

**DECYZJA NR DRR-WRRR.712.2.2024.AKK
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 13 września 2024 r.

odmawiająca zgody na rozwiązanie umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024, pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a PKP Cargo S.A.

Na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r. poz. 572), zwanej dalej „k.p.a.”, w związku z art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b, art. 13a ust. 1 oraz art. 30c ust. 6 i 7 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r. poz. 697), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, po rozpoznaniu wniosku PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, z 2 lipca 2024 r. (data wpływu do Urzędu Transportu Kolejowego: 3 lipca 2024 r.), o udzielenie zgody na rozwiązanie umowy nr 60/012/0161/23 z 6 grudnia 2023 r. o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024, zawartej z PKP Cargo S.A. z siedzibą w Warszawie (aktualnie: PKP Cargo S.A. w restrukturyzacji),

- 1. ODMAWIAM wyrażenia zgody na rozwiązanie umowy nr 60/012/0161/23 o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024, zawartej 6 grudnia 2023 r. pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a PKP Cargo S.A.**
- 2. na podstawie art. 30c ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym niniejszej decyzji nadaję rygor natychmiastowej wykonalności.**

UZASADNIENIE

Stan faktyczny:

Umowa nr 60/012/0161/23 z 6 grudnia 2023 r. o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024, zwana dalej „Umową”, została zawarta pomiędzy PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., zwaną dalej również „PKP PLK” lub „Zarządcą” a PKP Cargo S.A. z siedzibą w Warszawie (aktualnie: PKP Cargo S.A. w restrukturyzacji), zwaną dalej „PKP Cargo”, „Przewoźnikiem” lub „Spółką”.

Z uwagi na nieterminowe regulowanie przez PKP Cargo opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej oraz niewywiązywanie się z postanowień umownych dotyczących wpłat gwarancji finansowej, PKP PLK pismem z 24 maja 2024 r., znak IUS1.7010.22.2024.AC.13, wezwała Spółkę do uregulowania zaległych należności w terminie 14 dni od daty doręczenia. Pismo zostało również doręczone do Urzędu Transportu Kolejowego (dalej jako: „UTK” lub „Urząd”) 27 maja 2024 r.

W związku z otrzymanym pismem Zarządcy, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (dalej jako: „Prezes UTK”) w piśmie z 29 maja 2024 r., znak: DRR-WRRR.712.2.2024.2.AKK, zwrócił się do PKP Cargo o przesłanie stanowiska Spółki w terminie 7 dni oraz wyszedł z inicjatywą zorganizowania trójstronnego spotkania w celu wypracowania rozwiązania problemu.

W odpowiedzi na powyższe pismo Prezesa UTK z 29 maja 2024 r., znak: DRR- WRRR.712.2.2024.2.AKK oraz pismo PKP PLK z 24 maja 2024 r. znak: IUS1.7010.22.2024.AC.13, PKP Cargo pismem z 24 czerwca 2024 r., znak C.073.50.2024.1 (data wpływu do UTK drogą elektroniczną: 24 czerwca 2024 r.) wskazała, że opóźnienia w płatnościach wynikają z przejściowych problemów finansowych, zadeklarowała chęć uczestniczenia w trójstronnym spotkaniu oraz poprosiła Prezesa UTK o wyznaczenie daty spotkania.

Pismem z 26 czerwca 2024 r., znak: DRR-WRRR.712.2.2024.4.AKK, Prezes UTK zaprosił Strony na spotkanie w siedzibie UTK w dniu 8 lipca 2024 r.

Pismem z 2 lipca 2024 r. (data wpływu do Urzędu: 3 lipca 2024 r.) Zarządca zwrócił się do Prezesa UTK z wnioskiem o udzielenie zgody na rozwiązanie Umowy z uwagi na znaczące zaległości płatnicze PKP Cargo oraz brak wypełnienia przez Spółkę zapisów dotyczących gwarancji finansowej w postaci zaliczek. Przedmiotowy wniosek, zwany dalej „Wnioskiem”, został przesłany wraz z następującymi załącznikami:

1. umowa nr 60/012/0161/23 z dnia 6 grudnia 2023 r. o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024, zawarta z PKP Cargo;
2. pismo nr IUS1.7010.22.2024.AC.13 z dnia 24 maja 2024 r. dotyczące wyznaczenia ostatecznego 14-dniowego terminu do uregulowania zaległych należności wraz z potwierdzeniem daty 27 maja 2024 r., jako daty wpływu do kancelarii PKP Cargo.

Uzasadniając Wniosek, PKP PLK poinformowała, że prowadzone przez nią dotychczas działania windykacyjne nie doprowadziły do uregulowania przez Przewoźnika należności za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Zarządca wskazał, że według stanu na dzień 1 lipca 2024 r. saldo bieżących należności wynikających z tytułu zawartej Umowy wynosi ~~0~~¹ zł. Wszystkie należności są wymagalne.

Ponadto PKP PLK wskazała, że zobowiązania z poprzedniej umowy nr 60/012/0181/22 o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023 również nie zostały uregulowane. Wartość przeterminowanych zobowiązań wynikających z przedmiotowej umowy to: ~~0~~ zł.

Z ww. pisma wynika zatem, że wartość przeterminowanych zobowiązań z tytułu umów na roczny rozkład jazdy 2023/2024 i 2022/2023 wynosi łącznie ~~0~~ zł.

Prezes UTK pismem z 4 lipca 2024 r. znak: DRR-WRRR.712.2.2024.6.AKK zawiadomił PKP PLK i PKP Cargo, zwane dalej łącznie „Stronami”, o wszczęciu na wniosek Zarządcy postępowania administracyjnego w przedmiocie wyrażenia zgody na rozwiązanie Umowy.

Ponadto, tym samym pismem, Prezes UTK zawiadomił Strony o uprawnieniach wynikających z art. 10 k.p.a., tj. o możliwości złożenia ostatecznych oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiedzi co do zebranych dowodów i materiałów, w terminie 7 dni od dnia otrzymania pisma.

Dodatkowo, na podstawie art. 1 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 2111, z późn. zm.), Prezes UTK poinformował PKP PLK, że opłata z tytułu wydania decyzji wyrażającej zgodę na rozwiązanie umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej została naliczona zgodnie z częścią I pkt 53 załącznika do ww. ustawy i wynosi 10 zł (słownie: dziesięć złotych).

W tym samym piśmie Prezes UTK poinformował Strony, że do materiału dowodowego sprawy dołączono:

1. wniosek PKP PLK z 2 lipca 2024 r., nr. IUS1.7010.22.2024.AC.18, o udzielenie zgody na rozwiązanie umowy nr 60/012/0161/23 z dnia 6 grudnia 2023 r. o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024 zawartej z PKP Cargo, wraz z załącznikami;
2. pismo PKP PLK do Spółki z 24 maja 2024 r., nr IUS1.7010.22.2024.AC.13, dot. wyznaczenia ostatecznego 14-dniowego terminu do uregulowania zaległych należności wraz ze zwrotnym potwierdzeniem odbioru (Prezes UTK otrzymał pismo do wiadomości);
3. licencję PKP Cargo na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy, nr WPR/012/2003;
4. jednolity certyfikat bezpieczeństwa Spółki nr EU1020240127;
5. odpis z Krajowego Rejestru Sądowego Spółki, nr KRS 0000027702, aktualny na dzień 4 lipca 2024 r.;
6. odpis z Krajowego Rejestru Sądowego PKP PLK, nr KRS 0000037568, aktualny na dzień 4 lipca 2024 r.;
7. autoryzację bezpieczeństwa dla PKP PLK, nr PL2120210000.

