

Sygn. akt: XVII AmK 3/12

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 25 listopada 2013 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie - Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów

w składzie:

Przewodniczący: SSO Bogdan Gierzyński

Protokolant: Maciej Gembarzewski

po rozpoznaniu w dniu 25 listopada 2013 r. w Warszawie na rozprawie

sprawy z odwołania (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W.

przeciwko Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego

z udziałem zainteresowanego: (...) sp. z o.o. z siedzibą w W.

o udostępnienie infrastruktury kolejowej

na skutek odwołania (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. od decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 30 grudnia 2011 r. nr (...) (...) (...)

1. Oddala odwołanie w całości;
2. Zasądza od (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. na rzecz Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego kwotę 360 zł (trzysta sześćdziesiąt złotych) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego;
3. Zasądza od (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. na rzecz (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. kwotę 360 zł (trzysta sześćdziesiąt złotych) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego.

SSO Bogdan Gierzyński

XVII AmK 3/12

UZASADNIENIE

Decyzją z dnia 30 grudnia 2011 r., nr (...) (...) (...) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego Na podstawie art. 29 ust. 1 i ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, póź. 94 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym” oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, póź. 1071 z późn. zm.), zwanej dalej „K.p.a.”, działając z urzędu w sprawie zawarcia między (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W. (zwanymi dalej (...), (...) lub (...)) a (...) S.A. z siedzibą w W. (zwanymi dalej (...), (...) lub (...)) umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej,

I. ustalił jak niżej, następujące warunki udostępniania infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy obowiązujący od dnia 11 grudnia 2011 r. do dnia 8 grudnia 2012 r. pomiędzy (...) a (...).

§ 1. Definicje

Użyte w niniejszej Decyzji określenia oznaczają:

1) Decyzja - decyzja zastępująca umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej pomiędzy spółkami (...) a (...).

2) Regulamin - Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras

pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy (...) opracowany przez Zarządcę, stanowiący wzorzec umowy w rozumieniu art. 384- 385 Kodeksu Cywilnego

3) Cennik - Cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez (...) S.A. obowiązujący od dnia 11 grudnia 2011 r. zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Decyzją Nr (...) z dnia 4 maja 2011 r. obejmujący:

Część 1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej:

1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej;
2. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów;

Część II. Stawki jednostkowe opłat dodatkowych;

Część III. Współczynniki i zasady zwiększania stawek jednostkowych opłaty podstawowej

za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej;

4) rozkład jazdy pociągów - trasy pociągów przydzielone w Rocznym Rozkładzie Jazdy i Indywidualnym Rozkładzie Jazdy;

5) zastępczy rozkład jazdy pociągów - rozkład jazdy pociągów sporządzony przez Zarządcę i uzgadniany z Przewoźnikiem, zawierający zmiany w przydzielonych trasach pociągów z uwagi na planowaną realizację robót;

6) (...)(...)

7) okres rozliczeniowy - jeden z trzynastu okresów przyjętych do rozliczeń, dla których

Zarządca wystawia faktury VAT. Pierwszy obejmuje okres od 11 do 31 grudnia 2011 r., kolejnych jedenaście odpowiada następującym po sobie miesiącom kalendarzowym

od stycznia do listopada, a trzynasty obejmuje okres od 1 do 8 grudnia 2012 r.

§ 2. Zobowiązania stron

1) Warunkiem udostępnienia infrastruktury kolejowej jest posiadanie przez Zarządcę Autoryzacji (...). Zarządca posiada Autoryzację (...) część (...) nr (...) część (...) nr (...) ważną do dnia 29 grudnia 2015 r., uprawniającą do zarządzania infrastrukturą kolejową.

Warunkiem dostępu P. do infrastruktury kolejowej Zarządcy jest posiadanie ważnych dokumentów, o których mowa w § 3 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej. Przewoźnik jest zobowiązany do przedłożenia Zarządcy w\ v. dokumentów niezwłocznie, jednakże nie dłużej niż w terminie 3 dni od momentu otrzymania niniejszej Decyzji.

3. Zobowiązuje się P. aby w przypadku, kiedy w trakcie obowiązywania niniejszej Decyzji dokumenty, o których mowa w ust. 2, straciłyby ważność lub ich treść uległa zmianie, do niezwłocznego poinformowania o tym fakcie Zarządcy w formie pisemnej.

4. Zobowiązuje się P. do powierzania prowadzenia pociągów maszynistom spełniającym warunki określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, póź. 94 z późn. zm.) i wydanych na jej podstawie przepisach.

