

Warszawa, dnia 15 grudnia 2017 r.

Poz. 54

**DECYZJA NR DRRK-WR.712.6.2017.ER  
PREZESA URZĘDU TRANSPORTU KOLEJOWEGO**

z dnia 8 grudnia 2017 r.

**w sprawie ustalenia warunków przydzielania zdolności przepustowej  
przewoźnikowi kolejowemu Arriva RP przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP PLK  
w rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018.**

Działając na podstawie art. 29e ust. 1, 3 i 4, art. 13 ust. 1 pkt 1 lit. b w związku z art. 13a ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 2117), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”, oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 1257), zwanej dalej „k.p.a.”, w postępowaniu administracyjnym wszczętym 7 listopada 2017 r. na wniosek Arriva RP sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu, zwaną dalej „Arriva RP”, „Aplikantem” lub „Przewoźnikiem”, w przedmiocie zawarcia pomiędzy Arriva RP a PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie, zwaną dalej „PKP PLK” lub „Zarządcą”, razem zwanymi dalej „Stronami”, umowy o przydzielenie zdolności przepustowej w rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018,

**I. USTALAM**

**warunki przydzielania zdolności przepustowej przewoźnikowi kolejowemu Arriva RP przez zarządcę infrastruktury kolejowej PKP PLK w rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018, w ten sposób, że:**

- 1. określam warunki umowy ustalone przez Strony, zgodnie z oświadczeniami Stron złożonymi w toku postępowania;**
- 2. rozstrzygam kwestie sporne, w których Strony nie doszły do porozumienia, tj. dotyczące zasad pobierania przez PKP PLK od Arriva RP opłat za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dla tras pociągu, określonych w § 5 ust. 1 i 7 niniejszej decyzji.**

**§ 1. Definicje**

Użyte w Decyzji określenia oznaczają:

- 1) Decyzja – niniejsza decyzja w sprawie przydzielenia zdolności przepustowej, która zastępuje umowę o przydzielenie zdolności przepustowej w rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018 pomiędzy PKP PLK a Arriva RP;
- 2) Regulamin – Regulamin sieci PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., obowiązujący w ramach rozkładu jazdy pociągów 2017/2018, dostępny na stronie internetowej [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl).

**§ 2. Przedmiot Decyzji**

1. Przedmiotem Decyzji jest określenie warunków dotyczących przydzielania zdolności przepustowej oraz zobowiązań Stron w odniesieniu do przydzielonej zdolności przepustowej w celu umożliwienia przejazdu, wykonania manewru lub postoju pojazdów kolejowych w określonym czasie, dla przewozu osób, na infrastrukturze kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez Zarządcę, z wyłączeniem infrastruktury kolejowej stanowiącej elementy obiektów infrastruktury usługowej.
2. Przydzielanie nowej zdolności przepustowej dla tras pociągu dotyczy indywidualnego rozkładu jazdy pociągów oraz zmian rozkładu jazdy pociągów przeprowadzanych w ramach aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów.

3. Decyzja określa w szczególności:
  - 1) prawa i obowiązki Zarządcy i Aplikanta w odniesieniu do przydzielonej zdolności przepustowej;
  - 2) wymagania dotyczące gwarancji finansowych na zabezpieczenie płatności.
4. Warunki wykorzystania zdolności przepustowej określa odrębna umowa.

### **§ 3. Prawa i obowiązki Stron**

1. Zobowiązuje się Strony do wykonywania z należytą starannością zobowiązań wynikających z Decyzji oraz do stosowania postanowień Regulaminu.
2. Po wydaniu Decyzji Aplikant nabywa prawo do składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej.
3. Zdolność przepustowa przydzielona Aplikantowi nie może być przekazana innemu aplikantowi.
4. Zdolność przepustowa przydzielona Aplikantowi nie może być wykorzystana do realizacji innego rodzaju przewozów, niż wskazany we wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej.
5. Aplikant nie może wskazać innego przewoźnika kolejowego do wykorzystania przydzielonej zdolności przepustowej.
6. W zakresie przewozów pasażerskich realizujących przewóz osób inny niż okazjonalny, Aplikant zobowiązany jest w ramach Decyzji do składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w zakresie, w jakim Aplikant:
  - 1) zawarł umowę o świadczenie usług publicznych;
  - 2) uzyskał oświadczenie organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych;
  - 3) uzyskał decyzję o przyznaniu otwartego dostępu.
7. Oświadczenie o zaistnieniu przesłanek, o których mowa w ust. 6, ze wskazaniem relacji połączeń, stanowi **Załącznik nr 1** do Decyzji.
8. Zarządca, na wniosek Aplikanta:
  - 1) może przydzielić dodatkową zdolność przepustową;
  - 2) może zmodyfikować przydzieloną zdolność przepustową, w zakresie, o którym mowa w podrozdziale 4.3.3.3. ust. 5 i 10-11 oraz w ramach aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów, w terminach składania wniosków, w zakresie wskazanym w podrozdziale 4.3.3.1. ust. 2 pkt 3 Regulaminu;
  - 3) przyjmuje rezygnację z przydzielonej zdolności przepustowej, na zasadach określonych w podrozdziale 4.7. Regulaminu.
9. Zarządca wprowadza zmiany w rozkładzie jazdy pociągów, wynikające z inwestycji, remontów lub utrzymania linii kolejowych, o czym mowa w podrozdziale 4.3.3.2 Regulaminu.
10. Zarządca publikuje na swojej stronie internetowej informację o Aplikantach, z którymi zawarł umowę o przydzielenie zdolności przepustowej w ramach rozkładu jazdy 2017/2018, z podaniem nazwy Aplikanta, siedziby i adresu. Informacje te nie stanowią informacji objętych ochroną, o której mowa w § 8.

