

Warszawa, dnia 13 listopada 2024 r.

Poz. 30

**DECYZJA NR DPP-WOPN.717.6.2023.AJ
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 25 października 2024 r.

**umarzająca w całości postępowanie administracyjne w sprawie przyznania SKPL Cargo otwartego dostępu
na trasie krajowej Kobierzyce – Piława Górna – Kobierzyce**

Na podstawie art. 105 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r. poz. 572), 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 2024 r. poz. 697), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego wszczętego na wniosek przewoźnika kolejowego SKPL Cargo sp. z o.o. z siedzibą w Zbiersku, zwanej dalej „SKPL Cargo”, „Przewoźnikiem” lub „Stroną”, z 2 czerwca 2023 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Urzędem”, za pośrednictwem platformy ePUAP: 2 czerwca 2023 r.), zaktualizowanym w związku z pismem z 28 czerwca 2023 r. (data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 29 czerwca 2023 r.), w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Kobierzyce – Piława Górna – Kobierzyce, w okresie od 15 grudnia 2024 r. do 14 grudnia 2029 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029,

umarzam ww. postępowanie administracyjne w całości.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

2 czerwca 2023 r. wpłynął do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK” lub „Organem”, wniosek SKPL Cargo o przyznanie otwartego dostępu na trasie krajowej Kobierzyce – Piława Górna – Kobierzyce, w okresie od 15 grudnia 2024 r. do 14 grudnia 2029 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029, zwany dalej również „Wnioskiem”.

Pismem z 16 czerwca 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.2.AJ) Prezes UTK wezwał SKPL Cargo do skorygowania informacji zawartych we Wniosku.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 16 czerwca 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.2.AJ), 29 czerwca 2023 r. do Urzędu wpłynęło, za pośrednictwem platformy ePUAP, pismo SKPL Cargo z 28 czerwca 2023 r. (znak: CARGO/2023/AM/003), wraz z zaktualizowanym Wnioskiem.

Pismem z 5 lipca 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.4.AJ) Prezes UTK powiadomił SKPL Cargo o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie wydania decyzji w sprawie dotyczącej otwartego dostępu na trasie krajowej Kobierzyce – Piława Górna – Kobierzyce, w okresie od 15 grudnia 2024 r. do 14 grudnia 2029 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029.

W tym samym piśmie Strona została także poinformowana o materiale dowodowym i faktach znanych Prezesowi UTK z urzędu. Ponadto Prezes UTK poinformował Stronę o przysługującym prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Pismem z 10 lipca 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.5.AJ) Prezes UTK powiadomił podmioty uprawnione o otrzymaniu powiadomienia SKPL Cargo z 2 czerwca 2023 r., w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Kobierzyce – Piława Górna – Kobierzyce oraz poinformował o przysługującym prawie zgłoszenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, w terminie i na zasadach określonych w przepisach rozporządzenia 2018/1795.

Prezes UTK 10 lipca 2023 r. opublikował informację o wpływie Wniosku SKPL Cargo na stronie internetowej Urzędu pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dostep-do-infrastruktur/dostep-do-infrastrukturu/otwarty-dostep-krajowy/powiadomienia/20229,Powiadomienia-SKPL-Cargo-o-planowanych-nowych-krajowych-uslugach-pasazerskich-na.html>. W publikacji na stronie internetowej Prezes UTK poinformował: *Jednocześnie należy wskazać, że część linii kolejowych, które SKPL Cargo wskazała we wnioskach jest nieczynna i niedopuszczona do ruchu kolejowego przez odpowiedniego zarządcę infrastruktury. Wobec powyższego wymaga podkreślenia, że decyzja w sprawie przyznania otwartego dostępu albo ograniczonego dostępu dotyczy może jedynie linii kolejowych, które zostały wybudowane oraz oddane do użytku w dacie zaplanowanego kursowania nowej usługi przewozów pasażerskich. Decyzja dotycząca otwartego dostępu może zostać wydana przez organ regulacyjny wyłącznie na okres, który pokrywa się z okresem udostępnienia aplikantom linii kolejowych do eksploatacji przez odpowiedniego zarządcę infrastruktury, co jest zgodne z art. 29c ust. 7 pkt 2-4 ustawy o transporcie kolejowym.*

W piśmie z 31 lipca 2023 r. (znak: KK.532.16.2023.5) Województwo Dolnośląskie Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, zwana dalej „DSDiK” lub „Zarządcą infrastruktury”, poinformowała o pracach rewitalizacyjnych na linii kolejowej nr 310, którą SKPL Cargo wskazało we Wniosku. W tym samym piśmie DSDiK wskazała, że do zakończenia rewitalizacji odcinki ww. linii kolejowej będą stanowiły infrastrukturę nieczynną i niedopuszczoną do ruchu kolejowego.

Pismem z 23 sierpnia 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.7.AJ) Prezes UTK zawiadomił DSDiK, że w terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 nie został złożony żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej.

Pismem z 24 sierpnia 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.8.AJ) Prezes UTK zawiadomił SKPL Cargo, że w terminie określonym w art. 5 ust. 1 rozporządzenia 2018/1795 nie został złożony żaden wniosek o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej. Ponadto Prezes UTK zawiadomił SKPL Cargo o pozostałych dokumentach wchodzących w skład materiału dowodowego sprawy. Jednocześnie Prezes UTK poinformował Stronę o zakończeniu etapu zbierania materiału dowodowego w sprawie oraz o przysługującym SKPL Cargo prawie do wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań, w terminie 5 dni od doręczenia pisma. W tym samym piśmie Prezes UTK zawiadomił o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy do 29 września 2023 r.

Pismem z 29 września 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.9.AJ) Prezes UTK wezwał SKPL Cargo do przedstawienia dodatkowych informacji w związku ze złożonym Wnioskiem. W tym samym piśmie Strona została także poinformowana o materiale dowodowym oraz o przysługującym prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów. Jednocześnie Prezes UTK zawiadomił o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy do 30 października 2023 r.

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 29 września 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.9.AJ), w piśmie z 11 października 2023 r. (znak: CARGO/2023/AM/013, data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 12 października 2023 r.) SKPL Cargo przedstawiło dodatkowe informacje w związku ze złożonym Wnioskiem.

Pismem z 27 października 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.11.AJ) Prezes UTK zawiadomił o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy do 30 listopada 2023 r.

Pismem z 30 listopada 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.12.AJ) Prezes UTK zawiadomił o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy do 3 stycznia 2024 r.

Pismem z 4 stycznia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.13.AJ) Prezes UTK zawiadomił o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy do 5 lutego 2024 r.

W piśmie z 2 lutego 2024 r. (znak: KK.532.7.2024.2) DSDiK poinformowała o pracach rewitalizacyjnych na linii kolejowej nr 310, którą SKPL Cargo wskazało we Wniosku. W tym samym piśmie DSDiK wskazała, że do zakończenia rewitalizacji odcinki ww. linii kolejowej będą stanowiły infrastrukturę nieczynną i niedopuszczoną do ruchu kolejowego.

