

**DECYZJA NR DRR-WRRR.710.14.2018.AKK  
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 17 czerwca 2019 r.

**w sprawie naruszenia przez spółkę HMT Polska sp. z o.o. przepisów z zakresu kolejnictwa**

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 i art. 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”, działając w postępowaniu administracyjnym wszczętym 9 stycznia 2019 r. z urzędu, w przedmiocie naruszenia przez spółkę HMT Polska sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej „HMT” lub „Spółką”, przepisów z zakresu kolejnictwa tj. dokonania likwidacji drogi kolejowej niezgodnie z procedurą określoną w art. 38ba ust. 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym,

**I. stwierdzam naruszenie przez HMT przepisów z zakresu kolejnictwa, tj. art. 38 ba ust. 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym, polegające na dokonaniu likwidacji drogi kolejowej położonej w Gdańsku na działce ewidencyjnej 115/17, obręb 0035 bez zastosowania uprzednio procedury określonej w ww. przepisach;**

**II. odstępuję od wyznaczenia terminu na usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości, o którym mowa w art. 13b ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.**

**UZASADNIENIE**

Pismem z 9 stycznia 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.14.2018.4.AKK, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, zwany dalej „Prezesem UTK”, zawiadomił HMT o wszczęciu z urzędu postępowania administracyjnego wobec Spółki, w przedmiocie naruszenia przez nią, przepisów z zakresu kolejnictwa tj. dokonania likwidacji drogi kolejowej niezgodnie z procedurą określoną w art. 38ba ust. 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym.

Ponadto w ww. piśmie, Prezes UTK poinformował HMT, że ze względu na znaczenie dla przedmiotowej sprawy, do akt postępowania zostały dołączone następujące dokumenty:

- 1) informacja z Biuletynu Informacji Publicznej - Zarządzenie Prezydenta Miasta Gdańska, Nr 1168/17 z 10 lipca 2017 r.;
- 2) aktualny wypis z ksiąg wieczystych nr GD1G/00048008/7 i nr GD1G/00144717/3;
- 3) pismo do PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., wzywające do przekazania informacji na temat ruchu kolejowego prowadzonego w rejonie stacji PKP Gdańsk - Kokosзки;
- 4) pismo do PKP Cargo S.A. wzywające do przekazania informacji na temat wykonanej ilości podstawień pociągów na bocznice kolejową za okres ostatniego roku;
- 5) pismo do ArcelorMittal Distribution Solutions Poland sp. z o.o., wzywające do przekazania informacji w zakresie prowadzenia na bocznicach kolejowych ArcelorMittal Distribution Solutions Poland sp. z o.o. w Gdańsku działalności z wykorzystaniem transportu kolejowego;
- 6) notatka służbowa Urzędu Transportu Kolejowego Oddział Terenowy w Gdańsku z przeprowadzonej wizji lokalnej w okolicach bocznic kolejowych ArcelorMittal Distribution Solutions Poland sp. z o.o. w Gdańsku w związku ze zdemontowaniem torów kolejowych łączących bocznicę z siecią kolejową;
- 7) świadectwo bezpieczeństwa nr 180/UK/14 dla użytkownika bocznic kolejowych ArcelorMittal Distribution Solutions Poland sp. z o.o., wraz z decyzją Prezesa UTK, z 25 sierpnia 2014 r., znak: DBK-WSZ.633.172.2014.3.ANi;

- 8) informacja odpowiadająca odpisowi pełnemu z rejestru przedsiębiorców dla HMT.

W tym samym piśmie, Prezes UTK wezwał HMT do przedstawienia stanowiska w sprawie, w szczególności zwrócił się do Spółki o wskazanie:

1. czy przystąpiła do likwidacji drogi kolejowej położonej na działce ewidencyjnej nr 115/17, obręb 0035 w Gdańsku, zwanej dalej „Nieruchomością”?
2. czy stosownie do art. 38ba ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, poinformowała właściwe podmioty w formie pisemnej o zamiarze likwidacji drogi kolejowej położonej na działce ewidencyjnej nr 115/17, obręb 0035 w Gdańsku?

Pismem z 9 stycznia 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.14.2018.1.AKK, Prezes UTK wezwał spółkę ArcelorMittal Distribution Solutions Poland sp. z o.o., zwaną dalej „ArcelorMittal”, do przedstawienia informacji, czy na bocznicę kolejową spółki w Gdańsku prowadzona była działalność z wykorzystaniem transportu kolejowego. W przypadku odpowiedzi twierdzącej, Prezes UTK wezwał spółkę do określenia skali działalności wraz ze wskazaniem przewoźników kolejowych realizujących przewozy kolejowe w tym rejonie w ostatnim roku. Ponadto Prezes UTK wezwał ArcelorMittal do przekazania aktualnego regulaminu pracy bocznicę kolejowej (numer świadectwa bezpieczeństwa 180/UK/14) oraz map lub schematów infrastruktury kolejowej na tym obszarze.

Prezes UTK, w piśmie z 9 stycznia 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.14.2018.2.AKK wezwał PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwane dalej „PKP PLK”, do przedstawienia informacji na temat ruchu pociągów prowadzonego w ciągu trzech ostatnich miesięcy od dnia otrzymania niniejszego wezwania, z i do stacji PKP Gdańsk - Kokoszki z wyszczególnieniem:

1. zamawianych tras pociągów, dla których stacją początkową lub końcową była stacja PKP Gdańsk - Kokoszki;
2. tras pociągów, dla których stacja PKP Gdańsk - Kokoszki była stacją pośrednią;
3. informacji o tym, na które bocznice kolejowe znajdujące się w rejonie stacji PKP Gdańsk - Kokoszki kierowane były pociągi, na które zamówiono ww. trasy.

W piśmie z 9 stycznia 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.14.2018.3.AKK, Prezes UTK wezwał PKP Cargo S.A., zwaną dalej „PKP Cargo”, do przedstawienia informacji na temat wykonywanej średniomiesięcznej ilości podstawień pociągów na bocznicach kolejowych zlokalizowanych w rejonie stacji PKP Gdańsk – Kokoszki (z wyszczególnieniem danych dla poszczególnych bocznic), w okresie ostatniego roku.

Prezes UTK pismem z 18 stycznia 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.14.2018.15.AKK wezwał spółkę Pekabex BET S.A., zwaną dalej „Pekabex”, do przedstawienia informacji czy HMT stosownie do art. 38ba ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, poinformowała Pekabex w formie pisemnej o zamiarze likwidacji drogi kolejowej położonej na działce ewidencyjnej nr 115/17, obręb 0035, w Gdańsku oraz o przedstawienie informacji jakie działania podjęły Pekabex i HMT w związku z planowaną likwidacją ww. drogi kolejowej.

Pismem z 18 stycznia 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.14.2018.16.AKK, Prezes UTK wezwał ArcelorMittal do przedstawienia informacji czy HMT stosownie do art. 38ba ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, poinformowała ArcelorMittal w formie pisemnej o zamiarze likwidacji drogi kolejowej położonej na działce ewidencyjnej nr 115/17, obręb 0035, w Gdańsku. Dodatkowo w tym samym piśmie, Prezes UTK wezwał ArcelorMittal do przedstawienia informacji jakie działania podjęły ArcelorMittal i HMT w związku z planowaną likwidacją ww. drogi kolejowej.