5. Zobowiązuje się P., aby personel uczestniczący w procesie przejazdów pociągów posługiwał się językiem polskim.

6. Zobowiązuje się P., aby dla wszystkich pojazdów kolejowych uczestniczących w przejazdach pociągów - w przypadku ich awarii - ustalił dla swoich pracowników realizujących przejazdy, zasady postępowania eliminujące możliwe w takich sytuacjach utrudnienia eksploatacyjne na liniach kolejowych zarządzanych przez Zarządcę.

7. Zobowiązuje się Strony, aby w zakresie nieuregulowanym niniejszą Decyzją dotyczącą udostępnionej infrastruktury kolejowej będącej w zarządzie (...), przy jej realizacji stosować postanowienia Regulaminu.

8. Zobowiązuje się Zarządcę, aby w przypadku, kiedy wszyscy przewoźnicy osób zrealizują pracę eksploatacyjną wyższą niż 148 000,00 tyś. pockm i P. złoży oświadczenie, o którym mowa w ust. 9, do rozpoczęcia naliczania minimalnej stawki jednostkowej opłaty dla pociągów, o których mowa w ust. 9 i poinformowania P. o terminie jego rozpoczęcia.

9. Zobowiązuje się P., aby w terminie do dnia 1 października 2012 r. złożył na adres Zarządcy oświadczenie o zawarciu umów o świadczenie usług publicznych wraz z ich wykazem i ujętymi w nich numerami pociągów.

10. Przewoźnik, dla minimalizacji skutków opóźnień jego pociągów uprawniony jest, do realizacji przejazdów z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej linii nr 250 będącej w zarządzie (...) Sp. z o.o. w odstępie od przydzielonej trasy po linii nr (...) Zarządcy.

§ 3. Przedmiot Decyzji

1. Decyzja określa zasady udostępniania P. infrastruktury kolejowej, będącej w zarządzie (...), w celu realizacji rozkładu jazdy pociągów.

2. Przydzielone P. trasy pociągów zawarte są w Załączniku (...).

3. W ramach korzystania z przydzielonych tras pociągów Zarządca świadczy na rzecz P. usługi podstawowe w zakresie minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej określone w Załączniku nr 1, usług podstawowych dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów określone w Załączniku nr 2 oraz usługi dodatkowe określone w Załączniku nr 3.

4. Inne usługi, nie wymienione w ust. 3, mogą być świadczone na podstawie odrębnych umów lub zleceń.

5. Decyzja nie obejmuje dostawy i odbioru energii elektrycznej na cele trakcyjne, na które P. zobowiązany jest zawrzeć umowy z podmiotami świadczącymi te usługi.

§ 4. Warunki udostępniania oraz korzystania z infrastruktury kolejowej

1. Korzystanie z infrastruktury kolejowej podczas realizacji przejazdów pociągów odbywa się według zasad określonych w § 33 Regulaminu.

2. Charakterystyka linii kolejowych zarządzanych przez (...) określona jest w Załączniku 2 do Regulaminu.

3. Zmiana parametrów przydzielonej trasy pociągu wynikająca z zastosowania innego rodzaju pojazdu trakcyjnego lub zwiększenia masy brutto pociągu może nastąpić na zasadach określonych w § 18 ust. 12a Regulaminu.

4. Zobowiązuje się P., aby przed uruchomieniem pociągu, po jego zestawieniu zgodnie z parametrami określonymi w przydzielonej trasie pociągu zgłosił Zarządcy jego gotowość do odjazdu, według zasad określonych w § 38 Regulaminu.

5. W trakcie korzystania z infrastruktury kolejowej mogą wystąpić ograniczenia w korzystaniu z niej, o których mowa w § 9 Regulaminu.

6. Zmiany organizacji ruchu kolejowego wynikające z planowanych robót na liniach Zarządcy, jak również nieprzewidziane utrudnienia eksploatacyjne z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, mogą powodować konieczność wprowadzenia przez P. komunikacji zastępczej. Przewoźnik ma prawo wyboru takiego środka lądowej komunikacji zastępczej, który będzie odpowiadał standardom świadczonych przez niego usług przewozu osób przy możliwej minimalizacji kosztów. Z zastrzeżeniem postanowień § 7 ust. 10 i ust. 11, w pozostałym zakresie zasady wprowadzenia przez P. komunikacji zastępczej reguluje § 42 Regulaminu.

7. W przypadku planowanej realizacji robót na liniach kolejowych i konieczności zmiany organizacji ruchu kolejowego, Zarządca opracowuje zastępczy rozkład jazdy zgodnie z zasadami określonymi w § 9 Regulaminu. Zobowiązuje się Zarządcę, aby od dnia 1 czerwca 2012 r. przekazywał P. każdorazowo jeden prawidłowo przygotowany zastępczy rozkład jazdy dla każdego pociągu uwzględniający wszystkie zamknięcia na przydzielonej trasie.