### **§ 4. Wnioski**

1. Warunki składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej określa Rozdział 2 Regulaminu [Warunki dostępu]. Przydzielanie zdolności przepustowej odbywa się na zasadach określonych w Rozdziale 4 Regulaminu [Przydzielanie zdolności przepustowej].
2. Regulacje dotyczące wniosków o:
  - 1) przydzielenie zdolności przepustowej dla tras pociągów - określa podrozdział 4.2.1 Regulaminu;
  - 2) przydzielenie zdolności przepustowej w celu wykonania manewrów lub postoju – określa podrozdział 4.2.2 Regulaminu;
  - 3) przydzielenie zdolności przepustowej składanych od 10 grudnia 2017 r. w ramach indywidualnego rozkładu jazdy pociągów – określa podrozdział 4.3.2.2 Regulaminu;

- 4) przydzielenie zdolności przepustowej składanych w ramach aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów – określa podrozdział 4.3.3.1 Regulaminu;
  - 5) modyfikację przydzielonej zdolności przepustowej – określa podrozdział 4.3.3.3 Regulaminu;
  - 6) rezygnację z przydzielonej zdolności przepustowej – określa podrozdział 4.7. Regulaminu.
3. Wnioski, o których mowa w ust. 2, należy składać w formie elektronicznej za pomocą Internetowego Systemu Zamawiania Tras Pociągu „Zamawiaj i Jedź”, zwanego dalej „ISZTP”, o czym mowa we właściwych podrozdziałach Regulaminu.
4. Osobą uprawnioną do składania wniosków o przydzielenie Aplikantowi dostępu do ISZTP jest:  
Pan ██████<sup>1</sup> – Dyrektor Operacyjny Rail, adres korespondencyjny: 86 – 300 Grudziądz ul. Droga Łąkowa 29, e-mail: ██████, tel.: (00 48) 667 651 918.
5. Wzór wniosku o przydzielenie dostępu do ISZTP stanowi załącznik 6.2 do Regulaminu.
6. Osoby wskazane we wniosku, o którym mowa w ust. 4 i 5, którym zostanie przydzielony dostęp do ISZTP, będą uprawnione w imieniu i na rzecz Aplikanta do:
- 1) składania wniosków w zakresie tras pociągów, manewrów lub postoju;
  - 2) składania wniosków w zakresie modyfikacji przydzielonej zdolności przepustowej;
  - 3) rezygnacji z przydzielonej zdolności przepustowej;
  - 4) akceptacji rozkładu jazdy w ramach indywidualnego rozkładu jazdy pociągów;
  - 5) akceptacji rozkładu jazdy w ramach aktualizacji rocznego rozkładu jazdy pociągów;
  - 6) uzgodnienia zastępczego rozkładu jazdy pociągów.

#### **§ 5. Opłaty**

1. Zarządca pobiera od Aplikanta opłatę za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dla trasy pociągu, w wysokości 100 zł, jeśli na podstawie tego wniosku nie została przydzielona zdolność przepustowa, z wyłączeniem sytuacji, gdy Zarządca odmówił Aplikantowi przydzielenia zdolności przepustowej bez względu na przyczynę.  
Opłata jest pobierana tylko w sytuacji, kiedy Aplikant złoży wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej, a następnie go wycofa, pomimo że Zarządca poinformuje go o możliwości przydzielenia wnioskowanej zdolności przepustowej bez żadnych zmian i zgodnie ze złożonym wnioskiem.
2. Rezygnacja z przydzielonej zdolności przepustowej skutkuje naliczeniem Arriva RP opłaty na podstawie umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej, zgodnie z regulacjami w niej zawartymi.

#### **§ 6. Gwarancje finansowe**

1. Zasady dotyczące gwarancji finansowych określa podrozdział 6.8 Regulaminu.
2. W związku z otrzymaniem oceny ratingowej/wiarygodności kredytowej na dzień 12 września 2017 r., Aplikant, jako przewoźnik kolejowy, jest zobowiązany do przedstawienia gwarancji finansowej zabezpieczającej przyszłe należności, zgodnie z zapisami umowy o wykorzystanie zdolności przepustowej oraz regulacjami w niej zawartymi.

#### **§ 7. Terminy i sposób uiszczania opłat**

1. Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym Zarządcy, w przypadkach, o których mowa w § 5 ust. 1, w terminie do 7 dni po zakończeniu okresu rozliczeniowego wystawia faktury.
2. Okresem rozliczeniowym, o którym mowa w ust. 1, jest jeden z trzynastu okresów przyjętych do rozliczeń, dla których Zarządca wystawia faktury. Pierwszy obejmuje okres od 10 do 31 grudnia 2017 r., kolejnych jedenaście odpowiada następującym po sobie miesiącom kalendarzowym od stycznia do listopada, a trzynasty obejmuje okres od 1 do 8 grudnia 2018 r.
3. Należności wynikające z faktur wnoszone są w terminie 21 dni od daty wystawienia faktur, na rachunek wskazany na fakturach.
4. Przy fakturowaniu, do opłat dolicza się należny podatek VAT, zgodny z obowiązującymi przepisami prawa.

---

<sup>1</sup> Oznaczenie ██████ pokazuje usuniętą treść będącą tajemnicą przedsiębiorcy

5. Fakturę uznaje się za uregulowaną w dniu, w którym nastąpiło uznanie rachunku bankowego Zarządcy kwotą równą wartości wystawionej faktury.
6. Za zwłokę w regulowaniu należności naliczane są odsetki ustawowe.
7. Aplikant wnoszący opłaty na rzecz Zarządcy, podaje na dokumencie płatności numer faktury, której opłata dotyczy.
8. Zobowiązuje się Zarządcę do zaliczania płatności dokonywanych przez Aplikanta zgodnie ze wskazanymi numerami dokumentów w tytułach przelewów lub innych formach płatności, a w przypadku braku wskazania tytułu zadłużenia zalicza te wpłaty na najdalej wymagalne wierzytelności wynikające z tej Decyzji.
9. W przypadku zalegania przez Aplikanta z uregulowaniem opłat, o których mowa w § 5 ust. 1, powyżej 30 dni od daty ich wymagalności, Zarządca wzywa Aplikanta do uregulowania płatności wskazując dodatkowy termin 14 dni. Po bezskutecznym upływie tego terminu, Zarządca zastrzega sobie prawo do zablokowania Aplikantowi możliwości składania wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej.

