We Wniosku PKP PLK zaznaczyła, że *w toku prowadzonego postępowania administracyjnego Prezes UTK nie poczynił starań w celu wyznaczenia stosownego terminu, a bazował jedynie na decyzjach DWINB dotyczących innego zakresu obowiązków. Bezspornym jest, że termin faktycznego przywrócenia ruchu kolejowego na przedmiotowej infrastrukturze może ulec wydłużeniu w stosunku do terminu rzeczywistego zakończenia prac remontowych, skutkujących usunięciem nieprawidłowości wskazanych w nakazach DWINB, nawet przy zachowaniu przez PKP PLK S.A. najwyższej staranności oraz priorytetu działań w tym zakresie.*

Następnie Spółka wskazała, że: *zarzut Prezesa UTK o braku przedłożenia przez PKP PLK S.A. dowodów zmiany bądź uchylecia decyzji DWINB jest bezzasadny, zważywszy że PKP PLK S.A. nigdy nie twierdziła, iż DWINB zmienił swoje decyzje w zakresie zakazu użytkowania, pomimo starań PKP PLK S.A. w tym kierunku. PKP PLK S.A. podniosła jedynie kwestię wykroczenia przez DWINB poza dyspozycję art. 66 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz.U. z 2019 r., poz. 1186) i braku zniesienia zakazu użytkowania obiektu. Powyższe dowodzi, że Prezes UTK wydał Decyzję w oparciu o niepełny materiał dowodowy, opierając się jedynie na ustaleniach innego organu i nie zważając na możliwe błędy poczynione w tym zakresie. Stąd też, jak już wspomniano, Prezes UTK niejako powielił ustalenia DWINB, szczególnie w części dotyczącej terminu, nie zważając na odmienną treść oraz zakres nakazu wydanej przez siebie Decyzji.*

PKP PLK we Wniosku wskazywała również, na niezasadność zarzutu dotyczącego utrzymania infrastruktury w związku z niezapewnianiem bezpieczeństwa ruchu kolejowego przez PKP PLK na Infrastrukturze, wskazując przy tym na fakt, iż zdaniem Spółki niemożliwym jest oczekiwanie, by działania remontowe były przeprowadzone bez wstrzymania ruchu kolejowego.

Ponadto w przedmiotowym Wniosku, PKP PLK wskazywała na wątpliwości dotyczące zakresu wszczętego postępowania zakończonym wydaniem Decyzji. Zdaniem Spółki, sposób sformułowania w Decyzji zakresu postępowania budzi wątpliwości z uwagi na fakt, że jest niespójny z treścią doręczonego PKP PLK zawiadomienia o wszczęciu postępowania. Zmieniono bowiem zakres postępowania poprzez pominięcie odniesienia się do zarzutów niewykonania decyzji DWINB oraz konkretnych nakazów ujętych w tej decyzji. Spółka wskazuje również, że na żadnym etapie postępowania administracyjnego nie została formalnie zawiadomiona o zmianie przedmiotu i zakresu prowadzonego postępowania administracyjnego zakończonym Decyzją. Co więcej, w zawiadomieniu o wszczęciu postępowania administracyjnego wyraźnie wskazano, że postępowanie to, toczony będzie w związku z niewykonaniem (...) decyzji Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego we Wrocławiu. Spółka wskazuje, że w omawianym stanie faktycznym nie doszło do sytuacji zastosowania się do nakazu zawartego w ostatecznej decyzji DWINB.

Prezes UTK pismem z 14 października 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.10.2019.2.AKK, zawiadomił Stronę o wszczęciu postępowania administracyjnego na wniosek PKP PLK, z 18 września 2019 r., o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej decyzją Prezesa UTK z 28 sierpnia 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.9.2018.KK.

Dodatkowo Prezes UTK w ww. piśmie, wezwał PKP PLK na podstawie art. 7, art. 50 § 1 i art. 77 § 1 k.p.a., w związku z art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, do udzielenia, następujących informacji:

- 1) jakie czynności lub działania PKP PLK musi podjąć po zakończeniu napraw zleconych przez DWINB, aby możliwe było udostępnienie Infrastruktury przewoźnikom kolejowym?
- 2) w jakim czasie, zdaniem PKP PLK, możliwe jest udostępnienie Infrastruktury przewoźnikom kolejowym?

PKP PLK, pismem z 25 października 2019 r. (data wpływu do UTK: 29 października 2019 r.) znak: IBR1u-0701A-20.9/19, złożyła wyjaśnienia w związku z wezwaniem Prezesa UTK zawartym w piśmie, znak: DRR-WRRR.710.10.2019.2.AKK z 14 października 2019 r. W ww. piśmie PKP PLK poinformowała Prezesa UTK, że: *po zakończeniu robót budowlanych na wiadukcie kolejowym w km 38,359 linii kolejowej nr 302 Malczyce — Bolków, potwierdzonych protokołem odbioru eksploatacyjnego i końcowego, PKP PLK S.A. poinformuje Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego, dalej: DWINB, o wykonaniu decyzji administracyjnej nr 1547/2016 z dnia 19 grudnia 2016 r., zmienionej decyzją nr 523/2019 z dnia 12 kwietnia 2019 r. W tym samym piśmie Spółka wskazała, że: dołoży starań, aby umożliwić korzystanie z infrastruktury kolejowej na odcinku Strzegom — Grabina Śląska linii kolejowej nr 302 bez zbędnej zwłoki od momentu odbioru końcowego prac budowlanych i usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych przez DWINB. Istotna w tym względzie jest kwestia terminowego zakończenia prac budowlanych przez wykonawcę robót. Na chwilę obecną nie stwierdzono problemów dla terminowej realizacji umowy i usunięcia nieprawidłowości do dnia 31 grudnia 2019 r. PKP PLK S.A. wyraża zatem nadzieję, że nie zaistnieją okoliczności powodujące opóźnienia w tym względzie. Spółka w ww. piśmie stwierdziła, że obecnie na odcinku Strzegom - Grabina Śląska linii kolejowej nr 302 obowiązuje prędkość  $V = 0$  km/h, a dopuszczalne naciski osi wynoszą 0 kN. Po zakończeniu prac budowlanych planuje przywrócenie na tym odcinku dopuszczalnej prędkości składów wagonowych pasażerskich do prędkości  $V = 20$  km/h dla autobusów szynowych (A), także nacisków osi 196 kN i nacisków liniowych 71 kN. Jednakże PKP PLK podkreśliła, że w przypadku realizacji powyższego celu konieczne jest przeprowadzenie procedury aktualizacji Załączników do Regulaminu sieci na rok 2019/2020 a także niezbędne jest przeprowadzenie oceny znaczenia wprowadzenia zmian zgodnie z procedurą SMS/MMS-PR-03 posiadanego Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem. PKP PLK stwierdziła również, że dołoży wszelkich starań i w jej ocenie, najpóźniej do 31 stycznia 2020 r. rozpocznie prowadzenie ruchu kolejowego na odcinku Strzegom – Grabina Śląska na linii kolejowej nr 302.*