Również w tym samym piśmie Prezes UTK na podstawie art. 7, art. 50 § 1 i art. 77 § 1 k.p.a., w związku z art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, wezwał:

1. PKP Cargo do ustosunkowania się do Wniosku PKP PLK w terminie 7 dni od otrzymania niniejszego wezwania;
2. PKP PLK do przesłania oryginałów dokumentów dołączonych jako załączniki do Wniosku bądź przesłania pełnomocnictwa (wraz z dowodem dokonania opłaty skarbowej) dla pana ~~X~~, który dokonał poświadczenia za zgodność z oryginałem dokumentów dołączanych do Wniosku.

Pismem z 4 lipca 2024 r., znak: DRR-WRRR.712.2.2024.7.AKK, Prezes UTK poinformował Ministra Infrastruktury o Wniosku PKP PLK oraz o możliwości przedłożenia stanowiska przez Ministra Infrastruktury w tej sprawie.

¹ Oznaczenie ~~0~~ pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy


W dniu 8 lipca 2024 r. odbyło się spotkanie Stron oraz przedstawicieli UTK dotyczące zaległości w opłatach PKP Cargo wobec PKP PLK, wynikających z umowy nr 60/012/0161/23 z dnia 6 grudnia 2023 r. o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024.

Minister Infrastruktury w odpowiedzi na ww. pismo Prezesa UTK z 4 lipca 2024 r., pismem z 10 lipca 2024 r. (które wpłynęło do UTK tego samego dnia za pośrednictwem poczty e-PUAP), znak pisma: DTK-3-1.4602.1.2024, zwrócił się o przesłanie przedmiotowego Wniosku PKP PLK.

PKP Cargo pismem z 10 lipca 2024 r. (data wpływu do UTK: 10 lipca 2024 r.) zawnioskowała o wydłużenie terminu na złożenie ostatecznego oświadczenia i stanowiska w sprawie oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów do 22 lipca 2024 r., ze względu na konieczność zgromadzenia materiałów oraz skomplikowany charakter sprawy.

Pismem z 11 lipca 2024 r., znak: DRR-WRRR.712.2.2024.14.AKK, Prezes UTK wyraził zgodę na wydłużenie terminu na udzielenie odpowiedzi, do której PKP Cargo została zobowiązana w wezwaniu Prezesa UTK z 4 lipca 2024 r., znak: DRR-WRRR.712.2.2024.6.AKK. Termin na udzielenie odpowiedzi dla PKP Cargo, wynikający z ww. wezwania Prezesa UTK, wyznaczono na 22 lipca 2024 r. (zgodnie z wnioskiem PKP Cargo).

PKP PLK, pismem z 10 lipca 2024 r. (data wpływu do UTK: 11 lipca 2024 r.), dostarczyła następujące dokumenty, do których przesłania została zobowiązana w wezwaniu Prezesa UTK z 4 lipca 2024 r. znak: DRR-WRRR.712.2.2024.6.AKK tj.:

1. dowód uiszczenia opłaty skarbowej z tytułu wydania decyzji wyrażającej zgodę na rozwiązanie ww. umowy, w wysokości 10 zł (słownie: dziesięć złotych);
2. kopię pisma nr IUS1.7010.22.2024.AC.18 z dnia 2 lipca 2024 r. wraz z pismem nr IUS1.7010.22.2024.AC.13 z dnia 24 maja 2024 r., z oznaczonymi w ich treści informacjami stanowiącymi tajemnicę przedsiębiorstwa PKP PLK (umowa nr 60/012/0161/23 z dnia 6 grudnia 2023 r. o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024 nie stanowi tajemnicy przedsiębiorstwa PKP PLK);
3. kopię pełnomocnictwa nr IOR-028-112/19 z dnia 15 maja 2019 r. dla Pana , radcy prawnego wpisanego na listę radców prawnych prowadzoną przez Okręgową Izbę Radców Prawnych w Warszawie, nr wpisu WA-14027 (wraz z odpisem z Krajowego Rejestru Sądowego nr 0000037568);
4. dowód uiszczenia opłaty skarbowej od ww. pełnomocnictwa, w wysokości 17 zł (słownie: siedemnaście złotych).

Pismem z 15 lipca 2024 r., znak: DRR-WRRR.712.2.2024.13.AKK, Prezes UTK przekazał Ministrowi Infrastruktury wniosek PKP PLK z 2 lipca 2024 r. z zaznaczoną przez zarządcę tajemnicą przedsiębiorstwa w rozumieniu przepisów ustawy z 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2022 r. poz. 1233).

W odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 4 lipca 2024 r., znak: DRR- WRRR.712.2.2024.6.AKK, PKP Cargo pismem z 19 lipca 2024 r. (dostarczonym do UTK 23 lipca 2024 r., znak COPU2.073.2.2024.1) przesłała wyjaśnienia w sprawie oraz wniosła o wydanie decyzji odmawiającej wyrażenia zgody na rozwiązanie umowy.

31 lipca 2024 r. pismem datowanym na ten sam dzień, znak: DTK-3-1.4602.1.2024, Minister Infrastruktury wskazał na znaczącą rolę PKP Cargo. Dalej w tym samym piśmie podkreślono, że: *Biorąc więc pod uwagę rolę PKP CARGO S.A. w zakresie przewozów towarowych w Polsce oraz fakt, że decyzja wypowiedzująca umowę ma rygor natychmiastowej wykonalności, to podjęcie decyzji zgodnie z wnioskiem PKP PLK przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, będzie miało bezpośredni wpływ na gospodarkę. Nagłe zaprzestanie działalności przewozowej przez PKP CARGO S.A. wynikającej z rozwiązania umowy na wykorzystanie zdolności przepustowej, może skutkować brakiem odpowiednich dostaw surowców i towarów, a w efekcie doprowadzi do przestojów m.in. w energetyce zawodowej, ciepłownictwie i innych ważnych dla gospodarki gałęzi przemysłu.* Minister Infrastruktury wskazał również na uznaniowy charakter decyzji wydanej w tej sprawie oraz zwrócił się o: *podjęcie wszelkich starań w ramach postępowania administracyjnego w celu dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz oszacowania skutków tejże decyzji dla gospodarki narodowej, tak aby w procesie decyzyjnym uwzględnić nie tylko konsekwencje tej decyzji w odniesieniu do Spółek będących stronami postępowania, ale też w skali całego kraju.*

W wezwaniu z 2 sierpnia 2024 r., znak: DRR-WRRR.712.2.2024.17.AKK, Prezes UTK wezwał PKP Cargo w terminie 7 dni do przekazania informacji i kopii dokumentów, o których mowa w piśmie znak: COPU2.073.2.2024.1 z 19 lipca 2024 r., potwierdzających, bądź uprawniających Przewoźnika do realizacji określonych zadań przewozowych oraz o przekazanie przez PKP Cargo aktualnych danych zarządcy sanacyjnego, do którego należy kierować pisma w niniejszym postępowaniu (adres do doręczeń).

