

Warszawa, dnia 14 czerwca 2019 r.

Poz. 16

**DECYZJA NR DRRK-WR.711.34.2017.EN
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 16 marca 2018 r.

w sprawie odmowy rozpatrzenia przez PKP PLK S.A. 35 wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach rocznego rozkładu jazdy 2017/2018 złożonych przez Koleje Wielkopolskie sp. z o.o.

Na podstawie art. 138 § 1 pkt 1 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 art. 30a ust. 2 i 3 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 wniesionego 11 grudnia 2017 r. przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej „PKP PLK”, „Zarządcą” lub „Stroną”, wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej wydaniem przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, decyzji z 27 listopada 2017 r. znak: DRRK-WR.711.25.2017.KK stwierdzającej, że wydana przez PKP PLK odmowa rozpatrzenia 35 wniosków złożonych przez Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu, zwanej dalej „KW”, „Przewoźnikiem” lub „Stroną”, o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach rocznego rozkładu jazdy, zwanego dalej „rozkładem jazdy”, 2017/2018 w relacjach Poznań Główny – Kłodawa, Poznań Główny – Koło, Poznań Główny – Konin, Konin – Kutno, Poznań Główny – Kutno, Konin – Poznań Główny, Koło – Poznań Główny, Kutno – Poznań Główny, Kłodawa – Poznań Główny, wymaga cofnięcia oraz ustalającej wytyczne przy realizacji decyzji dla PKP PLK,

utrzymuję w mocy w całości decyzję Prezesa UTK z 27 listopada 2017 r. znak: DRRK-WR.711.25.2017.KK.

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Pismem z 21 sierpnia 2017 r. znak: KW-WWO-070-005-2017 (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 25 sierpnia 2017 r.) KW złożyły skargę w przedmiocie odmowy rozpatrzenia przez Zarządcę 35 wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach rozkładu jazdy 2017/2018 w relacjach Poznań Główny – Kłodawa, Poznań Główny – Koło, Poznań Główny – Konin, Konin – Kutno, Poznań Główny – Kutno, Konin – Poznań Główny, Koło – Poznań Główny, Kutno – Poznań Główny, Kłodawa – Poznań Główny. Przedmiotowa skarga zawierała następujące załączniki:

- 1) Załącznik do pisma IDRR-611-13/2017;
- 2) Pismo Zarządcy nr IDRR-611-13/2017 z 12 maja 2017 r.;
- 3) Wyciąg z wykazu tras zamówionych przez województwo wielkopolskie;
- 4) Pismo Zarządcy nr IDRR-611-52/2017 z 10 lipca 2017 r.;
- 5) Pismo Skarżącego – Uwagi do projektu rozkładu jazdy 2017/2018 znak: KW-WWO- 075-083-2017 z 2 sierpnia 2017 r.;
- 6) Pismo Zarządcy nr IDRR-611-84/2017 z 11 sierpnia 2017 r.;
- 7) Pismo Zarządcy nr IUS7-82040-23/17 z 8 czerwca 2017 r.;
- 8) Wyciąg z sieciowego harmonogramu zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018;
- 9) Wydruk z Centralnej Informacji Krajowego Rejestru Sądowego, Informacji odpowiadającej odpisowi aktualnemu z Rejestru Przedsiębiorców pobrany na podstawie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 700, z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o KRS”, dla Przewoźnika z 18 sierpnia 2017 r.

Pismem z 17 października 2017 r., znak: DRRK-WR.711.25.2017.2.KK Prezes UTK zawiadomił Przewoźnika i Zarządcę infrastruktury o wszczęciu postępowania administracyjnego na skutek skargi złożonej przez KW. Do zawiadomienia przesłanego do PKP PLK załączona została kopia skargi KW wraz z załącznikami. Ponadto Strony zostały pouczone o przysługującym im, na podstawie art. 10 § 1 k.p.a., uprawnieniu do składania w każdym stadium postępowania oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiadania się co do materiałów zebranych w sprawie oraz zgłoszonych żądań.

W piśmie z 31 października 2017 r. znak: DRRK-WR.711.25.2017.4.KK Prezes UTK zawiadomił PKP PLK i KW o dokumentach dołączonych do akt postępowania oraz poinformował Strony o możliwości złożenia ostatecznego stanowiska w sprawie.

Poza dokumentami załączonymi do skargi i stanowiskiem Zarządcy infrastruktury do materiału dowodowego postępowania dołączono następujące dokumenty:

- 1) Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2017/2018, zwany dalej „Regulaminem sieci 2017/2018”;
- 2) Załącznik 2.1.(P) do Regulaminu sieci 2017/2018;
- 3) Załącznik nr 2.2 do Regulaminu 2017/2018;
- 4) Załącznik nr 2.3 do Regulaminu 2017/2018;
- 5) Załącznik nr 2.4 do Regulaminu 2017/2018;
- 6) Załącznik nr 2.5 do Regulaminu 2017/2018;
- 7) Załącznik nr 2.7 do Regulaminu 2017/2018;
- 8) Załącznik nr 5.1. do Regulaminu sieci 2017/2018;
- 9) Licencję KW na prowadzenie transportu kolejowego nr WPO/188/2010;
- 10) Certyfikaty bezpieczeństwa KW wydane przez Prezesa UTK: część A z 1 marca 2016 r. nr PL1120150058 i część B z 14 marca 2016 r. nr PL1220150064;
- 11) Pismo PKP PLK IUS9-070-7/16 z 30 grudnia 2016 r.;

PKP PLK w piśmie z 9 listopada 2017 r. znak: IUS-82040-36/17 (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 16 listopada 2017 r.), przedstawiła swoje stanowisko w sprawie.

Prezes UTK 27 listopada 2017 r. wydał decyzję znak: DRRK-WR.711.25.2017.KK, zwaną dalej „Zaskarżoną decyzją” (data doręczenia do Strony: 1 grudnia 2017 r.), w której stwierdził, że wydana przez PKP PLK odmowa rozpatrzenia 35 wniosków złożonych przez KW (lista wniosków stanowi załącznik do Zaskarżonej decyzji) o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach rozkładu jazdy 2017/2018 we wskazanych wyżej relacjach wymaga cofnięcia oraz, mając na uwadze zasadę równego traktowania przewoźników kolejowych wyrażoną w art. 29a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, ustalił wytyczne dla PKP PLK przy wykonywaniu decyzji. Ponadto decyzji nadany został rygor natychmiastowej wykonalności.

Pismem z 11 grudnia 2017 r. (data nadania w placówce pocztowej: 11 grudnia 2017 r.) PKP PLK złożyła wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej Zaskarżoną decyzją. Wniosła o uchylenie Zaskarżonej decyzji i stwierdzenie na zasadach art. 30a ustawy o transporcie kolejowym, że odmowa rozpatrzenia 35 wniosków złożonych przez KW o przydzielenie zdolności przepustowej nie wymaga żadnych zmian. Zarządca wniósł również o wstrzymanie rygoru natychmiastowej wykonalności.

Zawiadomieniem z 9 stycznia 2018 r. znak: DRRK-WR.711.34.2017.17.EN Prezes UTK poinformował Strony, że 14 grudnia 2017 r. do Prezesa UTK wpłynął wniosek PKP PLK z 11 grudnia 2017 r. o ponowne rozpatrzenie sprawy zakończonej Zaskarżoną decyzją. Ponadto Prezes UTK zawiadomił Strony o nowym terminie załatwienia sprawy: 12 lutego 2018 r.

W toku postępowania KW przedłożyły pełnomocnictwo z 23 stycznia 2018 r. nr 8/2018 dla ~~☞--☞~~¹ do przeglądania akt postępowania toczącego się przed Prezesem UTK wraz z dowodem uiszczenia opłaty skarbowej oraz KRS KW z dnia wystawienia pełnomocnictwa.

Ponadto 24 stycznia 2018 r. w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego doszło do czynności udostępnienia akt postępowania administracyjnego pełnomocnikowi KW, z których to czynności została sporządzona notatka służbowa

¹ Oznaczenie ~~☞--☞~~ pokazuje usuniętą treść będącą danymi osobowymi

załączona do akt postępowania. Pełnomocnikowi KW przekazana została również kopia wniosku PKP PLK o ponowne rozpatrzenie sprawy.

Pismem z 30 stycznia 2018 r. znak: DRRK-WR.711.34.2017.23.EN Prezes UTK zawiadomił Strony o zebraniu całości materiału dowodowego w sprawie, prawie do złożenia ostatecznych oświadczeń i stanowisk oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów, a także zgłoszonych żądań.