#### **§ 8. Poufność informacji**

1. Strony są zobowiązane do utrzymania w tajemnicy i nieujawniania osobom trzecim informacji uzyskanych w związku z realizacją niniejszej Decyzji, których ujawnienie mogłoby narazić drugą Stronę na szkodę majątkową lub niemajątkową, w szczególności informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa w rozumieniu ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (Dz. U. z 2003 r., Nr 153, poz. 1503 z późn. zm.) oraz tajemnicę przedsiębiorcy w rozumieniu ustawy z dnia 6 września 2001 r. o dostępie do informacji publicznej (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 1764).
2. Strony są zobowiązane do przestrzegania, przy wykonywaniu Decyzji, wszystkich postanowień zawartych w obowiązujących przepisach prawnych związanych z ochroną informacji.
3. Wykorzystanie informacji, o których mowa w ust. 1, w innych celach niż określonych w Decyzji, jak również ich publikacja, nie jest dopuszczalna bez uprzedniej pisemnej zgody drugiej ze Stron.
4. Obowiązek określony w ust. 1 nie dotyczy informacji powszechnie znanych oraz udostępnienia informacji na podstawie bezwzględnie obowiązujących przepisów prawa, a w szczególności na żądanie sądu, prokuratury, organów podatkowych, organów kontrolnych lub instytucji unijnych.
5. Nie są uznawane za podlegające ochronie informacje, które:
  - 1) stały się informacją publiczną w okolicznościach niebędących wynikiem czynu bezprawnego lub naruszającego obowiązki Stron Decyzji;
  - 2) są zatwierdzone do rozpowszechnienia na podstawie uprzedniej pisemnej zgody Strony, której informacja dotyczy;
  - 3) są konieczne do ujawnienia w związku ze sporządzaniem sprawozdań finansowych oraz obowiązków informacyjnych związanych z publicznym obrotem papierami wartościowymi.
6. Każda ze Stron zobowiązana jest do dołożenia należytej staranności, aby zapobiec ujawnieniu lub korzystaniu przez osoby trzecie z informacji drugiej Strony podlegających ochronie. Każda ze Stron zobowiązana jest do ograniczenia dostępu do informacji, o których mowa w ust. 1, wyłącznie do tych pracowników lub współpracowników, którym informacje te są niezbędne do wykonania czynności na rzecz drugiej Strony i którzy przyjęli obowiązki wynikające z Decyzji.
7. Strony zobowiązane są do stosowania zabezpieczeń technicznych i organizacyjnych w celu ochrony informacji, o których mowa w ust. 1, na poziomie adekwatnym do występujących zagrożeń oraz do wzajemnego informowania o incydentach dotyczących naruszenia zasad ochrony informacji, o których mowa w ust. 1, a także o podjętych działaniach zmierzających do zapobieżenia negatywnym skutkom utraty poufności, dostępności lub integralności informacji podlegających ochronie według postanowień niniejszej Decyzji oraz podjętych działaniach w celu zapobiegania wystąpienia podobnych incydentów w przyszłości.
8. Aplikant zobowiązany jest do zapoznania się z aktualną „Polityką Bezpieczeństwa Informacji w PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dla Partnerów Biznesowych Spółki SZBI-Ibi-1a” zwaną dalej „SZBI-Ibi-1a”, której treść jest zamieszczona na stronie internetowej Zarządcy [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl) oraz stosowania jej postanowień.
9. Aplikant ponosi odpowiedzialność za osoby, które w jego imieniu wykonują powierzone zadania, szczególnie za szkody spowodowane działaniem lub zaniechaniem tych osób, oraz za zachowanie przez nie w poufności informacji, o których mowa w ust. 1, powziętych w związku z realizacją niniejszej Decyzji oraz przestrzeganie zapisów dokumentu SZBI-Ibi-1a, dostępnego na stronie internetowej Zarządcy [www.plk-sa.pl](http://www.plk-sa.pl).

10. Zarządca ponosi odpowiedzialność za osoby, które w jego imieniu wykonują powierzone zadania, szczególnie za szkody spowodowane działaniem lub zaniechaniem tych osób, oraz za zachowanie przez nie w poufności informacji, o których mowa w ust. 1, powziętych w związku z realizacją niniejszej Decyzji.
11. W przypadku przesyłania drogą elektroniczną informacji podlegających ochronie, należy w sposób uzgodniony pomiędzy Stronami Decyzji zabezpieczyć informację przed nieuprawnionym dostępem.

#### **§ 9. Pozostałe zobowiązania Stron**

1. Ustala się następujące dane kontaktowe do przekazywania informacji związanych z wykonywaniem Decyzji, w zakresie niezastrzeżonym innymi postanowieniami Decyzji lub właściwymi postanowieniami Regulaminu:
  - 1) po stronie Zarządcy:

PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Centrala  
Biuro Sprzedaży  
03-734 Warszawa, ul. Targowa 74,  
e-mail: [aplikant@plk-sa.pl](mailto:aplikant@plk-sa.pl), tel.: (00 48) 22-473-20-30
  - 2) po stronie Aplikanta – Arriva RP Spółka z o.o., adres: 87 – 100 Toruń ul. Dąbrowskiego 8/24, e-mail: [sekretariat.rp@arriva.pl](mailto:sekretariat.rp@arriva.pl), faks: (00 48) 56 660 89 42, tel.: (00 48) 56 661 20 40 oraz ☒--☒, ☒--☒.
2. Strony zobowiązane są do bezzwłocznego wzajemnego powiadamiania się o wszelkich okolicznościach i zdarzeniach mających wpływ na wykonywanie zobowiązań wynikających z Decyzji, w tym w szczególności takich, które mogą wywołać niekorzystne skutki dla jednej lub obu Stron.

