

**DECYZJA NR DRR-WRRR.714.15.2018.AKK
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 15 marca 2019 r.

w sprawie zmiany przez PKP S.A. regulaminu dostępu przez licencjonowanych przewoźników kolejowych do obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej.

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 2 w zw. z art. 127 § 3 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 1257 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 13a ust. 1, oraz na podstawie art. 36f ust. 4, w zw. z art. 36a ust. 3 i art. 36f ust. 1 pkt 1, 2, 4 i 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, po rozpatrzeniu złożonego przez Polskie Koleje Państwowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej „PKP S.A.”, „Skarżącą” lub „Spółką”, wniosku z 25 października 2018 r. o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej wydaniem przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, decyzji z 10 października 2018 r., znak: DRRK-WR.714.12.2017.ŁB w przedmiocie niespełniania przez *Regulamin dostępu przez licencjonowanych przewoźników kolejowych do obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej*, zwany dalej „Regulaminem dostępu”, opracowany przez PKP S.A., wymagań określonych w art. 36f ust. 1 pkt 1, 2, 4 i 5 ustawy o transporcie kolejowym, zwanej dalej „Decyzją” lub „Zaskarżoną decyzją”,

uchylam w całości decyzję Prezesa UTK z 10 października 2018 r., znak: DRRK-WR.714.12.2017.ŁB i umarzam w całości postępowanie administracyjne w niniejszej sprawie.

UZASADNIENIE**Stan faktyczny.**

Pismem z 19 lipca 2018 r., znak: DRRK-WR.714.12.2017.18.MB, Prezes UTK, zawiadomił PKP S.A. o wszczęciu postępowania administracyjnego w przedmiocie niespełniania przez Regulamin dostępu wymagań określonych w art. 36f ust. 1 pkt 1, 2, 4 i 5 ustawy o transporcie kolejowym.

Do akt postępowania administracyjnego zostały dołączone następujące dokumenty:

1. *Regulamin dostępu przez licencjonowanych przewoźników kolejowych do obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej*;
2. pismo Prezesa UTK do PKP S.A. z 23 marca 2018 r., znak: DRRK- WR.714.12.2017.3.ŁB;
3. pismo Arriva RP sp. z o.o. z 22 marca 2018 r., znak: DOKP-MC-073-010/2018;
4. pismo PKP S.A. z 6 kwietnia 2018 r., znak: KNO03.6111.13.2018.BS/2;
5. pismo „Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej” sp. z o.o. z 4 kwietnia 2018 r., znak: TIK744/2018;
6. pismo Prezesa UTK do Arriva RP sp. z o.o. z 17 kwietnia 2018 r., znak: DRRK- WR.714.12.2017.7.ŁB;
7. pismo Prezesa UTK z 27 kwietnia 2018 r., znak: DRRK-WR.714.12.2017.8.EJ;
8. pismo „Przewozów Regionalnych” sp. z o.o. z 24 maja 2018 r., znak: PAG1h-073-03/2018;
9. pismo Kolei Wielkopolskich sp. z o.o. z 28 maja 2018 r., znak: KW-WWOa-070-008-2018;
10. pismo „PKP Intercity” S.A. z 30 maja 2018 r., znak: BBZ8-073-89/2018;
11. pismo Kolei Śląskich sp. z o.o. z 29 maja 2018 r., znak: KS.NO.0574/05/2018;
12. pismo „Kolei Mazowieckich – KM” sp. z o.o. z 30 maja 2018 r., znak: MAN1a-211- 8-2018;
13. pismo PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście sp. z o.o. z 29 maja 2018 r., znak: SKMMU084.87.3.18;
14. pismo „Kolei Małopolskich” sp. z o.o. z 28 maja 2018 r., znak: KMDL-075-18/2018;

15. pismo Prezesa UTK do PKP S.A. z 22 czerwca 2018 r., znak: DRRK-WR.714.12.2017.16.MB;
16. notatka ze spotkania z PKP S.A. w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego w dniu 27 czerwca 2018 r.;
17. pismo Prezesa UTK z 19 lipca 2018 r., znak: DRRK-WR.714.12.2017.19.MB;
18. pismo Prezesa UTK z 20 lipca 2018 r., znak: DRRK-WR.714.12.2017.20.MB;
19. pismo Prezesa UTK z 20 lipca 2018 r., znak: DRRK-WR.714.12.2017.21.MB;
20. pismo Prezesa UTK z 20 lipca 2018 r., znak: DRRK-WR.714.12.2017.22.MB;
21. pismo Kolei Śląskich sp. z o.o. z 31 lipca 2018 r., znak: KS/NO/0792/07/2018;
22. pismo „PKP Intercity” S.A. z 27 lipca 2018 r., znak: BBZ8-073-140/2018;
23. pismo „Kolei Mazowieckich – KM” sp. z o.o. z 25 lipca 2018 r., znak: MAN1a-211- 8.2-2018;
24. pismo PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście sp. z o.o. z 31 lipca 2018 r.;
25. pismo PKP S.A. z 30 lipca 2018 r., znak: KOZ04.054.198.2018.AY/3;
26. pismo „Kolei Małopolskich” sp. z o.o. z 27 lipca 2018 r., znak: KMDL-075-26/2018;
27. pismo „Przewozów Regionalnych” sp. z o.o. z 31 lipca 2018 r., znak: PBZ-070/07/2018;
28. zestawienie z rejestru obiektów infrastruktury usługowej zawierające zakres usług, które mogą być świadczone w obiektach - stacjach pasażerskich zarządzanych przez PKP S.A.;
29. pismo „Przewozów Regionalnych” sp. z o.o. z 11 września 2018 r., znak: PAG1h-073-03.1/2018;
30. Załącznik nr 1 do Regulaminu dostępu - *Wykaz stacji pasażerskich wraz z ich kategoryzacją oraz określeniem dostępności do obiektu* [dostęp 4 września 2018 r.];
31. pismo Kolei Wielkopolskich sp. z o.o. z 3 września 2018 r., znak: KW-WWOa-070- 013-2018;
32. pismo „Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej” sp. z o.o. z 6 września 2018 r., znak: TIK2141/2018.

W piśmie z 26 lipca 2018 r., znak: DRRK-WR.714.12.2017.23.MB, Prezes UTK wezwał PKP S.A. do przekazania, w terminie 10 dni od daty otrzymania niniejszego pisma, zestawienia wysokości kosztów udostępniania powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych, przyjętych do wyliczenia opłat za dostęp do stacji pasażerskich dla przewoźników kolejowych, w rozbiciu na składniki i rodzaje kosztów dla danej stacji i dla danej kategorii i województwa, wraz z wysokością rozsądnego zysku, innych kosztów uwzględnionych w wyliczeniach oraz z liczbą zatrzymań pociągów, przez którą podzielono koszty w celu wyliczenia stawki jednostkowej opłaty w danej kategorii w danym województwie.

W piśmie PKP S.A. z 2 sierpnia 2018 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „UTK”: 7 sierpnia 2018 r.), Spółka przekazała zestawienie wysokości kosztów udostępniania powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych przyjętej do wyliczenia opłaty za dostęp do stacji pasażerskiej dla przewoźników kolejowych oraz jawną wersję tych kosztów. PKP S.A. przekazała Załącznik nr 1 objęty tajemnicą przedsiębiorstwa zawierający wykaz wszystkich składowych kosztów dla każdej stacji pasażerskiej z podziałem na kategorie i województwa oraz Załącznik nr 2 zawierający wersję jawną.

Zawiadomieniem z 22 sierpnia 2018 r., znak: DRRK-WR.714.12.2017.36.MB oraz z 11 września 2018 r., znak: DRRK-WR.714.12.2017.44.ŁB Prezes UTK poinformował PKP S.A. o zgromadzonym materiale dowodowym oraz o możliwości złożenia ostatecznego oświadczenia i stanowiska w sprawie.