Jednocześnie, w ww. piśmie, Prezes UTK poinformował Strony o włączeniu do materiału dowodowego powyższego postępowania następujących dokumentów:

- 1) materiał dowodowy zgromadzony w aktach sprawy zakończonej Zaskarżoną decyzją;
- 2) Zaskarżona decyzja;
- 3) Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2016/2017;
- 4) Regulamin sieci 2017/2018;
- 5) Załącznik 2.1.(P) do Regulaminu sieci 2017/2018;
- 6) Załącznik 2.2. do Regulaminu sieci 2017/2018;
- 7) Załącznik 2.3. do Regulaminu sieci 2017/2018;
- 8) Załącznik 2.4. do Regulaminu sieci 2017/2018;
- 9) Załącznik 2.5. do Regulaminu sieci 2017/2018;
- 10) Załącznik 2.7. do Regulaminu sieci 2017/2018;
- 11) Załącznik 5.1. do Regulaminu sieci 2017/2018;
- 12) wydruk z Centralnej Informacji Krajowego Rejestru Sądowego, odpowiadający odpisowi aktualnemu z Rejestru Przedsiębiorców pobrany na podstawie art. 4 ust. 4aa ustawy o KRS dla Przewoźnika z 24 stycznia 2018 r.;
- 13) wydruk z Centralnej Informacji Krajowego Rejestru Sądowego, odpowiadający odpisowi aktualnemu z Rejestru Przedsiębiorców pobrany na podstawie art. 4 ust. 4aa ustawy o KRS dla Zarządcy z 24 stycznia 2018 r.;
- 14) certyfikaty bezpieczeństwa Przewoźnika wydane przez Prezesa UTK: część A z 1 marca 2016 r. nr PL1120150058 i część B z 14 marca 2016 r. nr PL1220150064;
- 15) licencja KW na prowadzenie przewozów kolejowych nr WPO/188/2010;
- 16) autoryzacja bezpieczeństwa PKP PLK nr PL2120150007;
- 17) pismo PKP PLK znak: IUS9-070-7/16 z 30 grudnia 2016 r.;
- 18) uchwała nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r., zwanego dalej „KPK”;
- 19) pełnomocnictwo dla ~~☞~~ wraz z dowodem uiszczenia opłaty od pełnomocnictwa oraz KRS spółki z dnia wystawienia pełnomocnictwa;
- 20) notatka służbowa z 24 stycznia 2018 r. z przeglądania akt postępowania.

Strony nie skorzystały z przysługującego im, na podstawie art. 10 § 1 k.p.a., uprawnienia.

W piśmie z 27 lutego 2018 r. znak: DRR-WRRR.711.34.2017.24.EN Prezes UTK zawiadomił Strony, że do materiału dowodowego powyższego postępowania dołączono dodatkowo następujące dokumenty:

- 1) cennik opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez Zarządcę obowiązujący od 10 grudnia 2017 r., zwany dalej „Cennikiem”;
- 2) statut sieci kolejowej Zarządcy wraz z załącznikami 1.2 oraz 1.3;
- 3) pismo „Kolei Mazowieckich – KM” sp. z o.o., zwanych dalej „KM”, z 20 kwietnia 2017 r. znak: MHP.F 073-045-2017;
- 4) umowa o świadczenie usług publicznych w zakresie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich z 29 kwietnia 2016 r. nr DT/III/102/2016 zawarta pomiędzy Przewoźnikiem a Marszałkiem Województwa Wielkopolskiego.

Ponadto Strony zostały zawiadomione, że niniejsze postępowanie nie zostanie zakończone w terminie, o którym mowa w zawiadomieniu z 9 stycznia 2018 r. znak: DRRK-WR.711.34.2017.17.EN, z uwagi na konieczność dokonania pogłębionej analizy materiału dowodowego. Nowy termin załatwienia przedmiotowej sprawy wyznaczono na 16 marca 2018 r.

Strony nie skorzystały z przysługującego im, na podstawie art. 10 § 1 k.p.a., uprawnienia.

Mając powyższe na uwadze, Prezes UTK postanowił, co następuje.

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

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; do wniosku tego stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące odwołań od decyzji*.

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 będącym krajową władzą bezpieczeństwa 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 wobec tego organem, o którym mowa w art. 5 § 2 pkt 4 k.p.a.

Zgodnie z art. 127 § 1 k.p.a. od decyzji wydanej w I instancji służy stronie odwołanie. Legitymację prawną do wniesienia odwołania ma zatem podmiot, który spełnia przesłanki z art. 28, 29 i 30 k.p.a. Z powołanych przepisów wynika, że legitymację do złożenia odwołania ma podmiot, który twierdzi, że decyzja organu I instancji dotyczy jego interesu prawnego lub obowiązku prawnego.

Należy zatem przyjąć, w ślad za przedstawicielami doktryny, że zasadna jest subiektywna koncepcja w odniesieniu do legitymacji strony do wniesienia odwołania. Jak wskazuje A. Adamiak w Komentarzu do art. 127 k.p.a. *Twierdzenie jednostki, że decyzja organu I instancji dotyczy jej prawnego interesu lub obowiązku daje podstawę do wszczęcia postępowania odwoławczego, a postępowanie to zakończy się decyzją o umorzeniu postępowania odwoławczego wtedy, gdy twierdzenie jednostki nie znajduje podstaw w normach prawa materialnego* (komentarz do art. 127 k.p.a. Adamiak 2017, wyd. 15/Adamiak).

Co więcej, k.p.a. nie wprowadza żadnych przesłanek materialnych, które ograniczałyby legitymację strony do wniesienia odwołania lub wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy. Jak wskazano w komentarzu do k.p.a. *jedyną przesłanką jest niezadowolenie strony z rozstrzygnięcia zawartego w decyzji organu I instancji. Stronie przysługuje zatem legitymacja do wniesienia odwołania, gdy jest niezadowolona z decyzji I instancji, przy czym określenie – "niezadowolona z decyzji" – należy interpretować rozszerzająco. Podkreśla to E. Iserzon, stwierdzając: "jednakże niesłuszne jest rozpowszechnione mniemanie, że odwołanie przysługuje od decyzji "negatywnej", czyli takiej, która nie załatwia w całości żądania strony. Z takiego twierdzenia można by wyciągnąć błędny wniosek, że organ może odmówić stronie nadania biegu odwołania lub rozpoznania odwołania na tej podstawie, że decyzja, od której strona odwołała się, zaspokaja jej żądanie. O tym, czy decyzja zaspokaja, czy nie zaspokaja roszczenia decyduje tylko sama strona. Fakt, że strona jest "niezadowolona z wydanej decyzji", całkowicie uzasadnia jej prawo do odwołania, tj. prawo żądania, aby odwołanie było rozpoznane"* (komentarz do art. 127 k.p.a. Adamiak 2017, wyd. 15/Adamiak).

Zbliżone stanowisko przyjął Naczelny Sąd Administracyjny, zwany dalej „NSA”, w wyroku z 4 lutego 1993 r., SA/Kr 558/92 (teza wyroku wraz z glosą R. Sawuły, ST 1993, Nr 10, s. 78): *Kodeks postępowania administracyjnego nie wprowadza ograniczeń formalnych ani materialnych dotyczących prawa odwołania się strony. W nauce zgodnie podkreśla się, że Kodeks postępowania administracyjnego nie uzależnia realizacji przez stronę odwołania od udziału jej*

w postępowaniu przed organem I instancji (ograniczenie formalne). Prawo odwołania się ma nie tylko strona, która brała udział w postępowaniu zakończonym decyzją, ale również osoba, która wprawdzie nie brała udziału w postępowaniu, ale jest stroną w rozumieniu przepisów art. 28 k.p.a.

Wskazać należy, że zgodnie z aktualnym odpisem KRS numer 0000037568 (zweryfikowanym na podstawie wydruku z Centralnej Informacji Krajowego Rejestru Sądowego, Informacji odpowiadającej odpisowi aktualnemu z Rejestru Przedsiębiorców Zarządcy z 24 stycznia 2018 r.), PKP PLK jest osobą prawną posiadającą pełną zdolność do czynności prawnej. Nie budzi również wątpliwości, że PKP PLK, jako podmiot którego obowiązków prawnych dotyczy Zaskarżona decyzja (Prezes UTK stwierdził, że odmowa rozpatrzenia wniosków wymaga cofnięcia oraz ustalił wytyczne dla PKP PLK przy wykonywaniu Zaskarżonej decyzji), 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 spełnione, a co za tym idzie PKP PLK posiadała legitymację do złożenia wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, jeżeli uznała, że nie jest zadowolona z decyzji wydanej przez organ administracji publicznej w I instancji.