W tym samym piśmie, PKP PLK wskazała na niesłuszne, jej zdaniem, obwinianie o brak udostępniania infrastruktury, podczas gdy prowadzi na niej prace remontowe zmierzające do przywrócenia jej udostępniania. Spółka zarzuciła Decyzji błędną interpretację przepisów art. 5 1 pkt 1 lit. e Ustawy, która prowadzi do sytuacji, że każde wykonywanie prac

modernizacyjnych powoduje naruszenie ww. przepisów Ustawy. PKP PLK S.A. wskazała, że do bezczynności i zaniechania w stosunku do ww. przepisu może dojść jedynie w sytuacji faktycznej bezczynności i braku reakcji zarządcy na potrzeby rynku.

W ww. piśmie, PKP PLK zarzucała Decyzji także naruszenie przepisów postępowania administracyjnego. Zdaniem Spółki w zawiadomieniu o wszczęciu postępowania dot. ponownego rozpatrzenia sprawy, inaczej zdefiniowano przedmiot postępowania, Spółka przytoczyła treść ww. zawiadomienia oraz zawiadomienia dot. wszczęcia postępowania zakończonego wydaniem Decyzji. Ponadto Spółka wskazała na błędne jej zdaniem, przywołanie art. 131 k.p.a. bowiem przepis ten dotyczy przypadków w których występuje więcej niż jedna strona.

Prezes UTK pismem z 22 listopada 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.10.2019.4.AKK, zawiadomił Stronę, że niniejsze postępowanie nie zostanie zakończone w terminie, o którym mowa w art. 35 § 3 k.p.a. z uwagi na skomplikowany charakter sprawy. Nowy termin załatwienia sprawy wyznaczono na 31 grudnia 2019 r.

Pismem z 13 grudnia 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.10.2019.5.AKK, Prezes UTK poinformował Stronę o uprawnieniu wynikającym z art. 10 k.p.a. oraz na podstawie art. 7, art. 50 § 1 i art. 77 § 1 k.p.a. wezwał Stronę do przedstawienia poniższych informacji:

- 1) jaki jest przewidziany harmonogram prac związanych z remontem Infrastruktury oraz czy obecnie mają miejsce jakiegokolwiek opóźnienia w wykonaniu robót budowlanych wynikających z umowy pomiędzy PKP PLK a wykonawcą robót budowlanych?
- 2) czy do 31 grudnia 2019 r. PKP PLK planuje zakończyć prace budowlane prowadzone w obrębie przedmiotowej Infrastruktury i przekazać budowę do końcowego odbioru Inspektorowi Nadzoru Budowlanego?

Ponadto w tym samym piśmie, Prezes UTK wzywał PKP PLK do przekazania kopii umowy (lub fragmentów kopii umowy) dotyczących robót budowlanych prowadzonych na przedmiotowej Infrastrukturze, zawartej przez PKP PLK z wykonawcą tych robót.

Pismem z 20 grudnia 2019 r., znak: IBR1u-0701A-20.12/2019, PKP PLK poinformowała, że zgodnie z postanowieniami umowy nr 63/208/0028/19/Z/I z 5 czerwca 2019 r. zawartej z wykonawcą, Dolnośląskim Przedsiębiorstwem Napraw Infrastruktury Komunikacyjnej DOLKOM sp. z o.o., zakończenie robót związanych z modernizacją wiaduktu na linii kolejowej nr 302 Malczyce - Bolków było planowane na 20 grudnia 2019 r., jednakże w związku z *koniecznością wykonania korekty niwelety toru na ww. obiekcie inżynierskim w celu jej dostosowania do geometrii koryta balastowego estakady wykonanie robót opóźni się*. Dlatego też przedłużono termin realizacji umowy do 31 grudnia 2019 r. PKP PLK po raz kolejny podkreśliła, że dołoży wszelkich starań, aby umożliwić przywrócenie ruchu kolejowego na linii kolejowej nr 302 bez zbędnej zwłoki. Spółka wskazała również, że: *obecnie planuje się, że zmienione prędkości będą obowiązywały od dnia 7 stycznia 2020 r.* oraz dołączyła kopie wybranych stron umowy nr 63/208/0028/19/Z/I z 5 czerwca 2019 r. oraz załącznika nr 8 do ww. umowy zwartej z wykonawcą.

W ww. piśmie Spółka wskazała na błędną sentencję Decyzji, wykraczającą poza techniczną kwestię usunięcia nieprawidłowości na wiadukcie kolejowym w km 38,359 linii kolejowej nr 302. PKP PLK przywołała także ponownie zarzut o nieprawidłowym zastosowaniu art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. e ustawy o transporcie kolejowym, argumentując zasadność tego zarzutu tożsamo jak w piśmie z 25 października 2019 r., znak: IBR1u-0701A-20.9/19.

W tym samym piśmie, Spółka odniosła się również do kwestii proceduralnych. PKP PLK zwróciła uwagę na zbyt krótkie terminy na udzielenie odpowiedzi na wezwania w przedmiotowej sprawie, wskazując przy tym, na naruszenie zasady prowadzenia postępowania w sposób budzący zaufanie uczestników postępowania, wyrażonej w art. 8 § 1 k.p.a. PKP PLK zarzuciła również nieterminowość działań Prezesa UTK wskazując na fakt zawiadomienia o wszczęciu postępowania oraz braku poinformowania strony o przedłużeniu postępowania administracyjnego, powołując się przy tym po raz kolejny na możliwość naruszenia w ten sposób zasady prowadzenia postępowania w sposób budzący zaufanie uczestników postępowania, będącej rozwinięciem zasady proporcjonalności postępowania, wyrażonej w art. 8 § 1 k.p.a.