Pismem z 27 sierpnia 2018 r. (data wpływu do UTK: 29 sierpnia 2018 r.), znak: KNO03.6111.13.2018.BS/15 PKP S.A. podtrzymała swoje dotychczasowe stanowisko i oświadczenia złożone w ramach postępowania. Jednocześnie PKP S.A. wniosła, w związku z czynnościami podjętymi w ramach udostępniania infrastruktury stacji pasażerskich, w tym w związku z zawartymi z niektórymi przewoźnikami umowami o udostępnieniu stacji pasażerskich w ramach aktualnego rozkładu jazdy, aby ewentualne wnioski Urzędu Transportu Kolejowego, dotyczyły stosowanego Regulaminu dostępu od przyszłego rozkładu jazdy. PKP S.A. w piśmie z 20 września 2018 r., znak: KNO03.6111.13.2018.BS/22 podtrzymała swoje stanowisko w niniejszej sprawie.

Prezes UTK 10 października 2018 r. wydał Decyzję, znak: DRRK-WR.714.12.2017.ŁB, w której nakazał PKP S.A. wprowadzenie zmian w Regulaminie dostępu poprzez:

- 1) zmianę, Załącznika nr 1 do Regulaminu dostępu pt. *Wykaz stacji pasażerskich wraz z ich kategoryzacją oraz określeniem dostępności do obiektu*, zgodnie z art. 36f ust. 1 pkt 1 w zw. z art. 4 pkt 8a ustawy o transporcie

- kolejowym, poprzez ujęcie w nim obiektów, które faktycznie przeznaczone są do obsługi podróży korzystających z transportu kolejowego;
- 2) zmianę § 1 pkt 5 Regulaminu dostępu w ten sposób, żeby definicja *powierzchni służącej odprawie podróży* była zgodna z art. 4 pkt 8a i pkt 53 ustawy o transporcie kolejowym;
 - 3) zmianę § 5 ust. 1 Regulaminu dostępu, poprzez zdefiniowanie, stosownie do art. 36f ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, kategorii stacji pasażerskich w sposób określający jednakową charakterystykę każdej kategorii stacji;
 - 4) określenie w Regulaminie dostępu, zakresu udostępniania każdej stacji pasażerskiej, stosownie do art. 36f ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, tak by z przedstawionych informacji wynikał zakres usług, jakie PKP S.A. świadczy na danej stacji pasażerskiej na rzecz przewoźników kolejowych;
 - 5) określenie w Regulaminie dostępu, szczegółowych warunków technicznych dostępu do każdej ze stacji, ze szczególnym uwzględnieniem parametrów technicznych umożliwiających dostęp do stacji dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się i wskazujących na zarządzanie stacją pasażerską przez kilku operatorów, jeżeli taka sytuacja ma miejsce, ze wskazaniem warunków dostępu do całej ogólnodostępnej stacji pasażerskiej bez względu na to kto zarządza danym elementem stacji pasażerskiej, zgodnie z art. 36f ust. 1 pkt. 4 ustawy o transporcie kolejowym;
 - 6) zmianę Załącznika nr 4 do Regulaminu dostępu pt. *Cennik dostępu do obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej* przez określenie wysokości opłat, o których mowa w art. 36e ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, opartych na kosztach nieprzekraczających kosztów udostępniania powierzchni przeznaczonej do odprawy podróży lub umieszczenia dodatkowych informacji handlowych powiększonych o rozsądny zysk określony jako stopa zwrotu z kapitału własnego ustalona przez operatora, uwzględniająca ewentualne ryzyka, w szczególności związane z przychodami, oraz średnią stopę zwrotu dla danego sektora w ostatnich latach, nie większą niż 10%, zgodnie z dyspozycją art. 36e ust. 2 oraz w zw. z art. 36j ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy o transporcie kolejowym;
 - 7) zmianę § 8 ust. 4 i 5 Regulaminu dostępu oraz Załącznika nr 4 do Regulaminu dostępu pt. *Cennik dostępu do obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej* przez określenie wysokości opłat, o których mowa w art. 36e ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, z uwzględnieniem zasady niedyskryminującego i równego traktowania przewoźników kolejowych ubiegających się o dostęp do stacji pasażerskich tej samej kategorii i zlokalizowanych w różnych województwach, w oparciu o koszty udostępniania przewoźnikom kolejowym powierzchni przeznaczonej do odprawy podróży lub umieszczenia dodatkowych informacji handlowych.

Pismem z 25 października 2018 r. PKP S.A. złożyła wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej Zaskarżoną decyzją. Spółka wniosła o uchylenie w całości Zaskarżonej decyzji oraz umorzenie prowadzonego w sprawie postępowania w całości. Spółka zarzuciła Zaskarżonej decyzji:

- 1) naruszenie przepisów postępowania mające wpływ na wynik sprawy tj.:
 - a) naruszenie art. 77 § 1 k.p.a., w zw. z art. 80 k.p.a. w zw. z art. 107 § 3 k.p.a., w zw. z art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym poprzez brak poczynienia wymaganych ustaleń odnośnie do wszystkich okoliczności mających znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy oraz zaniechanie zebrania i właściwej oceny dowodów, a także nie odniesienie się do dowodów przedstawionych w sprawie;
 - b) dokonanie niewłaściwej interpretacji art. 36f ust. 4 w zw. z art. 36a ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, poprzez brak poczynienia wymaganych dla właściwego rozstrzygnięcia sprawy ustaleń faktycznego wpływu kwestionowanych rozwiązań Regulaminu na warunki funkcjonowania przewoźników kolejowych w zakresie ich równego i niedyskryminującego traktowania;
 - c) naruszenie art. 7, 8 i 11 k.p.a. poprzez odgórne niepoparte relewantnymi ustaleniami faktycznymi przyjęcia, że nakazane zmiany Regulaminu dostępu uwzględniają konieczność zapewnienia niedyskryminującego i równego traktowania przewoźników kolejowych, a także braku wyczerpującego odniesienia się do istotnych okoliczności sprawy wskazanych w wyjaśnieniach PKP S.A. składanych w toku postępowania.
- 2) naruszenie przepisów prawa materialnego tj.: niewłaściwą interpretację przepisów ustawy o transporcie kolejowym i ich zastosowanie w niniejszej sprawie:
 - a) art. 36f ust. 4 w zw. z art. 36a ust. 3 poprzez ich niewłaściwą interpretację, a w konsekwencji przyjęcie, że nałożenie obowiązku dokonania zmian postanowień Regulaminu nie wymaga uprzedniego ustalenia przełożenia funkcjonowania jego regulacji na sytuację przewoźników, podczas gdy prawidłowa wykładnia wskazuje na możliwość nakazania zmian w Regulaminie i jego weryfikację jedynie w sytuacji, gdy narusza on zasadę niedyskryminującego i równego traktowania przewoźników kolejowych;

- b) art. 36f ust. 1 pkt 1 w zw. z art. 4 pkt 8a poprzez ich niewłaściwą interpretację oraz zastosowanie i w konsekwencji nakazanie PKP S.A. dokonania zmian do Załącznika nr 1 do Regulaminu oraz określenie dostępności do obiektu poprzez ujęcie w nim obiektów, które są faktycznie przeznaczone do obsługi podróży, podczas gdy Załącznik nr 1 zawiera zgodnie z art. 36f ust. 1 pkt 1 wykaz stacji zarządzanych przez PKP S.A., a w przypadku gdy stacja znajduje się przy linii wyłączonej z ruchu, wówczas Spółka nie pobiera z tytułu korzystania z niej opłat, co wynika z postanowień Regulaminu;
- c) art. 4 pkt 8a i pkt 53 poprzez ich niewłaściwą interpretację oraz zastosowanie, podczas gdy regulacje zawarte w Regulaminie mieszczą się w zakresie określonym ww. przepisami;
- d) art. 36f ust. 1 poprzez jego niewłaściwą interpretację oraz zastosowanie, podczas gdy podział przyjęty przez PKP S.A. jest zgodny z ww. przepisami;
- e) art. 36f ust. 1 pkt 2 poprzez jego niewłaściwą interpretację oraz zastosowanie, podczas gdy przyjęty przez Spółkę model i treść Regulaminu nie narusza wymogu zawartego w ww. przepisie;
- f) art. 36e ust. 2 w zw. z art. 36j ust. 1 pkt 2 lit., a poprzez ich niewłaściwą interpretację i zastosowanie, podczas gdy przyjęty w Regulaminie model kalkulacji kosztów jest zgodny z przywołanymi przepisami;
- g) art. 36e ust. 1 poprzez jego niewłaściwą interpretację i zastosowanie, podczas gdy przyjęty przez PKP S.A. cennik oraz kategoryzacja jest zgodna z ww. przepisami.