Zaskarżona decyzja została doręczona Przewoźnikowi 4 grudnia 2017 r., natomiast PKP PLK 1 grudnia 2017 r.

11 grudnia 2017 r. PKP PLK nadała wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy w Urzędzie Poczтовым Warszawa 4. 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 Zarządcę ww. wniosek. W świetle powyższego, w przedmiotowej 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. Przepisy szczególne mogą ustalać inne wymogi co do treści odwołania. W przedmiotowej sprawie przepisy szczególne nie nakładały na Stronę innych wymogów dotyczących treści wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy. PKP PLK wraz z wnioskiem przedłożyła obszernie uzasadnienie swojego stanowiska, które wraz z pozostałym materiałem dowodowym zostało w toku postępowania odwoławczego wnikliwie przeanalizowane.

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

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

Zgodnie z wyrokiem NSA w Warszawie z dnia 21 lutego 2012 r. sygn. akt II OSK 2720/11, *Do uznania, że zasada dwuinstancyjności postępowania administracyjnego (art. 15 k.p.a.) została zrealizowana, nie wystarcza stwierdzenie, że w sprawie zapadły dwa rozstrzygnięcia dwóch organów różnych stopni. Konieczne jest też, by rozstrzygnięcia te zostały poprzedzone przeprowadzeniem przez każdy z organów, który wydał decyzje, postępowania umożliwiającego osiągnięcie celów, dla których postępowanie to jest prowadzone (...). Tym samym organ odwoławczy nie może ograniczyć się jedynie do kontroli zaskarżonej decyzji. Organ odwoławczy obowiązany jest rozpatrzyć odwołanie i wydać decyzję zgodnie z treścią art. 138 k.p.a. to jest dokonując merytorycznej i prawnej oceny zaskarżonej decyzji.*

Z powyższego wynika, że organ rozpatrując wniosek o ponowne rozpatrzenie sprawy ma obowiązek powtórnie wnikliwie i szczegółowo rozpoznać sprawę. Właściwe zachowanie zasady dwuinstancyjności postępowania wymaga nie tylko podjęcia dwóch kolejnych rozstrzygnięć przez stosowne organy, ale konieczne jest, aby rozstrzygnięcia te zapadły w wyniku przeprowadzenia przez każdy z tych organów postępowania merytorycznego, tak by dwukrotnie oceniono dowody, przeanalizowano wszystkie argumenty (wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego, zwanego dalej „WSA”, w Krakowie z 29 września 2016 r. sygn. akt II SA/Kr 655/16).

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

Przepis art. 138 k.p.a. w sposób wyczerpujący określa typy rozstrzygnięć organu odwoławczego. Oznacza to, że nie może on wyjść poza granice wyznaczone tym uregulowaniem, w szczególności zaś poprzestać wyłącznie na uchyleniu

zaskarżonej decyzji bądź stwierdzić jej nieważności. Jednoznacznie wypowiedział się w tej materii NSA (wyrok z dnia 13 grudnia 1983 r. sygnatura akt SA/Kr 706/83 Gospodarka – Administracja Państwowa 1987, nr 5, s. 4 oraz z dnia 14 lutego 1986 r. sygnatura akt III SA 1344/85 Gospodarka – Administracja Państwowa 1987, nr 8, s. 45, za: Z. Kmieciak, Warianty rozstrzygnięcia organu odwoławczego, [w:] Odwołania w postępowaniu administracyjnym, wydawnictwo Oficyna 2011, LEX Nr 124769). W wyrokach Sąd wyraził pogląd, że uchylając zakwestionowaną w formie odwołania decyzję, organ odwoławczy *jest zobowiązany do określenia swego stanowiska w sprawie, co powinno nastąpić poprzez orzeczenie co do istoty sprawy, umorzenie postępowania lub przekazanie sprawy do ponownego rozpatrzenia przez organ I instancji.*

Podstawowym celem postępowania administracyjnego zainicjowanego wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy jest zatem załatwienie sprawy przez wydanie decyzji rozstrzygającej ją co do istoty, a więc skonkretyzowanie praw i obowiązków stron na podstawie obowiązującego stanu prawnego.

Art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy o transporcie kolejowym wskazuje, że do zadań Prezesa UTK, w zakresie regulacji transportu kolejowego, należy nadzór nad sprawiedliwym i niedyskryminującym traktowaniem przez zarządców wszystkich aplikantów w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej przez kontrolę poprawności opracowania oraz stosowania regulaminu, o którym mowa w art. 32 ustawy o transporcie kolejowym.

Zgodnie z obowiązującymi w dniu wydania Zaskarżonej decyzji przepisami prawa Prezes UTK uprawniony był do działania, na podstawie skargi aplikanta, zgodnie z przepisem art. 30a ustawy o transporcie kolejowym.

Jak wskazuje przepis art. 5 ust. 1 pkt 1 lit. e ustawy o transporcie kolejowym, do zadań zarządcy infrastruktury należy m.in. udostępnianie dróg kolejowych, świadczenie usług z tym związanych i pobieranie z tego tytułu opłat.

W myśl art. 29 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, *Udostępnianie infrastruktury kolejowej polega na:*

- 1) *rozpatrywaniu wniosków aplikanta o przydzielenie zdolności przepustowej;*
- 2) *przydzielaniu aplikantowi zdolności przepustowej, w tym:*
 - a) *przydzielaniu trasy pociągu,*
 - b) *przydzielaniu zdolności przepustowej dla wykonania manewrów lub postoju pojazdów kolejowych;*
- 3) *umożliwieniu przewoźnikowi kolejowemu wskazanemu przez aplikanta wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej;*
- 4) *umożliwieniu przewoźnikowi kolejowemu skorzystania z pozostałych usług, o których mowa w ust. 1 załącznika nr 2 do ustawy.*

Przydzielenie zdolności przepustowej polega na określeniu przedziału czasu zarezerwowanego dla aplikanta w celu umożliwienia przejazdu lub postoju pojazdów kolejowych (art. 29 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym).

Stosownie do art. 29a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej z zachowaniem zasady równego ich traktowania. Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje usługi:

- 1) obsługi wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej;
- 2) korzystania z infrastruktury kolejowej, w tym z rozjazdów i węzłów kolejowych w ramach przydzielonej zdolności przepustowej;
- 3) sterowania ruchem kolejowym oraz dostarczania informacji o ruchu pociągów;
- 4) udostępnienia informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa;
- 5) udostępnienia urządzeń sieci trakcyjnej, jeżeli są one dostępne.

Dodatkowo, w przedmiotowym stanie faktycznym, należy wziąć pod uwagę przepis art. 32 ustawy o transporcie kolejowym, który obliguje zarządców infrastruktury kolejowej do sporządzenia oraz publikowania regulaminu sieci 2017/2018. Elementy, które powinien zawierać regulamin, określa art. 32 ust. 1 pkt 1-5 ustawy o transporcie kolejowym. Zgodnie ze wskazanym przepisem, zarządca opracowuje regulamin, określający zasady udostępniania zarządzanej infrastruktury oraz obiektów infrastruktury usługowej połączonych z siecią kolejową zarządcy, w szczególności:

- 1) tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej;
- 2) charakterystykę infrastruktury kolejowej przeznaczonej do udostępniania oraz informacje o warunkach dostępu do niej;
- 3) cennik, o którym mowa w art. 33 ust. 13;

- 4) warunki korzystania z udostępnionej infrastruktury kolejowej;
- 5) zakres usług związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej i warunki ich zapewnienia.

W myśl art. 30 ust. 1 i 2 ustawy o transporcie kolejowym, zarządca na podstawie otrzymanych wniosków przydziela zdolność przepustową i opracowuje rozkład jazdy pociągu. Ustęp 3 stanowi, że *Zarządca ustala procedurę opracowania rocznego rozkładu jazdy pociągów. Na podstawie wniosków o przydzielenie trasy pociągu złożonych zgodnie z tą procedurą zarządca opracowuje roczny rozkład jazdy pociągów.*

W przypadku gdy zarządca odmówi rozpatrzenia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej lub odmówi przydzielenia zdolności przepustowej, aplikant może złożyć skargę do Prezesa UTK (art. 30a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym).