Pismem z 3 stycznia 2020 r., znak: DRR-WRRR.710.10.2019.7.AKK, Prezes UTK zawiadomił Stronę, że niniejsze postępowanie nie zostanie zakończone w terminie, o którym mowa w zawiadomieniu Prezesa UTK z 22 listopada 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.10.2019.4.AKK z uwagi na konieczność analizy materiałów przesyłanych przez PKP PLK oraz skomplikowany charakter sprawy. Nowy termin załatwienia sprawy wyznaczono na 31 stycznia 2020 r.

Prezes UTK pismem z 17 stycznia 2020 r., znak: DRR-WRRR.710.10.2019.8.AKK zawiadomił Stronę o dołączeniu do materiału dowodowego następujących dokumentów:

- 1) Regulaminu Sieci 2019/2020 PKP PLK., w brzmieniu obowiązującym od 7 stycznia 2020 r. wraz z Załącznikami nr: 1, 2.1 (P), 2.1 (T) oraz 2,2;
- 2) pisma PKP PLK z 25 października 2019 r., znak: IBR1u-0701A-20.9/19;

- 3) pisma PKP PLK z 20 grudnia 2019 r., znak: IBR1u-0701A-20.12/2019 wraz z załącznikiem tj. kopią umowy nr 63/208/0028/19/Z/I z 5 czerwca 2019 r. (str. 1, 2, 3, 28) oraz załącznikiem nr 8 do ww. umowy.

Ponadto Prezes UTK w ww. piśmie, poinformował Spółkę, że może złożyć ostateczne oświadczenia i stanowiska oraz wypowiedzieć się co do zebranych dowodów i materiałów.

Strona nie skorzystała z przysługującego jej uprawnienia.

Prezes UTK zawiadomieniem z 5 lutego 2020 r., znak: DRR-WRRR.710.10.2019.10.AKK, poinformował Stronę, że niniejsze postępowanie nie zostanie zakończone w terminie, o którym mowa w zawiadomieniu Prezesa UTK z 3 stycznia 2020 r., znak: DRR-WRRR.710.10.2019.7.AKK z uwagi na skomplikowany charakter sprawy. Nowy termin załatwienia sprawy wyznaczono na 19 lutego 2020 r.

Zawiadomieniem z 26 lutego 2020 r., znak: DRR-WRRR.710.10.2019.11AKK, Prezes UTK poinformował PKP PLK, że niniejsze postępowanie nie zostanie zakończone w terminie, o którym mowa w zawiadomieniu z 5 lutego 2020 r., znak: DRR-WRRR.710.10.2019.10.AKK z uwagi na skomplikowany charakter sprawy. Nowy termin załatwienia sprawy wyznaczono na 31 marca 2020 r.

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

Przedmiotem niniejszego postępowania jest ponowne rozpatrzenie sprawy rozstrzygniętej Zaskarżoną Decyzją, z uwzględnieniem podniesionych przez PKP PLK zarzutów, a w konsekwencji ustalenie, czy Zaskarżona Decyzja została wydana zgodnie z przepisami prawa oraz, czy była zasadna pod względem kryterium słuszności i celowości.

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 Kodeksu postępowania administracyjnego.*

W świetle tego przepisu, w niniejszej sprawie, zastosowanie znajdują zatem przepisy k.p.a., zgodnie z którymi organ administracji publicznej załatwia sprawę przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej (art. 104 § 1 k.p.a.).

Z uwagi na to, że przepisy ustawy o transporcie kolejowym nie regulują w sposób szczególny kwestii ponownego rozpatrzenia sprawy, w tym zakresie znajdują zastosowanie przepisy k.p.a.

Jak stanowi art. 15 k.p.a. postępowanie administracyjne jest dwuinstancyjne, chyba że przepis szczególny stanowi inaczej.

Zgodnie z art. 129 § 1 i 2 k.p.a., odwołanie wnosi się do właściwego organu odwoławczego za pośrednictwem organu, który wydał decyzję w terminie czternastu dni od dnia doręczenia decyzji stronie, a gdy decyzja została ogłoszona ustnie – od dnia jej ogłoszenia stronie.

Według art. 127 § 1 k.p.a., od decyzji wydanej w pierwszej instancji służy stronie odwołanie tylko do jednej instancji. Zgodnie z § 3 tego przepisu, od decyzji wydanej w pierwszej instancji przez ministra lub samorządowe kolegium odwoławcze nie służy odwołanie, jednakże strona niezadowolona z decyzji może zwrócić się do tego organu z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.

Z kolei w myśl art. 5 § 2 pkt 4 k.p.a., ilekroć w przepisach k.p.a. jest mowa o ministrach, rozumie się przez to także kierowników centralnych urzędów administracji rządowej, podporządkowanych lub nadzorowanych przez Prezesa Rady Ministrów lub właściwego ministra. Stosownie do art. 10 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK jest centralnym organem administracji rządowej i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej z zakresu bezpieczeństwa i regulacji transportu kolejowego, właściwym w sprawach regulacji rynku kolejowego. Prezes UTK jest zatem organem, o którym mowa w art. 5 § 2 pkt 4 k.p.a.

Należy stwierdzić, że k.p.a. nie przewiduje żadnych przesłanek materialnych, które ograniczałyby legitymację strony do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy. Zgodnie z art. 127 § 3 k.p.a. przyjęć należy, że w stosunku do wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy jedyną przesłanką jest niezadowolenie strony z rozstrzygnięcia zawartego w decyzji organu I instancji. Stronie przysługuje zatem legitymacja do wniesienia odwołania, gdy jest niezadowolona z decyzji I instancji.

Stosownie do regulacji art. 128 k.p.a., odwołanie strony nie wymaga szczegółowego uzasadnienia. Wystarczy, jeżeli z odwołania wynika, że strona nie jest zadowolona z wydanej decyzji. PKP PLK wraz z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy przedłożyła uzasadnienie swojego stanowiska, które wraz z pozostałym materiałem dowodowym zostało w toku postępowania odwoławczego wnikliwie przeanalizowane.