Zawiadomieniem z 6 listopada 2018 r., znak: DRRK-WR.714.15.2018.2.AKK, Prezes UTK zawiadomił PKP S.A., o wszczęciu postępowania administracyjnego na wniosek PKP S.A. z 25 października 2018 r., znak: UNP: 2018-0442781, o ponowne rozpatrzenie sprawy, zakończonej decyzją Prezesa UTK, z 10 października 2018 r., znak: DRRK-WR.714.12.2017.ŁB w przedmiocie niespełniania przez Regulamin dostępu wymagań określonych w art. 36f ust. 1 pkt 1, 2, 4 i 5 ustawy o transporcie kolejowym.

Pismem z 29 listopada 2018 r., znak: DRR-WRRR.714.15.2018.3.AKK Prezes UTK zawiadomił stronę, że niniejsze postępowanie nie zostanie zakończone w terminie, o którym mowa w art. 35 § 3 k.p.a. z uwagi na skomplikowany charakter sprawy. Nowy termin załatwienia sprawy wyznaczono na 31 grudnia 2018 r.

Pismem z 27 grudnia 2018 r., znak: DRR-WRRR.714.15.2018.5.AKK Prezes UTK wezwał PKP S.A. do przedstawienia, w terminie 14 dni od dnia otrzymania ww. pisma, dokumentacji stanowiącej bazę kosztową dla poszczególnych stacji pasażerskich udostępnianych przez PKP S.A., będącą podstawą do obliczenia opłaty za ich udostępnienie, a także informacji o sposobie kalkulacji opłaty dla poszczególnych kategorii. Dodatkowo, w tym samym piśmie Prezes UTK, zawiadomił stronę, że niniejsze postępowanie nie zostanie zakończone w terminie, o którym mowa w zawiadomieniu z 29 listopada 2018 r., znak: DRR-WRRR.714.15.2018.3.AKK z uwagi na konieczność zebrania informacji, o których mowa w powyższym wezwaniu, a także oczekiwanie na odpowiedź w tej sprawie. Nowy termin załatwienia sprawy wyznaczono na 28 lutego 2019 r.

PKP S.A. w odpowiedzi na powyższe wezwanie, pismem z 10 stycznia 2019 r. (data wpływu do UTK: 10 stycznia 2019 r.) przesłała dokumenty stanowiące podstawę do obliczenia opłaty za udostępnienie stacji pasażerskich, a także informacje o sposobie kalkulacji opłaty dla poszczególnych kategorii stacji pasażerskich.

Pismem z 13 lutego 2019 r., PKP S.A. przesłała zaktualizowany w lutym 2019 r. *Regulamin dostępu przez licencjonowanych przewoźników kolejowych do obiektu infrastruktury usługowej - stacji pasażerskiej* wraz z Załącznikami, obowiązujący od 8 grudnia 2018 r. (data wpływu do UTK: 14 lutego 2019 r.).

Pismem z 18 lutego 2019 r. znak: DRRK-WR.714.15.2018.9.AKK Prezes UTK zawiadomił Stronę o zebraniu całości materiału dowodowego w sprawie. Poinformował także o prawie do złożenia ostatecznych oświadczeń i stanowisk oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów, a także zgłoszonych żądań. Dodatkowo Prezes UTK poinformował PKP S.A. o włączeniu do materiału dowodowego następujących dokumentów:

- a) *Regulamin dostępu przez licencjonowanych przewoźników kolejowych do obiektu infrastruktury usługowej - stacji pasażerskiej* wraz z Załącznikami, obowiązujący od 8 grudnia 2018 r., dostępny na stronie ww.pkpsa.pl (dostęp: 20 lutego 2019 r.);
- b) Załącznik nr 1 do pisma PKP S.A. z 10 stycznia 2019 r.: *Baza kosztowa dla poszczególnych stacji pasażerskich udostępnianych przez PKP S.A. będąca podstawą do obliczenia opłaty za ich udostępnienie*;
- c) Załącznik nr 2 do pisma PKP S.A. z 10 stycznia 2019 r.: *Zasady ustalania kosztów utrzymania powierzchni przeznaczonej do odprawy podróży na stacjach pasażerskich, których Operatorem jest PKP S.A. oraz ich rozliczania z Przewoźnikami*.

Strona nie skorzystała z przysługującego uprawnienia.

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

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

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

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

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

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

W myśl art. 127 § 3 k.p.a. *Od decyzji wydanej w pierwszej instancji przez ministra lub samorządowe kolegium odwoławcze nie służy odwołanie, jednakże strona niezadowolona z decyzji może zwrócić się do tego organu z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy; do wniosku tego stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące odwołań od decyzji*. Legitymację prawną do wniesienia odwołania posiada podmiot, który spełnia przesłanki z art. 28, 29 i 30 k.p.a. Z przywołanych przepisów wynika, że legitymację czynną do złożenia odwołania posiada podmiot, który twierdzi, że decyzja organu I instancji dotyczy jego interesu prawnego lub obowiązku prawnego.

Mając na uwadze powyższe, należy przyjąć, że PKP S.A. jest osobą prawną posiadającą pełną zdolność do czynności prawnych, której obowiązków prawnych dotyczy Zaskarżona decyzja (nakaz wprowadzenia zmian w Regulaminie dostępu). Ponadto należy stwierdzić, że PKP S.A. posiada interes prawny i faktyczny w złożeniu wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy. W ocenie Prezesa UTK, przesłanki określone w przepisach art. 28 - 30 k.p.a., zostały przez PKP S.A. spełnione, w związku z tym zasadne jest twierdzenie, że Spółka ta posiadała legitymację prawną do złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy.

Zaskarżona decyzja, której dotyczy niniejsze postępowanie, została doręczona PKP S.A. w dniu 11 października 2018 r., co wynika ze zwrotnego potwierdzenia odbioru. 25 października 2018 r. PKP S.A. nadała wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego. Stosownie do art. 57 § 5 pkt 2 k.p.a., *termin uważa się za zachowany, jeżeli przed jego upływem pismo zostało nadane w polskiej placówce pocztowej operatora wyznaczonego w rozumieniu ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. - Prawo pocztowe*. Na mocy ustawy z dnia 23 listopada 2012 r. Prawo pocztowe (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r. poz. 1481, z późn. zm.), operatorem pocztowym, który pełni obowiązki operatora wyznaczonego do wykonywania działalności pocztowej jest Poczta Polska S.A., w której placówce został nadany przez Spółkę ww. wniosek. Wobec powyższego, uznać należy, że w niniejszej sprawie zrealizowane zostały przesłanki zobowiązujące Prezesa UTK do ponownego rozpoznania sprawy zakończonej, wydaniem Zaskarżonej decyzji.

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

Według art. 138 ust. 1 pkt 1-3 k.p.a. *organ odwoławczy wydaje decyzję, w której:*

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

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

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

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

Prezes UTK, rozpatrując ponownie sprawę w ramach niniejszego postępowania administracyjnego, wziął pod uwagę całokształt materiału dowodowego zebranego w sprawie, w tym również stanowisko PKP S.A., zaprezentowane we wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy oraz zmieniony Regulamin dostępu wraz z Załącznikami [dostęp na dzień: 20 lutego 2019 r.], zamieszczony na stronie internetowej Spółki (<https://www.pkp.pl/pl/udostepnianie-stacji>), zwany dalej „Zmienionym Regulaminem”, i przesłany Prezesowi UTK 14 lutego 2019 r.

Ponowna analiza zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego wykazała, że postępowanie w niniejszej sprawie stało się bezprzedmiotowe, ponieważ strona usunęła wszystkie naruszenia wskazane w Zaskarżonej decyzji i w chwili obecnej nie istnieje już przedmiot niniejszego postępowania, co skutkuje koniecznością jego umorzenia. Bezprzedmiotowość postępowania zaistniała po wydaniu Zaskarżonej decyzji w skutek wykonania całości jej założeń przez PKP S.A., poprzez zmianę postanowień Regulaminu dostępu zgodnie z nakazami zawartymi w 7-punktowej sentencji Decyzji.

