

**DECYZJA 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 PLK

Na podstawie art. 104 § 1 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 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”, oraz art. 13 ust. 4 i art. 13b ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, działając w postępowaniu administracyjnym wszczętym z urzędu 13 kwietnia 2019 r. w przedmiocie naruszenia przez spółkę PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej „PKP PLK” lub „Spółką”, 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, w odniesieniu do infrastruktury kolejowej obejmującej linię kolejową nr 302 na odcinku Strzegom – Grabina Śląska, zwanej dalej „Infrastrukturą”:

- I. stwierdzam 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:**
- a. zarządzanie Infrastrukturą, polegające na udostępnianiu drogi kolejowej wchodzącej w skład Infrastruktury, oraz**
 - b. utrzymanie Infrastruktury w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy.**
- II. wyznaczam na dzień 31 grudnia 2019 r. termin na usunięcie nieprawidłowości wskazanych w punkcie I sentencji niniejszej decyzji.**

UZASADNIENIE**Stan faktyczny:**

Pismem z 13 kwietnia 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.9.2018.14.AnK, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem 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 siedzibą w Strzegomiu, zwanej dalej „Granit Strzegom”, 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 o przekazanie treści decyzji o zakazie użytkowania wiaduktów kolejowych w km 37,900 i 38,359 tej linii. Dolnośląski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego 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, dostęp w dniu 5 czerwca 2019 r.);
- 2) Pisma Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego 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 Polskie Linie Kolejowe S.A., 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 dnia 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 Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego. Spółka wniosła również o umorzenie prowadzonego postępowania uzasadniając swoje stanowisko faktem, że jest związana stanowiskiem Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego, 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 z Infrastruktury zarządzanej przez PKP PLK, w tym wiaduktu zlokalizowanego w km 38,359 linii 302, przez co Granit Strzegom 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 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 Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego 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., Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego organ ten 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. Dolnośląski Wojewódzki Inspektor Nadzoru Budowlanego zmienił termin usunięcia nieprawidłowości stanu technicznego wiaduktu przez PKP PLK na 31 grudnia 2019 r.

Zgodnie z informacjami przekazanymi przez pracownika Granit Strzegom 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 nie mogła i w dalszym ciągu nie może korzystać z bocznic kolejowej oraz stacji Grabina Śląska, będących jej własnością i wykorzystywanych do dystrybucji drogą kolejową wyrobów tej spółki. Stan ten trwa także obecnie, na co wskazywał przedstawiciel Granit Strzegom w piśmie z 30 stycznia 2019 r., informując, że ruch na linii 302 nie został przywrócony. Ponadto sytuację taką potwierdza pismo Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego 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 kontynuuje prace budowlane dotyczące Infrastruktury i powinny się one zakończyć w terminie 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 dnia 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 prędkością na tym odcinku na 0 km/h.

Z kolei aktualny Statut Sieci Kolejowej PKP PLK zawiera linię 302 w Wykazie linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK (Załącznik nr 1). Jednocześnie linia nr 302 nie znajduje 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).

Prezes UTK zważył, co następuje:

W myśl 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.*

Przepis art. 104 k.p.a. stanowi, że *organ administracji publicznej załatwia sprawę przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej (§ 1). Decyzje rozstrzygają sprawę co do jej istoty w całości lub w części albo w inny sposób kończą sprawę w danej instancji (§ 2).*

Zgodnie z art. 10 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK jest centralnym organem administracji rządowej, właściwym w sprawach regulacji transportu kolejowego.

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.*

Jednym z takich przepisów z zakresu kolejnictwa jest art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. e) ustawy o transporcie kolejowym, określający zadania zarządcy infrastruktury, zwanego dalej „zarządcą”, 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, prowadzonego na podstawie powołanych wyżej przepisów prawa, jest weryfikacja czy PKP PLK jako zarządca Infrastruktury (w zakresie obejmującym linię kolejową nr 302 na odcinku

Strzegom – Grabina Śląska) prawidłowo wykonywał swoje obowiązki, a także określenie konsekwencji niespełnienia ustawowych obowiązków ciążących na tej spółce.