Rozpatrując kwestię dopuszczalności wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, Prezes UTK ustalił, że Decyzja została skutecznie doręczona Spółce 6 września 2019 r., zaś wniosek o ponowne rozpatrzenie wpłynął bezpośrednio do siedziby UTK 19 września 2019 r. Tym samym należy stwierdzić, że został zachowany 14 – dniowy termin na złożenie wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy.

Wobec powyższego uznać należy, że w niniejszej sprawie zrealizowane zostały przesłanki zobowiązujące Prezesa UTK do ponownego rozpoznania sprawy zakończonej wydaniem zaskarżonej Decyzji.

Zgodnie z art. 138 § 1 k.p.a. organ odwoławczy wydaje decyzję, w której:

- 1) utrzymuje w mocy zaskarżoną decyzję, albo
- 2) uchyla zaskarżoną decyzję w całości albo w części i w tym zakresie orzeka co do istoty sprawy, albo uchylając tę decyzję umarza postępowanie pierwszej instancji w całości albo w części, albo
- 3) umarza postępowanie odwoławcze.

Zgodnie z orzecznictwem: *Organ odwoławczy uprawniony jest do umorzenia postępowania pierwszej instancji na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 in fine KPA w sytuacji, gdy brak jest podstaw prawnych lub faktycznych do prowadzenia postępowania administracyjnego i do merytorycznego rozstrzygnięcia sprawy. Istota bezprzedmiotowości postępowania polega na nastąpieniu takiego zdarzenia prawnego lub faktycznego, które spowodowało, że przestała istnieć ta szczególna relacja między faktem (sytuacją faktyczną danego podmiotu) a prawem (sytuacją prawną danego podmiotu), z którą prawo łączy obowiązek konkretyzacji normy w postaci wydania decyzji administracyjnej (tak: Wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego, zwanego dalej „WSA”, w Opolu z 10 kwietnia 2018 r., sygn. akt: II SA/Op 77/18, Legalis/el/). Natomiast zgodnie tezą zawartą w Wyroku WSA w Krakowie z 9 kwietnia 2018 r., sygn. akt: II SA/Kr 187/18: *Jakkolwiek przepis art. 138 § 1 pkt 2 KPA, inaczej niż przepis art. 138 § 2 KPA, nie precyzuje przyczyn umorzenia w postępowaniu odwoławczym postępowania pierwszej instancji, to należy przyjąć, że umarżając postępowanie organu pierwszej instancji, organ odwoławczy kieruje się przesłankami określonymi w art. 105 § 1 KPA. Oznacza to, że decyzję o umorzeniu postępowania wydaje się gdy postępowanie z jakiegokolwiek przyczyny stało się bezprzedmiotowe w całości lub w części.**

Zgodnie z wyrokiem NSA w Warszawie z dnia 21 lutego 2012 r. sygn. akt II OSK 2720/11, *Do uznania, że zasada dwuinstancyjności postępowania administracyjnego (art. 15 k.p.a.) została zrealizowana, nie wystarcza stwierdzenie, że w sprawie zapadły dwa rozstrzygnięcia dwóch organów różnych stopni. Konieczne jest też, by rozstrzygnięcia te zostały poprzedzone przeprowadzeniem przez każdy z organów, który wydał decyzje, postępowania umożliwiającego osiągnięcie celów, dla których postępowanie to jest prowadzone (...)* Tym samym organ odwoławczy nie może ograniczyć się jedynie do kontroli zaskarżonej decyzji. Organ odwoławczy obowiązany jest rozpatrzyć odwołanie i wydać decyzję zgodnie z treścią art. 138 k.p.a. to jest dokonując merytorycznej i prawnej oceny zaskarżonej decyzji. Z powyższego wynika, że organ rozpatrując wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy ma obowiązek powtórnie wnikliwie i szczegółowo rozpoznać sprawę. Właściwe zachowanie zasady dwuinstancyjności postępowania wymaga nie tylko podjęcia dwóch kolejnych rozstrzygnięć przez stosowne organy, ale konieczne jest, aby rozstrzygnięcia te zapadły w wyniku przeprowadzenia przez każdy z tych organów postępowania merytorycznego, tak by dwukrotnie oceniono dowody, przeanalizowano wszystkie argumenty (wyrok WSA w Krakowie z 29 września 2016 r. sygn. akt II SA/Kr 655/16).

*Organ odwoławczy, w ramach swoich uprawnień kontrolnych, ocenia materiał dowodowy, uwzględniając stan faktyczny stwierdzony w czasie wydania decyzji przez organ w I instancji, jak i zmiany stanu faktycznego, które zaszły pomiędzy wydaniem decyzji organu I instancji, a wydaniem decyzji w postępowaniu odwoławczym (tak wyrok NSA z 21 czerwca 1988 r. sygn. akt SA/Lu 151/88, Orzecznictwo NSA 1988, Nr 2, poz. 72). Organ II instancji ocenia materiał dowodowy i orzeka według stanu prawnego istniejącego w dacie wydania decyzji odwoławczej (tak wyrok NSA z dnia 3 sierpnia 1995 r., sygnatura akt SA/Gd 435/95, Orzecznictwo w Sprawach Samorządowych 1996, Nr 2, poz. 39).*

Przepis art. 138 k.p.a. w sposób wyczerpujący określa rodzaje rozstrzygnięć organu odwoławczego. Oznacza to, że nie może on wyjść poza granice wyznaczone tym uregulowaniem, w szczególności zaś poprzestać wyłącznie na uchyleniu zaskarżonej decyzji bądź stwierdzeniu jej nieważności. Jednoznacznie wypowiedział się w tej materii NSA (wyrok z 13 grudnia 1983 r. sygn. akt SA/Kr 706/83 Gospodarka – Administracja Państwowa 1987, nr 5, s. 4 oraz z dnia 14 lutego 1986 r. sygn. akt III SA 1344/85 Gospodarka – Administracja Państwowa 1987, nr 8, s. 45). NSA wyraził pogląd, że uchylając zakwestionowaną w formie odwołania decyzję, organ odwoławczy *jest zobowiązany do określenia swego stanowiska w sprawie, co powinno nastąpić poprzez orzeczenie co do istoty sprawy, umorzenie postępowania lub przekazanie sprawy do ponownego rozpatrzenia przez organ I instancji.*

W związku z powyższym w niniejszej sprawie postępowanie pierwszo – instancyjne stało się bezprzedmiotowe, ponieważ strona usunęła wszystkie naruszenia wskazane w Zaskarżonej Decyzji i w chwili obecnej nie istnieje już przedmiot postępowania pierwszo – instancyjnego, z tego też względu orzeczono jak w sentencji.