Pismem z 18 stycznia 2019 r., znak: IBR1u-091-7.2/2019, PKP PLK, poinformowała, że w okresie od 15 października 2018 r. do 15 stycznia 2019 r. zamówiono 52 trasy pociągów rozpoczynających lub kończących bieg na stacji PKP Gdańsk - Kokoszki. W załączeniu przekazano zestawienie zamawianych tras w ww. okresie. Dodatkowo, PKP PLK wskazała, że stacja Gdańsk Kokoszki jest stacją początkową / końcową linii kolejowej nr 234 Kokoszki - Stara Piła, dlatego też nie może być stacją pośrednią. W tym samym piśmie PKP PLK stwierdziła, że nie opracowuje rozkładu jazdy dla bocznic kolejowych, a pociągi na stacji Gdańsk Kokoszki są kierowane na bocznicę przedsiębiorstwa „KOKOSZKI” S.A. Natomiast infrastruktura odgałęziająca się od bocznicy Przedsiębiorstwa „KOKOSZKI” S.A. nie ma punktu styku z infrastrukturą zarządzaną przez PKP PLK, dlatego też PKP PLK nie posiada danych na temat składów kierowanych na te bocznice.

PKP Cargo, mailem z 21 stycznia 2019 r., znak pisma dołączonego do maila: CTPP.0381.02.2019.MP, poinformowała Prezesa UTK, że do stacji Gdańsk Kokoszki, ogółem w 2018 r., uruchamiano średniomiesięcznie 7,75 pociągów z przeznaczeniem na bocznicę kolejową ArcelorMittal. W tym samym piśmie PKP Cargo wskazała, że od 26 listopada 2018 r., z powodu braku możliwości wjazdu na bocznicę ArcelorMittal, dwunastokrotnie dokonano podstawienia pociągów na bocznicę Prefabrykacja dla ArcelorMittal. W ww. piśmie, PKP Cargo poinformowała także,

że nie uruchomiła innych pociągów do stacji Gdańsk Kokoszek dla innych klientów i na inne bocznicę w tej okolicy w 2018 r.

21 stycznia 2019 r., ArcelorMittal wniosła o przedłużenie terminu na udzielenia informacji, o której mowa w piśmie z 9 stycznia 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.14.2018.1.AKK, o 14 dni, licząc od daty doręczenia pisma Prezesa UTK tj. do 17 stycznia 2019 r. Swoją prośbę uzasadniała problemami związanymi z demontażem części torów i związaną z tym reorganizacją pracy pracowników spółki.

Pismem z 22 stycznia 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.14.2018.19.AKK, Prezes UTK w odpowiedzi na pismo ArcelorMittal z 21 stycznia 2018 r., na podstawie art. 13 ust. 3b ustawy o transporcie kolejowym, wyznaczył nowy termin na udzielenie odpowiedzi na dzień 7 lutego 2019 r.

Prezes UTK pismem z 25 stycznia 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.14.2018.20.AnK, poinformował Ministra Infrastruktury o prowadzonym postępowaniu administracyjnym dotyczącym weryfikacji czy likwidacja drogi kolejowej w Gdańsku Kokoszkach, prowadzącej do bocznic ArcelorMittal na odcinku przebiegającym przez działkę ewidencyjną nr 115/17, obręb 0035 w Gdańsku, nie została przeprowadzona z naruszeniem przepisów prawa z zakresu kolejnictwa. W związku z powyższym, Prezes UTK wystosował prośbę o przekazanie informacji czy Minister Infrastruktury został poinformowany o planowanej likwidacji przedmiotowej drogi kolejowej i czy zostały w tej sprawie podjęte jakieś działania.

Pismem z 25 stycznia 2019 r., Pekabex przekazała informację Prezesowi UTK, że HMT nie informowała o zamiarze likwidacji, jak i o samym fakcie zlikwidowania drogi kolejowej położonej w Gdańsku na działce o numerze ewidencyjnym 115/17, *pozostawiając Pekabex jako współużytkownika bocznic z rozebranych i niezabezpieczonym torowiskiem*, tuż za granicą działki należącej do ww. spółki. Ponadto, w ww. piśmie wskazała, że Pekabex nie uczestniczyła w żadnych działaniach w czasie planowania likwidacji, jak i w samej likwidacji wspomnianej drogi kolejowej. Dodatkowo, Pekabex poinformowała Prezesa UTK, że poprzez działania związane z rozbiórką toru położonego na działce 115/17 w Gdańsku, została zmuszona do zlecenia opracowania nowego regulaminu bocznic oraz fizycznego zabezpieczenia torowiska na obszarze swojej działki oraz, że rozebrane zostały tory kolejowe o numerach 200, 7b, 104 i 105.

Spółka HMT przesłała pismo wyjaśniające z 28 stycznia 2019 r., w którym wniosła o:

1. umorzenie niniejszego postępowania jako bezprzedmiotowego;
2. zwrócenie się do Gminy Miasta Gdańsk o przekazanie informacji dotyczącej tego, jaki był status infrastruktury kolejowej znajdującej się na nieruchomości w czasie, kiedy jej właścicielem była Gmina Miasta Gdańsk (w szczególności czy infrastruktura kolejowa położona na tej nieruchomości była używana);
3. dopuszczenie i przeprowadzenie dowodów z następujących dokumentów:
  - 1) informacji odpowiadającej odpisowi aktualnemu Spółki z rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Przedsiębiorców;
  - 2) odpisu zwykłego księgi wieczystej nr GD1G/00297177/2;
  - 3) odpisu pisma Zastępcy Prezydenta Miasta Gdańska z 3 października 2016 r.;
  - 4) odpisu operatu szacunkowego Nieruchomości z 21 marca 2017 r.;
  - 5) odpisu zarządzenia Nr 1168/17 Prezydenta Miasta Gdańska z 10 lipca 2017 r. wraz z załącznikiem;
  - 6) odpisu protokołu uzgodnień pomiędzy Spółką a Gminą Miasta Gdańsk z 5 września 2017 r., dokumenty z pkt 11.3. — 11.6;
  - 7) odpisu pisma Dyrektora Oddziału Polskich Kolei Państwowych S.A. z 3 sierpnia 2016 r., skierowanego do Urzędu Miejskiego w Gdańsku;
  - 8) wydruku wiadomości e-mail Pana ~~XXX~~<sup>1</sup> (pracownika TOI TOI Polska Sp. z o.o.) do Pana ~~XXX~~ (pracownika ArcelorMittal) z 18 stycznia 2018 r.;
  - 9) świadectwa bezpieczeństwa nr 180/UK/14 z 25 sierpnia 2014 r. dla użytkownika bocznic kolejowej ArcelorMittal (znajdującego się w aktach sprawy).

<sup>1</sup> Oznaczenie ~~XXX~~ pokazuje usuniętą treść zawierającą dane osobowe

oraz przedstawiła stanowisko w niniejszej sprawie, w którym wskazywała, że rozebrana przez HMT infrastruktura kolejowa stanowiła część boczniczy kolejowej i zarazem infrastrukturę prywatną, co zdaniem Spółki wyłącza stosowanie wobec niej przepisów art. 38ba ustawy o transporcie kolejowym. Dodatkowo, Spółka wskazywała, że infrastruktura ta nie posiada statutu, w związku z czym posiada ona status infrastruktury nieczynnej.