Działania, które może podjąć Prezes UTK na skutek złożonej skargi, określa art. 30a ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym *Prezes UTK stwierdza, w drodze decyzji, że odmowa, o której mowa w ust. 1, nie wymaga żadnych zmian, wymaga modyfikacji albo cofnięcia.* Wydając decyzję nakazującą modyfikację wydanej przez zarządcę odmowy albo jej cofnięcie, Prezes UTK określa dla zarządcy wytyczne do wykonania decyzji (ust. 3 ww. przepisu).

W tym miejscu powołać należy przepis art. 11 ust. 3 ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. z 2016 r. poz. 1923), zwanej dalej „ustawą nowelizującą”, zgodnie z treścią którego *do dnia 9 grudnia 2017 r. do rozkładów jazdy obowiązujących od dnia 10 grudnia 2017 r. oraz związanych z nimi regulaminów i umów zarządca infrastruktury może stosować przepisy dotychczasowe. W takim przypadku zarządca infrastruktury informuje Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego o swojej decyzji.* Zarządca, realizując uprawnienie nadane przez ustawodawcę w ww. przepisie, pismem z 30 grudnia 2016 r. znak: IUS9-070-7/16 poinformował Prezesa UTK o swojej decyzji, zgodnie z którą do 9 grudnia 2017 r. do rozkładów jazdy pociągów obowiązujących od 10 grudnia 2017 r. oraz związanych z nimi regulaminów i umów PKP PLK będzie stosowała przepisy dotychczasowe. Wnioski Przewoźnika o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach rozkładu jazdy pociągów 2017/2018 zostały złożone przed 9 grudnia 2017 r., wobec tego, zgodnie ze złożonym oświadczeniem PKP PLK winna rozpatrywać je w oparciu o przepisy obowiązujące przed wejściem w życie ustawy nowelizującej. Z tego powodu argumentację PKP PLK, zgodnie z którą znowelizowane przepisy wprowadzają odmienną interpretację definicji przydzielania zdolności przepustowej uznać należy za chybioną. Nie można uznać za właściwe stanowiska Zarządcy, który zarówno na etapie postępowania I instancyjnego, jak i we wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy wskazuje jako podstawę odrzucenia wniosku KW przepisy znowelizowanej ustawy o transporcie kolejowym.

Niezależnie od powyższego, w ocenie Prezesa UTK również przepisy ustawy o transporcie kolejowym w brzmieniu po nowelizacji, która weszła w życie 30 grudnia 2016 r. oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2017 r., poz. 755), zwanego dalej „rozporządzeniem MIiB”, nie dają podstawy do uznania, że pojęcie zdolności przepustowej należy interpretować odmiennie względem interpretacji stosowanej zgodnie z poprzednim brzmieniem ustawy. W tym zakresie Prezes UTK podtrzymuje dotychczasowe stanowisko, wyrażone w Zaskarżonej decyzji.

Motyw 42 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. Urz. UE z 14 grudnia 2012, poz. L 343, str. 32), zwanej dalej „dyrektywą 2012/34”, nakazuje, aby systemy alokacji zdolności przepustowej zostały tak przygotowane przez zarządcę, aby zapewnić dostęp dla wszystkich przedsiębiorstw na równych i niedyskryminacyjnych zasadach. Ponadto **powinien mieć na celu możliwie jak najpełniejsze zaspokojenie potrzeb wszystkich użytkowników i rodzajów przewozów w sposób sprawiedliwy i niedyskryminacyjny.** Takie systemy powinny pozwalać na uczciwą konkurencję przy wykonywaniu przewozów kolejowych.

Powyższe potwierdza również treść art. 39 dyrektywy 2012/34, który stanowi, że Zarządca infrastruktury zapewnia, aby zdolność przepustowa była alokowana na sprawiedliwych i niedyskryminacyjnych zasadach oraz zgodnie z prawem Unii.

Odnosząc się do przepisów krajowych w zakresie przydzielania zdolności przepustowej, wskazać należy, że szczegółowa analiza uzasadnienia do projektu ustawy nowelizującej daje podstawy do podtrzymania stanowiska, zgodnie z którym wola ustawodawcy była zmiana znaczenia pojęcia zdolności przepustowej tylko w takim zakresie, w jakim rozszerza ona krąg podmiotów uprawnionych o wystąpieniu z wnioskiem o przydzielenie zdolności przepustowej o aplikantów oraz umożliwia składanie stosownych wniosków również na inne niż linie kolejowe drogi kolejowe. Jak wskazuje ustawodawca w treści uzasadnienia do projektu ustawy, poprawiona została definicja zdolności przepustowej, która odnosi się obecnie nie tylko do linii kolejowych, ale również do innych dróg kolejowych, z uwagi na wprowadzenie zasad ich udostępniania. Jak wskazano w treści uzasadnienia do art. 4 ustawy o transporcie kolejowym w brzmieniu po nowelizacji *w art. 4 pkt 12 rozszerzono zakres stosowania pojęcia zdolność przepustowa w odniesieniu do drogi kolejowej innej niż linia kolejowa.*

W podobnym tonie wypowiedział się ustawodawca uzasadniając zmianę art. 29 ustawy o transporcie kolejowym, *W zakresie przydzielania zdolności przepustowej wprowadzono szeroki katalog podmiotów uprawnionych o jej wnioskowanie (aplikanci). Korzystanie z infrastruktury kolejowej nadal będzie dostępne wyłącznie dla przewoźników kolejowych. Aplikant, który nie jest przewoźnikiem, będzie musiał wskazać przewoźnika, który zrealizuje przejazd pociągu. Przepisy te w szczególności umożliwią organizatorom publicznego transportu zbiorowego zamawianie tras pociągów, a następnie, w późniejszym terminie, wybór przewoźnika do jego realizacji. Ponadto rozszerzono zakres stosowania pojęcia „udostępnianie infrastruktury kolejowej”. Dotychczas dotyczyło ono wyłącznie przydzielania tras pociągów na liniach kolejowych. Po zmianie obejmować będzie również przydzielania zdolności przepustowej w celach innych niż przejazd pociągu (manewry, postój) jak również dotyczyć będzie dodatkowo innych dróg kolejowych niż linie kolejowe (bocznice, tory dojazdowe).*

Mając na względzie powyższe, uznać należy, że użycie przez ustawodawcę spójnika „i”, (które w ocenie Zarządcy należy interpretować jako rozgraniczenie przydzielenia zdolności przepustowej od opracowania rozkładu jazdy), nie należy odczytywać wyłącznie w kontekście dyrektyw wykładni językowej — liczy się także aspekt funkcjonalny, geneza uregulowania (ratio iuris) oraz cel przepisu (ratio legis). Skoro zatem ustawodawca w uzasadnieniu do ustawy nie wskazywał na zmianę koncepcji interpretacji pojęcia zdolności przepustowej, poza wskazanym wyżej rozszerzeniem kręgu podmiotów uprawnionych o jej wnioskowanie oraz szerszym zakresem stosowania (udostępniane są nie tylko linie kolejowe ale i inne drogi kolejowe), nie można uznać za właściwe stanowiska PKP PLK w tym zakresie.

W ocenie Prezesa UTK intencją ustawodawcy nie było wprowadzenie nowego podejścia do zdolności przepustowej. Zarówno przed wejściem w życie ustawy nowelizującej jak i po jej wejściu w życie zdolność przepustowa stanowi możliwości eksploatacyjno-ruchowe linii kolejowej /drogi kolejowej. Brak jest także argumentów pozwalających uznać, że odmiennie należy interpretować obowiązki Zarządcy w tym zakresie w przypadku infrastruktury kolejowej objętej planowanymi pracami remontowymi.