Powołując się ponownie na treść art. 10 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK jest centralnym organem administracji rządowej będącym 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. a i c ustawy o transporcie kolejowym, 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 kontrolę poprawności opracowania oraz stosowania regulaminu, o którym mowa w art. 36f oraz nadzór nad poprawnością ustalania i pobierania przez operatora obiektu infrastruktury usługowej opłat za korzystanie z obiektu infrastruktury usługowej.

Stosownie do art. 13 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK jest uprawniony do kontroli przestrzegania przepisów i realizacji decyzji oraz postanowień z zakresu kolejnictwa.

Zgodnie z brzmieniem art. 13b ust. 1: *W przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów, decyzji lub postanowień z zakresu kolejnictwa Prezes UTK wydaje decyzję określającą zakres naruszenia oraz termin usunięcia nieprawidłowości.*

Przepisem z zakresu kolejnictwa, do którego odnosi się niniejsze postępowanie jest przepis zawarty w art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. e) ustawy o transporcie kolejowym, określający zadania zarządcy infrastruktury, do których należy zarządzanie infrastrukturą kolejową polegające m.in. na: udostępnianiu dróg kolejowych, świadczeniu usług z tym związanych i pobieraniu z tego tytułu opłat.

Kolejnym przepisem znajdującym zastosowanie w niniejszej sprawie jest art. 5 ust. 1 pkt 2 powołanej ustawy, zgodnie z którym zadania zarządcy obejmują także: utrzymywanie infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy, w tym nadzór nad funkcjonowaniem:

- a) urządzeń sterowania ruchem kolejowym,
- b) przytorowych urządzeń kontroli bezpiecznej jazdy pociągów.

Przedmiotem niniejszego postępowania jest ponowna ocena czy PKP PLK jako zarządca Infrastruktury prawidłowo wykonywał obowiązki wynikające z powyższych przepisów, biorąc pod uwagę obecny stan faktyczny i prawny.

Prezes UTK, rozpatrując ponownie sprawę w ramach niniejszego postępowania administracyjnego, wziął pod uwagę całokształt materiału dowodowego zebranego w sprawie, w tym materiały i dokumenty zebrane na etapie postępowania odwoławczego tj. w szczególności Regulamin Sieci 2019/2020 PKP PLK., zmieniony 7 stycznia 2020 r. wraz z Załącznikami nr: 1, 2.1 (P), 2.1 (T) oraz 2,2; pismo PKP PLK z 25 października 2019 r., znak: IBR1u-0701A-20.9/19; a także pismo PKP PLK z 20 grudnia 2019 r., znak: IBR1u-0701A-20.12/2019 wraz z załącznikiem tj. kopią fragmentów umowy nr 63/208/0028/19/Z/1 z 5 czerwca 2019 r. (str. 1, 2, 3, 28) oraz załącznikiem nr 8 do ww. umowy.

Prezes UTK uchylił zaskarżoną decyzję i umorzył w całości postępowanie administracyjne w pierwszej instancji. Stosownie bowiem do art. 138 § 1 pkt 2 *in fine* k.p.a., organ odwoławczy wydaje decyzję, w której uchyla zaskarżoną decyzję i umarza postępowanie administracyjne pierwszej instancji w całości albo w części. Organ odwoławczy może wydać taką decyzję tylko wówczas, gdy postępowanie pierwszo – instancyjne stało się bezprzedmiotowe (tak: W. Dawidowicz, *Zarys procesu administracyjnego*, 1989, s. 167; B. Adamiak, w: B. Adamiak, J. Borkowski, *Komentarz*, 2004, s. 592).

Bezprzedmiotowość postępowania w pierwszej instancji, nastąpiła po wydaniu Zaskarżonej Decyzji, wskutek zmiany stanu faktycznego, który ustalono na podstawie materiału dowodowego zebranego w niniejszym postępowaniu.

Ponowna analiza zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego wykazała, co następuje.

Ze stanu faktycznego sprawy wynika, że decyzją DWINB z 12 kwietnia 2019 r., PKP PLK została zobowiązana do usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych podczas kontroli, w terminie do 31 grudnia 2019 r.

Ponadto, w wyniku zmian wprowadzonych do Regulaminu Sieci 2019/2020 PKP PLK od 7 stycznia 2020 r., linia nr 302, na której znajduje się przedmiotowa Infrastruktura, jest uwidocznioma w wykazie linii kolejowych udostępnianych przez PKP PLK, zgodnie z danymi zawartymi w Załączniku nr 1 do Regulaminu Sieci (załącznik ten wszedł w życie 15 marca 2020 r.) wynika, że linia 302 jest udostępniana między km 36,500 a 40,700. Oznacza to, że przedmiotowa Infrastruktura została wprost określona jako „udostępniania”.

Przy czym, należy podkreślić, że maksymalna prędkość pomiędzy km 36,500 a 40,700 na linii 302, została określona na 20 km/h (Załącznik nr 2.1 T do Regulaminu Sieci 2019/2020 PKP PLK). Z brzmienia ww. Załącznika wynika, że zmiana ta weszła w życie 15 marca 2020 r. Czyli należy przyjąć, że w obecnym stanie faktycznym na ww. odcinku Infrastruktury obowiązującą prędkość maksymalną w wysokości 20 km/h.

Należy podkreślić, że przed zmianą Regulaminu Sieci 2019/2020 PKP PLK, która weszła w życie 1 lipca 2019 r., tj. na dzień wydania Zaskarżonej Decyzji, linia 302 była nieudostępniana, a także maksymalna prędkość składów wagonowych oraz pociągów towarowych na odcinku pomiędzy km 35,350 a 40,700 była określona na 0 km/h (zgodnie z Załącznikiem 2.1 T w brzmieniu sprzed ww. zmiany).