Dowód:

- *Regulamin dostępu przez licencjonowanych przewoźników kolejowych do obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej (wersja zaktualizowana, opublikowana na stronie internetowej PKP S.A.).*

Ze zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego wynika, że PKP S.A. dokonała zmian w Regulaminie dostępu w zakresie, w którym Zaskarżona decyzja nakazywała wprowadzenie nowych regulacji lub modyfikacje dotychczasowych. Prezes UTK wnikliwie przeanalizował Zmieniony Regulamin. W wyniku przeprowadzonej analizy, Prezes UTK stwierdził co następuje.

Pkt 1 sentencji Zaskarżonej decyzji

W Zaskarżonej decyzji w pkt 1 sentencji, Prezes UTK nakazał: *zmianę, załącznika nr 1 do Regulaminu dostępu pt. Wykaz stacji pasażerskich wraz z ich kategoryzacją oraz określeniem dostępności do obiektu, zgodnie z art. 36f ust. 1 pkt 1 w zw z art. 4 pkt 8a ustawy o transporcie kolejowym, poprzez ujęcie w nim obiektów, które faktycznie przeznaczone są do obsługi podróży korzystających z transportu kolejowego.*

Zaktualizowany Załącznik nr 1 do Zmienionego Regulaminu dostępu, przedstawia wykaz stacji pasażerskich wraz z ich kategoryzacją i województwem, w którym dana stacja jest położona, zakresem dostępności każdego z obiektów, godzinami jego otwarcia oraz numerem linii kolejowej, przy której jest położona stacja pasażerska. PKP S.A. w Załączniku nr 1, dodała także, w kolumnie „uwagi”, dodatkowe informacje na temat ewentualnych wyłączeń linii kolejowych, przy których znajdują się dane dworce, informacje na temat istnienia dworców tymczasowych i daty, od której dany dworzec ma zostać udostępniany (w przypadku planowanych remontów dworców).

Po przeanalizowaniu Załącznika nr 1 do Zmienionego Regulaminu, wskazać należy, że do kolumny dotyczącej stacji pasażerskich znajdujących się przy liniach kolejowych, które zgodnie z Załącznikiem nr 5.1. do Regulaminu Sieci 2017/2018, opracowanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej „PKP PLK”,

opublikowanego na stronie internetowej, objęte są całkowitą lub czasową przerwą w ruchu kolejowym (np. stacje pasażerskie w: Łaskarzewie, Nałęczowie, Puławach – Miasto, Sadurkach, Życzynie, Brwinowie, Pruszkowie, Piastowie, Strzałkowie) została dodana adnotacja na ten temat. W przypadku gdy, przy danej stacji funkcjonuje dworzec tymczasowy, taka informacja również została uwzględniona w kolumnie „uwagi”.

Ponadto, po przeanalizowaniu Załącznika nr 1 do Zmienionego Regulaminu wynika, że z listy stacji pasażerskich zarządzanych przez PKP S.A. zostały usunięte stacje w Zakopanem oraz w Hajnówce. Stacje te nie są zarządzane przez PKP S.A., dlatego też Prezes UTK nakazał w Decyzji ich usunięcie z bazy kosztowej.

Zawarcie przez PKP S.A. ww. informacji, powoduje, że przewoźnicy kolejowi obecnie mają już pełen zakres informacji co do obiektów zarządzanych przez Operatora, do czego zobowiązuje art. 36f ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym. Dzięki zmianom dokonanych przez PKP S.A. w Załączniku 1 do Zmienionego Regulaminu, przewoźnik, może uzyskać informacje, które dworce są faktycznie przeznaczane do obsługi podróżnych, a także, które dworce są *de facto* zastąpione przez dworce tymczasowe.

W ocenie Prezesa UTK, PKP S.A. wykonała zatem nakaz wynikający z pkt 1 sentencji Decyzji.

Pkt 2 sentencji Zaskarżonej decyzji

W Zaskarżonej decyzji w pkt 1 sentencji, Prezes UTK nakazał: *zmianę § 1 pkt 5 Regulaminu dostępu w ten sposób, żeby definicja „powierzchni służącej odprawie podróżnych” była zgodna z art. 4 pkt 8a i pkt 53 ustawy o transporcie kolejowym.*

Zgodnie z brzmieniem art. 36j ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, udostępnienie stacji pasażerskiej polega na udostępnianiu zgodnie z zasadami określonymi w rozdziale 6a ustawy o transporcie kolejowym, powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych lub umieszczania dodatkowych informacji handlowych lub systemu sprzedaży biletów obsługiwanego przez operatora stacji pasażerskiej.

Zgodnie z art. 4 pkt 53 ustawy o transporcie kolejowym stacja pasażerska to *obiekt infrastruktury usługowej obejmujący dworzec kolejowy lub perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dotarcie do peronów, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego.* Natomiast w art. 4 pkt 8a ustawy o transporcie kolejowym zdefiniowano dworzec kolejowy jako: *obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych, w którym znajdują się pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego, położony przy linii kolejowej.*

Prezes UTK, podtrzymuje swoje stanowisko zawarte w Zaskarżonej decyzji, w którym wskazuje, że: *przez powierzchnie służącą odprawie podróżnych należy rozumieć infrastrukturę służącą jedynie odprawie podróżnych. Samo zaś znaczenie odprawy podróżnych należy rozumieć jako zapewnienie możliwości zakupu biletu, oczekiwania na pociąg oraz dotarcia do poziomu peronów pieszo lub pojazdem z drogi publicznej lub dworca kolejowego przez specjalnie dedykowane do tego szlaki komunikacyjne.*

Z powyższych definicji wynika więc, że udostępnianie stacji pasażerskiej powinno polegać na udostępnianiu dworca kolejowego lub peronów wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dotarcie do peronów z drogi publicznej lub dworca pieszo lub pojazdem. Sama odprawa podróżnych polega na zapewnieniu możliwości zakupu biletu, oczekiwania na pociąg oraz dotarcia na poziom peronów pieszo lub pojazdem z drogi publicznej lub dworca kolejowego przez specjalnie dedykowane do tego ciągi komunikacyjne.

Zmieniony Regulamin (§ 1 pkt 6) definiuje powierzchnię przeznaczoną do odprawy podróżnych jako powierzchnię udostępnianą nieodpłatnie podróżnym, wyznaczoną w ramach stacji pasażerskich zarządzanych przez PKP S.A. w tym m.in. elementy wymienione w ppkt a - d Zmienionego Regulaminu:

- a) *poczekalnia, hol dworcowy, antresola, toalety, punkty informacyjne – jeżeli występują;*
- b) *piesze ciągi komunikacyjne wewnątrz budynku dworca (umożliwiające korzystanie z usług pasażerskich na dworcu) – jeżeli występują;*
- c) *miejsca parkingowe i postojowe dla pojazdów wraz z infrastrukturą służącą pasażerom w dotarciu do stacji pasażerskiej – jeżeli występują;*
- d) *powierzchnie peronów zarządzanych przez PKP S.A. w czynnych dworcach kolejowych – jeżeli występują.*

W ocenie Prezesa UTK, PKP S.A. w prawidłowy sposób dokonała kwalifikacji elementów powierzchni służącej odprawie podróżnych i tym samym w prawidłowy sposób wykonała nakaz wynikający z Decyzji. Spółka w Zmienionym Regulaminie, zmieniła definicję zawartą w § 1 pkt 6 i wskazała w definicji te części stacji pasażerskiej, które w ocenie Prezesa UTK mogą zostać zakwalifikowane jako powierzchnia służąca do odprawy podróżnych. Zdaniem Prezesa UTK tak zmodyfikowana definicja nie narusza art. 4 pkt 8a i pkt 53 ustawy o transporcie kolejowym.

Poczekalnia, hol dworcowy, antresola, bezpłatne toalety, punkty informacyjne, wymienione w § 1 pkt 6 Zmienionego Regulaminu, według Prezesa UTK stanowią infrastrukturę służącą odprawie podróżnych, ponieważ umożliwiają zakup

biletu lub tworzą przestrzeń, w której podróżni oczekują na pociąg. Natomiast elementy infrastruktury takie jak: piesze ciągi komunikacyjne wewnątrz budynku dworca (umożliwiające korzystanie z usług pasażerskich na dworcu) oraz miejsca parkingowe i postojowe dla pojazdów wraz z infrastrukturą, służą dotarciu pasażerów na poziom peronów, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego. Wszystkie ww. elementy wypełniają tym samym składniki definicji zawartej w art. 4 pkt 53 ustawy o transporcie kolejowym.