Pismem z 31 stycznia 2019 r., ArcelorMittal, poinformowała Prezesa UTK, że HMT nie udzieliła jej informacji w formie pisemnej, o zamiarze likwidacji drogi kolejowej położonej na działce ewidencyjnej nr 115/17, obręb 0035 w Gdańsku. Dodatkowo w tym samym piśmie ArcelorMittal wskazała, że od 9 listopada 2018 r. *próbowała podejmować starania w kierunku bezpośrednich negocjacji z przedstawicielami podmiotu, który prawdopodobnie ustawił kontener na drodze kolejowej, te jednak nie doprowadziły do polubownego załatwienia sprawy, wobec czego tego samego dnia Spółka, widząc całkowity brak rozeznania w przedsięwziętych czynnościach przez podmiot, złożyła zawiadomienie na Komisariacie Policji w Gdańsku o możliwości popełnienia przestępstwa przez bliżej nieznaną osobę.* W ww. piśmie ArcelorMittal poinformowała Prezesa UTK, że niezależnie od powyższego, 9 października 2018 r. wystąpiła do Sądu Rejonowego Gdańsk - Północ w Gdańsku z wnioskiem o stwierdzenie zasiedzenia, wskazując spółkę HMT jako uczestnika postępowania oraz, że 16 listopada 2018 r. wystąpiła do Sądu Rejonowego Gdańsk - Północ w Gdańsku z pozwem o ochronę naruszonego posiadania wskazując HMT oraz spółkę TOI TOI Polska Sp. z o.o. jako pozwane w postępowaniu. Do ww. pisma ArcelorMittal dołączyła następujące załączniki:

1. wniosek o stwierdzenie zasiedzenia z 9 października 2018 r.;
2. wezwanie do zaprzestania naruszania posiadania z 9 listopada 2018 r.;
3. pismo do PKP CARGO z 9 listopada 2018 r.;
4. zawiadomienie o możliwości popełnienia przestępstwa z 13 listopada 2018 r.;
5. pozew o ochronę naruszonego posiadania z 16 listopada 2018 r.;
6. wniosek o udzielenie asysty policji z 20 listopada 2018 r.;
7. kopia korespondencji elektronicznej kierowanej do i z UTK;
8. dokumentacja zdjęciowa - pogładowa.

W piśmie z 6 lutego 2019 r., ArcelorMittal oświadczała, że wszystkie przewozy kolejowe na terenie boczniczy były realizowane przez PKP CARGO S.A. Północny Zakład Spółki w Gdyni. Ze względu na trwającą od 9 listopada 2018 r. blokadę boczniczy, część skierowanych do ArcelorMittal przesyłek wagonowych została rozładowana na terenie boczniczy Pekabex. W listopadzie 2018 r. były to 22 wagony, natomiast w grudniu 2018 r. były to 4 wagony przewożące blachy i profile gorącowalcowane. Dodatkowo, do ww. pisma ArcelorMittal załączyła następujące załączniki:

1. kopię regulaminu pracy boczniczy kolejowej „ArcelorMittal Poland”, ul. Budowlanych 42, Gdańsk wraz z aneksem nr 1 i nr 2;
2. plan sytuacyjny boczniczy sporządzony w kwietniu 2018 roku — w formie pliku cyfrowego, zamieszczone na płycie CD;
3. zestawienie przesyłek wagonowych wraz z tonażem za lata 2017 i 2018.

Pismem z 8 lutego 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.14.2018.26.AKK, Prezes UTK poinformował stronę że niniejsze postępowanie nie zostanie zakończone w terminie, o którym mowa w art. 35 § 3 k.p.a. z uwagi na wyrażenie w piśmie z 22 stycznia 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.14.2018.19.AKK, spółce ArcelorMittal, zgody na przedłużenie terminu na udzielenie odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 9 stycznia 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.14.2018.1.AKK do 7 lutego 2019 r., oraz konieczność zapoznania się przez Prezesa UTK z tymi wyjaśnieniami. Nowy termin załatwienia sprawy wyznaczono na 29 marca 2019 r.

Pismem z 27 lutego 2019 r., znak: DTK-2.051.24.2019 Ministerstwo Infrastruktury przekazało informacje, że nie zostało powiadomione o zamiarze likwidacji drogi kolejowej położonej na odcinku przebiegającym przez działkę nr 115/17, obręb 0035, w Gdańsku.

HTM w piśmie z 19 marca 2019 r., (data wpływu do UTK: 19 marca 2019 r.) podtrzymała dotychczasowe stanowisko w sprawie, wnosząc o umorzenie postępowania administracyjnego. Dodatkowo, w ww. piśmie, HMT wniosła o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z mapy - planu sytuacyjnego boczniczy ArcelorMittal z kwietnia 2018 r., na okoliczność, że infrastruktura kolejowa położona na działce ewidencyjnej nr 115/17, obręb 35, stanowi część boczniczy kolejowej oraz o pominięcie dokumentów załączonych do pisma ArcelorMittal z 31 stycznia 2019 r., wymienionych w pkt 1 - 6 listy załączników z powodu ich nieprzydatności dla rozstrzygnięcia w niniejszej sprawie.

Prezes UTK, pismem z 28 marca 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.14.2018.32.AKK, wezwał Gminę Miasta Gdańsk do przedstawienia wyjaśnień odnośnie:

- czy Gmina Miasta Gdańsk zwróciła się z pytaniem jaki podmiot zarządza drogą kolejową położoną na działce ewidencyjnej nr 115/17, obręb 35 w Gdańsku, do podmiotów i zarządców infrastruktury kolejowej innych niż Polskie Koleje Państwowe S.A. i podmioty z grupy PKP, przed sprzedażą tej nieruchomości spółce HMT?

- czy zgodnie z art. 38 ba ust. 2 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, Gmina Miasta Gdańsk dostała informacje o zamiarze likwidacji drogi kolejowej położonej na Nieruchomości?

- w oparciu o jakie przesłanki w Operacie Szacunkowym nieruchomości gruntowej położonej w Gdańsku, obręb 35 przy ul. Budowlanych składającej się z działki nr 115/17, (nr 32/UG/2017) stwierdzono, że na Nieruchomości nie odbywa się ruch kolejowy?

- czy Gmina Miasta Gdańsk miała wiedzę o istnieniu zakładu ArcelorMittal, zlokalizowanego w sąsiedztwie działki nr 115/17, przy rozebranej przez HMT drodze kolejowej oraz o charakterze działalności tego zakładu, a także o rodzaju wykorzystywanych środków transportu przez tę spółkę?

- jaki był status infrastruktury kolejowej znajdującej się na Nieruchomości, w czasie kiedy jej właścicielem była Gmina Miasta Gdańsk (w szczególności czy przedmiotowa infrastruktura była wykorzystywana w ruchu kolejowym)?

Pismem z 29 marca 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.14.2018.33.AKK, Prezes UTK zawiadomił stronę, że niniejsze postępowanie nie zostanie zakończone w terminie, o którym mowa w zawiadomieniu z 8 lutego 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.14.2018.26.AKK z powodu oczekiwania na odpowiedź na wezwanie Gminy Miasta Gdańsk do złożenia wyjaśnień oraz konieczność zapoznania się przez Prezesa UTK z tymi wyjaśnieniami i ich analizę. Nowy termin załatwienia sprawy wyznaczono na 31 maja 2019 r.