8. W przypadku nieprzekazania prawidłowo przygotowanego jednego zastępczego rozkładu jazdy, o którym mowa w ust. 7, dla każdego pociągu Zarządca zobowiązany jest do zapłaty na rzecz P. kary w wysokości 1000 zł za każde naruszenie dotyczące każdego pociągu.

9. Pracownicy P. w trakcie realizacji przejazdów zobowiązani są do przestrzegania wszystkich parametrów określonych w przydzielonej trasie pociągu oraz postanowień zawartych w dodatkach I i 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy, w które P. zobowiązany jest ich wyposażyć.

10. Pracownicy P. wykonujący czynności związane bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego, zobowiązani są do znajomości i stosowania instrukcji i wytycznych ujętych w wykazie przepisów wewnętrznych obowiązujących P. korzystającego z infrastruktury kolejowej Zarządcy, stanowiącego Załącznik nr 3 do Regulaminu.

11. Przepisy wewnętrzne Zarządcy, o których mowa w Załączniku nr 3 do Regulaminu, nie mogą być interpretowane jako ograniczające uprawnienia P. dotyczące dysponowania własnym taborem kolejowym, poza przypadkami związanymi z bezpieczeństwem prowadzenia ruchu. Jeżeli P. wykaże nieuzasadnione ograniczanie wyżej wymienionych uprawnień P., Zarządca zobowiązany jest do uiszczenia kary w wysokości 50 zł od każdego naruszenia.

12. W przypadku realizacji przejazdów przez stacje graniczne, pracownicy P. zobowiązani są do znajomości i stosowania zasad prowadzenia ruchu, określonych w Miejscowych Porozumieniach G. lub regulaminach prowadzenia ruchu przez granicę. Wyciągi z Miejscowych Porozumień G. lub wyciągi z regulaminów prowadzenia ruchu przez granicę, P. może otrzymać w zakładzie linii kolejowych, właściwym terytorialnie dla danej stacji granicznej. Ponadto wyciągi z Miejscowych Porozumień G. znajdują się na stronie internetowej: [www.\(...\).pl](http://www.(...).pl).

13. W przypadku wystąpienia poważnego wypadku, wypadku i incydentu na udostępnianej infrastrukturze kolejowej, Strony niniejszej Decyzji zobowiązane są do stosowania zasad zawartych w § 40 Regulaminu.

14. W przypadku wystąpienia trudności eksploatacyjnych Zarządca zobowiązany jest do podjęcia działań w celu przywrócenia normalnych warunków eksploatacyjnych, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

§ 5 Obowiązki stron

1. Strony zobowiązane są do stosowania obowiązków i uprawnień wynikających i określonych w § 34 Regulaminu.

2. Przewoźnik uprawniony jest do rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu na następujących zasadach:

1) rezygnacja z przydzielonej trasy pociągu zamówionej w ramach Rocznej Rozkładu Jazdy jest składana przez upoważnionych pracowników P. na formularzu stanowiącym Załącznik nr 4 i przekazywana drogą elektroniczną na adres e-mail: [\(...\).pl](mailto:(...).pl). (...) pracowników upoważnionych do składania i przyjmowania rezygnacji z przydzielonych

tras pociągów oraz dane teleadresowe zawarte są w Załączniku nr 4.1. Strony mogą dokonywać zmian danych teleadresowych oraz osób upoważnionych do składania i przyjmowania rezygnacji zawartych w Załączniku nr 4.1. Dokonane zmiany są obowiązujące z dniem doręczenia przez Stronę pisemnego zawiadomienia drugiej S.. Potwierdzenie przyjęcia „Rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu” Zarządca przekazuje niezwłocznie, nie dłużej jednak niż w ciągu jednego dnia roboczego, faksem na adres podany przez P. w formularzu rezygnacji;

2) w przypadku stwierdzenia błędnych danych zawartych w „Rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu”, Zarządca uprawniony jest do ich odrzucenia, o czym niezwłocznie, nie dłużej jednak niż w ciągu jednego dnia roboczego od momentu stwierdzenia przekazania błędnych danych, powiadamia P.;

3) rezygnacja z trasy przydzielonej w ramach Indywidualnego Rozkładu Jazdy, zamówionej za pomocą Internetowego Systemu Zamawiania Trasy Pociągu ((...)) dokonywana jest przez pracowników P. mających dostęp do ww. systemu. Potwierdzenie przyjęcia „Rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu” przekazywane jest drogą elektroniczną na adres wnioskodawcy. W przypadku awarii ww. systemu, rezygnację z przydzielonej trasy pociągu należy zgłaszać (pocztą elektroniczną lub faksem) na formularzu zgodnym z wzorem stanowiącym Załącznik nr 4, do właściwego terytorialnie dla miejsca planowanego rozpoczęcia przejazdu, stanowiska ds. konstrukcji rozkładów jazdy, według Załącznika nr 4.3 do Regulaminu.