Pismem z 5 lutego 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.13.AJ) Prezes UTK zawiadomił o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy do 5 marca 2024 r.

Pismem z 15 lutego 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.14.AJ) Prezes UTK wezwał SKPL Cargo do przedstawienia dodatkowych informacji w związku ze złożonym Wnioskiem. W tym samym piśmie Strona została także poinformowana o materiale dowodowym oraz o przysługującym prawie wglądu w akta sprawy, sporządzania z nich notatek, kopii lub odpisów.

Pismem z 5 marca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.15.AJ) Prezes UTK zawiadomił o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy do 5 kwietnia 2024 r.

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 15 lutego 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.14.AJ), w piśmie z 13 marca 2024 r. (znak: CARGO/2024/AM/002, data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy

ePUAP: 13 marca 2024 r.) SKPL Cargo nie przedstawiło dodatkowych informacji w związku ze złożonym Wnioskiem, informując jednocześnie, że jest zaskoczone stanowiskiem DSDiK wyrażonym w piśmie z 2 lutego 2024 r. (znak: KK.532.7.2024.2).

Pismem z 22 marca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.17.AJ) Prezes UTK poinformował SKPL Cargo o materiale dowodowym, o zakończeniu etapu zbierania materiału dowodowego w sprawie oraz o przysługującym prawie do wypowiedzenia się, w terminie 7 dni, licząc od momentu doręczenia pisma, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Jednocześnie Prezes UTK zawiadomił, że istnieją przesłanki zależne od SKPL Cargo, które nie zostały spełnione lub wykazane, co może skutkować wydaniem decyzji niezgodnej z żądaniem Strony. Z uwagi na powyższe Prezes UTK poinformował, że Stronie przysługuje uprawnienie przedłożenia dodatkowych dowodów celem wykazania spełnienia przesłanek, o których mowa w art. 79a § 1 k.p.a.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 22 marca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.17.AJ), w piśmie z 3 kwietnia 2024 r. (znak: CARGO/2024/AM/005, data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 3 kwietnia 2024 r.) SKPL Cargo przedstawiło dodatkowe informacje w związku ze złożonym Wnioskiem, informując jednocześnie, że nie znalazło podstawy prawnej uprawniającej Prezesa UTK do nakładania na Stronę obowiązku przedstawienia dodatkowych dokumentów, niż te wynikające wprost z rozporządzenia 2018/1795 oraz z ustawy o transporcie kolejowym.

Pismem z 5 kwietnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.19.AJ) Prezes UTK poinformował SKPL Cargo o materiale dowodowym, o zakończeniu etapu zbierania materiału dowodowego w sprawie oraz o przysługującym prawie do wypowiedzenia się, w terminie 5 dni, licząc od momentu doręczenia pisma, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Jednocześnie Prezes UTK zawiadomił o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy do 6 maja 2024 r.

W odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 5 kwietnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.19.AJ), w piśmie z 3 kwietnia 2024 r. (znak: CARGO/2024/AM/007, podpisane elektronicznie: 19 kwietnia 2024 r. i doręczone do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 20 kwietnia 2024 r.), SKPL Cargo przedstawiło dodatkowe informacje w związku ze złożonym Wnioskiem. Jednocześnie Strona zrezygnowała z uprawnień wynikających z art. 10 § 1 k.p.a.

Pismem z 7 maja 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.21.AJ) Prezes UTK zawiadomił o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy do 6 czerwca 2024 r.

Pismem z 7 czerwca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.22.AJ) Prezes UTK poinformował SKPL Cargo o materiale dowodowym oraz o przysługującym prawie do wypowiedzenia się, co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Jednocześnie Prezes UTK wezwał SKPL Cargo do przedstawienia stanowiska w związku z informacją przedstawioną przez DSDiK, zgodnie z którą wskazana we Wniosku linia kolejowa nr 310 stanowi infrastrukturę nieczynną i niedopuszczoną do ruchu kolejowego. Jednocześnie Prezes UTK zawiadomił o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy do 8 lipca 2024 r.

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 7 czerwca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.22.AJ), w piśmie z 1 lipca 2024 r. (znak: CARGO/2024/AM/012, data wpływu do Urzędu za pośrednictwem platformy ePUAP: 1 lipca 2024 r.) SKPL Cargo nie przedstawiło dodatkowych informacji w związku ze złożonym Wnioskiem, informując jednocześnie, że Strona wyraża swoje zdumienie udzieloną przez DSDiK odpowiedzią dotyczącą planowanego terminu zakończenia prac rewitalizacyjnych na linii kolejowej nr 310.

Pismem z 9 lipca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.24.AJ) Prezes UTK zawiadomił o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy do 8 sierpnia 2024 r.

Pismem z 7 sierpnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.25.AJ) Prezes UTK zawiadomił o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy do 9 września 2024 r.

Pismem z 6 września 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.28.AJ) Prezes UTK zawiadomił o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy do 9 października 2024 r.

Pismem z 4 października 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.29.AJ) Prezes UTK zawiadomił o wyznaczeniu nowego terminu załatwienia sprawy do 12 listopada 2024 r.

Mając powyższe na uwadze, Prezes UTK zważył, co następuje:

Stosownie do art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13ab i art. 13b ust. 2 i 3, przepisy k.p.a.

Zgodnie natomiast z art. 104 § 1 k.p.a.: *Organ administracji publicznej załatwia sprawę przez wydanie decyzji, chyba że przepisy kodeksu stanowią inaczej.*

Art. 13 ust. 1 pkt 5 ustawy o transporcie kolejowym przyznaje Prezesowi UTK kompetencję do wydawania decyzji dotyczących otwartego dostępu.

Jak wskazano, 2 czerwca 2023 r. do Prezesa UTK wpłynął Wniosek SKPL Cargo w sprawie uruchamiania planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Kobierzyce – Piława Górna – Kobierzyce na okres 5 kolejnych rocznych rozkładów jazdy pociągów począwszy od 15 grudnia 2024 r. do 14 grudnia 2029 r.

Strona złożyła Wniosek na formularzu przeznaczonym dla postępowań administracyjnych prowadzonych zgodnie z procedurą przewidzianą w rozporządzeniu 2018/1795.

W związku z otrzymaniem przez Prezesa UTK Wniosku, niezbędne było ustalenie statusu SKPL Cargo na podstawie obowiązujących przepisów prawa.