#### **§ 10. Postanowienia końcowe**

1. Strony zobowiązane są do niezwłocznego wzajemnego informowania o wszelkich zmianach danych teleadresowych niezbędnych do prawidłowego wykonania Decyzji. Zmiana danych teleadresowych obowiązuje z dniem doręczenia przez Stronę pisemnego zawiadomienia drugiej Stronie. Przez formę pisemnego zawiadomienia Strony uznają również korespondencję przesłaną drogą elektroniczną.
2. W zakresie nieuregulowanym Decyzją stosuje się powszechnie obowiązujące przepisy prawa oraz postanowienia Regulaminu.
3. Spory dotyczące Decyzji Strony zobowiązane są rozstrzygać w drodze negocjacji.
4. W przypadku nieosiągnięcia porozumienia spór będzie poddany rozstrzygnięciu sądowi właściwemu miejscowo dla siedziby Zarządcy.
5. Załączniki i dokumenty stanowiące integralną część Decyzji:

**Załącznik nr 1** - Oświadczenie Aplikanta realizującego przewóz osób inny niż okazjonalny o zawarciu umowy o świadczenie usług publicznych / o uzyskaniu oświadczenia organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych / o uzyskaniu decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.

- II. na podstawie art. 29e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, niniejszej decyzji nadają rygor natychmiastowej wykonalności.

#### **UZASADNIENIE**

##### **Stan faktyczny:**

Pismem z 3 listopada 2017 r. znak: DOKP-MC-277-48/2017 Arriva RP złożyła do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, zwanego dalej „Prezesem UTK”, wniosek o wydanie decyzji w sprawie przydzielenia zdolności przepustowej w rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018.

W piśmie z 14 listopada 2017 r. znak: DRRK-WR.712.6.2017.3.KK Prezes UTK zawiadomił Strony o wszczęciu na żądanie Arriva RP postępowania administracyjnego w przedmiocie zawarcia pomiędzy Arriva RP, a zarządcą infrastruktury kolejowej PKP PLK umowy o przydzielenie zdolności przepustowej w rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018. Jednocześnie Strony zostały poinformowane, że do materiału dowodowego postępowania dołączono następujące dokumenty:

- 1) pismo PKP PLK z 19 września 2017 r., znak: IUS6a-82040-15/17, skierowane do Arriva RP, w sprawie uzgodnienia projektów umów o przydzielenie zdolności przepustowej i o wykorzystanie zdolności przepustowej do przewozu osób w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018;
- 2) pismo Arriva RP z 2 października 2017 r., znak: DOKP-MC-234-43/2017, stanowiące odpowiedź na powyższe pismo PKP PLK;
- 3) pismo PKP PLK z 11 października 2017 r., znak: IUS6a-82040-17/17, dotyczące uwag do projektu umowy o przydzielenie zdolności przepustowej w rocznym rozkładzie jazdy 2017/2018;
- 4) projekt umowy o przydzielenie zdolności przepustowej w rocznym rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018 z zaznaczeniem kwestii spornych pomiędzy PKP PLK, a Arriva RP;
- 5) pełnomocnictwo z 30 października 2017 r. dla ~~PKP PLK~~, podpisane przez dwóch członków zarządu Arriva RP;
- 6) wydruk z Centralnej Informacji Krajowego Rejestru Sądowego; Informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu z Rejestru Przedsiębiorców pobrana na podstawie art. 4 ust. 4a ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 700, 1089, 1133).

Pismem z 22 listopada 2017 r. znak: DRRK-WR.712.6.2017.4.KK Prezes UTK wezwał PKP PLK do dostarczenia aktualnego stanowiska Zarządcy w zakresie tych części projektu umowy, co do których Strony nie doszły do porozumienia, wraz z ich uzasadnieniem. PKP PLK została także wezwana do wskazania, czy odnośnie któregokolwiek z przewoźników/aplikantów, z którymi PKP PLK zawarła umowy o przydzielenie zdolności przepustowej w rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018, odstąpiono od pobierania opłaty za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dla trasy pociągu (przewidzianej w § 5 ust. 1 projektu umowy o przydzielenie zdolności przepustowej), jak również do wskazania, jak kształtuje się wysokość opłat za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności procesowej w przypadku innych przewoźników/aplikantów.

Dodatkowo wezwano Arriva RP do doprecyzowania uzasadnienia do stanowiska Przewoźnika co do zapisów § 5 ust. 1 i § 7 projektu umowy o przydzielenie zdolności przepustowej w rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018, w szczególności poprzez wskazanie, na czym Przewoźnik opiera twierdzenie, że wprowadzenie przez Zarządcę kwestionowanego zapisu w projekcie umowy, nakierowane jest na pobieranie opłat z powodu braku wolnej przepustowości. Stronom został wyznaczony termin 5 dni roboczych na uzupełnienie żądanych informacji, liczony od dnia doręczenia niniejszego wezwania.

Arriva RP w piśmie datowanym na 3 listopada 2017 r. (data wpływu do UTK: 5 grudnia 2017 r.) znak: DOKP-MC-287-50/2017, w odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 22 listopada 2017 r. znak: DRRK-WR.712.6.2017.4.KK, uzupełniła uzasadnienie do propozycji zmian projektu umowy.

W dniu 1 grudnia 2017 r. Arriva RP złożyła oświadczenie o zawarciu umowy o świadczenie usług publicznych oraz o uzyskaniu decyzji o przyznaniu otwartego dostępu, stanowiące załącznik do niniejszej Decyzji.