Istotną kwestią w procedowanej sprawie jest ustalenie, czy zapisy Regulaminu sieci 2017/2018 przewidują możliwość odrzucenia wniosków aplikanta o przydzielenie zdolności przepustowej, oraz ewentualnie w jakich sytuacjach. Taka procedura została zastosowana w przedmiotowej sprawie, a co za tym idzie konieczne jest zbadanie, czy Zarządca miał możliwość odrzucenia wniosku Przewoźnika. W treści wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy Zarządca podnosi bowiem, że w przedmiotowej sprawie nie mogło dojść do odmowy rozpatrzenia 35 wniosków złożonych przez KW. W jego ocenie bez rozpatrzenia spornych wniosków nie byłoby możliwe stwierdzenie, że przydzielenie tras nie jest możliwe ze względu na brak zdolności przepustowej. Argumentacja Zarządcy stoi jednak w sprzeczności ze stanowiskiem PKP PLK wyrażonym w piśmie z 10 lipca 2017 r. znak: IDRR-611-52/2017. W niniejszym piśmie Zarządca bowiem wskazał *informujemy, że zgodnie z pismem nr IDRR-611-13/2017 z dnia 12 maja 2017 r., zostało odrzucone 35 wniosków niedostosowanych do planowanych przerw w ruchu na linii 3. Przy czym odrzucenie przez Zarządcę wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w istocie stanowiło odmowę rozpatrzenia wniosku. PKP PLK w swoich pismach do Przewoźnika faktyczną odmowę przyjęcia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej nazywa „odrzuceniem” wniosku, co uznać należy za próbę obejścia regulacji art. 30 ustawy o transporcie kolejowym.*

Poza sporem pozostaje fakt, że Przewoźnik złożył wnioski o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach rozkładu jazdy 2017/2018, zgodnie z procedurą określoną w Regulaminie sieci 2017/2018 (dla wniosków składanych przed 9 grudnia 2017 r.) oraz zgodnie z przepisami art. 29 ust. 1 i art. 29f ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.

Analiza korespondencji między Stronami, załączonej przy skardze KW z 21 sierpnia 2017 r. na odmowę udzielenia zdolności przepustowej oraz w dalszych pismach procesowych wskazuje, że Przewoźnik złożył 281 wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, w tym o przydzielenie zdolności przepustowej na cały rozkład jazdy 2017/2018 w relacjach Poznań Główny – Kłodawa, Poznań Główny – Koło, Poznań Główny – Konin, Konin – Kutno, Poznań Główny – Kutno, Konin – Poznań Główny, Koło – Poznań Główny, Kutno – Poznań Główny, Kłodawa – Poznań Główny.

Pismem z 12 maja 2017 r. znak: IDRR-611-13/2017, PKP PLK wezwała KW do zmiany, pod rygorem odrzucenia, 35 wniosków dotyczących ww. odcinków linii kolejowej nr 3. PKP PLK wskazała, że wnioski te nie mogą zostać pozytywnie rozpatrzone, bowiem Zarządca infrastruktury wprowadził w rozdziale 3, podrozdziale 3.4. ust. 5 Regulaminu sieci 2017/2018 ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej na co, jego zdaniem, pozwala nowelizacja ustawy o transporcie kolejowym oraz nowy § 27 ust. 1 pkt 7 rozporządzenia MliB. Zdaniem Zarządcy, przywołane regulacje zobowiązują PKP PLK do opracowania rocznego rozkładu jazdy na liniach objętych planowanymi zamknięciami torowymi wyłącznie w oparciu o faktyczne możliwości przepustowości linii. Powyższy zapis należy zaś interpretować w ten sposób, że przerwa w ruchu trwająca przez cały okres rozkładu jazdy lub co najmniej w okresach od 10 grudnia 2017 r. do 9 czerwca 2018 r. oraz od 10 czerwca 2018 r. do 8 grudnia 2018 r. ma stanowić przeszkodę do zaakceptowania całorocznych wniosków przewoźnika. PKP PLK wskazała również na rygor **odrzucenia** wniosków w przypadku braku wprowadzenia przez przewoźnika zmian, o których mowa w treści pisma.

Z uwagi na fakt, że KW nie dokonała zmian w pierwotnie złożonym wniosku, Zarządca w piśmie z 10 lipca 2017 r. nr IDRR-611-52/2017 poinformował Przewoźnika o odrzuceniu wniosków szczegółowo wskazanych w piśmie z 12 maja 2017 r.

Wobec powyższego, pismem z 2 sierpnia 2017 r., znak: KW-WWO-075-083-2017 Przewoźnik wniósł uwagi do projektu rozkładu jazdy 2017/2018, zgodnie z procedurą przewidzianą w rozdziale 4, podrozdziale 4.3.1. ust. 8 Regulaminu sieci 2017/2018. Dodatkowo Przewoźnik wniósł o uwzględnienie wszystkich złożonych przez siebie wniosków w ramach alokacji przepustowości. W jego ocenie odrzucenie 35 wniosków dotyczących linii kolejowej nr 3 stanowiło naruszenie zasady równego traktowania przewoźników.

PKP PLK pismem z 11 sierpnia 2017 r. znak: IDRR-611-84/2017, podtrzymała swoje dotychczasowe stanowisko i odmówiła uwzględnienia wniosków dotyczących linii kolejowej nr 3.

W skardze złożonej pismem z 21 sierpnia 2017 r. KW wyraża stanowisko, zgodnie z którym działanie Zarządcy infrastruktury kolejowej stanowiło przejaw nierównego traktowania przewoźników. Pełniąc funkcję przewoźnika kolejowego osób KW jest zobowiązana do prowadzenia przewozów pasażerskich na trasach zleconych przez organizatora publicznego transportu zbiorowego, tj. województwo wielkopolskie przez cały rozkład jazdy 2017/2018. W jej ocenie brak było podstaw do odmowy rozpatrzenia wniosków, zatem konieczne stało się złożenie skargi do Prezesa UTK, zgodnie z treścią art. 30a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym.

W ocenie Prezesa UTK, PKP PLK nie miała podstaw prawnych do odrzucenia wniosku Przewoźnika. Takiej procedury nie przewidują przepisy prawa, jak również nie wskazują na taką możliwość zapisy Regulaminu sieci 2017/2018.

Motyw 34 dyrektywy 2012/34 stanowi, że *aby zapewnić wszystkim przedsiębiorstwom kolejowym przejrzystość i niedyskryminacyjny dostęp do infrastruktury kolejowej i usług w obiektach infrastruktury usługowej, wszystkie informacje wymagane przy wykorzystywaniu uprawnień do dostępu powinny zostać opublikowane w regulaminie sieci. Regulamin sieci należy publikować w co najmniej dwóch językach urzędowych Unii zgodnie z obowiązującą praktyką międzynarodową.*

Zasada równego i niedyskryminującego traktowania przewoźników kolejowych znalazła odzwierciedlenie m.in. w treści przepisów krajowych, tj. art. 32 ust 1 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym *Zarządca opracowuje regulamin zwany dalej "regulaminem sieci", określający zasady udostępniania zarządzanej infrastruktury oraz obiektów infrastruktury usługowej połączonych z siecią kolejową zarządcy, w szczególności:*

- 1) *tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej;*
- 2) *charakterystykę infrastruktury kolejowej przeznaczonej do udostępniania oraz informacje o warunkach dostępu do niej;*
- 3) *cennik, o którym mowa w art. 33 ust. 13;*
- 4) *warunki korzystania z udostępnionej infrastruktury kolejowej;*
- 5) *zakres usług związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej i warunki ich zapewnienia.*

Procedura składania wniosków o przyznanie zdolności przepustowej, w tym zasady obowiązujące do 9 grudnia 2017 r. została określona w punkcie 2.2.1.1 Regulaminu sieci 2017/2018. Zgodnie ze wskazanymi zapisami po otrzymaniu informacji o uzyskaniu prawa dostępu do infrastruktury kolejowej przewoźnik ma prawo złożenia wniosków o przydzielenie tras pociągów, zgodnie z zasadami określonymi w podrozdziałach 4.1 – 4.2 Regulaminu sieci 2017/2018. Zasady rozpatrywania wniosków o przydzielenie tras pociągów również zostały ustalone w podrozdziałach 4.1 – 4.2 Regulaminu sieci 2017/2018.

Wskazane przepisy nie przewidują możliwości odrzucenia wniosków złożonych przez przewoźnika. PKP PLK przewiduje jedynie w Regulaminie sieci 2017/2018 możliwość odmowy rozpatrzenia wniosku o przydzielenie trasy pociągu w przypadku braku możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej w wyniku:

- 1) *realizacji postanowień porozumień międzynarodowych zawieranych pomiędzy zarządcami;*
- 2) *wyłączenia z eksploatacji linii kolejowej lub jej części, dla których w załączniku 2.1 jako prędkość maksymalną wskazano wartość 0 km/h;*
- 3) *wszczęcia procedury likwidacji linii kolejowej lub jej części.*

W przedmiotowej sprawie, żadna ze wskazanych wyżej przesłanek nie została spełniona. Brak jest jakichkolwiek porozumień międzynarodowych między zarządcami, które uprawniałyby do odmowy rozpatrzenia wniosku o przydzielenie trasy pociągu. Nie została również wszczęta procedura likwidacji linii kolejowej lub jej części. Zgodnie z załącznikiem 2.1 do Regulaminu sieci 2017/2018, linia kolejowa nr 3, której dotyczą sporne wnioski nie została także wyłączona z eksploatacji. Maksymalna prędkość na poszczególnych odcinakach tej linii jest większa niż 0 km/h.