Na podstawie Wniosku złożonego przez Stronę oraz zgromadzonego w niniejszej sprawie materiału dowodowego Prezes UTK ustalił, że SKPL Cargo jest przewoźnikiem kolejowym, posiadającym licencję nr L/075/2019 na wykonywanie przewozów kolejowych osób, wydaną decyzją Prezesa UTK z 17 września 2019 r. (znak: DRR-WLKD.700.17.2019.AO) na czas nieokreślony, certyfikat bezpieczeństwa część A nr PL1120200007, wydany decyzją Prezesa UTK z 6 marca 2020 r. (znak: DMB-WMIC.400.1.2020.AKa), ważny od 12 marca 2020 r. do 12 marca 2025 r., potwierdzający akceptację systemu zarządzania bezpieczeństwem na terenie Unii Europejskiej oraz certyfikat bezpieczeństwa część B nr PL1220200018, wydany decyzją Prezesa UTK z 27 kwietnia 2020 r. (znak: DMB-WMIC.401.21.2020.AKa), ważny od 15 maja 2020 r. do 15 maja 2025 r., potwierdzający akceptację regulacji przyjętych przez przedsiębiorstwo kolejowe w celu spełnienia krajowych wymagań bezpieczeństwa wykonywania przewozów na danej sieci. Z tego względu Prezes UTK ustalił, że SKPL Cargo jest przewoźnikiem kolejowym posiadającym podstawowe dokumenty z zakresu transportu kolejowego, umożliwiające wykonywanie kolejowych przewozów osób.

Stosownie do art. 29c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym: *Regularny przewóz kolejowy osób niebędący przewozem o charakterze użyteczności publicznej jest wykonywany na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzji o przyznaniu ograniczonego dostępu.*

Zgodnie z art. 29d ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym: *W zakresie kolejowych przewozów osób innych niż przewozy okazjonalne zarządca zawiera umowę o przydzielenie zdolności przepustowej w takim zakresie, w jakim aplikant zawarł umowę o świadczenie usług publicznych, przedstawił oświadczenie organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych albo uzyskał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu albo decyzję o przyznaniu ograniczonego dostępu.*

W świetle wyżej cytowanych przepisów ustawy o transporcie kolejowym podmiotem uprawnionym do złożenia wniosku o przyznanie otwartego dostępu na danej trasie jest więc aplikant. Zgodnie z treścią art. 4 pkt 9b ustawy o transporcie kolejowym, aplikantem jest przewoźnik kolejowy, międzynarodowe ugrupowanie interesów gospodarczych obejmujące przewoźników kolejowych lub inny podmiot zainteresowany uzyskaniem zdolności przepustowej, w szczególności organizator publicznego transportu kolejowego, spedytor, nadawca ładunku lub operator transportu kombinowanego.

Natomiast przez przewoźnika kolejowego, zgodnie z art. 4 pkt 9 ustawy o transporcie kolejowym, należy rozumieć przedsiębiorcę uprawnionego do wykonywania przewozów kolejowych, w tym przedsiębiorcę świadczącego wyłącznie usługę trakcyjną, na podstawie licencji i jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa, lub przedsiębiorcę uprawnionego do wykonywania przewozów kolejowych na podstawie świadectwa bezpieczeństwa.

Tym samym należy stwierdzić, że SKPL Cargo, w związku z posiadaniem licencji na wykonywanie przewozów kolejowych osób oraz certyfikatów bezpieczeństwa cz. A i B, spełnia wymagania ustawy o transporcie kolejowym pozwalające uznać Stronę za przewoźnika kolejowego. Przewoźnikowi przysługuje zatem uprawnienie do złożenia wniosku dotyczącego przyznania otwartego dostępu do infrastruktury kolejowej. Wniosek został podpisany przez osobę upoważnioną do reprezentacji SKPL Cargo zgodnie z zasadami reprezentacji Strony wskazanymi w Krajowym Rejestrze Sądowym.

Zgodnie z treścią art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym aplikant, który zamierza wystąpić o przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonywania przewozu na podstawie decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, na trasie, na której są wykonywane przewozy na podstawie umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, informuje o tym właściwego zarządcę infrastruktury oraz Prezesa UTK. Informacja o planowanym uruchomieniu komercyjnych przewozów osób na danej trasie powinna zostać przedstawiona za pomocą standardowego formularza powiadomienia, o którym mowa w art. 4 ust. 2 rozporządzenia 2018/1795, nie później niż w terminie 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów, którego będzie dotyczył wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej.

Należy wskazać, że SKPL Cargo przekazało Wniosek 2 czerwca 2023 r., zachowując termin 18 miesięcy przed dniem wejścia w życie rozkładu jazdy pociągów 2024/2025. Powyższe oznacza, że moment wniesienia przez SKPL Cargo Wniosku do Prezesa UTK, a także szacowany czas uruchomienia przez Stronę przewozów są zgodne z postanowieniami art. 29c ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

Stosownie do art. 29c ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym: *Prezes UTK, nie później niż przed upływem 10 dni od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2, przekazuje tę informację organizatorowi publicznego transportu kolejowego i przewoźnikowi kolejowemu, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na trasie, o której mowa w ust. 2.*

Artykuł 29c ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym określa, że w terminie miesiąca od dnia otrzymania informacji o zamiarze wykonywania regularnego przewozu osób, o której mowa w ust. 2 tego przepisu, organizator publicznego transportu kolejowego i przewoźnik kolejowy, którzy zawarli umowę o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, oraz zarządca właściwej infrastruktury kolejowej mogą złożyć do Prezesa UTK wnioski o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu przepisów rozporządzenia 2018/1795.

Pismem z 10 lipca 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.5.AJ) Prezes UTK zawiadomił podmioty uprawnione, tj. te, którym przysługuje możliwość złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o planowanym uruchomieniu nowej usługi przez Przewoźnika. W przedmiotowym postępowaniu administracyjnym podmiotami uprawnionymi do złożenia wniosku o przeprowadzenie badania równowagi ekonomicznej, o których mowa w art. 11 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE¹, byli: Marszałek Województwa Dolnośląskiego, Koleje Dolnośląskie S.A. oraz DSDiK.

Rozpatrując Wniosek, Prezes UTK zwrócił uwagę na dane, które Strona zamieściła na przekazanym formularzu. Należy wskazać, że SKPL Cargo we Wniosku w rubryce pn. *Trasa, na której mają być wykonywane nowe przewozy kolejowe wraz z wykazem linii kolejowych objętych wnioskiem (...)* wskazała linię kolejową nr 310 (Kobierzyce – Piława Górna), której zarządcą jest DSDiK (linia kolejowa nr 310 od km 0,174 do km 38,645). W wyniku analizy stwierdzono, że w chwili złożenia Wniosku ww. linia kolejowa nr 310 była nieczynna i niedopuszczona do ruchu kolejowego przez Zarządcę infrastruktury. Strona składając Wniosek nie przedstawiła informacji, kiedy ww. linia kolejowa, zarządzana przez DSDiK, miałaby zostać oddana do ponownego użytku.