Ponadto, w piśmie z 1 grudnia 2017 r. (data wpływu do UTK: 7 grudnia 2017 r.) Zarządca, w odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z 22 listopada 2017 r. znak: DRRK-WR.712.6.2017.4.KK, przedstawił stanowisko w sprawie braku porozumienia Stron odnośnie do zaproponowanej przez Aplikanta zmiany § 5 ust. 1 i wykreślenia § 7 projektu umowy. Dodatkowo PKP PLK poinformowała, że przy zawieraniu umów o przydzielenie zdolności przepustowej w rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018, Zarządca nie odstąpił w stosunku do żadnego z aplikantów od pobierania opłaty za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dla trasy pociągu.

W piśmie z 4 grudnia 2017 r. znak: DRRK-WR.712.6.2017.7.MB Prezes UTK zawiadomił PKP PLK i Arriva RP o możliwości złożenia ostatecznego stanowiska w sprawie w terminie 3 dni od dnia otrzymania pisma.

Strony do dnia wydania niniejszej decyzji nie skorzystały z niniejszego uprawnienia.

#### **W związku z powyższym Prezes UTK zważył, co następuje:**

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

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

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 zawieraniem umów o przydzielenie zdolności przepustowej oraz o wykorzystanie zdolności przepustowej.

Ustawa o transporcie kolejowym w art. 29e ust. 1 stanowi, że *w przypadku gdy aplikant i zarządca nie dojdą do porozumienia w zakresie postanowień umowy o przydzielenie zdolności przepustowej, Prezes UTK, na wniosek*

*aplikanta, wydaje decyzję w sprawie przydzielenia zdolności przepustowej, która zastępuje umowę o przydzielenie zdolności przepustowej.*

Wniosek o wydanie decyzji w sprawie przydzielenia zdolności przepustowej powinien zawierać projekt umowy o przydzielenie zdolności przepustowej oraz aktualne stanowiska stron umowy, z zaznaczeniem tych części umowy, co do których strony nie doszły do porozumienia (art. 29e ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym).

Z wnioskiem o wydanie decyzji, o której mowa art. 29e ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym, wystąpiła pismem z 3 listopada 2017 r. Arriva RP (data wpływu do UTK: 7 listopada 2017 r.). Do wniosku dołączony został zarówno projekt umowy o przydzielenie zdolności przepustowej, jak i aktualne stanowiska Stron, z zaznaczeniem tych części umowy, co do których Strony nie doszły do porozumienia. Przewoźnik wskazał, że pomiędzy Stronami występują rozbieżności w zakresie § 5 ust. 1 i § 7 projektu umowy.

Stosownie do ust. 3 ww. przepisu, *Prezes UTK wydaje decyzję w sprawie przydzielenia zdolności przepustowej, określając w niej warunki umowy ustalone przez strony oraz dokonując rozstrzygnięć w tych częściach, w których strony nie doszły do porozumienia.*

Niniejsza decyzja powinna wobec tego określać postanowienia ustalone przez Strony oraz rozstrzygać kwestie, co do których strony nie doszły do porozumienia, tj. § 5 ust. 1 i § 7 projektu umowy.

Dokonane w niniejszej Decyzji rozstrzygnięcie kwestii spornych, w ramach i granicach posiadanych kompetencji wynikających z przepisów ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK argumentuje w sposób następujący:

#### **§ 5 ust. 1 w zw. z § 7 Decyzji i projektu umowy – propozycja Arriva – brak zgody PKP PLK na zmianę zapisów**

§ 5 ust. 1 brzmi następująco: *Zarządca pobiera od Aplikanta opłatę za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dla trasy pociągu, w wysokości 100 zł, jeśli na podstawie tego wniosku nie została przydzielona zdolność przepustowa z wyłączeniem sytuacji, gdy zdolność przepustowa nie została przydzielona z przyczyn leżących po stronie Zarządcy.*

Natomiast § 7 określa terminy i sposób uiszczania opłat, o których mowa w § 5 ust. 1.

#### **Stanowisko Arriva RP**

Przewoźnik uważa, że zasadne i zgodne z art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, jest odstąpienie od pobierania opłaty w wysokości 100 zł, bowiem ustawa o transporcie kolejowym określa, że *Zarządca może pobierać ww. opłatę.* Wyżej przywołany przepis ustawy o transporcie kolejowym daje zatem Zarządcy możliwość odstąpienia od pobierania wskazanej opłaty. Dodatkowo Arriva RP zaznaczyła, że realizuje 10-letni kontrakt z organizatorem publicznego transportu zbiorowego, zgodnie z którym dla ustalenia wielkości dotacji żądane przez Zarządcę opłaty nie były uwzględniane. Ponadto, w ocenie Przewoźnika, opłata kojarzy się z karą za to, że Zarządca nie może sprostać oczekiwaniom Przewoźnika i odmawia przydzielenia zdolności przepustowej dla trasy pociągu bez względu na przyczynę. Dla Arriva RP liczy się sam fakt odmowy przydzielenia zdolności przepustowej i to, że ma zapłacić „karę” (opłatę) z powodu braku wolnej zdolności przepustowej.

Dodatkowo, w ocenie Arriva, za odstąpieniem od pobierania żądanej opłaty przemawia także fakt, że Zarządca nie posiada wyodrębnionej księgowości dla ewidencji kosztów poniesionych w związku z obsługą wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w roku 2016. Ponadto, w dobie postępu informatycznego, zdaniem Spółki, rzeczywiste koszty jakie ponosi zarządca kształtują się na poziomie 50 zł. Z tego też powodu Przewoźnik ma wątpliwości, czy kwota 100 zł wykazana w § 19 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 w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej”, jako minimalna stawka opłaty, nie jest większa od stawki wyliczonej zgodnie z art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym.