Ponadto Prezes UTK w zawiadomieniu z 2 sierpnia 2024 r., znak: DRR- WRRR.712.2.2024.16.AKK, poinformował Strony o możliwości złożenia oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów. Dodatkowo w tym samym piśmie poinformował, że do materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszym postępowaniu do niniejszego postępowania, oprócz dokumentów wskazanych w zawiadomieniu z 4 lipca 2024 r., znak: DRR-WRRR.712.2.2024.6.AKK, dołączono:

1. pismo PKP Cargo z 19 lipca 2024 r. nr pisma COPU2.073.2.2024.1 (które zawiera w oznaczonych fragmentach informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa PKP Cargo w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (t. j. Dz. U. z 2022 r. poz. 1233));
2. pismo Ministra Infrastruktury z 31 lipca 2024, znak pisma: DTK-3-1.4602.1.2024.

W tym samym piśmie, na podstawie art. 36 § 1 k.p.a., oraz art. 13a ust. 1, w zw. z art. 30c ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK zawiadomił, że niniejsze postępowanie nie zostanie zakończone w terminie, o którym mowa w art. 30c ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym z uwagi na skomplikowany charakter sprawy i konieczność dodatkowej, poszerzonej analizy materiału dowodowego. Jednocześnie wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy, tj. 19 sierpnia 2024 r.

Postanowieniem z 6 sierpnia 2024 r., znak: DRR-WRRR.712.2.2024.18.MGG, Prezes UTK postanowił ograniczyć PKP PLK prawo wglądu do materiału dowodowego objętego tajemnicą przedsiębiorstwa PKP Cargo, zawartego w piśmie PKP Cargo z 19 lipca 2024 r., nr: COPU2.073.2.2024.1, (wpływ do UTK: 23 lipca 2024 r.).

7 sierpnia 2024 r. do UTK wpłynęło pismo PKP PLK z tego samego dnia, znak: IUS1.7010.22.2024.AC.28, w którym to Zarządca poinformował, że: *Przewoźnik zgodnie z zapisami §13 ust. 4 ww. Umowy, zobowiązany był do wpłacenia pierwszej zaliczki za okres 1- 31 lipca 2024 r. w wysokości ~~23~~ zł, której to wpłaty powinien dokonać do dnia 31 lipca 2024 r., a nie dokonał. Ponadto pismem nr IUS1.7010.17.2024.AC.11 z dnia 15 lipca 2024 r. (pismo w załączeniu) PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. wystąpiła o wpłatę (w terminie 7 dni od otrzymania pisma) kwoty w wysokości ~~23~~ zł stanowiącej uzupełnienie pierwszej zaliczki, która to kwota również nie została przez PKP CARGO S.A. uregulowana.*

Pismem z 9 sierpnia 2024 r., nr pisma COPU2.073.2.2024.6 (data wpływu do UTK: 12 sierpnia 2024 r.), PKP Cargo przesłała dokumenty, do których przekazania została wezwana w wezwaniu z 2 sierpnia 2024 r., znak: DRR-WRRR.712.2.2024.17.AKK, oraz wyjaśnienia w sprawie.

W zawiadomieniu z 16 sierpnia 2024 r., znak: DRR-WRRR.712.2.2024.21.AKK, Prezes UTK poinformował, że niniejsze postępowanie nie zostanie zakończone w terminie, o którym mowa w zawiadomieniu Prezesa UTK z 2 sierpnia 2024 r., znak: DRR-WRRR.712.2.2024.16.AKK, z uwagi na skomplikowany charakter sprawy i konieczność dodatkowej, poszerzonej analizy materiału dowodowego przesłanego przez PKP Cargo oraz konieczność umożliwienia stronom czynnego udziału w każdym stadium postępowania – w tym możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Jednocześnie wyznaczył nowy termin załatwienia sprawy, tj. 2 września 2024 r.

W tym samym piśmie, w pkt II, Prezes UTK wezwał PKP Cargo do przekazania wyjaśnień na temat rozbieżności w ujmowaniu przez PKP Cargo tajemnicy przedsiębiorstwa względem decyzji wymienionych w piśmie PKP Cargo z 19 lipca 2024 r. nr pisma COPU2.073.2.2024.1 oraz w piśmie z 9 sierpnia 2024 r. nr pisma COPU2.073.2.2024.6.

Zarządca masy sanacyjnej PKP Cargo w piśmie z 20 sierpnia 2024 r. (data wpływu do UTK: 20 sierpnia 2024 r.) zgłosił się do udziału w sprawie i wniósł o wydanie decyzji o odmowie wyrażenia zgody na rozwiązanie umowy nr 60/012/0161/23 z dnia 06 grudnia 2023 r. o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2023/2024, zawartej przez PKP PLK z PKP Cargo oraz złożył stanowisko w sprawie oraz przesłał następujące dokumenty:

1. postanowienie Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy XVIII Wydział Gospodarczy ds. upadłościowych i restrukturyzacyjnych z dnia 25 lipca 2024 r. sygn. akt WA1M/GR/36/2024;
2. informację odpowiadającą odpisowi aktualnemu z rejestru przedsiębiorców pobraną na podstawie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym z dn. 06.08.2024 r. KRS numer 0000027702 dot. PKP Cargo.

Następnie, pismem z 26 sierpnia 2024 r. zarządca masy sanacyjnej PKP Cargo, w odpowiedzi na wezwanie Prezesa UTK z 16 sierpnia 2024 r., znak: DRR-WRRR.712.2.2024.21.AKK, złożył stosowane wyjaśnienia w sprawie.

Zawiadomieniem z 28 sierpnia 2024 r., znak: DRR-WRRR.712.2.2024.24.AKK, Prezes UTK pouczył Strony o możliwości złożenia oświadczenia i stanowiska w sprawie oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów. Dodatkowo Prezes UTK poinformował, że do materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszym postępowaniu, oprócz dokumentów wskazanych w zawiadomieniu z 2 sierpnia 2024 r., znak: DRR- WRRR.712.2.2024.16.AKK, dołączono:

1. pismo PKP PLK z 7 sierpnia 2024 r., nr IUS1.7010.22.2024.AC.28 z załącznikiem (pismem do PKP Cargo z 15 lipca 2024 r.);
2. pismo zarządcy masy sanacyjnej PKP Cargo S.A. w restrukturyzacji z 20 sierpnia 2024 r., wraz z załącznikami:
 - a. postanowieniem Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy XVIII Wydział Gospodarczy ds. upadłościowych i restrukturyzacyjnych z dnia 25 lipca 2024 r. sygn. akt WA1M/GR/36/2024;