Mając na względzie systemowy charakter przedmiotowego zagadnienia problemowego tj. możliwości wnioskowania o przyznanie otwartego dostępu na trasę, gdzie usługa miałaby być wykonywana przy wykorzystaniu linii kolejowych, które są nieczynne i niedopuszczone do ruchu kolejowego przez zarządcę infrastruktury, oraz ustawowe² kompetencje zarządcy infrastruktury kolejowej w zakresie udostępniania infrastruktury kolejowej, Prezes UTK dwukrotnie, tj. w pismach z 13 lipca 2023 r. (znak: DPP-WOPN.610.23.2023.1.AJ) oraz z 26 kwietnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.610.23.2023.5.AJ) występował do DSDiK o przedstawienie stanowiska w przedmiotowej sprawie.

DSDiK w pismach z 31 lipca 2023 r. (znak: KK.532.16.2023.5), z 2 lutego 2024 r. (znak: KK.532.7.2024.2) i z 8 maja 2024 r. (znak: KK.532.7.2024.2) informowała, że na wyżej wymienionych liniach kolejowych trwają prace rewitalizacyjne. Dodatkowo Zarządca infrastruktury zakomunikował, że z uwagi na złożony i rozległy charakter prac rewitalizacyjnych podane terminy ich zakończenia mogą ulec wydłużeniu. Ponadto DSDiK zaznaczyła, że: *Do zakończenia rewitalizacji przedmiotowe odcinki linii kolejowych będą stanowiły infrastrukturę nieczynną i niedopuszczoną do ruchu kolejowego. Zatem rozpatrzenie wniosku o przydzielenie/wykorzystanie zdolności przepustowej infrastruktury z zachowaniem zasad wynikających z art. 5 ust. 1b. ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. 2023 poz. 602) będzie możliwe po potwierdzeniu rzeczywistych parametrów linii w bazie POS.*

W związku z informacjami powziętymi od Zarządcy infrastruktury, Prezes UTK pismami z 16 czerwca 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.2.AJ), z 29 września 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.9.AJ), z 15 lutego 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.14.AJ) i z 7 czerwca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.22.AJ) wzywał SKPL Cargo do weryfikacji informacji zawartych w wykazie linii kolejowych przedstawionych we Wniosku. Ponadto Prezes UTK w piśmie z 22 marca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.17.AJ) zawiadomił Stronę, na podstawie art. 79a § 1 k.p.a., że istnieją przesłanki zależne od SKPL Cargo, które nie zostały spełnione lub wykazane, co może skutkować wydaniem decyzji niezgodnej z żądaniem Strony.

W odpowiedzi na ww. wezwania Prezesa UTK, SKPL Cargo przedstawiło swoje stanowisko między innymi w pismach z 28 czerwca 2023 r. (znak: CARGO/2023/AM/003), z 11 października 2023 r. (znak: CARGO/2023/AM/013), z 13 marca 2024 r. (znak: CARGO/2024/AM/002), z 3 kwietnia 2024 r. (znak: CARGO/2024/AM/005) oraz z 3 kwietnia 2024 r. (znak: CARGO/2024/AM/007, podpisane elektronicznie: 19 kwietnia 2024 r.).

W piśmie z 28 czerwca 2023 r. (znak: CARGO/2023/AM/003) SKPL Cargo wskazało, że: *Wezwanie do przedstawienia przez SKPL Cargo dodatkowych informacji obejmujących parametry linii kolejowych czy datę oddania do użytku linii*

¹ dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (wersja przekształcona) (Dz. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012 r. str. 32, z późn. zm.), zwana dalej „dyrektywą 2012/34/UE”

² przepisy rozdziału 6 ustawy o transporcie kolejowym

kolejowej wykracza poza prawny obowiązek Przewoźnika wynikający wprost z aktów regulujących zasady przyznawania otwartego dostępu tj. zarówno w prawodawstwie krajowym (Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, Dz. U. 2003 Nr 86 poz. 789), a także europejskim (Dyrektywa 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego). Wobec powyższego przedmiotowe wezwanie jest bezpodstawne i bezcelowe także w kontekście rozdziału kompetencji pomiędzy zarządcą infrastruktury, a przewoźnikiem kolejowym.

W piśmie z 11 października 2023 r. (znak: CARGO/2023/AM/013) SKPL Cargo oświadczyło, że (...) Prezes UTK ponownie stawia bezcelowe w ocenie Strony żądanie przedstawienia danych, co do przedstawienia których Strona nie posiada stosownych kompetencji, gdyż nie zarządza infrastrukturą kolejową na wskazanych liniach komunikacyjnych, a co za tym idzie nie jest w stanie określić parametrów technicznych infrastruktury kolejowej. Natomiast opierając swoją wiedzę na składanych publicznie deklaracjach pana Tymoteusz Myrda – Członka Zarządu Województwa Dolnośląskiego linia zostanie zrewitalizowana do prędkości 80 km/h (...). Rozpatrywanie wniosku dotyczącego okresu od 15 grudnia 2024 r. do 14 grudnia 2029 r. tj. rocznych rozkładów jazdy pociągów 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029 w oparciu o Regulaminu Sieci 2022/2023 DSDiK staje się daleko idącą nadinterpretacją przepisów, ponieważ wniosek dotyczy zupełnie innego czasookresu. Przewoźnik zrozumiałby, gdyby Prezes UTK wszedł w posiadanie Regulaminu Sieci 2024/2025 DSDiK, Regulaminu Sieci 2025/2026 DSDiK, Regulaminu Sieci 2026/2027 DSDiK, Regulaminu Sieci 2027/2028 DSDiK oraz Regulaminu Sieci 2028/2029 DSDiK i na tej podstawie dokonywał oceny wniosku w oparciu o parametry przedmiotowych linii kolejowych deklarowane przez zarządcę infrastruktury w kolejnych latach.

Strona ponadto wskazała, że: Wniosek składa się na 18 miesięcy przed planowanym uruchomieniem przewozów. Zatem w ocenie SKPL Cargo wydanie każdej decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, bez przeanalizowania przez Prezesa UTK przyszłych Regulaminów Sieci może stać się wadliwe, gdyż parametry techniczne infrastruktury kolejowej regularnie ewoluują, a co za tym idzie zmieniają się w czasie i powodują odchylenia od założonego przez Przewoźnika rozkładu jazdy przedstawionego we Wniosku. (...) Strona pragnie zauważyć, że data wydania decyzji nie jest tożsama z datą wykonywania przewozów, zatem w ocenie Strony taka sytuacja nie może prowadzić do wydania decyzji niewykonalnej. Rozpatrując tę kwestię Prezes UTK powinien więc również posiadać pewność, że zarządca infrastruktury nie rozpocznie prac torowych lub nie ograniczy przepustowości w taki sposób, że Przewoźnik w zaplanowanym okresie uruchamiania nowego kolejowego przewozu pasażerskiego będzie mógł go wykonywać zgodnie z treścią wydanej decyzji. W przeciwnym wypadku taka decyzja może stać się również wadliwa. Należy mieć też na uwadze, że decyzja co do zasady powinna być wydana na tyle wcześnie, aby umożliwić stronie złożenie wniosków o przydzielenie trasy pociągu na zasadach równych względem pozostałych uczestników rynku.