Zgodnie z Załącznikiem 1 do Regulaminu Sieci 2019/2020, na podstawie zmian dokonanych 7 stycznia 2020 r., linia 302 na odcinku pomiędzy km 36,500 a 40,700, została określona jako udostępniana.

Ponadto na podstawie Załącznika nr 2.2 do Regulaminu Sieci, zmianami wprowadzanymi 7 stycznia 2020 r., na dzień 7 marca 2020 r. na linii 302, maksymalny nacisk osi lokomotywy oraz wagonów na odcinku pomiędzy km 35,350 i 40,700



linii nr 302, został określony jako 196 kN (wcześniej, tzn. na dzień wydania Decyzji, nacisk ten określany był jako 0 kN – co wynika również z tabeli na stronie 48 ww. Załącznika).

Powyższe wskazuje na to, że Spółka podjęła skuteczne działania, które doprowadziły do wypełniania zobowiązań wynikających z art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. e i pkt 2 Ustawy i począwszy od 15 marca 2020 r. kiedy to ww. zmiany w załącznikach do Regulaminu Sieci weszły w życie, PKP PLK udostępniła przedmiotową Infrastrukturę i tym samym wypełnia zobowiązania wynikające z ww. przepisów. Infrastruktura podlega bowiem udostępnianiu a PKP PLK jako zarządca tej Infrastruktury zapewnia jej użytkowanie.

Po ponownej analizie stanu faktycznego, w tym dodatkowych informacji zebranych w ramach niniejszego postępowania, tj.:

- 1) Regulaminu Sieci 2019/2020 PKP PLK., w brzmieniu obowiązującym od 7 stycznia 2020 r. wraz z Załącznikami nr: 1, 2.1 (P), 2.1 (T) oraz 2,2 (które weszły w życie 15 marca 2020 r.;
- 2) pisma PKP PLK z 25 października 2019 r., znak: IBR1u-0701A-20.9/19 oraz
- 3) pisma PKP PLK z 20 grudnia 2019 r., znak: IBR1u-0701A-20.12/2019 wraz z załącznikiem tj. kopią fragmentów umowy nr 63/208/0028/19/Z/I z 5 czerwca 2019r. (str. 1, 2, 3, 28) oraz załącznikiem nr 8 do ww. umowy,

należy stwierdzić że PKP PLK podejmując działania, polegające na prowadzeniu prac inwestycyjnych, związanych z modernizacją Infrastruktury, doprowadziła do przywrócenia takiego stanu technicznego przedmiotowej Infrastrukturze, który pozwala na bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego i jej udostępnianie. W związku z tym należy przyjąć, że PKP PLK nie narusza tym samym przepisów ustawy o transporcie kolejowym.

Decyzja I instancji w tej sprawie została wydana na skutek braku skutecznych działań PKP PLK w okresie ponad 3 lat od zamknięcia linii nr 302, które doprowadziłyby, do przywrócenia bezpiecznego ruchu kolejowego na Infrastrukturze a także na podstawie zapisów Regulaminu Sieci wraz z załącznikami obowiązującymi przed 7 stycznia 2020 r. Brak przedłożenia przez PKP PLK wiążących dokumentów pozwalających stwierdzić, że wykonuje obowiązki zarządcy w ww. zakresie, również spowodował konieczność podjęcia interwencji przez Prezesa UTK, w ramach realizacji jego ustawowych kompetencji i w konsekwencji wydanie Zaskarżonej Decyzji.

W obecnym stanie faktycznym, należy przyjąć, że obecny status przedmiotowej Infrastruktury, w szczególności zmiany dokonane w Regulaminie Sieci, należy poczytywać za wypełnianie obowiązków zawartych w art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. e) Ustawy. W takiej sytuacji nie może być mowy *a contrario* o naruszeniu ww. przepisów.

Biorąc pod uwagę powyższe należy stwierdzić, że PKP PLK w chwili obecnej wykonuje w sposób prawidłowy funkcje zarządcy kolejowego określone w art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. e) i art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, dlatego też nie można stwierdzić, że PKP PLK dopuszcza się naruszenia przepisów Ustawy polegających na zaniechaniu wykonywania zadań zarządcy w stosunku do Infrastruktury, obejmujących zarządzanie Infrastrukturą, polegające na udostępnianiu drogi kolejowej wchodzącej w skład tej Infrastruktury, oraz utrzymanie Infrastruktury w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy. Z tego też względu niniejsze postępowanie stało się bezprzedmiotowe i zgodnie z art. 105 § 1 k.p.a. winno zostać umorzone.

Zgodnie z art. 105 § 1 k.p.a. *gdy postępowanie z jakiegokolwiek przyczyny stało się bezprzedmiotowe w całości albo w części, organ administracji publicznej wydaje decyzję o umorzeniu postępowania odpowiednio w całości albo w części.*

Wyżej wymieniony przepis, poprzez użycie przez ustawodawcę sformułowania „wydaje”, stanowi normę bezwzględnie obowiązującą, co oznacza, że Prezes UTK jest zobowiązany do umorzenia postępowania w sytuacji gdy brak jest przedmiotu sprawy, który podlegałby rozpatrzeniu.

Odnosząc się do zagadnienia bezprzedmiotowości postępowania wskazać należy, że zgodnie z poglądem NSA, zawartym w wyroku z 29 czerwca 2009 r. (sygn. akt II OSK1055/08): *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.* Natomiast Wojewódzki Sąd Administracyjny, zwany dalej „WSA”, w Szczecinie w wyroku z 13 marca 2013 r. sygn. akt II SA/Sz 356/12 stwierdził, że: *Bezprzedmiotowość postępowania administracyjnego, o której stanowi art. 105 § 1 k.p.a. zachodzi, gdy brak jest jednego z elementów stosunku materialnoprawnego, wobec czego nie można wydać decyzji załatwiającej sprawę przez rozstrzygnięcie jej co do istoty. Może mieć ona charakter podmiotowy lub przedmiotowy. Pierwszy z przypadków zachodzi wtedy, gdy z żądaniem występuje podmiot, któremu nie służy przymiot strony w postępowaniu, drugi – gdy sprawa nie ma charakteru administracyjnego, albo gdy nastąpiło przedawnienie żądania lub gdy brak jest przedmiotu żądania.(...).*

Z powyższego wynika, że zawsze w przypadku stwierdzenia przez organ administracji publicznej obiektywnych przesłanek bezprzedmiotowości postępowania, organ zobowiązany jest to postępowanie umorzyć w oparciu o art. 105

§ 1 k.p.a. Jak podkreśla się w doktrynie i orzecznictwie nie ma 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.