W ustalonym w sprawie stanie faktycznym, nie budzi wątpliwości, że zarządzana przez PKP PLK linia kolejowa nr 302 nie jest udostępniana dla ruchu pociągów począwszy od 1 kwietnia 2016 r., kiedy to po zakończeniu kontroli Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego wydana została ustna decyzja tego organu o zakazie użytkowania wiaduktu kolejowego w km 38,359 linii kolejowej nr 302 na zasadzie art. 66 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane – jednolity tekst: Dz.U. z 2016 r., poz. 290 (co wynika z 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). Kolejną decyzją Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego z 19 grudnia 2016 r., PKP PLK została zobowiązana do usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych podczas kontroli, w terminie do 31 grudnia 2017 r.

Nieodpowiedni stan techniczny wskazanych elementów Infrastruktury, uniemożliwiający jej bezpieczne użytkowanie, dowodzi tego, że PKP PLK nie wywiązuje się z obowiązków ciążących na zarządcy, obejmujących utrzymywanie infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy.

Skutkiem wydanego przez Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego zakazu użytkowania Infrastruktury, było faktyczne zaprzestanie jej udostępniania przez PKP PLK na rzecz przewoźników kolejowych.

Taki stan, trwający co najmniej od kwietnia 2016 r., kiedy to zakończona została kontrola Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego, nie może być usprawiedliwiony w świetle obowiązków zarządcy infrastruktury wynikających z powołanych przepisów ustawy o transporcie kolejowym. Konieczność udostępnienia przez PKP PLK linii kolejowej nr 302 dla ruchu pociągów oraz jej utrzymanie w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy wynika z przepisu art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. e) oraz art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym. Brak aktywnych i skutecznych działań PKP PLK, które doprowadziłyby, w okresie ponad 3 lat od zamknięcia linii nr 302, do przywrócenia bezpiecznego ruchu kolejowego w ramach Infrastruktury, spowodował konieczność podjęcia interwencji przez Prezesa UTK, w ramach realizacji jego ustawowych kompetencji.

Nieodpowiedni stan techniczny wskazanych elementów Infrastruktury, uniemożliwiający jej bezpieczne użytkowanie, dowodzi tego, że PKP PLK nie wywiązuje się z obowiązków ciążących na zarządcy, obejmujących utrzymywanie infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy, co stanowi naruszenie art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. e) oraz art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym.

Trwające zaniechanie naprawy przez PKP PLK Infrastruktury uniemożliwia jednocześnie prowadzenie ruchu kolejowego przez przewoźników i użytkowników bocznic, dla których dostęp do drogi kolejowej nr 302 jest niezbędny – tak jak w przypadku spółki Granit Strzegom - nie tylko dla wykonywania przewozów kolejowych, ale także dla realizacji innych celów gospodarczych, uzależnionych od dostępu do Infrastruktury. Brak takiego dostępu naraża dotychczasowych oraz potencjalnych użytkowników Infrastruktury na ponoszenie dodatkowych kosztów zapewnienia zastępczych środków transportu realizowanego dotychczas z wykorzystaniem Infrastruktury. Należy podkreślić, że koszty te mają nie tylko wymiar finansowy, ale również środowiskowy i społeczny, wynikający z obciążenia dróg publicznych dodatkowym ruchem. Z uwagi na fakt, że przedmiotowy odcinek infrastruktury kolejowej był wykorzystywany do transportu kruszyw, brak jego udostępniania może przekładać się na efektywność dostaw surowców na potrzeby realizacji inwestycji infrastrukturalnych w Polsce.

W związku z powyższym oraz z uwagi na brak udostępnienia Infrastruktury dla ruchu pociągów, w tym dla realizacji ruchu kolejowego przez Granit Strzegom, niezbędne było wydanie niniejszej decyzji Prezesa UTK.