3. Zobowiązuje się Zarządcę do powiadamiania P. o wynikach przeprowadzanych czynności sprawdzających, o których mowa w § 37 Regulaminu, a w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości zobowiązuje się P. do powiadomienia Zarządcy o sposobie ich usunięcia.

4. Zobowiązuje się P. do wydania swoim pracownikom, stanowiącym obsługę pojazdów trakcyjnych, kart znajomości szlaków.

5. W przypadku braku znajomości szlaku przez obsługę pojazdów trakcyjnych z przyczyn powstałych po stronie Zarządcy, Zarządca zapewni na wniosek P. przejazd z prędkością 40 km/h, celem uzyskania znajomości szlaku przez maszynistów pojazdów trakcyjnych P., przy czym koszty takiego przejazdu związane z korzystaniem z infrastruktury kolejowej Zarządcy nie obciążają P..

6. Zobowiązuje się Zarządcę do utrzymania międzytorzy, którymi zarządza i na których są wykonywane czynności techniczne P., a także peronów na stacjach i przystankach, którymi zarządza i na których zatrzymują się pociągi P., w stanie zapewniającym bezpieczne oraz prawidłowe z nich korzystanie. Standard utrzymania peronów i międzytorzy zostanie ustalony w trybie roboczym pomiędzy Stronami.

7. Zobowiązuje się Zarządcę do przedstawienia oraz opublikowania na stronach internetowych Zarządcy w terminie 60 dni od daty doręczenia niniejszej decyzji harmonogramu prac mających na celu wprowadzenie kompleksowego systemu odpowiednich standardów korzystania z infrastruktury kolejowej. Zobowiązuje się Zarządcę do współpracy z P. w powyższym zakresie przy współudziale Prezesa (...). Podstawą prowadzonych prac będzie przedstawiony przez P. dokument dotyczący „Minimalnych standardów utrzymania międzytorzy i peronów”. Zarządca zobowiązany jest do wprowadzenia zmian do systemu począwszy od wprowadzenia rocznego rozkładu jazdy (...), natomiast prace nad kompleksowym systemem odpowiednich standardów korzystania z infrastruktury kolejowej Zarządca zobowiązany jest zakończyć do końca sierpnia 2012 r.

§ 6. Jednostki organizacyjne i stanowiska wyznaczone do współpracy

Zobowiązuje się Strony do przestrzegania następujących zasad dokonywania powiadomień:

1) w przypadku zdarzeń mających znaczenie dla zachowania bezpieczeństwa i ciągłości prowadzenia ruchu, a także bezpieczeństwa ludzi i mienia, do powiadamiania odpowiednio:

a) po stronie Zarządcy - najbliższy posterunek ruchu,

b) po stronie P. - maszynistę pojazdu trakcyjnego;

2)

w przypadkach zakłóceń w realizacji rozkładu jazdy pociągów, do powiadamiania odpowiednio:

a) po stronie Zarządcy - poprzez najbliższy posterunek ruchu, (...) S.A., ekspozyturę zarządzania ruchem kolejowym Centrum (...), która powiadamia przedstawiciela P., tj. odpowiednią dyspozyturę zakładu przewozów regionalnych,

b) po stronie P. - maszynistę pojazdu trakcyjnego;

3)

w przypadkach pozostałych, w tym przy przekazywaniu innych informacji związanych z wykonywaniem niniejszej Decyzji, do powiadamiania:

a) po stronie (...) S.A. Centrala Biuro Sprzedaży, adres: (...)-(...) W., ul. (...),

b) po stronie P. - (...) sp. z o.o. Centrala Biuro Eksploatacji i Utrzymania T., adres: (...)-(...) W., ul. (...).

§ 7. Opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej i inne opłaty

Opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej obejmuje:

1) opłatę podstawową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, obejmującą

zrealizowane usługi, o których mowa w Załączniku nr 1;

2) opłatę rezerwacyjną, pobieraną za zamówioną i przydzieloną trasę pociągu, która nie została przez P. wykorzystana;

3) opłatę podstawową za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, obejmującą zrealizowane usługi, o których mowa w Załączniku nr 2;

4) opłatę dodatkową, obejmującą zrealizowane usługi, o których mowa w Załączniku nr 2. W przypadku, kiedy przejazd pociągu obejmuje linie/odcinki będące w zarządzie różnych podmiotów gospodarczych, Zarządca pobiera opłatę tylko za korzystanie z infrastruktury kolejowej będącej w jego zarządzie.