Gmina Miasta Gdańsk, pismem z 10 kwietnia 2019 r., znak: WS.II.6840.66.2019.ZP, wyjaśniła co następuje:

- Gmina Miasta Gdańsk nie zwracała się z pytaniem do innych podmiotów niż PKP S.A. i podmiotu z grupy PKP, o to kto jest zarządcą drogi kolejowej znajdującej się na działce nr 115/17, obręb 35, w Gdańsku,

- Gmina Miasta Gdańsk nie otrzymała żadnej informacji o zamiarze likwidacji ww. drogi kolejowej,

- stan faktyczny na ww. nieruchomości wskazywał, że nie odbywał się tam ruch kolejowy, stan taki istniał w dacie przeprowadzenia oględzin przez rzeczoznawcę majątkowego Marię Kosacz, tj. w dniu 21 marca 2017 r.,

- wydział Skarbu Urzędu Miejskiego w Gdańsku, informował o zbyciu Nieruchomości, właścicieli lub użytkowników wieczystych nieruchomości bezpośrednio przyległych do tej Nieruchomości, w ramach tej procedury w czerwcu 2016 r., poinformowano spółki: HMT oraz P.B. Kokoszki S.A.,

- Gmina Miasta Gdańsk poinformowała także, że *każdy ewentualny użytkownik istniejącej drogi kolejowej jeśli już korzystał z należącej do Gminy Miasta Gdańsk terenu, to działał bezumownie i bez wiedzy właściciela przedmiotowej nieruchomości,*

- Gmina Miasta Gdańsk, w okresie kiedy była właścicielem Nieruchomości, nie posiadała informacji czy przedmiotowy tor kolejowy był wykorzystywany w ruchu kolejowym, żaden użytkownik nie informował Gminy Miasta Gdańsk o zamiarze korzystania z tej infrastruktury.

Postanowieniem z 13 kwietnia 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.14.2018.35.AKK, Prezes UTK dopuścił w ramach ww. postępowania administracyjnego, dowód w postaci mapy sytuacyjnej z kwietnia 2018 r., na okoliczność wskazaną we wniosku HMT z 19 marca 2019 r.

Pismem z 6 maja 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.14.2018.37.AKK, Prezes UTK zawiadomił stronę o prawie do złożenia ostatecznych oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów, w terminie 5 dni od dnia otrzymania pisma. Dodatkowo, Prezes UTK wskazał, że oprócz dokumentów wskazanych w zawiadomieniu z 9 stycznia 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.14.2018.4.AKK, do materiału dowodowego niniejszego postępowania dołączono:

1. pismo PKP PLK z 18 stycznia 2019 r., znak: IBR1 u-091 -7.2/2019;
2. pismo PKP Cargo, z 21 stycznia 2019 r., znak: CTPP.0381.02.2019.MP;
3. pismo Pekabex z 25 stycznia 2019 r.;
4. pismo HMT z 27 lutego 2019 r., wraz z załącznikami;
5. pismo Ministerstwa Infrastruktury z 28 stycznia 2019 r., znak: DTK-2.051.24.2019;
6. pismo ArcelorMittal z 31 stycznia 2019 r. wraz z załącznikami;

7. pismo ArcelorMittal z 6 lutego 2019 r. wraz z załącznikami;
8. pismo HMT z 19 marca 2019 r.;
9. pismo Prezesa UTK do Gminy Miasta Gdańsk z 28 marca 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.14.2018.32.AKK;
10. pismo Gminy Miasta Gdańsk z 10 kwietnia 2019 r., znak: WS.II.6840.66.2019.ZP.

Strona pismem z 13 maja 2019 r., wniosła o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z dokumentu w postaci odpisu statutu sieci kolejowej spółki ArcelorMittal z 8 grudnia 2017 r., zwanego dalej „Statutem”, na okoliczność tego, że infrastrukturze kolejowej, która przebiegała przez nieruchomości gruntową niezabudowaną obejmującą działkę o numerze ewidencyjnym 115/17, obręb 0035, położoną w Gdańsku przy ul. Budowlanych 50a, będącą własnością Spółki, nadano status boczniczy kolejowej oraz infrastruktury prywatnej. Dodatkowo, Spółka w ww. piśmie podtrzymała swoje dotychczasowe stanowisko i wniosła o umorzenie postępowania z uwagi na jego bezprzedmiotowość.

Następnie Prezes UTK postanowieniem znak: DRR-WRRR.710.14.2018.41.AKK z 6 czerwca 2019 r., dopuścił w ramach ww. postępowania administracyjnego, dowód w postaci statutu sieci kolejowej spółki ArcelorMittal z 8 grudnia 2017 r., na okoliczność wskazaną we wniosku HMT z 13 maja 2019 r.

#### **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.*

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.*

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

Zgodnie z art. 38ba ust. 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym: *Zarządca drogi kolejowej, dla której nie zapewniono dofinansowania, o którym mowa w art. 38a, ani finansowania lub dofinansowania, o którym mowa w art. 38b, a który po przydzieleniu jej zdolności przepustowej stwierdzi, że wpływy za udostępnianie drogi kolejowej nie pokryją kosztów jej udostępniania, może rozpocząć procedurę przygotowania likwidacji drogi kolejowej. Procedura przygotowania likwidacji drogi kolejowej polega na jednoczesnym poinformowaniu w formie pisemnej o zamiarze likwidacji drogi kolejowej w następnym okresie obowiązywania rocznego rozkładu jazdy:*

- 1) *zainteresowanych aplikantów;*
- 2) *właściwych organów jednostek samorządu terytorialnego, na obszarze których zlokalizowana droga kolejowej oraz ministra właściwego do spraw transportu.*

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

Przedmiotem niniejszego postępowania jest ustalenie czy likwidacja przez HMT drogi kolejowej położonej na działce ewidencyjnej nr 115/17, obręb 0035, w Gdańsku, została przeprowadzona zgodnie z procedurami określonymi w art. 38 ba ustawy o transporcie kolejowym, a w związku z tym, czy rozbiórka ww. drogi została przeprowadzona zgodnie z prawem.

Zgodnie z art. 4 pkt 7 ustawy o transporcie kolejowym, zarządcą infrastruktury jest podmiot *odpowiedzialny za zarządzanie infrastrukturą kolejową albo w przypadku budowy nowej infrastruktury, podmiot, który przystąpił do jej budowy w charakterze inwestora.* Natomiast w art. 5 ust.1 ustawy o transporcie kolejowym wskazano zadania zarządcy infrastruktury, do których należy m.in.: zarządzanie infrastrukturą kolejową (polegające na nadawaniu drodze kolejowej statusu linii kolejowej, nadawaniu drodze kolejowej statusu boczniczy kolejowej, znoszeniu statusu linii kolejowej i boczniczy kolejowej, określaniu elementów infrastruktury kolejowej, które stanowią infrastrukturę prywatną lub nieczynną, udostępnianiu dróg kolejowych, świadczeniu usług z tym związanych i pobieraniu z tego tytułu opłat), utrzymywanie infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy czy zarządzanie nieruchomościami będącymi elementem infrastruktury kolejowej.