Przewoźnik podniósł także, że nie może zgodzić się z argumentacją Zarządcy, że opłata za obsługę wniosku dotyczy wyłącznie przypadków, kiedy aplikant złoży wniosek i go wycofa. Opłata jest pobierana zgodnie z art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, w sytuacji gdy zdolność przepustowa nie została przydzielona. Jeśli wycofanie wniosku nastąpi po jego formalnym rozpatrzeniu, wówczas pobierana jest opłata rezerwacyjna za niewykorzystanie przydzielonej zdolności przepustowej.

Arriva RP wskazała także, że Zarządca w procesie prowadzonych negocjacji zmiennie interpretuje zasady pobierania opłaty za obsługę wniosku. Jako przykład takiego stanu rzeczy Przewoźnik podał pismo PKP PLK z 11 października 2017 r. nr IUS6a-82040-17/17, w którym wskazano, że *jednocześnie wyjaśniam, że ww. opłata dotyczy wyłącznie przypadków, kiedy trasa pociągu nie zostanie zarządzona.* Natomiast w piśmie z 2 listopada 2017 r. nr IUS6a-82040-22/17 Zarządca podał, że *opłata dotyczy tylko przypadków kiedy aplikant złoży wniosek i go wycofa.* *Przypadki o których mowa w Państwa uzasadnieniu tj. kiedy zarządca nie sprosta oczekiwaniom aplikanta i odmawia przydzielenia zdolności przepustowej bez względu na przyczynę nie będą skutkować naliczaniem opłaty.*

W ocenie Przewoźnika, według Zarządcy, sam brak wolnej przepustowości wynikający z wielkości realizowanych przewozów nie jest przyczyną leżącą po stronie Zarządcy (według informacji przekazanej podczas posiedzenia Rady Przewoźników). Aplikant składając wniosek nie posiada pełnej wiedzy co do wykupionych tras przez innych aplikantów/przewoźników i nie jest w stanie określić możliwej zdolności przepustowej. Dlatego też, zdaniem Arriva RP, żądanie Zarządcy nakierowane jest na pobieranie opłat z powodu braku wolnej przepustowości.

Żądanie usunięcia § 7 jest konsekwencją zmiany zapisu § 5 ust. 1. Po ewentualnym usunięciu § 5 ust. 1, treść § 7 staje się bezprzedmiotowa.

### **Stanowisko PKP PLK**

PKP PLK nie wyraża zgody na zmianę zapisu. Zarządca poinformował, że Arriva RP wnioskowała o odstąpienie przez PKP PLK od pobierania przedmiotowej opłaty, uzasadniając powyższe realizacją 10-letniego kontraktu z publicznym organizatorem przewozów, w którym opłaty te nie były uwzględnione. Dodatkowo Zarządca wskazał, że zgodnie z art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, PKP PLK może pobierać od aplikantów opłatę za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej, z wyłączeniem sytuacji, gdy zdolność przepustowa nie została przydzielona z przyczyn leżących po stronie zarządcy. W ocenie Zarządcy, Arriva RP traktuje niniejszą opłatę jako karę za to, że PKP PLK nie może sprostać jego oczekiwaniom. PKP PLK oznajmiła, że zdecydowała o pobieraniu opłaty za obsługę wniosku od wszystkich aplikantów. Sposób ustalania przedmiotowej opłaty został określony w § 19 rozporządzenia w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej, z zastrzeżeniem, że jej wysokość jest nie mniejsza niż 100 zł. Zarządca w piśmie z 2 listopada 2017 r. poinformował Aplikanta, że opłata dotyczy tylko przypadków, kiedy aplikant złoży wniosek i sam go wycofa, pomimo że mógł on zostać zrealizowany, czyli wówczas, kiedy przyczyna będzie leżała tylko po stronie aplikanta. Opłata dotyczy czynności związanych z przyjęciem wniosku i opracowaniem rozkładu jazdy, w wyniku której nie zostanie przydzielona trasa pociągu, ponieważ sam aplikant na tym etapie dokonał wycofania wniosku, więc nie jest to kara, lecz opłata za usługę, za którą zostanie wystawiona faktura a nie nota. W przypadku, gdy trasa jest przydzielona, należność za te czynności mieści się w opłacie podstawowej. Ponadto PKP PLK poinformowała, że przypadki, kiedy zarządca nie sprostą oczekiwaniom Aplikanta i odmówi przydzielenia zdolności przepustowej bez względu na przyczynę, nie będą skutkować naliczaniem ww. opłaty. PKP PLK oznajmiła, że w ramach rozkładu 2017/2018 nie będzie naliczała opłat za postoje przy peronach, zapowiedzi pociągów, manewry oraz opracowanie indywidualnego rozkładu jazdy pociągów. Oszacowano, że w przypadku Arriva RP są to oszczędności rzędu 1,5 mln zł rocznie. Wobec tego, jak wskazała PKP PLK, jeżeli wieloletni kontrakt Arriva RP nie uwzględni spornej opłaty, zapewne nie uwzględni również powyższych oszczędności. Ponadto PKP PLK nie zgadza się także na wykreślenie treści § 7.

Pismem z 2 listopada 2017 r. znak: IUS6a-82040-22/17, PKP PLK poinformowała, że przy zawieraniu umów o przydzielenie zdolności przepustowej w rozkładzie jazdy pociągów 2017/2018, Zarządca nie odstąpił w stosunku do żadnego z aplikantów od pobierania opłaty za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dla trasy pociągu.