Przenosząc powyższe na grunt niniejszej sprawy, Prezes UTK stwierdza, że przedmiotem postępowania w niniejszej sprawie jest rozstrzygnięcie, czy doszło do naruszenia przepisów Ustawy polegającego na zaniechaniu wykonywania zadań Zarządcy infrastruktury kolejowej tj. udostępniania Infrastruktury i utrzymania jej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy.

W obecnym stanie faktycznym, po dokonaniu ponownej analizy materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie, w tym również po dokonaniu analizy Regulaminu Sieci 2019/2020 PKP PLK., w brzmieniu obowiązującym od 7 stycznia 2020 r. wraz z Załącznikami nr: 1, 2.1 (P), 2.1 (T) oraz 2,2; pisma PKP PLK z 25 października 2019 r., znak: IBR1u-0701A-20.9/19 oraz pisma PKP PLK z 20 grudnia 2019 r., znak: IBR1u-0701A-20.12/2019 wraz z załącznikiem tj. kopią fragmentów umowy nr 63/208/0028/19/Z/I z 5 czerwca 2019 r. (str. 1, 2, 3, 28) oraz załącznikiem nr 8 do ww. umowy (z dokumentów tych wynika termin zakończenia prac remontowych Infrastruktury), Prezes UTK nie stwierdza naruszenia ww. przepisów, z powodów szczegółowo opisanych wyżej. W związku z powyższym z powodu braku przedmiotu sprawy, niniejsze postępowanie stało się bezprzedmiotowe, co w konsekwencji doprowadziło do uchylecia Decyzji i umorzenia postępowania I instancji.

Odnosząc się do poszczególnych zarzutów i twierdzeń zawartych w pismach PKP PLK, tj. wniosku PKP PLK o ponowne rozpatrzenie sprawy z 18 września 2019 r., znak: IBR1u-0701A-20.7/2019 oraz pism Spółki z 25 października 2020 r. i 20 grudnia 2020 r., Prezes UTK stwierdził co następuje.

Na wstępie należy zauważyć, że w zakresie naruszenia przepisów prawa materialnego tj. błędnego zastosowania art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. e i art. 5 ust. 1 pkt 2 Ustawy, odniesiono się powyżej. Mając natomiast na uwadze zarzuty proceduralne, Prezes UTK zważył co następuje.

W ocenie Prezesa UTK, zarzut dotyczący wydania Decyzji w oparciu o niepełny materiał dowodowy, poprzez oparcie się jedynie na ustaleniach innego organu tj. DWINB, szczególnie w części dotyczącej terminu, nie zasługuje na uwzględnienie. Na obu etapach postępowania Prezes UTK zgromadził materiał dowodowy, którego odzwierciedleniem były dokonane ustalenia w zakresie stanu faktycznego sprawy (wszystkie dokumenty i materiały zostały skrupulatnie wymienione w opisie stanu faktycznego, a w samym uzasadnieniu Decyzji Prezes UTK odwoływał się do nich niejednokrotnie). Materiał ten obejmował nie tylko (jak twierdzi PKP PLK) stanowisko DWINB. Prezes UTK oparł swoje ustalenia faktyczne również na innych dowodach zgromadzonych w sprawie – np. na treści Regulaminu Sieci (str. 6 Decyzji). Co istotne, Strona na każdym etapie postępowania była informowana o dołączeniu do materiału dowodowego nowych materiałów, a także miała możliwość wypowiedzenia się co do nich i składania stanowisk w sprawie.

W dalszej kolejności, odnosząc się do zarzutu PKP PLK, dotyczącego niespójności zakresu wszczętego postępowania zakończonego wydaniem Decyzji, z treścią doręczonego PKP PLK zawiadomienia o wszczęciu postępowania, należy stwierdzić, że na żadnym etapie postępowania nie zmieniono jego przedmiotu. W zawiadomieniu o wszczęciu postępowania z 13 kwietnia 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.9.2018.14.AnK wskazano, że postępowanie zostało wszczęte w zakresie: *naruszenia przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwanej dalej także „zarządcą”, postanowień art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. e) i art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym poprzez nieudostępnianie linii kolejowej nr 302 na odcinku Strzegom – Grabina Śląska w związku z niedopełnieniem obowiązku zarządcy, polegającego na utrzymaniu przedmiotowej infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy, w związku z niewykonaniem od 11 kwietnia 2016 r., w stopniu umożliwiającym przywrócenie eksploatacji, decyzji Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego we Wrocławiu o zakazie użytkowania wiaduktów kolejowych w km. 37.800 i 38.359 tej linii do czasu:*

- *usunięcia z obiektu budowlanego odspojonych i luźnych fragmentów betonu ścian przyczółków i sklepień;*
- *uzupełnienia uszkodzonej i zdekompletowanej balustrady;*
- *uzupełnienia uszkodzonej nawierzchni na wykuszach służbowych.*

W ww. zawiadomieniu, posłużono się rzeczywiście zwrotem, w związku z niewykonaniem (...) decyzji Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego we Wrocławiu, jednakże użycie ww. sformułowania pełniło jedynie funkcję opisową, w żadnym razie nie stanowiąc podstawy przedmiotu postępowania. Oczywistym jest bowiem fakt, iż ww. decyzja DWINB nie mogła być przedmiotem kontroli i analizy Prezesa UTK. Ponadto, zakres postępowania pierwszo-instancyjnego został wyraźnie opisany w uzasadnieniu Zaskarżonej Decyzji i w ocenie Prezesa UTK, nie powinien budzić wątpliwości.