Z powyższej definicji wynika, że zarządca infrastruktury to podmiot, który prowadzi działalność polegającą na wykonywaniu czynności wskazanych w art. 5 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. W niniejszym stanie

faktycznym, HMT wykonuje czynności polegające na zarządzaniu nieruchomościami będącymi elementem infrastruktury kolejowej, jako właściciel nieruchomości, na której położony jest tor dojazdowy do bocznic ArcelorMittal, planuje bowiem poprawę warunków zagospodarowania tej nieruchomości oraz podejmuje działania prawne i faktyczne związane z tą nieruchomością, o czym wspomina m.in. w piśmie wyjaśniającym z 28 stycznia 2019 r. (strona 2-3, np. przygotowywanie dokumentacji budowlanej, postawienie tablic informacyjnych).

Dodatkowo, do zakwalifikowania danego podmiotu jako zarządzającego infrastrukturą kolejową, nie jest konieczne, aby podmiot ten sam uważał się za takiego zarządcę. W ocenie Prezesa UTK, HMT w momencie dokonania rozbiórki zarządzał przedmiotową drogą kolejową. Wypełnia on bowiem założenia definicji zarządcy infrastruktury określone w art. 4 pkt 7 Ustawy.

Infrastruktura kolejowa została natomiast zdefiniowana w art. 4 pkt 1 ustawy o transporcie kolejnym, zgodnie z tym przepisem, infrastrukturę kolejową tworzą elementy określone w załączniku nr 1 do ustawy o transporcie kolejowym. W załączniku tym, wskazano, że: *w skład infrastruktury kolejowej wchodzi następujące elementy, pod warunkiem że tworzą część linii kolejowej, bocznic kolejowej lub innej drogi kolejowej, lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania*. Jako takie elementy wskazano, m.in.: tory kolejowe, drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów, przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w poziomie szyn oraz grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się elementy infrastruktury kolejowej.

W związku z brzmieniem powyższych przepisów, tory dojazdowe a także grunt, na którym takowe tory się znajdują, stanowią infrastrukturę kolejową. Oznacza to, że tor dojazdowy położony na działce ewidencyjnej nr 115/17, obręb 0035, w Gdańsku jak i sama działka, stanowiły infrastrukturę kolejową, zdefiniowaną w art. 4 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym.

Odnosząc się do wielokrotnie podnoszonych przez Spółkę tez, że rozebrana przedmiotowa infrastruktura jest bocznicą kolejową i w związku z tym do jej rozbiórki nie stosuje się art. 38 ba ust. 1 i 2 Ustawy, Prezes UTK zauważa, że dokumentem poświadczającym możliwość bezpiecznej eksploatacji infrastruktury kolejowej jest świadectwo bezpieczeństwa. Nie determinuje ono jednak statusu tej infrastruktury w związku z tym nie decyduje o tym, czy dany element infrastruktury jest np. bocznicą kolejową czy torem dojazdowym do bocznic. Zgodnie bowiem z definicją zawartą w art. 4 pkt 18 ustawy o transporcie kolejowym, świadectwo bezpieczeństwa to dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa. Sama Spółka w piśmie z 31 stycznia 2019 r. (na stronie 6) wprost wskazuje, że dokument z zakresu bezpieczeństwa (świadectwo bezpieczeństwa, które posiada ArcelorMittal) nie determinuje statusu infrastruktury kolejowej oraz decyzji w zakresie udostępniania przez jej właściciela lub zarządcy. Jest to bowiem jedynie dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych na bocznic. Interpretacja taka jest zgodna ze stanowiskiem Prezesa UTK. Dodatkowo, Prezes UTK zauważa, że zgodnie z art. 5 ust. 2a *Zarządca sporządza statut sieci kolejowej wskazujący linie kolejowe, bocznic kolejowe oraz inne drogi kolejowe przez niego zarządzane, a także wskazujący, które z nich stanowią infrastrukturę nieczynną lub prywatną. Zarządca umieszcza w statucie sieci kolejowej również informację o elementach infrastruktury kolejowej wchodzących w skład linii kolejowej, które są zarządzane przez innego zarządcę*. Przepis ten jednoznacznie wskazuje, że to zarządca sporządza statut, w którym wskazuje czy dana infrastruktura jest linią kolejową czy bocznicą kolejową. Zatem obowiązek klasyfikacji infrastruktury spoczywa właśnie na zarządcy infrastruktury. HMT jako zarządca infrastruktury, nie opracował odpowiedniego statutu, z którego wynikałoby, że przedmiotowa infrastruktura kolejowa jest bocznicą, dlatego nie ma podstaw, by w omawianym stanie faktycznym i na gruncie obowiązujących przepisów traktować ją jako bocznicę.

Z ww. względów, nie sposób zgodzić się z twierdzeniami HMT, zawartymi zarówno w piśmie z 28 stycznia 2019 r., jak i piśmie z 19 marca 2019 r., w których to Spółka stwierdza, że infrastruktura kolejowa znajdująca się na działce ewidencyjnej nr 115/17, obręb 0035, w Gdańsku, stanowiła część bocznic kolejowej. Sam przebieg drogi kolejowej także, nie wskazuje, w ocenie Prezesa UTK, że infrastruktura położona na ww. działce stanowiła bocznicę kolejową. Samo nazewnictwo używane przez ArcelorMittal czy inne spółki (PKP Cargo) nie świadczy o tym, że tor położony na działce 115/17 stanowi bocznicę. W przytoczonych przez HMT fragmentach pism ArcelorMittal i PKP Cargo, wskazuje się na kierowanie pociągów na bocznicę lub na fakt, że droga kolejowa położona na Nieruchomości stanowiła integralną część bocznic, co nie przesądza jednoznacznie o tym, że tor ten po nabyciu nieruchomości przez HMT stanowił bocznicę kolejową. W związku z tym nie można zgodzić się z twierdzeniem HMT, że procedura likwidacji określona w art. 38ba ustawy o transporcie kolejowym, w niniejszej sprawie nie ma zastosowania. W ocenie Prezesa UTK, tor rozebrany przez HMT położony na Nieruchomości, nie stanowił bocznic, a wyłączenie uregulowane w art. 3 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym stosowane jest właśnie do bocznic kolejowych.

Spółka dokonując likwidacji torów położonych na działce 115/17, obręb 0035, w Gdańsku, naruszyła art. 38 ba ustawy o transporcie kolejowym. Należy zatem stwierdzić, że powyższa likwidacja została dokonana bez wymaganej uprzednio

procedury. Rozbiórka toru bez zastosowania działań wskazanych w art. 38 ba Ustawy, jest niedozwolona, a sam demontaż infrastruktury kolejowej dokonany bez uprzedniego zastosowania tej procedury jest niezgodny z prawem.