### **Uzasadnienie Prezesa UTK**

*Stosownie do art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, Zarządca może pobierać od aplikantów opłatę za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej, jeżeli na podstawie wniosku nie została przydzielona zdolność przepustowa, z wyłączeniem sytuacji, gdy zdolność przepustowa nie została przydzielona z przyczyn leżących po stronie zarządcy. Opłata jest ustalana jako ilorz kosztów poniesionych przez zarządcę na obsługę wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej i liczby wniosków złożonych w ostatnim zakończonym roku.*

Wysokość opłaty za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej określona została w § 19 rozporządzenia w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej, zgodnie z którym *Opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej, o której mowa w art. 33 ust. 2 ustawy, jest ustalana jako ilorz kosztów poniesionych przez zarządcę na obsługę wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej i liczby wniosków złożonych w ostatnim zakończonym roku, w wysokości nie mniejszej niż 100 zł.*

Ww. przepis rozporządzenia w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej określa zatem minimalną kwotę, jaką zarządca infrastruktury może pobierać od aplikantów za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej. PKP PLK nie ma wobec tego możliwości zmniejszenia tej opłaty. Bez znaczenia dla sprawy pozostaje zatem twierdzenie Przewoźnika, że Zarządca nie posiada wyodrębnionej księgowości dla ewidencji kosztów poniesionych w związku z obsługą wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej w roku 2016, jak również, że koszty jakie ponosi zarządca za obsługę wniosku kształtują się na poziomie 50 zł. Kwota wskazana w rozporządzeniu w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej jest bowiem wysokością minimalną, określoną przez ustawodawcę i nie może podlegać zmniejszeniu. Dodatkowo, w uzasadnieniu do projektu ustawy o transporcie kolejowym ustawodawca wskazał, że opłata za rozpatrzenie wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej *może być pobrana wyłącznie w przypadku, gdy zarządca nie przydzieli na podstawie wniosku zdolności przepustowej. Opłaty nie pobiera się w przypadku, gdy nieprzydzielenie zdolności przepustowej nastąpiło z przyczyn leżących po stronie zarządcy (np. z powodu braku wolnej przepustowości).* W uzasadnieniu do projektu rozporządzenia w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej, ustawodawca wskazał



natomiast, że opłata za rozpatrzenie wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej *ma charakter analogiczny do opłaty rezerwacyjnej i jej wysokość ma zapobiegać składaniu nieprzemyślanych wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej.*

Z powyższego wynika zatem, że opłata za rozpatrzenie wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej ma na celu zapobieganie sytuacji składania przez aplikantów nieuzasadnionych wniosków o przydzielenie zdolności przepustowej i w konsekwencji blokowania wolnej zdolności przepustowej, która mogłaby zostać wykorzystana przez innych aplikantów. Niniejsza opłata skłania więc aplikantów do racjonalnego i przemyślanego planowania tras pociągów. Kwestię opłaty za obsługę wniosków Zarządca uregulował w rozdziale 6.4.1. ust. 6 Regulaminu sieci 2017/2018, wskazując, że *Opłata za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej pobierana od aplikantów, jeżeli na podstawie wniosku nie została przydzielona zdolność przepustowa, z wyłączeniem sytuacji, gdy zdolność przepustowa nie została przydzielona z przyczyn leżących po stronie PLK – wynosi 100 zł.* Dodatkowo kwestię pobierania niniejszej opłaty reguluje także rozdział 4.3.2.2. ust. 15 Regulaminu sieci 2017/2018, określając, że *Projekt rozkładu jazdy, dla której aplikant wybrał opcje „akceptacji projektu” rozkładu jazdy, powinien zostać zaakceptowany w ciągu 4 dni kalendarzowych. W przypadku braku akceptacji PLK odrzuci wniosek i obciąży aplikanta opłatą za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej. Po zaakceptowaniu trasy aplikant otrzyma automatycznie zarządzoną trasę.*

PKP PLK odmawiając Przewoźnikowi uwzględnienia postulatów w zakresie § 5 ust. 1 i § 7 projektu decyzji, argumentowała, że przedmiotowa opłata dotyczy wyłącznie przypadków, kiedy trasa pociągu nie zostanie zarządzona i zostanie pobrana tylko w sytuacji, gdy aplikant złoży wniosek, a następnie go wycofa. W przypadku natomiast, gdy zarządca nie będzie mógł wytrasować pociągu zgodnie z żądaniem aplikanta i odmówi przydzielenia zdolności przepustowej, bez względu na przyczynę, PKP PLK nie będzie pobierała opłaty za obsługę wniosku.

**Dowód:**

- pisma PKP PLK z 2 listopada 2017 r. nr IUS6a-82040-22/17, z 11 października 2017 r. nr IUS6a-82040-17/17 oraz z 1 grudnia 2017 r.

Zarządca wskazał również, że zdecydował się pobierać opłatę na jednakowych zasadach od wszystkich aplikantów z zachowaniem zasady równoprawnego ich traktowania na wszystkich etapach współpracy. Pozostali aplikanci nie kwestionowali omawianych zapisów, a w przypadku wątpliwości przyjęli wyjaśnienia PKP PLK.

**Dowód:**

- pismo PKP PLK z 2 listopada 2017 r. nr IUS6a-82040-22/17 oraz z 1 grudnia 2017 r.