- b. informacją odpowiadającą odpisowi aktualnemu z rejestru przedsiębiorców pobraną na podstawie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym, aktualną na dzień 06 sierpnia 2024 r. KRS numer 0000027702 dot. PKP Cargo;
3. pismo zarządcy masy sanacyjnej PKP Cargo S.A. w restrukturyzacji z 26 sierpnia 2024 r.;
4. pismo PKP Cargo z 9 sierpnia 2024 r., nr pisma COPU2.073.2.2024.6 wraz z załącznikami (które zawierają informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa PKP Cargo w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji Dz. U. z 2022 r. poz. 1233), tj.:
 - a. zezwoleniem Prezesa Agencji Atomistyki z 24 lipca 2020 r.;
 - b. listą niektórych klientów strategicznych;
 - c. umową z przewoźnikiem kolejowym na wykonywanie pociągowej i pozapociągowej obsługi trakcyjnej lokomotywami PKP CARGO S.A. wraz z załącznikami;
 - d. uchwałą Zarządu PKP Cargo z dnia 23 lipca 2024 r. w sprawie wyrażenia zgody na zawarcie aneksu do ww. umowy;
 - e. aneksem do umowy z 27 lutego 2013 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury a PKP Cargo wraz z załącznikami;
 - f. umową ramową z 2 marca 2021 r. w sprawie świadczenia usługi transportu kolejowego wraz z załącznikami;
 - g. umową z PKP Cargo z przewoźnikiem kolejowym o współpracy wraz z załącznikami oraz z tłumaczeniem ww. umowy;
 - h. umową z przewoźnikiem kolejowym z 28 lutego 2019 r. wraz z załącznikami;
 - i. umową z przewoźnikiem kolejowym z 25 sierpnia 2022 r. wraz z załącznikami;
 - j. decyzją Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z ~~XXXXXX~~;
 - k. decyzją Ministra Infrastruktury z ~~XXXXXX~~;
 - l. potwierdzeniem wniesienia opłaty od pełnomocnictwa dla radcy prawnego poświadczającego za zgodność z oryginałem załączone dokumenty do wszczętego postępowania.

Postanowieniem z 28 sierpnia 2024 r., znak: DRR-WRRR.712.2.2024.23.MGG, Prezes UTK ograniczył PKP PLK prawo wglądu do materiału dowodowego, objętego tajemnicą przedsiębiorstwa PKP Cargo.

Strony nie skorzystały z przysługującego im uprawnienia z art. 10 k.p.a.

Zawiadomieniem z 30 sierpnia 2024 r, znak: DRR-WRRR.712.2.2024.26.AKK, Prezes UTK zawiadomił Strony, że niniejsze postępowanie nie zostanie zakończone w terminie, o którym mowa w zawiadomieniu Prezesa UTK z 16 sierpnia 2024 r., znak: DRR- WRRR.712.2.2024.21.AKK, z uwagi na skomplikowany charakter sprawy i konieczność dodatkowej, poszerzonej analizy materiału dowodowego przesłanego przez PKP Cargo oraz PKP PLK, a także konieczność umożliwienia stronom czynnego udziału w każdym stadium postępowania – w tym możliwości wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Jednocześnie wyznaczono nowy termin załatwienia sprawy na dzień 13 września 2024 r.

Prezes UTK zważył, co następuje:

Stosownie do art. 13a ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym: *Do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem art. 13ab i art. 13b ust. 2 i 3, przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego.*

Zgodnie z 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 m.in. z zakresu regulacji transportu kolejowego.

Natomiast, stosownie do art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b ustawy o transporcie kolejowym, 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 nadzór nad zawieraniem umów o przydzielenie zdolności przepustowej oraz o wykorzystanie zdolności przepustowej. Konkretyzacją tego obowiązku jest art. 30c ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, który stanowi, że rozwiązanie umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej wymaga zgody Prezesa UTK, udzielonej w drodze decyzji.

Z kolei zgodnie z art. 30c ust. 7 ustawy o transporcie kolejowym decyzję, o której mowa w ust. 6 ww. przepisu, wydaje się w terminie miesiąca od dnia wpływu wniosku do Prezesa UTK i nadaje się jej rygor natychmiastowej wykonalności.

Wobec treści powyższych przepisów stwierdzić należy, że Prezes UTK jest organem właściwym do rozstrzygnięcia niniejszej sprawy.

Niniejsze postępowanie zainicjowane zostało Wnioskiem Zarządcy, który wpłynął do UTK 3 lipca 2024 r.

Umowa została zawarta między PKP PLK, posiadającą autoryzację bezpieczeństwa nr PL2120210000, wydaną przez Prezesa UTK, a przewoźnikiem – PKP Cargo, posiadającym jednolity certyfikat bezpieczeństwa nr EU1020240127

oraz licencję na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy nr WPR/012/2003, które zostały wydane przez Prezesa UTK.

Poza sporem pozostaje fakt, że Zarządca był uprawniony do skorzystania z możliwości określonej w art. 30c ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym jako strona Umowy będącej przedmiotem postępowania. Zgodnie bowiem z treścią tego przepisu rozwiązanie umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej wymaga zgody Prezesa UTK, udzielonej w drodze decyzji. Jest to postępowanie prowadzone na wniosek, który złożyć mogą strony umowy, której dotyczy wnioszek, a zatem Zarządca lub Przewoźnik.

Prezes UTK oparł ustalenia mające znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy na twierdzeniach PKP PLK zawartych we Wniosku, na informacjach znajdujących się w dokumentach stanowiących załączniki do Wniosku oraz na dokumentach załączonych do materiału dowodowego postępowania przesłanych przez Zarządcę jak i Przewoźnika, stwierdzając, co następuje.

Strony zawarły Umowę 6 grudnia 2023 r. na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2023/2024. Zatem Umowa obowiązuje w dacie wydawania przedmiotowej decyzji. W § 7 ust. 1 Umowy Strony określiły, za co w trakcie trwania rozkładu jazdy 2023/2024 PKP PLK będzie pobierać opłaty od Przewoźnika. Zgodnie z brzmieniem wyżej wskazanego przepisu, w ramach Umowy Zarządca pobiera opłaty:

- 1) *za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmujący:*
 - a. *opłatę podstawową za zrealizowany przejazd pociągu,*
 - b. *opłatę za postój pojazdów kolejowych nie krótszy niż 2 godziny na torach niebędących OIU,*
 - c. *opłatę manewrową za zrealizowane manewry;*
- 2) *rezerwacyjne za niewykorzystaną w całości lub części przydzieloną zdolność przepustową;*
- 3) *za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1520 mm;*
- 4) *za korzystanie z OIU;*
- 5) *za udostępnianie danych poprzez Aplikacje SEPE2 i Interfejs SEPE-EKL.*

Zgodnie z § 12 ust. 1 pkt 1 Umowy Zarządca wystawia faktury za zrealizowane usługi w terminie do 7 dni po zakończeniu okresu rozliczeniowego.

Natomiast zgodnie z § 12 ust. 4 Umowy obowiązkiem Przewoźnika jest wnoszenie należności wynikających z faktur w terminie 21 dni od daty wystawienia faktur, na rachunek wskazany w fakturach.