Dodatkowo, należy podkreślić, że przed nowelizacją z grudnia 2016 r. ustawy o transporcie kolejowym, każda infrastruktura inna niż linie kolejowe była nazywana bocznica kolejową. Stąd też może wynikać nazewnictwo stosowane przez podmioty rynku kolejowego odnośnie przedmiotowej infrastruktury. Zgodnie z obecnym brzmieniem Ustawy (art. 4 pkt 10), bocznica kolejowa to *wyznaczona przez zarządcę infrastruktury droga kolejowa, połączona bezpośrednio lub pośrednio z linią kolejową, służąca do wykonywania czynności ładunkowych, utrzymaniowych lub postępu pojazdów kolejowych albo przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej*. Bocznica kolejowa wraz z torem dojazdowym może być objęta świadectwem bezpieczeństwa. W przypadku gdy torem dojazdowym do bocznic zarządza jeden podmiot, a drugi zarządza jedynie bocznica i dodatkowo nie ma zawartej pomiędzy nimi umowy, nie można mówić o jednej bocznicie jako całości takiego kompleksu. W związku z tym nie jest dopuszczalne rozebranie toru dojazdowego bez zastosowania uprzednio procedury określonej w pkt 38ba ust. 1 Ustawy, bowiem zwolnienie to stosujemy jedynie do bocznic. Tory dojazdowe w ww. przypadku nie stanowią bocznic, stąd brak możliwości zastosowania art. 3 ust. 6 Ustawy, który pozwala na wyłączenia stosowania art. 38ba Ustawy.

Odnosząc się do zarzutu jakoby tor dojazdowy na działce 115/17, obręb 0035, w Gdańsku, stanowił infrastrukturę nieczynną, należy wskazać, że stan faktyczny wykazany przez podmioty korzystające z przedmiotowej infrastruktury jest sprzeczny z taką deklaracją jej statusu. Z materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszej sprawie wynika, że zanim doszło do rozebrania toru dojazdowego do bocznic ArcelorMittal, odbywał się po tym torze systematyczny ruch pociągów. O fakcie tym świadczą chociażby wyjaśnienia przesłane przez ArcelorMittal, Pekabex, a także pismo od PKP Cargo z 21 stycznia 2019 r. Nie można wobec tego uznać, że przedmiotowa infrastruktura stanowiła infrastrukturę nieczynną.

Ponadto, ustawa o transporcie kolejowym, nie przewiduje obowiązku likwidacji infrastruktury nieczynnej, o czym Spółka wspomina niejednokrotnie w swoich pismach (pismo z 31 stycznia 2019 jak i w piśmie z 19 marca 2019 r.). Co więcej, do infrastruktury nieczynnej nie ma zastosowania przepis art. 3 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, który to wprost wyłącza stosowanie procedury określonej w art. 38 ba Ustawy do bocznic kolejowych. W odniesieniu do infrastruktury nieczynnej zastosowanie znajdzie przepis art. 3 ust. 2 Ustawy, który wprost stwierdza, że *przepisów rozdziałów 2-12, z wyjątkiem art. 5 ust. 1-2b oraz art. 38a-38ba, nie stosuje się do infrastruktury nieczynnej*.

Odnosząc się do stanowiska Spółki, zawartego w piśmie z 28 stycznia 2019 (str. 6 pkt. II 4.) związanego z prywatnym, zdaniem Spółki, charakterem rozebranej infrastruktury, należy wskazać na art. 5 ust. 2a Ustawy, z którego wynika, że obowiązkiem zarządcy jest opracowanie statutu, w którym określa się czy infrastruktura jest prywatna. Spółka sama wskazuje, że nie sporządziła takiego statutu. W związku z tym, dywagacje na temat wyłączenia stosowania art. 38 ba w stosunku do prywatnej infrastruktury, przywołane przez HMT są niezasadne.

Sama definicja infrastruktury prywatnej została określona w art. 4 pkt 1c Ustawy, zgodnie z którym infrastruktura prywatna to *infrastruktura kolejowa wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub jej zarządcy innych niż przewóz osób*. Należy zauważyć, że ww. cytowany art. 4 pkt 1c ustawy o transporcie kolejowym, wprost wskazuje, że wykorzystanie infrastruktury kolejowej do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub zarządcy determinuje uznanie takiej infrastruktury za infrastrukturę prywatną. W szczególności chodzi o przypadki wykorzystania infrastruktury do obsługi prowadzonej przez dany podmiot działalności gospodarczej w zakładach produkcyjnych, zakładach chemicznych, elektrowniach, kopalniach i hutach, np. wywóz lub dowóz materiałów i surowców. Kwestię zakwalifikowania danej działalności jako działalności służącej zaspokojeniu własnych potrzeb podmiotu wyjaśnił także Naczelny Sąd Administracyjny w Warszawie w wyroku z 28 września 2011 r., II GSK 905/10, wskazując, że *Zasadniczym kryterium pozwalającym na zakwalifikowanie danego przejazdu do przewozu drogowego na potrzeby własne jest służebny charakter tego przejazdu wobec zasadniczej działalności gospodarczej prowadzonej przez przedsiębiorcę*. Nie ma przy tym znaczenia, że przedmiotowy wyrok odnosi się do transportu drogowego, a nie do transportu kolejowego, bowiem zasada wyróżniająca realizację przewozów na potrzeby własne jest w tym przypadku taka sama. Rozebrany tor, w ocenie Prezesa UTK nie spełnia wymogów określonych w art. 4 pkt 1c Ustawy, nie służy bowiem jedynie obsłudze jej właściciela – spółki HMT, a zatem nie może być uznany za infrastrukturę prywatną.

W Motywie 12 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE L 343 z 14 grudnia 2012), zwanej dalej „Dyrektywą 34”, wprost wskazano, że: *Zuwagi na to, że prywatne linie i bocznic, odgałęziające się od torów stacyjnych i szlakowych, takie jak bocznic i linie zakładowe, nie są częścią infrastruktury kolejowej w definicji niniejszej dyrektywy, zarządcy takich infrastruktur nie powinni podlegać obowiązkowi nałożonym na zarządców infrastruktury kolejowej na mocy niniejszej dyrektywy. Należy jednak zagwarantować niedyskryminacyjny dostęp do takich linii i bocznic, niezależnie od tego, czyją są własnością, w przypadku gdy stanowią one tory dojazdowe do obiektów infrastruktury usługowej, które są niezbędne do świadczenia usług przewozowych oraz w przypadku gdy służą one lub mogą służyć więcej niż jednemu klientowi końcowemu*. Ww. motyw, nakazuje zagwarantowanie niedyskryminującego dostępu do linii kolejowych i bocznic, w sytuacji gdy mogą one stanowić tory dojazdowe służące obsłudze więcej niż jednego klienta

końcowego. Likwidacja takich torów sprzeciwia się realizacji celów Dyrektywy 34. Mimo, że motyw ten odnosi się literalnie także do infrastruktury prywatnej, należy mieć na względzie jego cel, jakim jest zagwarantowanie udostępniania infrastruktury, także prywatnej. W związku z tym jeżeli podmioty zarządzające infrastrukturą zobowiązane są do zagwarantowania dostępu do niej, to tym bardziej nie są upoważnione do rozbiórki takiej infrastruktury.