Mając na względzie powyższe, w ocenie Prezesa UTK, PKP S.A. wykonała nakaz wynikający z pkt 2 sentencji Decyzji.

Pkt 3 sentencji Zaskarżonej decyzji

W Zaskarżonej decyzji w pkt 1 sentencji, Prezes UTK nakazał: *zmianę § 5 ust. 1 Regulaminu dostępu, poprzez zdefiniowanie, stosownie do art. 36f ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, kategorii stacji pasażerskich w sposób określający jednakową charakterystykę każdej kategorii stacji.*

W Zmienionym Regulaminie dostępu, w Załączniku nr 5, Spółka wskazała w § 5 pkt 1, że zarządzane przez nią stacje pasażerskie zostały podzielone na 6 kategorii:

- 1) *premium;*
- 2) *wojewódzkie;*
- 3) *regionalne;*
- 4) *aglomeracyjne;*
- 5) *lokalne;*
- 6) *turystyczne.*

Zgodnie z art. 36f ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym: *Operator opracowuje regulamin dostępu do obiektu, zwany dalej „regulaminem obiektu”, w którym określa w szczególności: obiekty, których dotyczy, i ich rodzaje.*

Dokonując nakazanej w Zaskarżonej decyzji zmiany, PKP S.A. dodała do Zmienionego Regulaminu Załącznik nr 5, w którym opisała każdy rodzaj stacji wraz z wytycznymi pozwalającymi zakwalifikować daną stację do każdej z grup. W Załączniku tym, każda kategoria została opatrzona krótką charakterystyką, spełniając tym samym wymóg określony w art. 36f ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym.

Na podstawie wskazanych w zaktualizowanym § 5 pkt 1 Regulaminu dostępu oraz Załącznikiem nr 5, kategorii stacji pasażerskich, przewoźnicy kolejowy mają możliwości zapoznać się z ich charakterystyką i uzyskać informacje na temat tego co wyróżnia daną kategorię stacji spośród pozostałych kategorii. Algorytm kategoryzacji uwzględnia zarówno kryteria kolejowe, czyli związane bezpośrednio z ruchem pasażerskim, jak też kryteria lokalizacyjne. Kryteria kolejowe jakie wskazano w Załączniku nr 5 to m.in.: liczba zatrzymań w ruchu regionalnym i dalekobieżnym oraz liczba przewoźników na stacji. Do kryteriów lokalizacyjnych użytych w ww. załączniku, zaliczone zostały m.in.: liczba ludności czy odległość stacji od większej aglomeracji miejskiej. Dodano także inne wyznaczniki takie jak: poziom komercjalizacji dworca.

Zdaniem Prezesa UTK charakterystyka przedstawiona w Załączniku nr 5 pozwala określić które stacje i na podstawie jakich parametrów można przypisać do danej kategorii. Charakterystyka ta jest dodatkowo spójna, logiczna i uwzględnia jednakowe kryteria zastosowane w każdej z kategorii.

Mając na względzie powyższe, w ocenie Prezesa UTK, PKP S.A. wykonała nakaz wynikający z pkt 3 sentencji Decyzji.

Pkt 4 sentencji Zaskarżonej decyzji

W Zaskarżonej decyzji w pkt 1 sentencji, Prezes UTK nakazał: *określenie w Regulaminie dostępu, zakresu udostępniania każdej stacji pasażerskiej, stosownie do art. 36f ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, tak by z przedstawionych informacji wynikał zakres usług, jakie PKP S.A. świadczy na danej stacji pasażerskiej na rzecz przewoźników kolejowych.*

Przepis art. 36f ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym stanowi, że operator obiektu infrastruktury usługowej określa w regulaminie dostępu do obiektu infrastruktury usługowej zakres udostępniania obiektów, za który operator jest odpowiedzialny.

Spółka, celem wykonania Zaskarżonej decyzji, zaktualizowała Załącznik nr 1, w którym zamieściła listę stacji pasażerskich wraz z ich kategoryzacją oraz określeniem zakresu ich dostępności. Zakres dostępności wskazywał czy udostępniany jest peron, dworzec czy oba te obiekty.

Dodatkowo, PKP S.A. do Zmienionego Regulaminu, dodała także Załącznik nr 7 pt. *Informacje dotyczące świadczonych usług na rzecz przewoźnika oraz warunki techniczne peronów na stacjach pasażerskich.* W Załączniku tym, Spółka zamieściła tabelę, w której przy każdej ze stacji wskazywała czy na stacji pasażerskiej świadczone są określone usługi, w tym: dostęp do systemu sprzedaży biletów, WC (płatne i bezpłatne), przechowanie bagażu/skrytki bagażowe,

bezpłatna sieć wi-fi, kiosk, restauracje (punkty gastronomiczne), parking, informacje dla podróżnych i udostępniania miejsc dla podróżnych.

Ponadto, PKP S.A. zmieniła zasady dotyczące udostępniania przewoźnikom kolejowym stacji pasażerskich i usług świadczonych w ramach tego udostępniania, poprzez uwzględnienie zapisów dotyczących umożliwienia przewoźnikowi kolejowemu umieszczenie na stacji pasażerskiej dodatkowych informacji handlowych.

Zgodnie z art. 36j ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy o transporcie kolejowym, udostępnianie stacji pasażerskiej polega na udostępnianiu przewoźnikom kolejowym, na zasadach określonych w rozdziale 6a, powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych lub umieszczenia dodatkowych informacji handlowych. W ramach korzystania ze stacji pasażerskiej, przewoźnik kolejowy powinien mieć zatem możliwość umieszczenia dodatkowych informacji handlowych, a nie tylko informacji odnośnie praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, na co Prezes UTK zwrócił uwagę w Zaskarżonej decyzji.

Zmiana dokonana przez PKP S.A. polegała na dodaniu w § 7 Regulaminu ustępu 4 w brzmieniu: *Operator stacji pasażerskiej po pozytywnym rozpatrzeniu Wniosku, udziela odpowiedzi Przewoźnikowi przesyłając mu jednocześnie Umowę określającą szczegółowe zasady korzystania z powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych oraz umieszczania informacji odnośnie praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym jak również informacji handlowych.* Wprowadzony zapis pozwala stwierdzić, że przewoźnicy kolejowi, po zawarciu umowy z PKP S.A., mają prawo do zamieszczania dodatkowych informacji handlowych. Dodatkowo, na podstawie wprowadzonego Załącznika nr 7 pt. *Informacje dotyczące zakresu świadczonych usług (...)*, przewoźnik kolejowy jest w stanie uzyskać informacje, czy na danej stacji pasażerskiej świadczona jest usługa polegająca na dostarczeniu podróżnym informacji. Ponadto, ze zmodyfikowanej definicji opłaty za dostęp do stacji pasażerskiej (§ 1 pkt 4) wynika również, że opłata za udostępnienie powierzchni przeznaczonych do umieszczania informacji zgodnie z Rozporządzeniem (WE) 1371/2007 OE i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotycząca praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, przez przewoźników kolejowych, została uwzględniona w pobieranej opłacie za dostęp do stacji pasażerskiej.

Reasumując, należy stwierdzić, że PKP S.A. definiując w Zmienionym Regulaminie zakres udostępniania stacji pasażerskich, za który jest odpowiedzialny (§1 pkt 5 Regulaminu), definiuje go w sposób prawidłowy i nie narusza tym samym art. 36f ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym. Spółka zobligowana została także w pkt 4 sentencji decyzji do określenia w Regulaminie dostępu zakresu udostępniania każdej stacji pasażerskiej tak by z przedstawionych informacji w sposób klarowny wynikało jaki zakres usług PKP S.A. świadczy na danej stacji pasażerskiej na rzecz przewoźników kolejowych, co w ocenie Prezesa UTK, wykonała, w postaci Załącznika nr 7 do Zmienionego Regulaminu.

Z ww. względów, w ocenie Prezesa UTK, PKP S.A. wykonała nakaz wynikający z pkt 4 sentencji Decyzji.