Zgodnie z Załącznikiem 2.1.(A) do Regulaminu sieci 2017/2018 prędkość na linii kolejowej nr 3 dla toru nieparzystego pomiędzy km:

- 1) 124,500 - 129,000 oraz 203,500 - 204,950 wynosi 100 km/h,
- 2) 129,000 - 130,600 wynosi 130 km/h,
- 3) 130,600 - 174,500, 206,100 - 231,280 oraz 232,450 - 290,850 wynosi 160 km/h,
- 4) 174,500 - 176,000 wynosi 100 km/h,
- 5) 176,000 - 177,100 oraz 204,950 - 206,100 wynosi 120 km/h,
- 6) 177,100 - 199,300 wynosi 160 km/h,
- 7) 199,300 - 203,500 wynosi 120 km/h,
- 8) 231,280 - 232,450 140 km/h.

Natomiast na odcinku pomiędzy Wrześnią a Poznaniem na torze nieparzystym prędkość maksymalna oscyluje między 90 km/h a 140 km/h.

Dodatkowo dla linii kolejowej nr 807 stanowiącej połączenie stacji Września z linią kolejową nr 3 prędkość w Załączniku 2.1(A) wynosi 80 km/h dla obu torów.

Ponadto z analizy dokumentów Zarządcy, tj. Cennika i Statutu sieci kolejowej PKP PLK (określającego wykaz linii kolejowych oraz innych dróg kolejowych zarządzanych przez PKP PLK wraz ze wskazaniem, które z nich stanowią infrastrukturę nieczynną lub prywatną), nie wynika, aby linia kolejowa nr 3 na odcinku Podstolice – Kutno była wyłączona z prowadzenia ruchu i stanowiła infrastrukturę nieczynną. Wręcz przeciwnie, w Cenniku PKP PLK wskazała kategorię cennikową dla odcinka linii kolejowej nr 3 wynoszącą „5” – dla odcinków pomiędzy km 125,903 - 163,832 km 204,496 - km 253,293, km 262,729 – km dla odcinków pomiędzy km 163,832 - km 204,496 i km 291,618 – km 294,112, natomiast kategoria cennikowa „3” została przypisana dla odcinka pomiędzy km 298,997 - km 304,656. Dla linii kolejowej nr 807 przypisano kategorię cennikową „2” (pomiędzy km 0,000 a km 2,370). Skoro zatem PKP PLK ujęła ww. odcinek linii w Cenniku, był on przedmiotem jej „oferty sprzedażowej”, tj. co do zasady był przeznaczony do udostępniania. Ponadto w Załączniku nr 1.2 *Wykaz odcinków linii stanowiących infrastrukturę nieczynną* do Statutu sieci kolejowej PKP PLK określono, że linia kolejowa nr 3 jest nieczynna od km 165,295 do km 206,389, tj. tylko w części trasy objętej odrzuconymi wnioskami KW, co stoi w sprzeczności z treścią pisma PKP PLK z 12 maja 2017 r. znak: IDRR-611-13/2017, w którym wskazuje się (...) *w ramach opracowywania Rocznej Rozkładu Jazdy 2017/18 dla odcinków linii objętych przerwą przez cały rozkład jazdy lub co najmniej w okresach od 10 grudnia 2017 r. do 9 czerwca 2018 r. oraz od 10 czerwca 2018 r. do 8 grudnia 2018 r. rozkład jazdy nie będzie opracowywany. Dlatego też w złożonych wnioskach należy uwzględnić brak możliwości ich realizacji (...)*

Co więcej, z analizy Załącznika 5.1. do Regulaminu sieci 2017/2018 wynika, że zamknięcie obu torów pomiędzy km 165,600 a km 201,300 zostało zaplanowane w rocznym rozkładzie jazdy 2017/2018 w okresie od 15 lipca 2018 r. do 8 grudnia 2018 r.

Bez znaczenia pozostaje przywołana przez PKP PLK treść podrozdziału 3.4 ust. 5 Regulaminu sieci 2017/2018, zgodnie z którym *na liniach objętych planowanymi zamknięciami torowymi, o których mowa w ust. 1 pkt 1, PLK opracuje RRRJ w oparciu o faktyczne możliwości przepustowości linii*. Skoro bowiem brak możliwości przepustowej linii w związku z prowadzonymi na sieci pracami stanowi przesłankę do odmowy rozpatrzenia i w konsekwencji przydzielenia zdolności przepustowej, zasada ta powinna wynikać wprost z Regulaminu sieci 2017/2018. Tymczasem Zarządca w żadnym przepisie Regulaminu sieci 2017/2018 nie wskazał, że omawiana przesłanka mogłaby skutkować odmową rozpatrzenia wniosku, czy też odmową przydzielania zdolności przepustowej. Nie traktują o tym także przywołane przez PKP PLK, art. 4 pkt 11 i 12 oraz art. 29 ustawy o transporcie kolejowym. Przepis art. 4 pkt 11 i 12 ustawy o transporcie kolejowym zawiera bowiem jedynie definicję odpowiednio zdolności przepustowej i trasy pociągu. Natomiast art. 29 ustawy o transporcie kolejowym, określa na czym polega udostępnianie infrastruktury kolejowej. W żadnym jednak fragmencie tych przepisów nie ma informacji o przesłankach, których wystąpienie skutkowałoby odmową rozpatrzenia wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej, czy też odmową przydzielania zdolności przepustowej. Wręcz przeciwnie, zgodnie z art. 29 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym, udostępnianie infrastruktury kolejowej polega na rozpatrywaniu wniosków aplikanta o przydzielenie zdolności przepustowej. Odnosząc się w tym miejscu do zarzutu PKP PLK co do błędnego zastosowania w decyzji słowa „akceptacja” wniosku, wskazać należy, że zostało ono użyte zamiennie dla słowa „przyjąć” wniosek, użytego chociażby w podrozdziale 4.2.1 ust. 7 Regulaminu sieci 2017/2018: *Warunkiem konieczny, przyjęcia wniosku o przydzielenie trasy pociągu jest zawarcie informacji określonych we wzorze zamieszczony w załączniku 6.1.*

W złożonym wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy Zarządca wskazał także, że *trudno dopuścić do ruchu kolejowego linie lub odcinki linii, które zostały przekazane jako plac budowy a tory zostały rozebrane*. Argumentacja PKP PLK w tym

zakresie jest trudna do zaakceptowania, biorąc pod uwagę fakt, że zgodnie z Załącznikiem 5.1 do Regulaminu sieci 2017/2018 czas trwania planowanych zamknięć na linii nr 3 obejmował tylko połowę czasu, dla którego tworzony jest roczny rozkład jazdy, tj. od 10 grudnia 2017 r. do 15 lipca 2018 r. prace na odcinku Września - Konin oraz od 16 lipca 2018 r. do 8 grudnia 2018 r. prace na odcinku Konin – Barłogi. Zamknięcie dwóch odcinków linii nr 3 i ich jednoczesne rzekome rozebranie wynikało więc ze złej organizacji prac inwestycyjnych przez PKP PLK.

Podnieść także należy, że zgodnie § 13 rozporządzenia MliB, w sytuacji gdy zdolność przepustowa odcinka linii kolejowej jest niewystarczająca, Zarządca zobowiązany jest do analizy zdolności przepustowej tego odcinka i wskazanie m.in. działań tymczasowych i docelowych, które zapewnią zwiększenie zdolności przepustowej, co w niniejszej sprawie nie miało miejsca.