Należy podkreślić, że stosownie do § 18 ust. 7 Umowy w przypadku nieuregulowania przez Przewoźnika opłat przewidzianych Umową za 2 okresy rozliczeniowe lub nieprzedstawienia albo nieuzupełnienia wymaganego zabezpieczenia, o którym mowa w § 13, Zarządca zawiadamia o tym Prezesa UTK i pisemnie wyznacza Przewoźnikowi dodatkowy ostateczny termin do zapłaty, nie dłuższy niż 14 dni od daty otrzymania wezwania. Po bezskutecznym upływie dodatkowego terminu i niedokonaniu przez Przewoźnika spłaty całej zaległej należności, Zarządca występuje do Prezesa UTK z wnioskiem o zgodę na rozwiązanie Umowy.

Z opisanego w niniejszej decyzji stanu faktycznego wynika, że Zarządca złożył do Prezesa UTK Wniosek po uprzednim wyczerpaniu środków dochodzenia zaległych należności, zgodnie z zasadami określonymi w § 18 ust. 7 Umowy.

Przesłanką do wystąpienia przez Zarządcę do Prezesa UTK z wnioskiem o wyrażenie zgody na rozwiązanie Umowy jest zaleganie przez Przewoźnika z opłatami za 2 okresy rozliczeniowe. Fakt ziszczenia się ww. przesłanki potwierdza załączone do materiału dowodowego sprawy pismo Zarządcy do PKP Cargo – nr IUS1.7010.22.2024.AC.13 z 24 maja 2024 r., w którym Zarządca wezwał Przewoźnika do uiszczenia zaległych płatności z rozkładu jazdy 2023/2024 oraz 2022/2023 lub określenia harmonogramu ich spłaty w oparciu o wiarygodny program restrukturyzacyjny Spółki, zwrotne potwierdzenie odbioru tego pisma, a także sam Wniosek. Co istotne, przesłanki te dotyczą samej możliwości złożenia wniosku o wydanie decyzji wyrażającej zgodę na rozwiązanie umowy, nie warunkują jednak samej decyzji Prezesa UTK w tej sprawie.

Ze wspomnianego zwrotnego potwierdzenia odbioru wynika, że PKP Cargo odebrała ww. wezwanie 27 maja 2024 r. Ze stanowiska przedstawionego przez PKP PLK we Wniosku wynika, że PKP Cargo nie uregulowała płatności wynikających z Umowy za co najmniej 2 okresy rozliczeniowe.

Tym samym przesłankę z § 18 ust. 7 Umowy, pozwalającą Zarządcy na wystąpienie do Prezesa UTK z wnioskiem o zgodę na rozwiązanie Umowy, należy uznać za spełnioną.

Ponadto PKP PLK wskazała, że zobowiązania z poprzedniej umowy, tj. nr 60/012/0181/22 o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2022/2023 również nie zostały uregulowane, a wartość tych zobowiązań na dzień 1 lipca 2024 r. wyniosła ~~200~~ zł. Przewoźnik w czasie trwania niniejszego postępowania administracyjnego nie zanegował istnienia nieuregulowanych opłat na rzecz PKP PLK, a żadna ze Stron nie zgłosiła Prezesowi UTK faktu uiszczenia zaległości wskazanych we Wniosku. Należy zaznaczyć, że powyższa zaległość wynikająca z poprzedniej umowy nie warunkuje wyrażenia przez Prezesa UTK zgody na rozwiązanie Umowy.

Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym Prezes UTK jest organem regulacyjnym, w związku z tym wydając niniejszą decyzję, kierował się koniecznością zapewnienia równoprawnego traktowania wszystkich aplikantów oraz ogólnym interesem całego rynku przewozów kolejowych. Prezes UTK wziął również pod uwagę uzasadniony interes Zarządcy przejawiający się w prawie do rozwiązania stosunku prawnego z kontrahentem nieregulującym zobowiązań umownych oraz przede wszystkim zwrócił uwagę na konieczność zapewnienia ciągłości świadczenia usług na rynku kolejowym i ogólne dobro tego rynku.

Co istotne, przepis art. 30c ust. 6 ustawy wskazuje, że rozwiązanie umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej wymaga zgody Prezesa UTK, udzielonej w drodze decyzji. Przepis ten nie wskazuje, że Prezes UTK jest zobowiązany do wyrażenia takiej zgody w przypadku wystąpienia określonych przesłanek, nie zawiera on katalogu takich przesłanek. Należy więc uznać, że wyrażenie zgody na rozwiązanie umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej bądź odmowa udzielenia takiej zgody, podlega ocenie i decyzji Prezesa UTK. Zatem decyzja wydana w tej sprawie ma charakter uznaniowy – tzn. jest podejmowana przez organ w ramach tzw. uznania administracyjnego.

W toku postępowania Prezes UTK dokonuje oceny, czy istnieją uzasadnione podstawy do rozwiązania umowy, a także bierze pod uwagę ewentualne skutki ekonomiczne i wszelkie inne konsekwencje dla rynku kolejowego, które mogą mieć miejsce po rozwiązaniu określonej umowy. Istotne z punktu widzenia organu powinny też być skutki, jakie niesie ze sobą rozwiązanie umowy, zarówno dla Przewoźnika jak i Zarządcy. Każda taka sprawa powinna zostać poddana indywidualnej ocenie Prezesa UTK w postępowaniu administracyjnym wszczętym w danej sprawie, przy uwzględnieniu wszelkich okoliczności i sytuacji zarówno Przewoźnika jak i Zarządcy a także rynku – zwłaszcza w segmencie przewozów świadczonych przez przewoźnika, którego wniosek o wyrażenie zgody na rozwiązanie umowy dotyczy (w tym przypadku będzie to segment przewozów towarowych).

Należy także zwrócić uwagę, że Prezes UTK, dokonując oceny zasadności wyrażenia bądź nie zgody na rozwiązanie Umowy, wziął pod uwagę interes publiczny. W ocenie Prezesa UTK interes publiczny nie może ustąpić interesowi Zarządcy, a w niniejszej sprawie interes publiczny mógłby zostać znacznie naruszony w przypadku rozwiązania Umowy, o czym szerzej poniżej.

Odnosząc się do niniejszej sprawy, Prezes UTK uwzględniając wszystkie jej okoliczności, postanowił nie wyrazić zgody na rozwiązanie Umowy, z poniższych względów.

Wyrażanie zgody przez Prezesa UTK na rozwiązanie przez PKP PLK Umowy może doprowadzić w konsekwencji do rozwiązania tej umowy. Sama decyzja wyrażająca zgodę nie rozwiązuje automatycznie Umowy, tylko stwarza Zarządcy możliwość skorzystania z takiego prawa wedle własnego uznania. Jednakże w przedmiotowej sprawie, oceniając konsekwencje decyzji wydanej zgodnie z wolą Zarządcy, należy ocenić jej skutki poprzez przyjęcie, że Zarządca rozwiąże Umowę.

Należy zaznaczyć, że w przypadku rozwiązania umowy z Zarządcą PKP Cargo straci możliwość prowadzenia ruchu kolejowego na liniach kolejowych zarządzanych przez PKP PLK (z informacji przekazanych przez Przewoźnika wynika, że ponad 99% pracy wyrażonej w pockm wykonuje on na infrastrukturze PKP PLK), dlatego również ten fakt należy wziąć pod uwagę, dokonując rozważań w niniejszej sprawie.