Pkt 5 sentencji Zaskarżonej decyzji

W Zaskarżonej decyzji w pkt 1 sentencji, Prezes UTK nakazał: *określenie w Regulaminie dostępu, szczegółowych warunków technicznych dostępu do każdej ze stacji, ze szczególnym uwzględnieniem parametrów technicznych umożliwiających dostęp do stacji dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się i wskazujących na zarządzanie stacją pasażerską przez kilku operatorów, jeżeli taka sytuacja ma miejsce, ze wskazaniem warunków dostępu do całej ogólnodostępnej stacji pasażerskiej bez względu na to kto zarządza danym elementem stacji pasażerskiej, zgodnie z art. 36f ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym.*

Zgodnie z art. 36f ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym, operator obiektu określa w Regulaminie dostępu *szczególne warunki techniczne dostępu do obiektów.*

Przepis art. 36f ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym, nakłada na operatora stacji pasażerskiej obowiązek podania danych odnośnie szczegółowych warunków technicznych dostępu do obiektów. Zgodnie z przywołanym przepisem, dane te powinny znajdować się w Regulaminie dostępu do obiektu. Określenie szczegółowych warunków technicznych stacji pasażerskich ma istotne znaczenie dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się bowiem standard dostępności stacji pasażerskich dla tych osób różni się w zależności od obiektu. Regulamin dostępu jest dokumentem, który powinien dostarczać informacje dotyczące dostępności obiektu dla osób z niepełnosprawnością, w szczególności odnośnie do zapewnienia dróg wolnych od przeszkód, dostępności wind, możliwości dotarcia z budynku dworca na perony przez osoby z ograniczonymi możliwościami poruszania się, a także parametrów technicznych tablic przeznaczonych do zamieszczania informacji handlowych przez przewoźników.

Zgodnie z brzmieniem Decyzji: *Mając także na uwadze, że PKP S.A. w ramach udostępniania stacji pasażerskich, zapewnia dostęp do peronów zarządzanych przez PKP PLK niezbędne jest zamieszczenie w Regulaminie dostępu informacji o możliwości bezkolizyjnego dostania się przez osoby o ograniczonej możliwości poruszania się z poziomu powierzchni przeznaczonej dla odprawy podróżnych, zarządzanej przez PKP S.A. na peron, zarządzany przez PKP PLK w ramach danej stacji pasażerskiej. Regulamin dostępu powinien zatem zawierać informacje na temat spójności parametrów technicznych obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP S.A. z obiektami infrastruktury*

usługowej zarządzanymi przez PKP PLK. W ocenie Prezesa UTK brak podania ww. informacji stanowi naruszenie art. 36f ust. 1 pkt 4 w zw. z art. 36a ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym.

Zmiana dokonana przez PKP S.A. polegała, na dodaniu do Zmienionego Regulaminu Załącznika nr 7 pt. *Informacje dotyczące zakresu świadczonych usług na rzecz pasażerów oraz warunki techniczne peronów na stacjach pasażerskich* oraz Załącznika nr 6 pt. *Informacje dotyczące dostępności stacji pasażerskich dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się w tym dla osób z niepełnosprawnościami (PRM)*. Dodatkowo, Spółka zachowała także Załącznik nr 3 pt. *Dane kontaktowe pracowników PKP S.A. udzielających informacji w zakresie warunków technicznych stacji pasażerskiej w tym o parametrach urządzeń służących odprawie osób lub rzeczy*.

W Załączniku nr 6, PKP S.A. umieściła tabelę z listą zarządzanych przez nią stacji pasażerskich, przy czym przy każdej ze stacji wskazano na możliwość skorzystania z: kasy dla PRM, pętli indukcyjnej w kasie, Interkomu. W ww. Załączniku wskazano także czy na danej stacji wszyscy przewoźnicy mogą skorzystać z kasy biletowej, czy w kasie (infodworcu) dostępna jest obsługa w języku migowym, czy są dostępne urządzenia wspomagające, WC, usługi asysty, mapy dotykowej, parkingu/miejsca postojowego, oznakowania poziomego.

Mając na uwadze, że PKP S.A. w ramach udostępniania stacji pasażerskich, zapewnia dostęp do peronów zarządzanych przez PKP PLK, zgodnie z art. 36f ust. 1 pkt 4 w zw. z art. 36a ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, niezbędne jest zamieszczenie w Regulaminie dostępu informacji o możliwości bezkolizyjnego dostania się przez osoby o ograniczonej możliwości poruszania się z poziomu powierzchni przeznaczonych dla odprawy podróżnych, zarządzanej przez PKP S.A. na peron, zarządzany przez PKP PLK w ramach danej stacji pasażerskiej. Spółka wskazała sposób w jaki zapewniony jest dostęp na perony (niezależnie od tego, kto jest zarządcą peronów) poprzez określenie, czy są one dostępne za pomocą pochylni/podjazdu, za pomocą windy/platformy pionowej, czy zapewnione jest dojście na peron w poziomie szyn z asystą opiekuna lub osoby towarzyszącej, czy zapewnione jest dojście na peron przy udziale pracownika oraz wskazała inne sposoby dojścia na perony, w sytuacjach, gdy takie występują. PKP S.A., w ocenie Prezesa UTK, w Załączniku nr 6 zawarła ww. informacje.

Natomiast w Załączniku nr 7, Spółka zamieściła następujące informacje dla każdej z zarządzanych stacji w postaci tabeli: numer i rodzaj peronu, nawierzchnia peronu, rodzaj utwardzenia peronu, udogodnienia na peronie, długość toru, wysokość toru oraz rodzaje usług dostępnych na danej stacji pasażerskiej np. dostępność WC czy sieci wi-fi. Za informacje szczególnie istotne dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, należy uznać w szczególności informacje o rodzaju utwardzenia peronu oraz udogodnieniach peronu w postaci dźwigów osobowych, wind, pochylni i innych.

W samym Zmienionym Regulaminie (§ 5 ust. 4), Spółka dodała także sformułowanie: *Informacje dotyczące dostępności stacji pasażerskich dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się w tym dla osób z niepełnosprawnościami (PRM) zawiera załącznik nr 6 oraz znajdują się na stronie internetowej PKP S.A. w zakładce „Bez barier”*.

W ocenie Prezesa UTK ww. zmiany dokonane przez PKP S.A. powodują, że Zmieniony Regulamin spełnia aktualnie wymagania określone w art. 36f ust. 1 pkt 4 ustawy o transporcie kolejowym. Jednakże Prezes UTK podkreśla, że są to zmiany, które nie w pełni pozwalają przewoźnikom na zapoznanie się ze specyfikacją techniczną danych stacji pasażerskich. Z tego też powodu Prezes UTK rekomenduje, aby PKP S.A. w przyszłości udostępniła przewoźnikom kolejowym i pasażerom plany wszystkich stacji pasażerskich, którymi zarządza, np. poprzez dołączenie Załącznika z listą hiperłączy do planu każdej ze stacji, w których wskazano by drogi wolne od przeszkód na stacjach pasażerskich dostosowanych do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Z ww. względów, w ocenie Prezesa UTK, PKP S.A. wykonała nakaz wynikający z pkt 5 sentencji Decyzji.

Pkt 6 sentencji Zaskarżonej decyzji

W Zaskarżonej decyzji w pkt 1 sentencji, Prezes UTK nakazał: *zmianę załącznika nr 4 do Regulaminu dostępu pt. Cennik dostępu do obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej przez określenie wysokości opłat, o których mowa w art. 36e ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, opartych na kosztach nieprzekraczających kosztów udostępniania powierzchni przeznaczonych do odprawy podróżnych lub umieszczania dodatkowych informacji handlowych powiększonych o rozsądny zysk określony jako stopa zwrotu z kapitału własnego ustalona przez operatora, uwzględniająca ewentualne ryzyka, w szczególności związane z przychodami, oraz średnią stopę zwrotu dla danego sektora w ostatnich latach, nie większą niż 10%, zgodnie z dyspozycją art. 36e ust. 2 oraz w zw. z art. 36j ust. 1 pkt 2 lit. a ustawy o transporcie kolejowym*.

Stosownie do art. 36f ust. 1 pkt 5 ustawy o transporcie kolejowym, regulamin dostępu do obiektu powinien określać wysokość opłat za dostęp do obiektu. Zgodnie z art. 36e ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, opłaty za dostęp do obiektu *nie mogą przekraczać kosztów udostępniania obiektu ponoszonych przez operatora powiększonych o rozsądny zysk określony jako stopa zwrotu z kapitału własnego ustalona przez operatora, uwzględniająca ewentualne ryzyka, w szczególności związane z przychodami, oraz średnią stopę zwrotu dla danego sektora w ostatnich latach, nie większą niż 10%*.