W tym samym piśmie SKPL Cargo wniosło o włączenie w skład materiału dowodowego przedwyborczych obietnic zamieszczanych przez władze Województwa Dolnośląskiego na platformie społecznościowej Facebook:

- a) <https://www.facebook.com/TymoteuszMyrdaPolityk/posts/pfbid0k89SDohQAB76rY1vVb4VhstZmm4y6rQkMT4SxJrEb2AeUN9gotZ5u6HdUzDqLYzml>
- b) <https://www.facebook.com/TymoteuszMyrdaPolityk/posts/pfbid0MV1BNvmHSczVEkC8izsjsG2vWP9hCgMWhbP6Vx1n7NahReCs36eBvn3XP7NurLDPI>

Należy wskazać, że Prezes UTK postanowieniem z 5 kwietnia 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.19.AJ) włączył w poczet materiału dowodowego niniejszej sprawy, zgodnie z wnioskiem dowodowym Strony z 11 października 2023 r. (znak: CARGO/2023/AM/013), zrzuty ekranu zawierające ww. wpisy.

W piśmie z 2 lutego 2024 r. (znak: KK.532.7.2024.2) DSDiK wskazała, że w przypadku linii kolejowej nr 310 odcinek Kobierzyce – Piława Górna prace rewitalizacyjne są w trakcie realizacji. Dopiero po zakończeniu rewitalizacji, odebraniu prac i po uzyskaniu dokumentacji powykonawczej, będziemy mogli podać rzeczywiste parametry techniczne linii. (...) Planowane terminy zakończenia wszystkich prac rewitalizacyjnych: (...) dla linii kolejowej nr 310 odcinek Łagiewniki – Piława Górna – termin został wydłużony do grudnia 2024 r. Na linii kolejowej nr 310 relacji Łagiewniki-Piława Górna dokumentacja przetargowa jest w trakcie opracowywania, dlatego jeszcze nie są znane planowane terminy zakończenia prac rewitalizacyjnych. Zgodnie ze stanowiskiem Zarządcy infrastruktury: Do zakończenia rewitalizacji odcinki linii kolejowych 308, 340 i 310 zarządzane przez DSDiK będą stanowiły infrastrukturę nieczynną i niedopuszczoną do ruchu kolejowego. Zatem rozpatrzenie wniosku o przydzielenie/ wykorzystanie zdolności przepustowej infrastruktury z zachowaniem zasad wynikających z art. 5 ust. 1b. ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. 2023 poz. 1786) będzie możliwe po potwierdzeniu rzeczywistych parametrów linii w bazie POS.

W odpowiedzi na powyższe, w piśmie z 13 marca 2024 r. (znak: CARGO/2024/AM/002) SKPL Cargo poinformowało, że: Przewoźnik jest zaskoczony odpowiedzią udzieloną w dowodzie przez DSDiK.

W piśmie z 3 kwietnia 2024 r. (znak: CARGO/2024/AM/005) SKPL Cargo oświadczyło, że Strona przeanalizowała obowiązujące regulacje i nie znalazła podstawy prawnej uprawniającej Prezesa UTK do nakładania na Stronę obowiązku przedstawienia dodatkowych dokumentów, niż te wynikające wprost z rozporządzenia 2018/1795 oraz z art. 29c ust. 1 i 2

ustawy o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 1786, z późn. zm.), zwanej dalej: „ustawą o transporcie kolejowym”, a co za tym idzie do stwierdzenia, jakoby istniały „przesłanki zależne od SKPL Cargo, które nie zostały spełnione lub wykazane, co może skutkować wydaniem decyzji niezgodnej z żądaniem Strony”. Ponadto Strona zauważa, że w dowodzie KK.532.7.2024.2 z dnia 2 lutego 2024 r. DSDiK wykazało, że: „Planowane terminy zakończenia wszystkich prac rewitalizacyjnych: [...] - dla linii kolejowej nr 310 odcinek Łagiewniki – Piława Górna – termin został wydłużony do grudnia 2024 r. Na linii kolejowej nr 310 relacji Łagiewniki-Piława Górna dokumentacja przetargowa jest w trakcie opracowywania, dlatego jeszcze nie są znane planowane terminy zakończenia prac rewitalizacyjnych.” zatem według obecnej wiedzy linia kolejowa nr 310 (od km 0,000 do km 39,395), na której SKPL Cargo planuje, w okresie od 15 grudnia 2024 r. do 14 grudnia 2029 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029, wykonywanie nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Kobierzyce – Piława Górna – Kobierzyce, ma szansę być oddana do użytku i czynna dla ruchu kolejowego od grudnia 2024 r., czyli w okresie pokrywającym się z wnioskowanym przez Stronę terminem uruchomienia planowanego nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Kobierzyce – Piława Górna – Kobierzyce, ponieważ w świetle powyższego nie można jednoznacznie tego wykluczyć.

W piśmie z 7 czerwca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.22.AJ) Prezes UTK poinformował SKPL Cargo o najnowszym stanowisku DSDiK z 8 maja 2024 r. (znak: KK.532.7.2024.5), zgodnie z którym: na linii kolejowej nr 310 relacji Łagiewniki-Piława Górna dokumentacja przetargowa jest w trakcie opracowywania, dlatego jeszcze nie są znane planowane terminy zakończenia prac rewitalizacyjnych. Po zakończeniu prac przystąpimy do odbiorów eksploatacyjnych, które mogą potrwać od 3 do 6 miesięcy, biorąc po uwagę czas odbiorów ostatnio zrewitalizowanych odcinków. Dlatego nie ma możliwości, aby ruch kolejowy na liniach 308 i 340 został wznowiony od nowego rozkładu jazdy, tj. od 15 grudnia 2024 r. W przypadku linii kolejowej nr 310 ruch kolejowy zostanie wznowiony po zrewitalizowaniu całego odcinka tj. od Kobierzyc do Piławy Górnej. Szacujemy, że rewitalizacja odcinka Kobierzyce – Łagiewniki zakończy się w IV kwartale 2025 r. Wówczas wznowienie ruchu kolejowego na linii nr 310 odbędzie się w I kwartale 2026 r. (...) dopiero po zakończeniu rewitalizacji, odebraniu prac i po uzyskaniu dokumentacji powykonawczej, będziemy mogli podać rzeczywiste parametry techniczne linii. Jednocześnie pragnę zwrócić uwagę, że z uwagi na złożony i rozległy charakter prac rewitalizacyjnych podane terminy mogą ulec wydłużeniu. Do zakończenia rewitalizacji odcinki linii kolejowych 308, 340 i 310 zarządzane przez DSDiK będą stanowiły infrastrukturę nieczynną i niedopuszczoną do ruchu kolejowego. Zatem rozpatrzenie wniosku o przydzielenie/ wykorzystanie zdolności przepustowej infrastruktury z zachowaniem zasad wynikających z art. 5 ust. 1b. ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. 2023 poz. 1786) będzie możliwe po potwierdzeniu rzeczywistych parametrów linii w bazie POS.