Biorąc pod uwagę argumenty przedstawione przez Zarządcę, należy stwierdzić, że PKP PLK może, na podstawie przepisów ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenia w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej, pobierać od Arriva RP opłaty za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej. PKP PLK może ustanowić, na równych i jednakowych zasadach, obowiązek ponoszenia opłat przez wszystkich aplikantów, z którymi podpisała umowy o przydzielenie zdolności przepustowej. Tymczasem Przewoźnik uzasadniając konieczność odstąpienia od przedmiotowej opłaty nie przedstawił argumentów mających świadczyć o odmiennej sytuacji Arriva RP od pozostałych aplikantów. Nieuzasadnione złożenie wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej, który następnie zostałby wycofany, zablokowałby innym aplikantom możliwość złożenia wniosku na daną trasę. Z tego względu, w ocenie Prezesa UTK, nałożenie na aplikantów obowiązku ponoszenia opłaty w takich przypadkach z punktu widzenia prawidłowego i konkurencyjnego funkcjonowania rynku transportu kolejowego, uznać należy za zasadne. Niemniej jednak, mając na uwadze wątpliwości Przewoźnika co do zasad pobierania tej opłaty i braku szczegółowych uregulowań ze strony Zarządcy w tym zakresie, Prezes UTK doprecyzował § 5 ust. 1 Decyzji zgodnie ze stanowiskami wskazanymi w pismach PKP PLK z 2 listopada 2017 r. znak: IUS6a-82040-22/17, z 11 października 2017 r. znak: IUS6a-82040-17/17 oraz z 1 grudnia 2017 r., określając, że Zarządca może pobrać od Aplikanta opłatę za obsługę wniosku o przydzielenie zdolności przepustowej dla trasy pociągu, w wysokości 100 zł, jeżeli na podstawie tego wniosku nie została przydzielona zdolność przepustowa. Opłata nie może być jednak pobrana w sytuacji, kiedy Zarządca odmówił Aplikantowi przydzielenia zdolności przepustowej bez względu na przyczynę, tj. z przyczyn leżących po jego stronie. Opłata może być pobierana tylko w sytuacji, kiedy Aplikant złoży wniosek o przydzielenie zdolności przepustowej a następnie go wycofa pomimo że Zarządca poinformuje go o możliwości przydzielenia wnioskowanej zdolności przepustowej bez żadnych zmian i zgodnie ze złożonym wnioskiem.

Jednocześnie, wobec zasadności pobierania ww. opłaty od aplikantów w ściśle określonych przypadkach, Prezes UTK nie przychylił się także do wniosku Przewoźnika w przedmiocie usunięcia § 7 Decyzji.

**§ 10 ust. 1, 2, 5 i 8 projektu umowy – wykreślone ustępy**

Biorąc pod uwagę, że stosunki prawne pomiędzy PKP PLK a Arriva RP będzie regulowała decyzja administracyjna, zapisy § 10 ust. 1, 2, 5 i 8 projektu umowy, przygotowanej przez PKP PLK i przekazanej Prezesowi UTK przy piśmie Aplikanta z 3 listopada 2017 r., zostały przez Prezesa UTK wykreślone jako nieadekwatne do istoty Decyzji. Zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa, Strony nie mogą bowiem samodzielnie zmienić treści

niniejszej Decyzji w żadnej formie, jak również nie mogą dostosować jej postanowień do zmieniających się przepisów prawa (§ 10 ust. 2 i 5). Kompetencje w zakresie zmiany decyzji administracyjnej posiada jedynie organ administracji publicznej, który wydał decyzję lub organ odwoławczy rozpatrujący sprawę w II instancji. Ustawa o transporcie kolejowym wskazuje jedynie w art. 29e ust. 5, że decyzja w sprawie przydzielenia zdolności przepustowej, która zastępuje umowę o przydzielenie zdolności przepustowej *wygasa w przypadku zawarcia umowy o przydzielenie zdolności przepustowej*. Ponadto, niniejsza Decyzja nie może być wydana w dwóch egzemplarzach podpisanych przez Strony i parafowanych na każdej stronie (§ 10 ust. 8 projektu umowy), stąd konieczność usunięcia i tego zapisu projektu umowy.

Jednocześnie należy wskazać, że Prezes UTK, przy rozstrzygnięciu niniejszej sprawy zaktualizował publikator ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym z (Dz. U. z 2007 r. Nr 168, poz.1186, z późn. zm.) na (tekst jednolity: Dz. U. z 2017 r., poz. 700, 1089, 1133), występujący na wydruku z Centralnej Informacji Krajowego Rejestru Sądowego.

#### **Ad. II Nadanie decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności**

Prezes UTK nadał ponadto niniejszej Decyzji, na podstawie art. 29e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, rygor natychmiastowej wykonalności. Zgodnie z przywołanym wyżej przepisem, decyzji w sprawie przydzielenia zdolności przepustowej, która zastępuje umowę o przydzielenie zdolności przepustowej, nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności. Przytoczony przepis art. 29e ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym ma charakter normy bezwzględnie obowiązującej. Oznacza to, że Prezes UTK nie może swobodnie decydować o tym, czy decyzja powinna mieć nadany rygor natychmiastowej wykonalności, czy też nie. Biorąc zatem pod uwagę jednoznaczny i obligatoryjny charakter tego przepisu, nadanie przedmiotowej Decyzji rygoru natychmiastowej wykonalności było konieczne i uzasadnione.

#### **POUCZENIE**

Na podstawie art. 13b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym w zw. z art. 479<sup>69</sup> § 1 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r. poz. 1822 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.c.”, strona może wnieść odwołanie od decyzji Prezesa UTK za jego pośrednictwem do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu ochrony konkurencji i konsumentów w terminie dwutygodniowym od dnia doręczenia niniejszej decyzji. Postępowanie w sprawie odwołania od niniejszej decyzji toczy się według przepisów k.p.c. o postępowaniu w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 13b ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym). Opłata od odwołania wynosi 100 zł (art. 32 ust. 3 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2016 r., poz. 623 z późn. zm.), zwanej dalej „u.k.s.c.”). Stronie przysługuje prawo zwolnienia od kosztów sądowych oraz pomocy prawnej z urzędu na zasadach określonych w art. 95 i nast. u.k.s.c. w związku z art. 117 i nast. k.p.c.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego *Ignacy Góra*

#### **Załącznik nr 1 (skan)**

Oświadczenie Aplikanta realizującego przewóz osób inny niż okazjonalny o zawarciu umowy o świadczenie usług publicznych / o uzyskaniu oświadczenia organizatora publicznego transportu kolejowego o zamiarze objęcia pociągów umową o świadczenie usług publicznych / o uzyskaniu decyzji o przyznaniu otwartego dostępu.