Z powyższych przepisów wynika zatem, że przyjęta przez PKP S.A. metodologia obliczania wysokości kosztów dostępu do stacji pasażerskich nie może przekraczać kosztów udostępniania powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych lub umieszczenia dodatkowych informacji handlowych.

Wobec powyższego, PKP S.A. w pkt 6 sentencji decyzji, zobligowana została do określenia w Regulaminie dostępu wysokości opłat za dostęp do stacji, opartych na kosztach nieprzekraczających kosztów udostępniania powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych lub umieszczania dodatkowych informacji handlowych powiększonych o rozsądny zysk określony jako stopa zwrotu z kapitału własnego ustalona przez operatora, uwzględniająca ewentualne ryzyka, w szczególności związane z przychodami, oraz średnią stopę zwrotu dla danego sektora w ostatnich latach, nie większą niż 10%. W ocenie Prezesa UTK Decyzja w tym punkcie została wykonana.

PKP S.A. dokonała w § 1 pkt 5 Zmienionego Regulaminu zmiany definicji *opłaty za dostęp do stacji pasażerskiej*. Zmiana polegała na określeniu, że opłata za dostęp do stacji pasażerskiej jest opłatą pobieraną za udostępnianie powierzchni, polegające także na udostępnianiu powierzchni przeznaczonej do umieszczania informacji zgodnie z Rozporządzeniem, w związku z tym czyniąc zadość nakazowi określone w pkt 6 sentencji Decyzji.

Z zestawienia z Załącznika nr 1 pisma PKP S.A. z 2 sierpnia 2018 r. (data wpływu: 7 sierpnia 2018 r.) wynika, że z bazy kosztowej zostały usunięte stacje, które zgodnie z Regulaminem dostępu nie są udostępniane przewoźnikom kolejowym, tj.: stacja w Zakopanem oraz stacja Hajnówka. PKP S.A. dokonała zmian w Załączniku nr 4 do Regulaminu dostępu pt. *Cennik dostępu do obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej* polegających na korekcie poprzez ujęcie w nim tylko stacji, które znajdują się w faktycznym zarządzaniu przez Operatora, tym samym usunięcie ww. stacji z listy.

Dodatkowo, PKP S.A. dodała w § 8 ust. 7 Regulaminu informacje na temat upustów, w których wskazała w jakich sytuacjach przewoźnikowi przysługuje upust. Zmiana ta zapewnia większą transparentność i jasność stosowania rozwiązań związanych z pobieraniem opłat.

Z ww. względów, w ocenie Prezesa UTK, PKP S.A. wykonała nakaz wynikający z pkt 6 sentencji Decyzji.

Pkt 7 sentencji Zaskarżonej decyzji

W Zaskarżonej decyzji w pkt 1 sentencji, Prezes UTK nakazał: *zmianę § 8 ust. 4 i 5 Regulaminu dostępu oraz załącznika nr 4 do Regulaminu dostępu pt. Cennik dostępu do obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej przez określenie wysokości opłat, o których mowa w art. 36e ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, z uwzględnieniem zasady niedyskryminującego i równego traktowania przewoźników kolejowych ubiegających się o dostęp do stacji pasażerskich tej samej kategorii i zlokalizowanych w różnych województwach, w oparciu o koszty udostępniania przewoźnikom kolejowym powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych lub umieszczenia dodatkowych informacji handlowych.*

Zgodnie z art. 36a ust. 3 ustawy o transporcie kolejowym, *Przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do dostępu do udostępnianych obiektów, w których są świadczone usługi, o których mowa w ust. 2 załącznika nr 2 do ustawy, na równych i niedyskryminujących zasadach.*

PKP S.A. w pkt 7 Decyzji zobowiązana została do zmiany wysokości opłat, o których mowa w art. 36e ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, z uwzględnieniem zasady niedyskryminującego i równego traktowania przewoźników kolejowych ubiegających się o dostęp do stacji pasażerskich tej samej kategorii i zlokalizowanych w różnych województwach, w oparciu o koszty udostępniania przewoźnikom kolejowym powierzchni przeznaczonej do odprawy podróżnych lub umieszczenia dodatkowych informacji handlowych. W ocenie Prezesa UTK zmiana ta została prawidłowo dokonana z poniższych względów.

W Załączniku nr 4 do Regulaminu dostępu pt. *Cennik dostępu do obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej*, PKP S.A. podała wysokość stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej zarządzanych przez PKP S.A. Spółka zmodyfikowała wskazany Załącznik poprzez zawarcie w ww. cenniku kategorii dworca z uwzględnieniem czy chodzi o ruch dalekobieżny czy regionalny. Ponadto, dodano osobną kategorię - dworce *premium* z wyszczególnioną opłatą za każdy z dworców należących do tej kategorii. Zachowany został podział na kategorie stacji pasażerskich, jednakże PKP S.A. zrezygnowała z podziału na województwa.

Spółka ustaliła zatem wysokość opłaty zależną od kategorii dworca i rodzaju ruchu pasażerskiego bez względu na jego położenie administracyjne. Zarówno kategoria jak i rodzaj ruchu pasażerskiego mają związek z kosztami udostępniania obiektu. Wysokość opłat jest zatem stała dla danej kategorii stacji, bez względu na jej lokalizację, co czyni zadość wymogom określonym w art. 36e ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.

Wobec powyższego, zmiany dokonane przez PKP S.A. czynią zadość nakazowi nałożonemu przez Prezesa UTK w pkt. 7 sentencji Zaskarżonej decyzji.

Odpowiedź na zarzuty wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy.

Odnosząc się natomiast do zarzutów podniesionych przez Spółkę we wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, stwierdzam co następuje.

We wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy PKP S.A. podniosła, w pkt 1 naruszenie przez Zaskarżoną decyzję przepisów postępowania mających wpływ na wynik sprawy tj. naruszenia art. 77 § 1, art. 7, art. 8 i art. 11 k.p.a., poprzez brak odniesienia się przez Prezesa UTK do całości materiału dowodowego w sprawie oraz brak poczynienia przez Prezesa UTK wyczerpujących ustaleń co do wszystkich okoliczności mających znaczenie dla prawidłowego, zdaniem Skarżącej, rozstrzygnięcia w sprawie.

W pkt 2 Spółka wskazywała, na naruszenie przepisów prawa materialnego, do czego Prezes UTK odniósł się powyżej, przy dokonywaniu analizy wykonania przez PKP S.A. poszczególnych punktów sentencji Zaskarżonej decyzji i dokonanie zmian w Regulaminie dostępu.

Odnosząc się do zarzutu dotyczącego naruszenia art. 77 § 1 k.p.a. w zw. z art. 80 k.p.a. w zw. z art. 107 § 3 k.p.a. w zw. z art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym poprzez brak poczynienia wymaganych ustaleń odnośnie do wszystkich okoliczności mających znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy oraz zaniechanie zebrania i właściwej oceny dowodów, a także brak odniesienia się do dowodów przedstawionych w sprawie, zdaniem Prezesa UTK zarzut ten nie zasługuje na uwzględnienie.