W piśmie z 1 lipca 2024 r. (znak: CARGO/2024/AM/012) SKPL Cargo wyraziło swoje zdumienie udzieloną przez DSDiK odpowiedzią dotyczącą planowanego terminu zakończenia prac rewitalizacyjnych.

Mając na uwadze przytoczone powyżej stanowiska SKPL Cargo, należy przywołać obowiązujące regulacje dotyczące otwartego dostępu, tj. rozporządzenie 2018/1795 oraz ustawę o transporcie kolejowym. Zgodnie z przywołanymi aktami prawnymi, podmiot wnioskujący o przyznanie otwartego dostępu powinien zawrzeć w powiadomieniu informacje dotyczące m.in. linii kolejowych, za pomocą których zamierza realizować nową usługę komercyjnego przewozu osób.

Powyższe wynika z konieczności wskazania przez taki podmiot:

- 1) szczegółowej trasy ze wskazaniem lokalizacji stacji początkowej i stacji końcowej oraz wszystkich stacji pośrednich;
- 2) orientacyjnego harmonogramu, częstotliwości i zdolności przepustowej proponowanych nowych kolejowych przewozów pasażerskich, w tym proponowanych godzin odjazdu, godzin przyjazdu i połączeń, jak również wszelkich odchyień od standardowego rozkładu jazdy pod względem częstotliwości lub stacji, w każdym kierunku;
- 3) orientacyjnych informacji na temat taboru, z którego wnioskodawca planuje korzystać.

Dopiero spójne i poprawne podanie przez podmiot starający się o otwarty dostęp wszystkich ww. parametrów, w tym linii kolejowych, pozwala organowi regulacyjnemu dokonać oceny, czy przyjęte przez ten podmiot parametry wykonywania nowych usług są prawidłowe oraz faktycznie możliwe do realizacji (np. w zakresie czasu przejazdu na danym odcinku pomiędzy stacją początkową oraz końcową lub pomiędzy stacjami pośrednimi). Należy zauważyć, że wskazanie konkretnej linii kolejowej umożliwia dokonanie oceny, czy planowana nowa usługa komercyjnego przewozu osób będzie umożliwiała podróżnym wejście do/wyjście z pociągu na danym postoju handlowym (możliwe jest bowiem realizowanie usług przewozu pomiędzy stacją początkową a końcową z wykorzystaniem odmiennych linii kolejowych przewidujących odmienności również w zakresie postojów handlowych) przy zachowaniu przedstawionych godzin odjazdu/przyjazdu.

W przypadku istniejących linii kolejowych podmiot starający się o przyznanie otwartego dostępu powinien korzystać z informacji udostępnionych przez danego zarządcę infrastruktury w regulaminie sieci oraz załącznikach do niego (na dany roczny rozkład jazdy pociągów). Dla przykładu należy wskazać, że zarządca infrastruktury kolejowej DSDiK

na swojej stronie internetowej publikuje niezbędne dokumenty w tym zakresie³. Na szczególną uwagę zasługuje załącznik nr 1 pn. *Parametry techniczno-eksploatacyjne linii*, gdzie wskazano zarówno informacje dotyczące:

- maksymalnych prędkości pojazdów na danych odcinkach linii kolejowych;
- ograniczeń prędkości pojazdów na danych odcinkach linii kolejowych;
- maksymalnego dopuszczalnego nacisku osi;
- dopuszczalnej długości kursujących pociągów;
- długości drogi hamowania;
- skrajni budowli.

W załączniku nr 1 do Regulaminu Sieci 2023/2024⁴ DSDiK pn. *Parametry techniczno-eksploatacyjne linii* widnieje informacja dotycząca parametrów linii kolejowych zarządzanymi przez Zarządcę infrastruktury:

1. Maksymalna prędkość:

(...)

10) linia nr 310 – 0 km/h,

(...).

Ponadto w pkt 3 ww. załącznika znajduje się informacja dotycząca maksymalnego dopuszczalnego nacisku osi na linii kolejowej nr 310, a mianowicie:

(...)

10) linia nr 310 – 0 kN/oś,

(...)

Natomiast informacja zawarta w pkt 4 załącznika nr 1 pn. *Dopuszczalna długość kursujących pociągów* przedstawia się następująco:

(...)

10) linia nr 310 – 0 m,

(...).

Dodatkowo w pkt 5 załącznika nr 1 do Regulaminu Sieci 2023/2024 DSDiK znalazła się informacja dotycząca długości drogi hamowania dla poszczególnych linii kolejowych, w tym dla linii kolejowej nr 310:

(...)

10) linia nr 310 – 0 m,

– (...).

Z powyższego dokumentu wynika, które linie kolejowe są udostępniane przez Zarządcę infrastruktury poprzez wskazanie konkretnych wartości dla linii kolejowych czynnych i dopuszczonych do ruchu kolejowego oraz wartości zerowych dla linii nieudostępnianych.

W piśmie z 7 czerwca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.22.AJ) Prezes UTK informował SKPL Cargo, iż na podstawie *Statutu sieci kolejowej DSDiK*, wprowadzonego zarządzeniem nr 6/2024 Dyrektora DSDiK z dnia 14 lutego 2024 r., zgodnie z pkt B ww. statutu pn. *Infrastruktura nieczynna i niedopuszczona do ruchu kolejowego przez zarządcę infrastruktury – Województwo Dolnośląskie Dolnośląską Służbę Dróg i Kolei we Wrocławiu*, w podpunkcie 7 znajduje się informacja, że linia kolejowa nr 310 (od km 0,170 do 38,645 km) nie jest dopuszczona do ruchu kolejowego.

W sytuacji, na którą powołuje się SKPL Cargo, tj. możliwości wnioskowania o przyznanie otwartego dostępu na trasę, gdzie usługa miałaby być wykonywana przy wykorzystaniu linii kolejowej, która nie jest udostępniana przez zarządcę infrastruktury, zagadnienie może być dodatkowo skomplikowane z uwagi na:

³ dostęp pod adresem: <https://dsdik.wroc.pl/koleje/statut-sieci.html>

⁴ dostęp pod adresem: <https://dsdik.wroc.pl/koleje/regulamin-sieci-2020-2023.html>

- brak pewności co do stanu niedostępnianej infrastruktury kolejowej;
- brak informacji nt. możliwych modernizacji niedostępnianej linii kolejowej (np. ze względu na plany danego zarządcy infrastruktury, określenie priorytetów inwestycyjnych czy dostępność źródeł finansowania);
- ograniczenia w określeniu faktycznych warunków wykonywania przewozów w sytuacji, gdy nie są znane parametry techniczne danej infrastruktury kolejowej;
- brak możliwości rozpatrzenia przez zarządcę infrastruktury wniosku o przydzielenie/wykorzystanie zdolności przepustowej infrastruktury, która nie jest udostępniana.