Jak wskazano powyżej, linia nr 302 jest uwidocznioma w wykazie linii kolejowych zarządzanych przez PKP PLK (Załącznik nr 1 Statut Sieci Kolejowej PKP), przy czym w wyniku zmian wprowadzonych do Regulaminu sieci 2019/2020 PKP PLK od 1 lipca 2019 r., maksymalna prędkość pomiędzy km 35,350 a 40,700, została określona na 0 km/h. Należy podkreślić, że przed ostatnią zmianą Regulaminu sieci 2018/2019 PKP PLK, która weszła w życie 1 lipca 2019 r. linia 302 nie tylko w całości objęta była udostępnianiem, ale też maksymalna prędkość składów wagonowych oraz pociągów towarowych na odcinku pomiędzy km 35,350 a 40,700 była określona na 20 km/h (zgodnie z Załącznikiem 2.1).

Obniżenie od 1 lipca 2019 r. prędkości maksymalnej do 0 km/h nie wyłącza jednak tego odcinka linii kolejowej z obowiązku jego udostępniania oraz utrzymania w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy. Zgodnie bowiem z punktem 4.3.6 Regulaminu sieci PKP PLK: *Przewoźnik występuje z wnioskiem o korzystanie z linii/odcinków, dla których w załączniku 2.1 jako maksymalną prędkość techniczną wskazano wartość 0 km/h do właściwego zakładu linii kolejowych PLK, przy czym zakład PLK obowiązany jest do rozpatrzenia wystąpienia przewoźnika w okresie nie dłuższym niż 5 dni kalendarzowych od daty jego złożenia, pod warunkiem spełnienia przez wnioskującego warunków określonych w ust. 3.*

Przy spełnieniu warunków określonych w Regulaminie sieci PKP PLK, istnieje zatem możliwość aby linie kolejowe, dla których wyznaczono maksymalną prędkość 0 km/h były wykorzystywane przez przewoźników na ich wnioski.

Ponadto, pomimo deklarowanej na gruncie Statutu Sieci Kolejowej PKP PLK dostępności linii 302 oraz możliwości jej użytkowania nawet przy określeniu maksymalnej prędkości na 0 km/h, odcinek pomiędzy km 35,350 a 40,700 został jednak w praktyce wyłączony przez PKP PLK z eksploatacji, co jest z kolei niezgodne z Umową z dnia 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 („Umowa wieloletnia”).

Postanowienia pkt 7.3.8 powyższej Umowy wieloletniej wymagają, aby na czynnych odcinkach linii kolejowych według stanu bazowego przyporządkowanych do Kategorii D, PKP PLK zapewniła standard umożliwiający przejezdność. Ponadto, odcinki nieczynne mają być utrzymywane przez cały okres obowiązywania umowy z zachowaniem wymogów wynikających z ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane (Dz. U. z 2018 r., poz. 1202 z późn. zm.).

Z kolei pkt 7.5.1 Umowy wieloletniej nakazuje PKP PLK utrzymywanie także infrastruktury niewykorzystywanej, przez które rozumie się w szczególności diagnostykę stanu technicznego oraz utrzymanie przejazdów kolejowych i obiektów inżynierskich.

Powyższych obowiązków PKP PLK wynikających z Umowy wieloletniej, nie wyłącza okoliczność, że w Regulaminie sieci PKP PLK, począwszy od 1 lipca 2019 r., maksymalny nacisk osi lokomotywy oraz wagonów na odcinku pomiędzy km 35,350 i 40,700 linii nr 302, został określony jako 0 (zero) kN. Należy bowiem zauważyć, że zgodnie z załącznikiem nr 13 do Umowy wieloletniej, linia kolejowa nr 302 powinna zachować parametr nacisku osi w wysokości 177 – 196 kN, zarówno w stanie bazowym, jak i według stanu prognozowanego na 31 grudnia 2023 r.

Powyższe wskazuje na to, że począwszy od 19 grudnia 2016 r., kiedy to została wydana decyzja Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego, PKP PLK nie zapewniając udostępniania Infrastruktury i nie utrzymując jej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy, oprócz naruszenia art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. e) i art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy i transporcie kolejowym, naruszała także (w okresie do 1 lipca 2019 r.) postanowienia własnego Regulaminu sieci, a obecnie stwierdzony w niniejszej sprawie stan faktyczny pozostaje niezgodny ze Statutem Sieci Kolejowej PKP PLK oraz z Umową wieloletnią.