Po pierwsze należy wziąć pod uwagę sytuację Przewoźnika – jego rolę i znaczenie na rynku przewozów towarowych w Polsce. PKP Cargo jest aktualnie największym przewoźnikiem towarowym w Polsce. Świadczą o tym chociażby dane zbierane przez Prezesa UTK² w ramach monitoringu rynku kolejowego, i tak według nich udział w rynku przewoźnika PKP Cargo wg masy przewiezionych towarów za okres styczeń–czerwiec 2024 r. wyniósł 27,53% – co było największym udziałem spośród wszystkich przewoźników towarowych. Podobnie kształtował się udział w rynku PKP Cargo wg pracy przewozowej przewiezionych towarów, który wyniósł odpowiednio 27,96% (wg danych za okres styczeń–czerwiec 2024 r.). Natomiast uwzględniając jedynie udział w rynku Przewoźnika wg pracy eksploatacyjnej za okres styczeń–czerwiec 2024 r. - stanowił on ponad 1/3 całości (33,24%). Również w przewozach międzynarodowych PKP Cargo jest liderem wśród przewoźników towarowych (32,71% udziału w rynku wg masy przewiezionych towarowych i 31,32% wg pracy przewozowej). PKP Cargo odgrywa również znaczącą rolę w przewozach intermodalnych – udział PKP Cargo w rynku wg masy wyniósł 18,47% w I kwartale 2024 roku i 21,18% wg pracy przewozowej. PKP Cargo jest także pracodawcą dla wielu wykwalifikowanych pracowników. W 2023 roku Przewoźnik zatrudnił 52,1% wszystkich pracowników przewoźników towarowych (wg danych za rok 2023³).

O roli PKP Cargo świadczy również to, że Spółka przewozi drogą kolejową towary o masie ok. 5 mln ton miesięcznie (uruchamia na sieci PKP PLK w granicach 400 pociągów na dobę), realizując usługi dla znacznej liczby spółek strategicznych zarówno dla gospodarki polskiej, jak i międzynarodowej w głównych sektorach przemysłu – co wynika wprost z informacji przedstawionych w piśmie PKP Cargo z 19 lipca 2024 r.

² <https://dane.utk.gov.pl/>

³ <https://dane.utk.gov.pl/sts/analizy-i-opracowania/21537,Sprawozdanie-z-funkcjonowania-ryнку-transportu-kolejowego-w-2023-r.html>

Powyższe dane wskazują na wiodącą rolę i ogromne znaczenie PKP Cargo na rynku przewozów towarowych. Należy stwierdzić, że na rynku polskim, w zakresie przewozu rzeczy, panuje duża konkurencja (aktualnie 110 aktywnych licencji na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy⁴), jednakże przewoźnicy kolejowi działający na rynku nie dysponują, w ocenie Prezesa UTK, odpowiednim potencjałem eksploatacyjnym mogącym przejąć dotychczasowy udział PKP Cargo w rynku przewozów kolejowych rzeczy, co powoduje, że zachodzi uzasadniona obawa powstania luki w tym segmencie rynku. Wydanie przez Prezesa UTK zgody na rozwiązanie Umowy mogłoby zatem zagrozić dobru ogólnie pojętego rynku kolejowego.

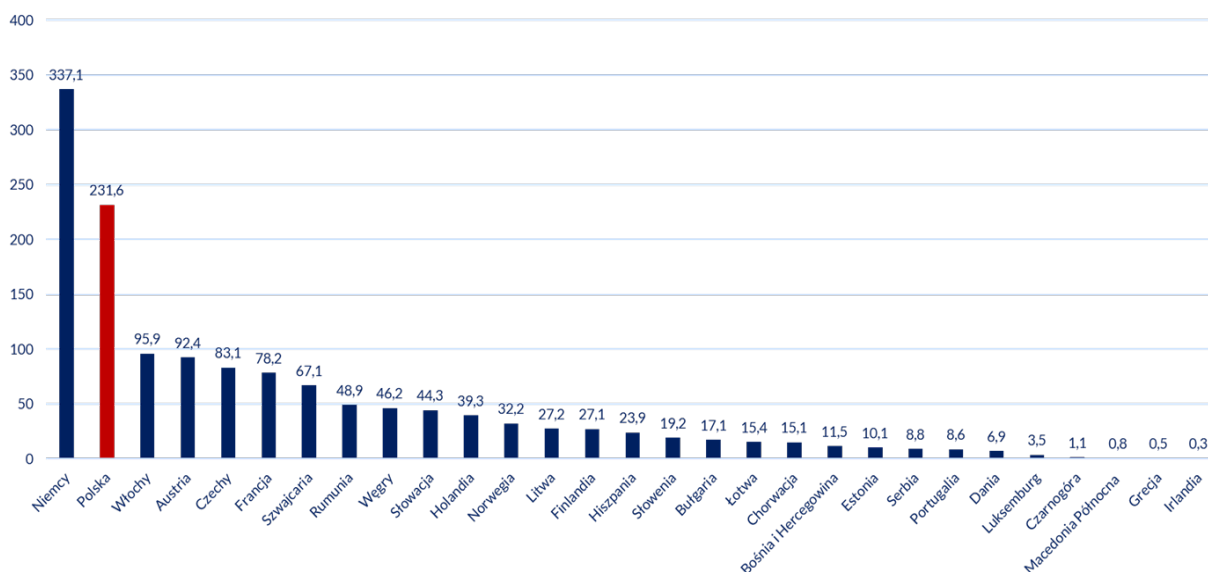
Również żaden z działających na rynku przewoźników kolejowych nie będzie w stanie przejąć zasobów osobowych PKP Cargo, tak aby nie doszło do masowych zwolnień wykwalifikowanych pracowników, dotychczas pracujących na rzecz Przewoźnika.

Z jednolitego certyfikatu bezpieczeństwa PKP Cargo wynika, że Przewoźnik może prowadzić działalność na terytorium następujących państw UE: Austrii, Republiki Czeskiej, Niemiec, Litwy, Niderlandów, Słowacji oraz Włoch – co pokazuje, że Przewoźnik posiada szeroką skalę możliwości związanych z wykonywaniem przewozów towarowych także poza granicami kraju.

Co również warto podkreślić, PKP Cargo realizuje transporty na terenie Europy w ramach jednej logistyki, a przez współpracę ze spółkami zależnymi ma możliwość kompleksowej obsługi klientów. Spółka posiada zatem potencjał techniczny i organizacyjny znacznie przewyższający konkurencję, na co wskazują cytowane wyżej dane. Co niezwykle ważne, PKP Cargo posiada zasoby (specjalistyczne wagony, infrastrukturę techniczną i naprawczą), pozwalające na realizację zleceń zarówno w postaci przewozów zwartych, jak i rozproszonych. W przeciwieństwie do zdecydowanej większości konkurencyjnych przewoźników kolejowych, PKP Cargo wykonuje obsługę na tzw. ostatniej mili.

Warto podkreślić, że operacje wykonywane przez PKP Cargo w 10% dotyczą przewozów rozproszonych – w sytuacji braku możliwości realizacji takich przewozów, najpewniej wzrosłaby konkurencyjność przewozów samochodowych w tym segmencie rynku, co stałoby w sprzeczności z realizowaną obecnie w Europie polityką Zielonego Ładu zakładającą, m.in. przeniesienie transportu ładunków z dróg na kolej.