W niniejszej sprawie, rozebrane tory dojazdowe, służyły nie tylko spółce ArcelorMittal, ale także m.in. spółce Pekabex, która to wprost, w piśmie z 25 stycznia 2019 r., określa siebie jako współużytkownika bocznic ArcelorMittal, tory dojazdowe mogłyby także w przyszłości prowadzić do innych zakładów i służyć innym klientom końcowym, ponieważ znajdują się na terenie silnie uprzemysłowionym. Dodatkowo, Prezes UTK zauważa, że rozbiórka przedmiotowych torów prowadzi do pozbawiania ważnych zakładów przemysłowych połączenia z infrastrukturą kolejową. Stwierdzone w niniejszej sprawie działania zmierzające do likwidacji infrastruktury kolejowej są niezgodne z wymaganiami Dyrektywy 34 oraz zostały dokonane z naruszeniem procedury przewidzianej w art. 38ba ustawy o transporcie kolejowym.

W niniejszej sprawie, HMT zobowiązana była zastosować regulacje art. 38 ba ustawy o transporcie kolejowym, przed dokonaniem likwidacji drogi kolejowej położonej na działce ewidencyjnej 115/17, obręb 0035, w Gdańsku. Zebrany w sprawie materiał dowodowy wskazuje, że Spółka nie zastosowała ww. procedury. Z załącznika do pisma z 31 stycznia 2019 r., jaki stanowił mail z 18 stycznia 2018 r., wysłany przez pracownika spółki HMT do pracownika spółki ArcelorMittal, nie wynika jakoby Spółka zastosowała w sposób prawidłowy ww. procedurę. Zgodnie z brzmieniem powołanego przepisu, prawidłowe zastosowanie procedury wymaga jednoczesnego poinformowaniu w formie pisemnej o zamiarze likwidacji drogi kolejowej, zainteresowanych aplikantów oraz właściwe organy jednostek samorządu terytorialnego, na obszarze których zlokalizowana jest droga kolejowa, a także ministra właściwego do spraw transportu. Ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego nie wynika, aby Spółka zastosowała ww. procedurę w stosunku do któregośkolwiek z wymienionych podmiotów.

Z informacji przekazanych ww. mailem można jedynie wywieść, że *nie będzie możliwości przewozu towarów na torze kolejowym przechodzącym przez wyżej wymienioną działkę (115/17)*. Dodatkowo, w ww. mailu wskazano, że na działce tej planowana jest inwestycja budowlana. W ocenie Prezesa UTK informacja taka nie wyczerpuje procedury określonej w art. 38 ba ustawy o transporcie kolejowym, nie wskazano bowiem wprost, że przedmiotowy tor zostanie poddany procedurze likwidacji.

Prezes UTK, podkreśla, że infrastrukturę kolejową położoną na działce 115/17 w Gdańsku, stanowią tory dojazdowe do ważnych zakładów produkcyjnych, związanych z przemysłem stalowym, należące do ArcelorMittal. Z materiału dowodowego w sprawie wynika (pismo PKP Cargo z 21 stycznia 2019 r.), że w ciągu roku 2018 do bocznic ArcelorMittal kierowano przez PKP Cargo S.A. Zakład Północny Spółki w Gdyni, średniomiesięcznie 7,75 pociągów. Świadczy to o fakcie, że bocznic ta stale funkcjonowała i dostarczała materiały produkcyjne do ważnego w tym rejonie zakładu przemysłowego.

Odnosząc się do wniosków dowodowych, zawartych przez HMT w piśmie z 28 stycznia 2019 r., Prezes UTK przychylił się do wniosku Spółki i dopuścił, a następnie przeprowadził dowody z dokumentów wymienionych w pkt II ppkt 1 do 9, tj.:

1. informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu Spółki z rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego;
2. odpis zwykły księgi wieczystej nr GD1G/00297177/2
3. odpis pisma Zastępcy Prezydenta Miasta Gdańska z 3 października 2016 r.;
4. odpis operatu szacunkowego Nieruchomości z 21 marca 2017 r.;
5. odpis zarządzenia Nr 1168/17 Prezydenta Miasta Gdańska z 10 lipca 2017 r. wraz z załącznikiem;
6. odpis protokołu uzgodnień pomiędzy Spółką a Gminą Miasta Gdańsk z 5 września 2017 r.
7. odpis pisma Dyrektora Oddziału Polskich Kolei Państwowych S.A. z 3 sierpnia 2016 r., skierowanego do Urzędu Miejskiego w Gdańsku;
8. wydruk wiadomości e-mail Pana ████████ z 18 stycznia 2018 r.;
9. świadectwo bezpieczeństwa Nr 180/UK/14 z 25 sierpnia 2014 r. dla użytkownika bocznic kolejowej ArcelorMittal.

Dokumenty te zostały włączone do materiału dowodowego w niniejszej sprawie. W ocenie Prezesa UTK, za udowodnione należy uznać okoliczności wykazywane w stosunku do ppkt 1 do 7, nie ma bowiem wątpliwości, w jakim celu i w jakich okolicznościach Spółka nabyła Nieruchomość od Miasta Gminy Gdańsk, a także jakie informacje

zostały przekazane przez Gminę Miasta Gdańsk odnośnie przedmiotowej Nieruchomości. Odnosząc się do ppkt 8, zdaniem Prezesa UTK wydruk e-mail wskazywany przez Spółkę potwierdza jedynie okoliczność poinformowania ArcelorMittal o braku możliwości przejazdu, jednakże informacja taka nie wyczerpuje procedury określonej w art. 38 ba ustawy o transporcie kolejowym. Natomiast, świadectwo bezpieczeństwa powoływane w ppkt 9 przez Spółkę, nie świadczy o tym, że przedmiotowa infrastruktura była boczną kolejową, bowiem samo świadectwo bezpieczeństwa nie determinuje statusu infrastruktury, co zostało szerzej opisane we wcześniejszej części niniejszej Decyzji.

Odnosząc się do wniosku III z pisma z 28 stycznia 2019 r., o zwrócenie się do Miasta Gminy Gdańsk o przekazanie informacji dotyczącej statusu infrastruktury kolejowej znajdującej się na Nieruchomości w czasie, kiedy właścicielem Nieruchomości była Gmina Miasta Gdańsk informuję, że Prezes UTK przychylił się wnioskowi Spółki i wystąpił do Gminy Miasta Gdańsk w piśmie z 28 marca 2019 r., znak: DRR-WRRR.710.14.2018.32.AKK o przedstawienie stosownych wyjaśnień. W udzielonej odpowiedzi, Gmina Miasto Gdańsk wskazała, że nie posiadała informacji, czy znajdujące się w granicach Nieruchomości fragmenty infrastruktury kolejowej były wykorzystywane w ruchu kolejowym.