Odnosząc się natomiast do treści zawiadomienia o wszczęciu postępowania z 14 października 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.10.2019.2.AKK należy wskazać, że zostało ono wszczęte: *Na wniosek PKP Polskich Linii Kolejowych*

*S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanych dalej „PKP PLK”, z 18 września 2019 r., (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 19 września 2019 r.) znak: IRB1u-0701A- 20.7/2019 o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, z 28 sierpnia 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.9.2018.KK w przedmiocie stwierdzenia przez Prezesa UTK naruszenia przez PKP PLK przepisów z zakresu kolejnictwa, to jest art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. e) i art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, polegające na zaniechaniu wykonywania zadań zarządcy w stosunku do infrastruktury kolejowej obejmującej linię kolejową nr 302 na odcinku Strzegom – Grabina Śląska, zwanej dalej „Infrastrukturą”, obejmujących zarządzanie Infrastrukturą, polegające na udostępnianiu drogi kolejowej wchodzącej w skład tej Infrastruktury oraz utrzymanie Infrastruktury w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy.*

W ocenie Prezesa UTK, oba zawiadomienia przytoczone powyżej mają taki sam zakres i dotyczą naruszenia tego samego przepisu Ustawy (oba wskazują bowiem na naruszenie przez PKP PLK art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. e oraz ust. 1 pkt 2 Ustawy). Co więcej, oba zawiadomienia wskazują na jednakową w swym opisie postać naruszenia, tj. zaniechanie wykonywania zadań zarządcy w stosunku do Infrastruktury, polegające na braku utrzymania Infrastruktury w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy oraz braku jej udostępniania. Nie ulega zatem wątpliwości, iż zakres obu postępowań jest więc tożsamy. W związku z powyższym, w ocenie Prezesa UTK, ten zarzut PKP PLK nie zasługuje na uwzględnienie.

Jeśli chodzi natomiast o zarzut dotyczący błędnego powoływania się na art. 131 k.p.a. w treści zawiadomienia o wszczęciu postępowania, należy wskazać, iż istotą ww. przepisu jest jedynie zobowiązanie organu do informowania stron o fakcie wszczęcia postępowania odwoławczego na skutek złożonego odwołania, co nie powoduje po stronie PKP PLK żadnych negatywnych konsekwencji. W związku z tym, Prezes UTK również i w tym przypadku nie znalazł uzasadnienia dla zarzutu stawianego przez PKP PLK.

Odnosząc się w dalszej kolejności do zarzutu Spółki dotyczącego wysłania ww. zawiadomienia o wszczęciu postępowania po upływie niespełna miesiąca od dnia złożenia przez Spółkę Wniosku, w ocenie Prezesa UTK ta kwestia również nie ma w niniejszej sprawie znaczenia. Zgodnie bowiem z treścią art. 61 § 3 k.p.a.: *Datą wszczęcia postępowania na żądanie strony jest dzień doręczenia żądania organowi administracji publicznej.* Podkreślenia w tym miejscu wymaga, iż samo zawiadomienie o wszczęciu postępowania pełni jedynie funkcję informacyjną dla strony i nie ma wpływu na jej prawa i obowiązki. W niniejszej sprawie, Prezes UTK uznał, iż datą wszczęcia postępowania jest dzień doręczenia Wniosku, tj. 19 września 2019 r. Z ww. względów powyższy zarzut nie zasługuje na uwzględnienie.

W ocenie Prezesa UTK, nie może być również mowy o naruszeniu przez Organ art. 8 § 1 k.p.a., poprzez wyznaczenie, zdaniem PKP PLK, zbyt krótkich terminów na zajęcie stanowiska w sprawie. Prezes UTK wezwał Spółkę do przesłania dodatkowych wyjaśnień i materiałów na podstawie art. 50 k.p.a. dwukrotnie. Pierwsze wezwanie z 14 października 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.10.2019.2.AKK, w którym Prezes UTK wyznaczył 7 – dniowy termin na udzielenie informacji, dotyczyło tego, jakie czynności lub działania PKP PLK musi podjąć po zakończeniu napraw zleconych przez DWINB aby możliwe było udostępnienie Infrastruktury przewoźnikom kolejowym oraz tego, w jakim czasie, zdaniem PKP PLK, możliwe jest udostępnienie Infrastruktury przewoźnikom kolejowym. Drugie wezwanie z 13 grudnia 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.10.2019.5.AKK przesłane do PKP PLK dotyczyło przesłania umowy na wykonanie robót budowlanych na przedmiotowej Infrastrukturze (termin na udzielenie odpowiedzi wynosił 5 dni).

Zdaniem Prezesa UTK, oba terminy wskazane w ww. wezwaniach, były adekwatne do ich treści. Udzielenie odpowiedzi na zadane przez Prezesa UTK pytania, nie wymagało gromadzenia ani analizy danych, ani też podjęcia innych czasochłonnych czynności. Samo przesłanie kopii umowy również do takich działań się nie zaliczało. Z uwagi na powyższe oraz na przedmiot wezwań i charakter informacji żądanych przez Organ, wyznaczenie ww. terminów na udzielenie przez PKP PLK odpowiedzi na wezwania, nie przesądza w ocenie Prezesa UTK, o naruszeniu przepisów prawa administracyjnego.

Mając na uwadze powyższe, orzeczono jak w sentencji.

#### **POUCZENIE**

Na niniejszą decyzję, która jest ostateczna, przysługuje skarga do WSA w Warszawie. Skargę wnosi się w terminie 30 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji za pośrednictwem Prezesa UTK. Wpis od skargi wynosi 200 zł i uiszczany jest gotówką do kasy sądu administracyjnego lub na rachunek bankowy tego sądu (art. 16 § 1 k.p.a. w zw. z art. 3 § 2 pkt 1, art. 13 § 1 i § 2, art. 52 § 1 i § 2, art. 53 § 1 oraz art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 2325 z późn. zm.), zwanej dalej „p.p.s.a.”, w związku z § 2 ust. 1 pkt 2 i § 5 ust. 1 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.). Stronie przysługuje możliwość ubiegania się o prawo pomocy, obejmujące zwolnienie strony od kosztów sądowych oraz bezpłatne ustanowienie profesjonalnego pełnomocnika, na zasadach określonych w art. 239 – 263 p.p.s.a.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*