W tym miejscu należy również dodać, że Polska na tle Europy jest jednym z liderów jeżeli chodzi o masę ładunków obsłużonych koleją – wg danych za rok 2023 w Polsce przewieziono koleją ładunki o masie 231,6 mln ton, co daje drugi wynik w UE. Obrazuje to poniższy wykres.



Źródło: opr. własne na podstawie danych UTK i Eurostat

Powyższy wykres wskazuje na znaczącą rolę Polski na europejskim rynku przewozów towarów koleją – kolej stanowi istotny udział w transporcie ogółem – wśród towarów przewiezionych w Polsce – znaczna część z nich (co wynika z ww. danych) została przewieziona przez PKP Cargo, co obrazuje skalę działalności Przewoźnika i jego istotną rolę również w ujęciu europejskim.

Powyższe dane i analiza potwierdzają, że aktualnie na krajowym rynku przewozów towarowych nie działa żaden przewoźnik dysponujący odpowiednim potencjałem eksploatacyjnym i osobowym, mogącym w pełni przejąć i zrealizować zadania dotychczas wykonywane przez Przewoźnika.

⁴ dane aktualne na dzień 28 sierpnia 2024 r.

Negatywne konsekwencje rozwiązania umowy dotyczyłyby nie tylko PKP Cargo – jej pracowników, klientów, partnerów biznesowych, spółek zależnych (oraz podmiotów przez nie kontrolowanych), ale również oddziaływałyby na liczne podmioty gospodarcze działające w różnych branżach – istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa gospodarczego kraju (tj. energetyka, hutnictwo, górnictwo, przemysł metalowy, wydobywczy, transport, budownictwo), które są aktualnie obsługiwane przez PKP Cargo w zakresie przewozu towarów. Na liście klientów Przewoźnika widnieją bowiem spółki z ww. branż, które są kluczowe dla funkcjonowania krajowej gospodarki.

Istotna z punktu widzenia niniejszej sprawy jest sama rola, jaką PKP Cargo odgrywa dla rynku przewozów kolejowych jak i całej krajowej gospodarki. Co ważne, ewentualne rozwiązanie umowy miałyby bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo i interes Polski. Brak na rynku przewozów kolejowych PKP Cargo (do czego może doprowadzić rozwiązanie Umowy), może spowodować istotne zachwianie kluczowych elementów systemu infrastruktury krytycznej.

Co ważne, PKP Cargo została uznana na mocy decyzji Ministra Infrastruktury ~~z~~ za operatora usługi kluczowej w zakresie transportu kolejowego towarów.

Przewoźnik ma również bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo militarne Rzeczypospolitej Polskiej – bowiem PKP Cargo ~~z~~ (o czym poniżej).

Rozwiązanie przez PKP PLK umowy z Przewoźnikiem mogłoby doprowadzić do definitywnego zakończenia działalności gospodarczej PKP Cargo oraz mieć bezpośredni wpływ na działalność części podmiotów zależnych od Spółki, tj. spółek zależnych m.in. PKP CARGO CONNECT sp. z o.o. – operatora logistycznego świadczącego kompleksowe usługi spedycyjne, przeładunkowe i celne, PKP CARGO TERMINALE sp. z o.o. – lidera sektora usług przeładunkowych i intermodalnych w kraju, PKP CARGO SERVICE sp. z o.o. – przewoźnika prowadzącego działalność wspomagającą transport, świadczącego głównie usługi na terenie bocznic kolejowych).

Ewentualne rozwiązanie Umowy, z uwagi na zakres i skalę świadczonych przez PKP Cargo usług miałyby również negatywny wpływ na kolejowych przewoźników pasażerskich w tym m.in. na ~~z~~. W przypadku konieczności wykorzystania lokomotyw do prowadzenia zastępczą trakcją (przeciągania) pociągów pasażerskich wyposażonych w sprzęgi samoczynne – PKP Cargo (na podstawie odrębnej umowy) dostarcza PKP PLK wymagane do połączenia z przeciąganym składem pólspzęgi na okres realizacji złożonego zamówienia. Dodatkowo PKP Cargo ma zawartą umowę z ~~z~~ na wykonywanie pociągowej i pozapociągowej obsługi trakcyjnej. PKP Cargo na podstawie odrębnie zawartej umowy z PKP PLK świadczy również usługi trakcyjne związane z zabezpieczeniem lokomotyw wraz z drużynami trakcyjnymi dla celów utrzymania infrastruktury kolejowej, nadzoru, przeprowadzenia badań i usuwania awarii na potrzeby jednostek organizacyjnych zarządcy, tj. 23 Zakładów Linii Kolejowych, Centrum Diagnostyki w Warszawie, Zakładu Maszyn Torowych w Krakowie i Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury w Warszawie. Powyższe świadczenie PKP Cargo obejmuje wszystkie linie kolejowe zarządzane przez PKP PLK i realizowane jest w zakresie:

- a) prowadzenia pociągów utrzymaniowo-naprawczych,
- b) wykonywania pracy manewrowej,
- c) pozostawania w pogotowiu i przejściu do wykonywania ww. czynności,
- d) przejazdów lokomotyw luzem do i z obsługi pociągów objętych przedmiotem umowy oraz do i po pracy manewrowej,
- e) prowadzenia pługów odśnieżnych, zespołów odśnieżnych i wagonów do wywózki śniegu,
- f) usuwania oblodzeń i oszronień przewodów jezdnycy sieci trakcyjnej (przecieranie), przeprowadzanie jazd patrolowych przejezdności linii kolejowych w ekstremalnych warunkach pogodowych (atmosferycznych), np. obfitych opadów śniegu,
- g) prowadzenia pociągów pomiarowych,
- h) prowadzenia składów zespołów (pociągów) kolejowego ratownictwa technicznego,
- i) usuwania nagłych utrudnień eksploatacyjnych powodujących zablokowania linii kolejowych, wynikających z nieprzewidzianych uszkodzeń infrastruktury kolejowej spowodowanych zjawiskami atmosferycznymi, złośliwymi chuligańskimi i lekkomyślnymi działaniami osób postronnych.

PKP Cargo jest również uznawana za kluczową dla polskiej gospodarki spółkę przewozową. Spółka realizuje na mocy decyzji administracyjnych, wydanych przez właściwe organy, zadania na rzecz obronności Państwa oraz posiada status operatora usługi kluczowej w rozumieniu ustawy z 5 lipca 2018 r. o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa (Dz. U. z 2024 r. poz. 1077). Świadczy o tym decyzja Ministra Infrastruktury z ~~z~~ (transportu kolejowego towarów).