Odnosząc się do wniosków dowodowych, zawartych przez HMT w piśmie z 19 marca 2019 r., po ich wnikliwej i wszechstronnej analizie, Prezes UTK stwierdził co następuje:

1. Odnosnie do wniosku Spółki o przeprowadzenie dowodu z mapy Prezes UTK przychylił się do wniosku i przeprowadził dowód z mapy (planu sytuacyjnego) boczniczy z kwietnia 2018 r. na okoliczność wskazaną w ww. wniosku. Po analizie ww. dokumentu należy stwierdzić, że w przypadku, gdyby spółka ArcelorMittal posiadała tytuł prawny do drogi dojazdowej (w tym do toru na działce ewidencyjnej nr 115/17 w Gdańsku) do własnej boczniczy kolejowej, droga ta mogłaby być przez ten podmiot uznana za część jego boczniczy kolejowej. W przypadku, gdy podmiotem zarządzającym torem dojazdowym jest inny podmiot (w niniejszej sprawie odcinek toru dojazdowego jest w zarządzie HMT), to nie może on być uznany za część boczniczy kolejowej. HMT nie określił tego toru jako boczniczy i nie przedstawił w tej kwestii żadnych dokumentów. Niespójne są przy tym wyjaśnienia HMT, które z jednej strony wykazuje, że infrastruktura stanowi jej własność i dokonuje rozbiórki torów, a w innym przypadku twierdzi, że infrastruktura ta stanowi element boczniczy kolejowej zarządzanej przez inny podmiot. Po analizie ww. mapy wraz z pozostałym materiałem dowodowym, Prezes UTK stwierdził, że droga kolejowa położona na Nieruchomości stanowi tor dojazdowy do boczniczy ArcelorMittal. Wobec powyższego, mapa nie została uznana za dowód potwierdzający, że przedmiotowa droga kolejowa stanowi boczniczy.
2. Odnosnie do wniosku Spółki HMT o pominięcie dokumentów załączonych do pisma ArcelorMittal z 31 stycznia 2019 r. określonych w pkt 1-6 listy załączników:
  - wniosek o stwierdzenie zasiedzenia z 9 października 2018 r.
  - wezwanie do zaprzestania naruszania posiadania z 9 listopada 2018 r.
  - pismo do PKP CARGO S.A. z 9 listopada 2018 r.
  - zawiadomienie o możliwości popełnienia przestępstwa z 13 listopada 2018 r.
  - pozew o ochronę naruszonego posiadania z 16 listopada 2018 r.
  - wniosek o udzielenie asysty policji z 20 listopada 2018 r.,

Prezes UTK dokonał analizy dokumentów przekazanych przez ArcelorMittal, w rezultacie której uznał, że nie mają one znaczenia dla rozstrzygnięcia przedmiotowej sprawy.

3. Prezes UTK przychylił się do wniosku spółki HMT stwierdzając, że wystąpienie o którym mowa w pkt 12 pisma spółki ArcelorMittal, z 31 stycznia 2019 r., tj. wezwanie Policji do przedłożenia kopii wszystkich notatek i protokołów sporządzonych przez policjantów biorących udział w zdarzeniach na przedmiotowej infrastrukturze nie przyczyniłoby się do wyjaśnienia sprawy na gruncie przepisów z zakresu kolejnictwa.

Mając na uwadze wniosek dowodowy zawarty przez HMT w piśmie z 13 maja 2019 r., dotyczący przeprowadzenia dowodu z odpisu statutu sieci kolejowej spółki ArcelorMittal z 8 grudnia 2017 r., w ocenie Prezesa UTK na podstawie przedłożonego statutu sieci kolejowej, podobnie jak w przypadku mapy, nie można stwierdzić, że infrastruktura przebiegająca przez Nieruchomość stanowiła infrastrukturę prywatną oraz boczniczy kolejową. W przypadku gdyby ArcelorMittal posiadała tytuł prawny do toru dojazdowego do swojej boczniczy, mogłaby ten tor uznać za część swojej boczniczy kolejowej oraz prywatnej infrastruktury. Działalność spółki ArcelorMittal dotyczy obróbki wyrobów hutniczych, składowania i dystrybucji. Transport kolejowy jest wykorzystywany do obsługi tej działalności, wobec tego byłyby spełnione przesłanki zakwalifikowania torów do infrastruktury prywatnej. W związku z tym, jako zarządca mogłaby wykonywać funkcje przypisane zarządcy, w tym m.in. sporządzić statut sieci kolejowej odnoszący się do przedmiotowej infrastruktury. Jednakże w niniejszym stanie faktycznym, materiał dowodowy zgromadzony w sprawie, świadczy o tym, że to HMT jest właścicielem i zarazem zarządcą przedmiotowej infrastruktury położonej

na działce ewidencyjnej nr 115/17 w Gdańsku, co wykazano wyżej w decyzji. W toku postępowania Spółka nie wykazała również, aby zawierała jakiegokolwiek umowy z ArcelorMittal ani żadnym innym podmiotem, w kwestii zarządzania przedmiotową infrastrukturą. HMT nie przedstawiła także żadnych dowodów na to, że przekazała Nieruchomość w zarząd innemu podmiotowi. Sama Spółka wielokrotnie podkreślała, m.in. w piśmie z 28 stycznia 2019 r., na str. 7, że ArcelorMittal bezumownie korzystała z infrastruktury położonej na Nieruchomości. Tymczasem, zgodnie z art. 4 pkt 1c ustawy o transporcie kolejowym, infrastruktura prywatna to infrastruktura wykorzystywana wyłącznie do realizacji własnych potrzeb jej właściciela lub zarządcy. Infrastruktura, która została rozebrana, stanowiła tor dojazdowy do bocznic ArcelorMittal, dlatego też nie mogła zostać uznana za infrastrukturę prywatną, co również wcześniej wskazano w niniejszej Decyzji. W związku z powyższym, należy uznać, że HMT była upoważniona do sporządzenia statutu odnoszącego się do przedmiotowej infrastruktury. Dołączony do niniejszego postępowania dokument, w postaci Statutu sporządzonego przez ArcelorMittal, nie stanowi o tym, że rozebrana infrastruktura była infrastrukturą prywatną i bocznicą kolejową HMT. Jednocześnie HMT nie wykazała, aby inna spółka miała prawo zarządzać przedmiotową infrastrukturą np. na podstawie zawartej z HMT umowy. Należy również wskazać, że ocena poprawności i zgodności z prawem tego statutu ArcelorMittal nie jest przedmiotem niniejszego postępowania.

Odnosząc się do pkt. II sentencji niniejszej decyzji, należy stwierdzić, że Prezes UTK, po zapoznaniu się z materiałem dowodowym zgromadzonym w niniejszej sprawie, postanowił odstąpić od wyznaczenia terminu na usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości.

W opinii Prezesa UTK literalne rozumienie art. 13b ust. 1 ustawy o transporcie kolejowej doprowadziłoby do wykładni *ad absurdum*. Nie ma bowiem możliwości, by decyzja określająca zakres naruszenia zawierała jednocześnie termin usunięcia takich nieprawidłowości, których usunięcie nie jest wykonalne. Jak ustalono w toku postępowania, rozbiórka przez HMT, toru dojazdowego położonego w Gdańsku na działce ewidencyjnej nr 115/17, obręb 0035, została dokonana bez zastosowania uprzednio procedury określonej w art. 38ba ustawy o transporcie kolejowym, do czego Spółka była zobowiązana. Należy bowiem zwrócić uwagę, że HMT nie może zastosować procedury likwidacji drogi kolejowej, polegającej na poinformowaniu o zamiarze likwidacji drogi kolejowej, ponieważ zamiar ten został zrealizowany. Strona postępowania nie ma zatem faktycznej możliwości usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości.

Wobec powyższego, Prezes UTK rozstrzygnął jak w sentencji.

#### **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 z późn. zm.), zwanej dalej „p.p.s.a.”, w związku z § 2 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2003 r., nr 221, poz. 2193 z późn. zm.).

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.

Strona zadowolona z decyzji może złożyć oświadczenie o zrzeczeniu się uprawnień 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*