W ocenie Prezesa UTK, podstawą do złożenia wniosku o przyznanie otwartego dostępu powinien pozostać regulamin sieci, w którym publikowany jest wykaz udostępnianych linii kolejowych.

Ponadto rozstrzygnięcie merytoryczne w przedmiocie otwartego dostępu wydawane jest przez Prezesa UTK w formie decyzji administracyjnej. Stosownie do art. 29c pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, jednym z obligatoryjnych elementów decyzji o przyznaniu otwartego dostępu albo o przyznaniu ograniczonego dostępu jest określenie trasy, na której mają być realizowane przewozy. Trasę określa się poprzez wskazanie, czy jest krajowa czy międzynarodowa, jaką relacje obejmuje (ze wskazaniem stacji początkowej i stacji końcowej oraz wszystkich stacji pośrednich) oraz jakimi liniami kolejowymi (konkretne numery linii) będzie realizowana. Wadliwe określenie ostatniego z elementów trasy, tj. wskazanie w sentencji decyzji linii kolejowych, które są nieczynne, mogłoby prowadzić do wydania decyzji, która byłaby niewykonalna w dniu jej wydania. Jeżeli niewykonalność będzie miała charakter trwały (w przypadku, gdy linie kolejowe nie zostałyby udostępnione do eksploatacji w okresie, na jaki została wydana decyzja) wówczas mogłoby to stanowić podstawę do stwierdzenia nieważności takiej decyzji, zgodnie z art. 156 § 1 pkt 5 k.p.a.

Należy wskazać, że problematyczne byłoby rozwiązanie, zgodnie z którym podmiot wnoszący o przyznanie otwartego dostępu jako jedyny wariant wykonywania usługi wskazuje taki, który przewidywałby wykorzystanie części lub całości usługi uruchamianej przy wykorzystaniu linii kolejowych, które faktycznie nie zostały oddane do eksploatacji (nie są udostępniane). Powyższe mogłoby prowadzić do sytuacji, w której organ regulacyjny przyznawałby dostęp do infrastruktury kolejowej, której parametry oraz zdolność przepustowa mogłyby nigdy nie zostać zmaterializowane (np. w następstwie zmiany zamierzeń inwestycyjnych czy braku środków finansowych na konkretną inwestycję kolejową). To również stanowiłoby brak korzyści dla potencjalnych podróżnych, których możliwość podróżowania zostałaby uzależniona od zamierzeń inwestycyjnych właściwego zarządcy infrastruktury kolejowej. Z tego względu rekomendowanym wariantem byłoby wskazanie wykonywania planowanej nowej usługi przy wykorzystaniu linii kolejowych istniejących i oddanych do eksploatacji oraz zastrzeżenie, że docelowym wariantem świadczenia przewozów miałyby być korzystanie z planowanej linii kolejowej (wraz ze wskazaniem znanych jej parametrów).

Należy zaznaczyć, że w tym względzie podmiot wnoszący o przyznanie otwartego dostępu nie powinien wskazywać linii kolejowych, które nie istnieją lub nie jest planowane ich oddanie do eksploatacji w sprecyzowanym przez właściwego zarządcę infrastruktury terminie, z racji potencjalnej bezprzedmiotowości decyzji dotyczącej otwartego dostępu. Z tego względu wniosek złożony przez podmiot wnoszący o dostęp powinien być poparty wiarygodnymi i rzetelnymi informacjami na temat danej planowanej do wykorzystania linii kolejowej, umożliwiającymi organowi regulacyjnemu właściwą ocenę danego przypadku.

Na str. 31 poradnika Prezesa UTK pt. „Powiadomienie aplikanta oraz metodyka badania równowagi ekonomicznej w postępowaniach w sprawie przyznania otwartego dostępu”⁵ wskazano, że pojęcie kompletności powiadomienia należy rozpatrywać przy uwzględnieniu tego, czy jest ono zgodne z wymaganiami prawnymi w zakresie formalnym oraz merytorycznym. W przypadku zidentyfikowania przez organ regulacyjny braków o charakterze formalnym lub merytorycznym niezbędne jest wezwanie aplikanta do przedstawienia skorygowanych informacji zawartych w powiadomieniu. Zależnie od rodzaju zidentyfikowanych braków możliwe jest uzupełnienie informacji przez aplikanta poprzez złożenie stosownych oświadczeń lub dowodów.

Zgodnie z orzecznictwem sądów administracyjnych: *Organ na podstawie art. 79a KPA powinien wskazać stronie przesłanki, których spełnienie jest konieczne do wydania decyzji pozytywnej. Dotyczy to przesłanek, na których zaistnienie strona ma lub może mieć obiektywnie wpływ (przesłanki zależne od strony). Organ nie powinien przy tym oceniać na tym etapie subiektywnej możliwości wykazania danej okoliczności w konkretnej sprawie (wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Kielcach z dnia 18 października 2023 r., sygn. akt II SA/Ke 437/23, Legalis nr 2999902).*

Strona w piśmie Prezesa UTK z 22 marca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.17.AJ) została poinformowana o możliwości przedłożenia następujących dowodów celem wykazania spełnienia ww. przesłanek:

⁵ dostęp pod adresem: <https://utk.gov.pl/pl/dokumenty-i-formularze/opracowania-urzedu-tran/17515,Otwarty-dostep-Powiadomianie-aplikanta-oraz-metodyka-badania-rownowagi-ekonomicz.html>

- informacje potwierdzające, że linia kolejowa nr 310 (od km 0,000 do km 39,395), na której SKPL Cargo planuje, w okresie od 15 grudnia 2024 r. do 14 grudnia 2029 r., tj. w rocznych rozkładach jazdy pociągów: 2024/2025, 2025/2026, 2026/2027, 2027/2028 oraz 2028/2029, wykonywanie nowego kolejowego przewozu pasażerskiego na trasie krajowej Kobierzyce – Piława Górna – Kobierzyce, będzie oddana do użytku i czynna dla ruchu kolejowego w okresie pokrywającym się z wnioskowanym przez Stronę okresem.

W ocenie Prezesa UTK, w stanowiskach przedłożonych Organowi przez SKPL Cargo w toku prowadzonego postępowania administracyjnego nie uczyniono zadość żadnemu z wezwań Prezesa UTK z 16 czerwca 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.2.AJ), z 29 września 2023 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.9.AJ), z 15 lutego 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.14.AJ) i z 7 czerwca 2024 r. (znak: DPP-WOPN.717.6.2023.22.AJ).

Należy wskazać, że decyzja dotycząca otwartego dostępu może zostać wydana przez Organ wyłącznie na okres, który pokrywa się z okresem udostępnienia aplikantom linii kolejowych do eksploatacji przez odpowiedniego zarządcę infrastruktury, co jest zgodne z art. 29c ust. 7 pkt 2-4 ustawy o transporcie kolejowym.