~~z~~ o której mowa w załączniku do rozporządzenia Rady Ministrów z 11 września 2018 r. w sprawie wykazu usług kluczowych oraz progów istotności skutku zakłócającego incydentu dla świadczenia usług kluczowych (Dz.U. z 2018 r. poz. 1806). Przy określaniu progu istotności Minister wydający ww. decyzję stwierdził, że: *należy wziąć pod uwagę udział podmiotu świadczącego usługę kluczową (PKP CARGO S.A.) w rynku, wynoszący powyżej 25%, liczony wg wykonanej pracy przewozowej lub przewiezionej masy towarów (na podstawie danych publikowanych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego).*

PKP Cargo odgrywa również istotną rolę w kwestii zadań związanych z obronnością państwa polskiego. Decyzją administracyjną Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej ~~§--§~~ nałożono na PKP Cargo wprost ~~§--§~~.

Przewoźnik współpracuje na stałe z ~~§--§~~.

PKP Cargo posiada zezwolenie Państwowej Agencji Atomistyki, ~~§--§~~.

Z analizy materiału zgromadzonego w niniejszej sprawie wynika, że w przypadku braku świadczenia przez PKP Cargo usług przewozowych (co może spowodować, jak wyżej wskazano, rozwiązanie Umowy) może dojść do komplikacji i zakłócenia dostaw w następujących segmentach rynku:

- energetycznym (zabezpieczenie energetyczne kraju),
- inwestycji infrastrukturalnych (budowa dróg, modernizacja linii kolejowych),
- przewozu paliw na Ukrainę i zboża z Ukrainy,
- obsługi specyficznych zadań na granicy wschodniej „słupek ” (podstawianie wagonów na terminale w grupach, przewozy gazów),
- przewozu grup wagonowych oraz obsługa przewozów antenowych,
- przewozu w wagonach specjalistycznych (nawozy, płyty drewnopodobne, celuloza, wyroby metalowe),
- przewozów wojskowych,
- przewozów towarów niebezpiecznych,
- przewozów towarów objętych procedurami celnymi.

Powyższe świadczy zatem o tym, jak istotną rolę dla całej gospodarki odgrywa PKP Cargo – uniemożliwienie jej wykonywania przewozów towarowych na sieci PKP PLK byłoby istotnym naruszeniem interesu publicznego, co stanowi najważniejszy czynnik determinujący zgodę Prezesa UTK bądź jej brak na rozwiązanie Umowy.

Wreszcie samo otwarcie postępowania sanacyjnego wobec PKP Cargo ma na celu doprowadzenie do „naprawy” sytuacji spółki w restrukturyzacji tj. umożliwienie spółce, która ma problemy z płynnością finansową, dokonania czynności naprawczych (działań sanacyjnych) oraz zawarcia układu po uprzednim stworzeniu spisu wierzycieli, jakie wobec niej przysługują. Ustawodawca wskazał wprost, że działania sanacyjne to czynności prawne i faktyczne, które zmierzają do poprawy sytuacji ekonomicznej dłużnika. Mają one na celu przywrócenie dłużnikowi zdolności do wykonywania zobowiązań, przy jednoczesnej ochronie przed egzekucją. W ocenie Prezesa UTK, aby PKP Cargo była w stanie wykonywać swoje zobowiązania finansowe wobec wierzycieli, musi ona kontynuować swoją działalność przewozową, a wyrażenie zgody na rozwiązanie Umowy, może bezpośrednio spowodować, że bieżące prowadzenie działalności przez PKP Cargo będzie niemożliwe – co w konsekwencji może doprowadzić do utraty możliwości regulowania zobowiązań Przewoźnika wobec wierzycieli oraz do fiaska całego postępowania sanacyjnego. W związku z powyższym, wyrażenie zgody na rozwiązanie Umowy, mogłoby nieść ze sobą negatywne konsekwencje również dla wierzycieli Spółki (w tym także dla PKP PLK).

Co ważne, Prezes UTK podkreśla, że niniejsza decyzja w żadnym razie nie rozstrzyga o kwestiach cywilistycznych pomiędzy PKP Cargo a PKP PLK tj. także tych związanych z ewentualnym zwrotem wymaganych należności wynikających z Umowy przez PKP Cargo wobec Zarządcy. Sprawy te leżą bowiem w gestii sądów cywilnych i nie są przedmiotem niniejszego postępowania. Prezes UTK jest bowiem władny rozstrzygać jedynie kwestie związane z Umową i uregulowane w ustawie o transporcie kolejowym. Sam brak wyrażenia zgody na rozwiązanie Umowy nie przesądza bowiem o zwrocie bądź nie należności wynikających z tej Umowy – to jak wyżej wykazano może ustalić jedynie sąd cywilny. Jednakże co istotne, z punktu widzenia całego rynku kolejowego i innych przewoźników kolejowych, PKP Cargo powinna dążyć do wypełnienia swoich zobowiązań finansowych wynikających z Umowy wobec PKP PLK, tak aby nie doprowadzić do zachwiania systemu finansowego Zarządcy.

Mając na uwadze powyższe rozważania, Prezes UTK uznał za zasadne nieudzielenie zgody na rozwiązanie Umowy zawartej pomiędzy PKP PLK a Spółką. Rola Spółki i jej strategiczne znaczenie na rynku towarowych przewozów kolejowych, zadania które pełni względem obronności państwa jak również działania podejmowane przez nią (postępowanie sanacyjne) a przede wszystkim szeroko rozumiane dobro interesu publicznego, przesądzają o tym, że Prezes UTK zdecydował o odmowie wyrażenia zgody na rozwiązanie Umowy.

Wobec powyższego, Prezes UTK orzekł, jak w sentencji niniejszej decyzji.

POUCZENIE

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

Jeżeli strona nie chce skorzystać z prawa do zwrócenia się z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy, może wnieść do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie skargę na decyzję w terminie 30 dni od dnia doręczenia decyzji stronie.

Skargę wnosi się za pośrednictwem Prezesa UTK. Wpis od skargi wynosi 200 zł i uiszczany jest gotówką do kasy sądu administracyjnego lub na rachunek bankowy tego sądu, zgodnie z art. 15 w zw. z art. 127 § 3, w zw. z art. 129 § 2 k.p.a., w zw. z art. 3 § 2 pkt 1 oraz art. 13 § 2, art. 52 § 1 i § 3, art. 53 § 1 i art. 54 § 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2002 r. – Prawo o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2024 r. poz. 935.), zwanej dalej „p.p.s.a.”, w zw. z § 2 ust. 1 pkt 2 i § 5 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 16 grudnia 2003 r. w sprawie wysokości oraz szczegółowych zasad pobierania wpisu w postępowaniu przed sądami administracyjnymi (tekst jednolity: Dz. U. z 2021 r. poz. 535).

Stronie przysługuje możliwość ubiegania się o prawo pomocy obejmujące zwolnienie strony od kosztów sądowych oraz bezpłatne ustanowienie profesjonalnego pełnomocnika, na zasadach określonych w art. 239-262 p.p.s.a.

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

Oplata

Prezes UTK informuje, że opłata z tytułu wydania decyzji w sprawie wyrażenia zgody na rozwiązanie umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej, naliczona zgodnie z częścią I pkt 53 załącznika do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (tekst jednolity: Dz. U. z 2023 r. poz. 2111, z późn. zm.), wyniosła 10 zł (słownie: dziesięć złotych).

PKP PLK przelewem z 9 lipca 2024 r. uiściła w całości powyższą opłatę skarbową na właściwy rachunek bankowy.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*