Prezes UTK prowadząc postępowanie, wziął pod uwagę wszystkie okoliczności sprawy, poddał ocenie cały materiał dowodowy zebrany w sprawie a także odniósł się do wszystkich dowodów zgromadzonych w sprawie. Pisma przesłane przez poszczególnych przewoźników kolejowych również zaliczone zostały do materiału dowodowego w sprawie. Nie stanowiły one jednak skarg przewoźników, posiadały one bowiem charakter *stricte* informacyjny. W takim też charakterze zostały poddane ocenie Prezesa UTK. Przed wydaniem Decyzji Prezes UTK wezwał bowiem przewoźników do przedstawienia stanowiska dotyczącego zapisów Regulaminu dostępu wraz z Załącznikami pod kątem sprawiedliwego i niedyskryminującego traktowania przewoźników, poprawności opracowania regulaminu, zawartych umów oraz poprawności ustalania i pobierania opłat za korzystanie z obiektów infrastruktury usługowej. Prezes UTK zrealizował w ten sposób zadania wynikające z art. 13 ust. 1 pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym, do których należy sprawowanie nadzoru nad sprawiedliwym i niedyskryminującym traktowaniem przez operatorów obiektu infrastruktury usługowej wszystkich przewoźników kolejowych w zakresie dostępu do obiektu infrastruktury usługowej. Prezes UTK nie odmówił ww. pismom wiarygodności ani mocy dowodowej. W uzasadnieniu Zaskarżonej decyzji nie było obowiązku odwoływania się do każdego z poszczególnych dokumentów stanowiących zgromadzony w toku postępowania materiał dowodowy. W ocenie Prezesa UTK działanie podjęte przez niego nie stanowi naruszenia art. 7 k.p.a., w którym to wskazano, że: *W toku postępowania organy administracji publicznej stoją na straży praworządności, z urzędu lub na wniosek stron podejmują wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli.*

Działania podjęte przez Prezesa UTK nie tylko nie stoją w sprzeczności z ww. artykułem, ale są zgodne z jego brzmieniem i stanowią czynności podjęte w toku postępowania służące dokładnemu wyjaśnieniu stanu faktycznego sprawy. Organ podjął wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli. Zapewniono PKP S.A. prawo do czynnego udziału w postępowaniu, w szczególności poprzez umożliwienie zapoznania się z całością zebranego materiału w sprawie, przedkładania oświadczeń oraz stanowisk uzupełniających dotychczasowe dowody.

Przy wydawaniu Zaskarżonej decyzji Prezes UTK wziął pod uwagę całokształt zgromadzonego materiału dowodowego, prawidłowo dokonał subsumpcji, tak aby nie było wątpliwości, że wszystkie okoliczności sprawy zostały wnikliwie rozważone i ocenione, a rozstrzygnięcie poparł logicznymi argumentami. Obowiązująca w postępowaniu administracyjnym zasada legalizmu konkretyzująca się w obowiązku działania organów administracji publicznej na podstawie i w granicach prawa została zrealizowana. Prezes UTK działał więc zgodnie z zasadami k.p.a. W związku z powyższym zarzut naruszenia art. 7 jest bezzasadny.

Odnosząc się do naruszenia art. 8 k.p.a. zgodnie z którym: *Organy administracji publicznej prowadzą postępowanie w sposób budzący zaufanie jego uczestników do władzy publicznej, kierując się zasadami proporcjonalności, bezstronności i równego traktowania (§ 1.). Organy administracji publicznej bez uzasadnionej przyczyny nie odstępują od utrwalonej praktyki rozstrzygania spraw w takim samym stanie faktycznym i prawnym (§ 2),* Prezes UTK nie znalazł uzasadnienia dla zarzutu stawianego przez PKP S.A.

Odnosząc się do zarzutu naruszenia art. 8 k.p.a. należy stwierdzić, że także nie zasługuje on na uwzględnienie. Prezes UTK prowadził postępowanie w sposób zgodny z przepisami k.p.a. Prezes UTK zebrał i przeanalizował cały materiał dowodowy w sprawie. W sposób wyczerpujący uzasadniono sentencję Zaskarżonej decyzji. Postępowanie prowadzone było bez uchybień proceduralnych, wskazana została właściwa podstawa prawna. Postępowanie zostało więc przeprowadzone zgodnie z zasadą praworządności. Należy zauważyć, że organ administracji publicznej każdorazowo rozpatrując sprawę zobowiązany jest orzekać w oparciu o aktualny stan faktyczny. Z ww. względów zarzut naruszenia art. 8 k.p.a. nie zasługuje na uwzględnienie.

Również odnosząc się do zarzutu, jakoby działania Prezesa UTK naruszały art.11 k.p.a., stwierdzić, należy, że jest on bezzasadny. Zgodnie z brzmieniem art. 11 k.p.a.: *Organy administracji publicznej powinny wyjaśniać stronom*

zasadność przesłanek, którymi kierują się przy załatwieniu sprawy, aby w ten sposób w miarę możliwości doprowadzić do wykonania przez strony decyzji bez potrzeby stosowania środków przymusu.

Z zasady przekonywania wynika obowiązek organów administracji publicznej wyjaśniania stronom w sposób jasny, zrozumiały i logiczny przyczyn podejmowania określonych działań przez te organy. Istotne jest, że rzeczona zasada obowiązuje w trakcie całego postępowania administracyjnego, tj. od momentu jego wszczęcia aż do wydania ostatecznej decyzji. Prezes UTK podczas całego postępowania administracyjnego, wyjaśniał PKP S.A. w jasny, logiczny i wyczerpujący sposób przyczyny podjętych działań i decyzji. Prezes UTK dołożył także należytej staranności w wyjaśnieniu stronie zasadności podjętego rozstrzygnięcia.

Zasada ta nie wymaga jednak od organu osiągnięcia rezultatu, tzn. przekonania strony o tym, że adresowana do niej decyzja jest słuszna i zgodna z prawem (tak wyrok NSA z 29 czerwca 2010 r., sygn. akt: I OSK 124/10, Legalis; i wyrok WSA w Łodzi z 2 października 2013 r., sygn. akt: II SA/Łd 631/13, Legalis;). Innymi słowy, okoliczność, że strona nie została przekonana, co do przyjętego w sprawie rozstrzygnięcia, nie oznacza naruszenia zasady przekonywania. Strona ma bowiem prawo do własnego subiektywnego przekonania o zasadności jej zarzutów, zaś przekonanie to nie musi mieć odzwierciedlenia w obowiązujących przepisach prawnych i ich wykładni (tak wyrok WSA w Warszawie z 16 grudnia 2014 r., sygn. akt: IV SA/Wa 2041/14, Legalis).

Prezes UTK wyjaśnił stronie w uzasadnieniu decyzji, dlaczego wskazana podstawa prawna rozstrzygnięcia znajduje zastosowanie w konkretnej sprawie. Innymi słowy, obowiązkiem organu jest należyte wyjaśnienie zastosowanego przez organ aktu subsumcji, tj. podciągnięcia ustalonego stanu faktycznego pod normę prawną. Organ powinien wyraźnie wskazać, które konkretnie elementy stanu faktycznego wypełniają hipotezę powołanej przez organ normy prawnej. Działania takie w trakcie całego postępowania podejmował Prezes UTK, z tego też względu zarzut naruszenia art. 11 k.p.a. nie zasługuje na uwzględnienie.

Uwzględniając zatem wszystkie powyższe argumenty, po ponownym rozpatrzeniu niniejszej sprawy, Prezes UTK uchylił zaskarżoną decyzję i umorzył w całości postępowanie administracyjne. Stosownie bowiem do art. 138 § 1 pkt 2 in fine k.p.a., organ odwoławczy wydaje decyzję, w której uchyła zaskarżoną decyzję i umarza postępowanie administracyjne pierwszej instancji w całości albo w części. Organ odwoławczy może wydać taką decyzję tylko wówczas, gdy postępowanie stało się bezprzedmiotowe (tak: W. Dawidowicz, *Zarys procesu administracyjnego*, 1989, s. 167; B. Adamiak, w: B. Adamiak, J. Borkowski, *Komentarz*, 2004, s. 592), a z taką sytuacją mamy do czynienia właśnie w niniejszym przypadku.

Mając na uwadze powyższe, należało orzec jak w sentencji.

POUCZENIE

Na niniejszą decyzję, która jest ostateczna, przysługuje skarga do WSA w Warszawie. Skargę wnosi się w terminie 30 dni od dnia doręczenia niniejszej decyzji za pośrednictwem Prezesa UTK. Wpis od skargi wynosi 200 zł i uiszczany jest gotówką do kasy sądu administracyjnego lub na rachunek bankowy tego sądu (art. 16 § 1 k.p.a. w zw. z art. 3 § 2 pkt 1, art. 13 § 1 i § 2, art. 52 § 1 i § 2, art. 53 § 1 oraz art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r. poz. 1302, z późn. zm.), w związku z § 2 ust. 1 pkt 2 i § 5 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2003 r. nr 221, poz. 2193 z późn. zm.). Stronie przysługuje możliwość ubiegania się o prawo pomocy, obejmujące zwolnienie strony od kosztów sądowych oraz bezpłatne ustanowienie profesjonalnego pełnomocnika, na zasadach określonych w art. 239 – 262 p.p.s.a.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*