W związku z powyższym, realizując kompetencję z art. 13 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym i w wyniku stwierdzenia naruszenia przez PKP PLK przepisów art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. e) i art. 5 ust. 1 pkt 2 powołanej ustawy, Prezes UTK orzekł jak na wstępie.

Odnosząc się do wniosku o umorzenie niniejszego postępowania, zawartego w stanowisku Spółki z 29 lipca 2019 r., zdaniem Prezesa UTK nie zasługuje on na uwzględnienie. Zgodnie z art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, do obowiązków zarządcy infrastruktury kolejowej należy *utrzymanie infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy*. Jak wskazano w treści niniejszej decyzji, to nieodpowiedni stan techniczny elementów Infrastruktury uniemożliwia jej bezpieczne użytkowanie. Potwierdzeniem niewywiązania się przez PKP PLK z obowiązku utrzymania infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy jest decyzja Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego, zakazująca użytkowania wiaduktu kolejowego w Strzegomiu.

Odnosząc się do zarzutu PKP PLK, dotyczącego wykroczenia przez Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego poza dyspozycję art. 66 ust. 1 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r., Prawo budowlane (tekst jednolity: Dz. U. z 2019 r., poz. 1186) poprzez nałożenie na Spółkę obowiązku wykonania określonych prac inwestycyjnych, w ocenie Prezesa UTK nie ma znaczenia dla rozstrzygnięcia niniejszej decyzji. Spółka nie wykazała, że przedmiotowe decyzje Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego zostały uchylone bądź zmienione, nie dołączyła również żadnych dokumentów mogących to potwierdzić. Zebrany w niniejszym postępowaniu materiał dowodowy pozwala zatem Prezesowi UTK jednoznacznie stwierdzić, że fragment Infrastruktury objęty jest wiążącym zakazem użytkowania.

Odnosząc się natomiast do działań podjętych przez PKP PLK, mających na celu poprawę stanu technicznego Infrastruktury należy wskazać, że termin usunięcia stwierdzonych naruszeń został określony w niniejszej decyzji na dzień 31 grudnia 2019 r. i jest zgodny z decyzją Dolnośląskiego Wojewódzkiego Inspektora Nadzoru Budowlanego z 12 kwietnia 2019 r. Odpowiada również deklaracji PKP PLK, która w piśmie z 26 lutego 2019 r. wskazała planowany termin zakończenia prac naprawczych Infrastruktury – do końca 2019 r.

W ocenie Prezesa UTK, usunięcie stwierdzonego stanu naruszenia przez PKP PLK przepisów art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. e) i art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, powinno nastąpić w najszybszym możliwym czasie, przy czym nie później niż do 31 grudnia 2019 r. Dalsze przedłużanie procesu przywracania Infrastruktury do stanu zapewniającego bezpieczny ruch kolejowy, byłoby sprzeczne z koniecznością zapewnienia przez PKP PLK realizacji ustawowych zadań

zarządcy infrastruktury, do której dostęp jest kluczowy dla zapewnienia ruchu pociągów na odcinku Strzegom – Grabina Śląska linii kolejowej nr 302.

POUCZENIE

Od decyzji nie służy odwołanie. Strona niezadowolona z decyzji może jednak zwrócić się do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy w terminie 14 dni od dnia doręczenia jej decyzji.

Jeżeli strona nie chce skorzystać z prawa do zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, może wnieść do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie skargę na decyzję w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji stronie. Skargę wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK. Wpis od skargi wynosi 200 zł (art. 15 w zw. z art. 127 § 3 w zw. z art. 129 § 2 k.p.a. w związku z art. 3 § 2 pkt 1 oraz art. 13 § 2, art. 52 § 1 i § 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 2018 r., poz. 1302, 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.).

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 – 262 p.p.s.a.

W trakcie biegu terminu do zwrócenia się do Prezesa UTK z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, strona może zrzec się prawa do wniesienia tego wniosku. Z dniem doręczenia Prezesowi UTK oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, decyzja staje się ostateczna i prawomocna (art. 127a § 2 w związku z art. 127 § 3 k.p.a.). Złożenie oświadczenia następuje na zasadach ogólnych przewidzianych dla wniesienia podania, określonych w art. 63 § 1 k.p.a.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*