Reasumując, w Regulaminie sieci 2017/2018 brak jest podstaw prawnych uprawniających Zarządcę do odmawiania przewoźnikom kolejowym przyjmowania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej, czy też samego przydzielania zdolności przepustowej z powodu czasowego wyłączenia linii z eksploatacji, np. z uwagi na jej remont. W podrozdziale 3.4.1.1 Regulaminu sieci 2017/2018 określono natomiast, że zamknięcia torowe spowodowane pracami inwestycyjnymi, modernizacyjnymi, remontowymi i bieżącego utrzymania mogą powodować ograniczenia eksploatacyjne, nie zaś nieuwzględnienie trasy w ogóle w rozkładzie jazdy. Załącznika nr 5.1 pt. *Sieciowy harmonogram zamknięć torowych planowanych do wykonania w rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018* do Regulaminu sieci 2017/2018 nie należy jednak postrzegać jako podstawy prawnej do odmowy rozpatrywania wniosku przewoźnika kolejowego i w konsekwencji nieprzydzielenia zdolności przepustowej. Jeżeli ograniczenia eksploatacyjne i zamknięcia torowe, rozumiane jako przerwa w ruchu pociągów z powodu prowadzonych prac na sieci, miałyby prowadzić do któregośkolwiek z ww. działań PKP PLK powinna w Regulaminie sieci 2017/2018 wprost wskazać, że przesłanką do odmowy rozpatrzenia wniosku, czy też przydzielenia zdolności przepustowej są przerwy w ruchu pociągów wynikające z takich działań. Zapisu takiego Regulamin sieci 2017/2018 jednak nie zawierał. Dlatego też bez znaczenia pozostaje argument PKP PLK, zgodnie z którym *Uwzględnione w nim (Załączniku nr 5 - przyp. własny) informacje o liniach/odcinkach kolejowych, dla których został wskazany czas i zakres zamknięć torowych dotychczas był dla przewoźników wystarczający. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. traktowała te linie jako te, na których czasowo wprowadzono przerwę w ruchu na czas remontu, a nie trwale, dla których wskazano jako prędkość maksymalna km/h.*

Dodatkowo, w ocenie Prezesa UTK, działania Zarządcy (wydanie rozstrzygnięcia, które nie zostało przewidziane w przepisach prawa oraz przepisach Regulaminu sieci 2017/2018) należy traktować jak odmowę rozpatrzenia wniosku, a tym samym sentencja decyzji została sformułowana w sposób prawidłowy. PKP PLK, odrzucając wniosek KW, zastosowała procedurę, która nie tylko nie znajduje umocowania w obowiązujących regulacjach, a wręcz stanowi próbę ich obejścia.

Działanie PKP PLK polegające na odmowie rozpatrzenia wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej stanowiło w istocie obejście obowiązku zapewnienia KW finansowania drogowej komunikacji zastępczej, do czego Zarządca był zobowiązany, zgodnie z opracowanym przez siebie Regulaminem sieci 2017/2018. Zwrócić należy przy tym uwagę na niejednolite, wybiórcze i naruszające zasadę równego traktowania przewoźników podejście PKP PLK w obszarze finansowania drogowej komunikacji zastępczej. Jako przykład takiego działania podać można linię kolejową nr 447 na odcinku Warszawa Zachodnia - Grodzisk Mazowiecki - Warszawa Zachodnia, dla którego PKP PLK podpisała trójstronne porozumienie w zakresie zwrotu kosztów finansowania drogowej komunikacji zastępczej (pismo KM z 20 kwietnia 2017 r. znak: MHP.F-073-045-2017). Jak wynika z treści Załącznik nr 5.1 w. 0 stan na dzień 8 grudnia 2016 r. do Regulaminu sieci 2017/2018 – (pozycja 933 i 934) na ww. linii w okresie od 3 września 2017 r. do 3 września 2018 r., Zarządca również zaplanował całkowitą przerwę w ruchu pociągów, która zgodnie z zapisami pierwotnej wersji Załącznika nr 5.1 do Regulaminu sieci 2017/2018 miała trwać do 8 grudnia 2018 r.

Odnosząc się do określonego w pkt I.3 sentencji Zaskarżonej decyzji obowiązku zapewnienia komunikacji zastępczej wskazać należy, że wbrew zarzutom Zarządcy, Prezes UTK nie nałożył na PKP PLK obowiązku organizacji komunikacji zastępczej. Przedmiotowy zapis pkt I.3 sentencji Zaskarżonej decyzji został bowiem sformułowany w następujący sposób: *W przypadkach zamknięć torowych, rozumianych jako ograniczenia w korzystaniu z infrastruktury kolejowej z przyczyn leżących po stronie zarządcy infrastruktury, powinna zostać zapewniona komunikacja zastępcza zgodnie z postanowieniami Regulaminu sieci 2017/2018 opracowanego przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A z siedzibą w Warszawie.*

Wyżej cytowany zapis obliguje więc Zarządcę do zapewnienia komunikacji zastępczej zgodnie z postanowieniami pkt 4.6 Regulaminu sieci 2017/2018, który brzmi:

PLK obowiązana jest do pokrycia dodatkowych kosztów ponoszonych przez przewoźnika z tytułu wprowadzenia komunikacji zastępczej, jeżeli jej wprowadzenie wynika z przyczyn leżących po stronie PLK.

Regulamin sieci 2017/2018 nakłada więc na Zarządcę obowiązek pokrywania dodatkowych kosztów z tytułu wprowadzenia komunikacji zastępczej i taki też obowiązek Prezes UTK nałożył na PKP PLK w Zaskarżonej decyzji. Zarzut Zarządcy jakoby Prezes UTK nałożył na PKP PLK obowiązek organizacji komunikacji zastępczej wynika

z nadinterpretacji i uznać należy za chyby. Prezes UTK nałożył na Zarządcę jedynie zobowiązania mające umocowanie w obowiązujących przepisach prawa. Dodatkowo, pomimo że do zadań organizatora publicznego transportu zbiorowego należy organizowanie takiego transportu, to w świetle art. 30 ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym w brzmieniu obowiązującym przed 30 grudnia 2016 r., *W zakresie pasażerskich przewozów kolejowych, zarządca planuje trasy pociągów w rozkładzie jazdy pociągów na podstawie zawartych umów o świadczenie usług publicznych lub decyzji o przyznaniu otwartego dostępu*. Wobec treści tego przepisu, na PKP PLK spoczywa obowiązek planowania ruchu pociągów w oparciu o podpisane przez przewoźnika kolejowego z organizatorem umowy o świadczenie usług publicznych. Wyraz temu obowiązkowi Zarządca dał także w rozdziale 4 podrozdział 4.3.1 ust. 2 pkt 1 lit. b Regulaminu sieci 2017/2018, zgodnie z którym *PLK opracowuje projekt RRJ biorąc pod uwagę (...) ogłoszone plany transportowe lub zawarte umowy o świadczenie usług publicznych*.

Marszałek Województwa Wielkopolskiego podpisał 29 kwietnia 2016 r. z KW umowę znak: DT/III/102/2016 o świadczenie usług publicznych w zakresie wojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich. Wobec zawarcia ww. umowy Zarządca zobligowany był wziąć pod uwagę podpisane przez KW umowy. Niezrozumiała jest przy tym argumentacja PKP PLK, zgodnie z którą *To organizator powinien mając wiedzę, iż nie będzie możliwym zorganizowanie na danym obszarze transportu kolejowego, zawrzeć umowę z przewoźnikiem drogowym na okres kiedy nie jest możliwym organizacja transportu kolejowego, skoro obowiązek formułowania treści umów o świadczenie usług publicznych w oparciu o prowadzone na sieci PKP PLK prace inwestycyjne i remontowe nie miał umocowania w obowiązujących przepisach prawa*. Obowiązek planowania tras pociągów w oparciu o podpisane umowy spoczywał tymczasem na Zarządcy, zgodnie z art. 30 ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym w brzmieniu obowiązującym przed 30 grudnia 2016 r., który zgodnie z deklaracją PKP PLK, Zarządca stosował do rozkładów obowiązujących od dnia 10 grudnia 2017 r. oraz związanych z nimi regulaminów i umów. Wobec powyższego, PKP PLK miała obowiązek przy rozpatrywaniu wniosków KW uwzględnić zapisy ww. umowy, w szczególności pod kątem tras, na których Przewoźnik zobowiązany jest prowadzić przewozy pasażerskie.