Mając na względzie zgromadzony materiał dowodowy oraz uzyskane przez Organ w toku niniejszego postępowania administracyjnego stanowisko Zarządcy infrastruktury prowadzi do uznania, iż niniejsze postępowanie administracyjne jest bezprzedmiotowe. Wobec zaistnienia obiektywnej bezprzedmiotowości postępowania, Prezes UTK zobowiązany był do wydania decyzji o umorzeniu niniejszego postępowania.

Jak orzekł Naczelny Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 26 stycznia 2011 r. (sygn. akt II OSK 151/10, Legalis nr 352573): *postępowanie staje się bezprzedmiotowe także wtedy, gdy co prawda przyczyna bezprzedmiotowości istniała już w chwili jego wszczęcia, ale ujawniła się, bądź też organ administracji uświadomił sobie jej istnienie, dopiero w toku tego postępowania. W tym przypadku należy odstąpić od literalnego rozumienia zwrotu <<stało się>> i rozumieć przepis, w którym jest on zawarty, z uwzględnieniem jego funkcji, która polega na tym, aby organy administracji nie prowadziły postępowań zbędnych lub niedopuszczalnych i to niezależnie od tego kiedy powstały przyczyny tej zbędności lub niedopuszczalności.*

Ponadto jak wskazuje się w orzecznictwie: *bezprzedmiotowość postępowania ma miejsce wówczas, gdy odpadła jedna z konstytutywnych cech sprawy administracyjnej. Sprawę administracyjną określają elementy podmiotowe i przedmiotowe. Brak któregośkolwiek z nich uzasadnia pogląd o bezprzedmiotowości postępowania administracyjnego. Inaczej mówiąc, brak podstaw prawnych lub faktycznych, materialnych lub procesowych do merytorycznego rozpatrzenia sprawy powoduje brak przedmiotu postępowania. Decyzja o umorzeniu postępowania zapada zatem w sytuacji, gdy przyznanie określonego uprawnienia stało się zbędne lub organ administracji stwierdził oczywisty brak podstaw prawnych i faktycznych do merytorycznego rozpatrzenia sprawy* (wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 18 października 2016 r., sygn. akt II SA/Wa 850/16, Legalis nr 1548823).

Przenosząc te rozważania na grunt niniejszej sprawy należy uznać, że bezprzedmiotowość postępowania przejawia się w braku elementu przedmiotowego sprawy. Nie jest bowiem możliwe wydanie przez organ regulacyjny decyzji o przyznaniu otwartego dostępu na trasę przebiegającą przez linie kolejowe (tu: linia kolejowa nr 310), która nie została udostępniona do eksploatacji przez odpowiedniego zarządcę infrastruktury (tu: DSDiK).

Otwarty katalog przesłanek z art. 105 § 1 k.p.a. znajduje swoje potwierdzenie w orzecznictwie: *bezprzedmiotowość postępowania administracyjnego o której mowa w art. 105 § 1 k.p.a. może wynikać z bardzo różnorodnych przyczyn, ich katalog nie jest zamknięty* (wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Łodzi z dnia 27 października 2016 r., sygn. akt II SA/Łd 416/16, LEX nr 2154520).

Zgodnie z powszechnie przyjętym poglądem, decyzja o umorzeniu postępowania administracyjnego nie rozstrzyga o materialnoprawnych uprawnieniach i obowiązkach stron. Poprzez wydanie ww. decyzji organ stwierdza, iż nie ma przesłanek do merytorycznego orzekania co do istoty sprawy, co kończy zawisłość sprawy w danej instancji. Skutki decyzji umarzającej mają charakter procesowy, bowiem niweczy ona dotychczas toczące się postępowanie, ze względu na przeszkody niepozwalające na ukształtowanie stosunku materialnoprawnego (Łaszczyca G., Martysz C., Matan A., *Kodeks postępowania administracyjnego. Komentarz*, System Informacji Prawnej LEX 2010, komentarz do art. 105).

Również w orzecznictwie zwraca się uwagę na charakter rozstrzygnięcia umarzającego postępowanie wskazując, że *chodzi tu o kryterium bezprzedmiotowości odnoszące się do postępowania, ale w taki sposób, iż wynik tego postępowania nie powinien mieć charakteru merytorycznego rozstrzygnięcia w sprawie, lecz jedynie być formalnym jego zakończeniem* (wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Białymstoku z dnia 13 września 2016 r., sygn. Akt II SA/Bk 385/16, Legalis nr 1536489).

Zebrany w sprawie kompletny materiał dowodowy i poczynione na jego podstawie prawidłowe ustalenia faktyczne wykluczają możliwość merytorycznego jej rozstrzygnięcia. W sytuacji, gdy brak jest podstaw do rozstrzygnięcia sprawy co do istoty, dalsze prowadzenie postępowania stanowiłoby o jego wadliwości. W orzecznictwie wprost wskazuje się, że *organ administracji publicznej zobligowany jest do wydania decyzji o umorzeniu postępowania*,

gdy postępowanie z jakiegokolwiek przyczyny stanie się bezprzedmiotowe (wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 25 marca 2014 r., sygn. akt II GSK 55/13, Legalis nr 908603). *Judykatura zwraca także uwagę, że w sytuacji, gdy sprawa administracyjna jest bezprzedmiotowa w rozumieniu art. 105 § 1 k.p.a. wówczas jakiegokolwiek rozstrzygnięcie merytoryczne pozytywne, czy negatywne staje się prawnie niedopuszczalne* (wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gliwicach z 7 kwietnia 2017 r., sygn. akt II SA/Gl 15/17, LEX nr 2276443).

Uzasadnia to umorzenie postępowania administracyjnego w całości, jako jedyną dopuszczalną formę zakończenia postępowania administracyjnego, z uwagi na jego bezprzedmiotowość z przyczyn formalnych, o których była mowa powyżej.

Mając powyższe na uwadze, należało orzec jak w sentencji.

POUCZENIE

Strona niezadowolona z niniejszej decyzji może 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 do Prezesa UTK 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 i uiszczany jest gotówką do kasy sądu administracyjnego lub na rachunek bankowy tego sądu, zgodnie z art. 15 w zw. z art. 127 § 3 w zw. z art. 129 § 2 k.p.a. w zw. z art. 3 § 2 pkt 1 oraz art. 13 § 1 i § 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 2024 r. poz. 935), zwanej dalej „p.p.s.a.”, w zw. 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 (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 535).

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 – art. 262 p.p.s.a.

Strona zadowolona z decyzji może złożyć, przed upływem terminu do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, oświadczenie o zrzeczeniu się uprawnienia do wniesienia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy skutkujące prawomocnością decyzji. Złożenie oświadczenia następuje na zasadach ogólnych przewidzianych dla wniesienia podania określonych w art. 63 § 1 k.p.a.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*