W sytuacji natomiast braku możliwości poprowadzenia kolejowych przewozów pasażerskich na danej linii, PKP PLK powinna rozpatrzyć wniosek Przewoźnika, a na odcinku objętym przerwą w ruchu zapewnić KW środki na finansowanie drogowej komunikacji zastępczej zgodnie z pkt. 4.6 Regulaminu sieci 2017/2018. Działanie PKP PLK polegające na odmowie rozpatrzenia wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej stanowiło w istocie obejście obowiązku zapewnienia Przewoźnikowi finansowania drogowej komunikacji zastępczej, do czego Zarządca był zobowiązany. Brak możliwości prowadzenia ruchu pociągów na odcinkach linii nr 3 wynikał bowiem z przyczyn leżących po stronie PKP PLK.

Prezes UTK podtrzymuje również stanowisko, iż KPK nakłada na PKP PLK, jako narodowego zarządcę infrastruktury kolejowej obowiązek takiej realizacji programu (w tym zapewnienie środków technicznych i finansowych), której efektem będzie wzmocnienie roli transportu kolejowego m.in. poprzez stworzenie spójnej i nowoczesnej sieci linii kolejowych. Konieczne w tym względzie jest również wzmocnienie efektywności transportu kolejowego. W ocenie Prezesa UTK, na PKP PLK, będącym narodowym zarządcą infrastruktury, jako realizatorze i wykonawcy KPK spoczywa obowiązek takiego przygotowania zamknięć, aby pasażerowie w możliwie jak najmniejszym stopniu odczuli negatywne skutki prowadzonych prac modernizacyjnych. Działania Zarządcy winny obejmować również pokrycie kosztów komunikacji zastępczej.

Istotne znaczenie mają tutaj także zapisy Białej Księgi Planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu z 28 marca 2011 r., zwanej dalej „Białą Księgą”, z uwagi na to, że dokument ten określa wyzwania stojące przed państwami członkowskimi UE do skutecznego konkurowania transportu kolejowego z innymi gałęziami transportu poprzez przejście większej ilości transportu pasażerów i towarów. Zgodnie z Białą Księgą, transport kolejowy stanowi fundament gospodarki, który wzmacnia mobilność obywateli, poprawia komfort ich życia, pozwala rozwijać się przedsiębiorstwom oraz tworzyć nowe miejsca pracy. Celem działania państw członkowskich winno być zatem zapewnienie pewnych, skutecznych i wysokiej jakości usług transportowych, przy uwzględnieniu m.in. czynników społecznych, środowiskowych i zaspokojeniu oczekiwań, potrzeb i możliwości pasażerów.

Wbrew zarzutom Zarządcy, odniesienie się Prezesa UTK zarówno do zapisów Białej Księgi, jak i KPK było w pełni zasadne. Pomimo że z dokumentów tych wprost nie wynikają dla PKP PLK żadne obowiązki co do rozwoju transportu kolejowego, to zawierają one rekomendacje i wskazówki dla podmiotów działających na rynku kolejowym w zakresie działań, które należy podjąć w celu osiągnięcia docelowego efektu, tj. stworzenia jednolitego i konkurencyjnego rynku transportu kolejowego. Zarządca nie może zatem podejmować działań polegających na prowadzeniu inwestycji sieci bez baczenia na ciągłość transportu kolejowego i ich skutki.

Prezes UTK, rozpatrując ponownie sprawę w ramach prowadzonego postępowania administracyjnego w przedmiocie odmowy rozpatrzenia 35 wniosków złożonych przez KW o przydzielenie zdolności przepustowej, wziął pod rozwagę całość materiału dowodowego zebranego w sprawie, w tym również stanowisko Strony zaprezentowane we wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy z 11 grudnia 2017 r.

Prezesa UTK w sposób prawidłowy dokonał oceny zebranego materiału dowodowego i wydał rozstrzygnięcie zgodne z obowiązującymi przepisami ustawy o transporcie kolejowym, aktami wykonawczymi do tej ustawy, interpretując przepisy prawa krajowego zgodnie z ramami prawnymi wynikającymi z treści dyrektywy 2012/34.

Ponadto Prezes UTK podjął wszelkie czynności niezbędne do dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz do wydania rozstrzygnięcia, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli. Prawidłowo dokonał subsumpcji ustalonego stanu faktycznego, tak aby nie było wątpliwości, że wszystkie okoliczności sprawy zostały wnikliwie rozważone i ocenione, a rozstrzygnięcie poparł logicznymi argumentami. Analiza stanu faktycznego oraz obowiązujących regulacji prawnych doprowadziła do słusznych wniosków, że działanie PKP PLK stanowiło naruszenie przepisów ustawy o transporcie kolejowym.

Zapewniono Stronom prawo do czynnego udziału w postępowaniu, w szczególności poprzez umożliwienie zapoznania się z całością zebranego materiału w sprawie, przedkładania oświadczeń, stanowisk uzupełniających dotychczasowe dowody.

Należy podkreślić, że brak akceptacji przez PKP PLK dla argumentacji wskazanej w Zaskarżonej decyzji nie może być utożsamiany z nieprawidłowym przeprowadzeniem oceny materiału dowodowego w sprawie. W ocenie Prezesa UTK, argumentacja zaprezentowana w Zaskarżonej decyzji została należycie uzasadniona, odnosząc się zarówno do stanowiska KW, jak i stanowiska PKP PLK złożonego w toku postępowania.

Obowiązująca w postępowaniu administracyjnym zasada legalizmu konkretyzująca się w obowiązku działania organów administracji publicznej na podstawie i w granicach prawa, nie pozwoliła uznać stanowiska PKP PLK za zasadne. Organ I instancji, wydając Zaskarżoną decyzję, orzekał na podstawie przepisów o charakterze powszechnie obowiązującym.

Odnosząc się do zarzutów PKP PLK, wyrażonych we wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy, uznać należy je za niezasadne.

Jak wskazano wyżej, Prezes UTK nadal stoi na stanowisku, że w przedmiotowej sprawie doszło do odmowy rozpatrzenia wniosków KW o przydzielenie zdolności przepustowej. Nazwanie decyzji PKP PLK odrzuceniem wniosku pozostaje bez znaczenia, bowiem taka procedura nie została przewidziana w Regulaminie sieci 2017/2018 Zarządcy. Nie przewidują jej również przepisy ustawy o transporcie kolejowym oraz akty wykonawcze do tej ustawy.

Prezes UTK uznał za uzasadnione nadanie decyzji w całości rygoru natychmiastowej wykonalności. Treść przepisu art. 7 k.p.a. w związku z przepisami ustawy o transporcie kolejowym nakładają na Prezesa UTK obowiązek podejmowania działań, mających na celu realizację interesu społecznego oraz działanie w jego imieniu. Ugruntowana w orzecznictwie teza wskazuje, że jeżeli działania podmiotu wywołują niekorzystne zjawiska na rynku lub skutki tych działań mają negatywny wpływ na szerszy krąg podmiotów, należy uznać je za działania naruszające interes społeczny. Celem działań podejmowanych przez Prezesa UTK winna być ochrona przed naruszeniami interesu publicznego, którym w tym przypadku jest interes przewoźników kolejowych, jak również dbanie o bezpieczeństwo przewozów pasażerskich, poprzez zapewnienie prawidłowego i niezakłóconego jego funkcjonowania. Cofnięcie decyzji o odmowie rozpatrzenia wniosków przez Prezesa UTK oraz uwzględnienie przez Zarządcę wytycznych wskazanych w Zaskarżonej decyzji mają na celu zapewnienie właściwego funkcjonowania rynku kolejowego oraz ochronę praw jego uczestników. Prezes UTK jako centralny organ regulacyjny w zakresie transportu kolejowego, uwzględniając wskazane wyżej okoliczności oraz fakt, że wnioski KW o przydzielenie zdolności przepustowej dotyczą rozkładu jazdy 2017/2018, który wszedł w życie 10 grudnia 2017 r. uznał, że nadanie rygoru natychmiastowej wykonalności, zgodnie z przepisem art. 13c ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, jest zasadne i leży w interesie społecznym.

Mając na uwadze powyższe, należało orzec jak w sentencji.

POUCZENIE

Na niniejszą decyzję, która jest ostateczna, przysługuje skarga do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego 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 2017 r. poz. 1369, z późn. zm.), zwanej dalej „p.p.s.a.”, w związku z § 2 ust. 1 pkt 2 i § 5 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (Dz. U. z 2003 r. nr 221, poz. 2193 z późn. zm.). Stronie przysługuje możliwość ubiegania się o prawo pomocy, obejmujące zwolnienie strony od kosztów sądowych oraz bezpłatne ustanowienie profesjonalnego pełnomocnika, na zasadach określonych w art. 239 – 262 p.p.s.a.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*