3. Wysokość opłat podstawowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

dla przydzielonych tras pociągów zawarta jest w Załączniku B.

4. Szacowana wartość opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej została wyznaczona w Załączniku nr 5 i wynosi i wynosi netto 388 849 077,51 zł.

5. Szacowana wartość opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wynosi netto 19 983 235,69 zł.

6. Szacowana wartość opłaty dodatkowej za usługi dodatkowe wynosi netto 1 086 443,66 zł.

7. Opłaty, o których mowa w ust. 1, wyznaczane są odpowiednio według zasad określonych w § 9, 10, 11 i 12 i wnoszone przez P. na rzecz Zarządcy, w trybie i terminie określonym w § 14.

8. W przypadku użycia pojazdu trakcyjnego innego przewoźnika dla „ściągnięcia” uszkodzonego taboru P., Zarządca obciąża P. kwotą, wynikającą z faktury VAT wystawionej przez takiego przewoźnika.

9. W przypadku użycia pojazdu trakcyjnego P. dla „ściągnięcia” uszkodzonego taboru innego przewoźnika, P. obciąża Zarządcę kwotą równą poniesionym kosztom. Przewoźnik nalicza koszty za użycie lokomotyw i pracę drużyn trakcyjnych zgodnie ze stawkami jednostkowymi przyjętymi przez P. do stosowania na okres obowiązywania niniejszej Decyzji i przekazanymi Zarządcy do wykorzystania. Stawki mogą być aktualizowane raz w miesiącu. Przewoźnik przyjmuje do wiadomości że stawki innych przewoźników mogą być aktualizowane raz w miesiącu.

Do wystawionej dla Zarządcy faktury VAT P. dołącza następujące załączniki:

- 1) telefonogram, określający kto i dla jakiego przewoźnika oraz do jakiego miejsca zadysponował pojazd trakcyjny;
- 2) zestawienie godzin z rozpisaniem czasu pracy pojazdu trakcyjnego[^] tzn. przejazd jako jazda luzem tam i powrót, ściąganie pociągu z podaniem numeru pociągu i relacji przejazdu bądź kopię „Karty pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów”.

10. W przypadku uruchomienia przez P. komunikacji zastępczej, o której mowa w § 4 ust. 5, której konieczność uruchomienia wynika z Załącznika nr 5 do Regulaminu, tj. „Wykazu zamknięć torowych w okresie obowiązywania rozkładu jazdy (...), objętych planowaniem”, P. obciąży jednostkę organizacyjną Zarządcy wskazaną przez właściwą terenowo Ekspozyturę Centrum (...), poniesionymi z tego tytułu dodatkowymi kosztami, wyznaczonymi zgodnie z zasadami określonymi w § 42 ust. 4 Regulaminu. Koszt przejazdu pociągu na odcinku, za który została wprowadzona komunikacja zastępcza podaje Zarządca na wystąpienie P., przesłane na adres e-mail: (...)

Do faktury VAT wystawionej dla właściwej jednostki organizacyjnej Zarządcy P. dołącza:

- 1) poświadczoną za zgodność z oryginałem kserokopię faktury VAT wystawionej przez przewoźnika lądowego zawierającą informację o relacji przejazdu i jego terminie;
- 2) zestawienie pociągów, za które została wprowadzona komunikacja zastępcza, według wzoru stanowiącego Załącznik nr 6.

11. W przypadku uruchomienia przez P. komunikacji zastępczej, o której mowa w § 4 ust. 5, której konieczność uruchomienia nie wynika z Załącznika nr 5 do Regulaminu tj- „Wykazu zamknięć torowych w okresie obowiązywania rozkładu jazdy (...) objętych planowaniem” lub wynika, ale planowany termin zamknięcia z winy Zarządcy uległ zmianie. Przewoźnik uprawniony jest do obciążenia jednostki organizacyjnej Zarządcy wskazanej przez właściwą terenowo Ekspozyturę Centrum (...) poniesionymi z tego tytułu uzasadnionymi udokumentowanymi dodatkowymi kosztami. Przez dodatkowe koszty, o których mowa w ust. 11, rozumie się różnicę pomiędzy kosztami, które poniósłby P. w przypadku realizacji przejazdu bez jakichkolwiek ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, a udokumentowanymi uzasadnionymi kosztami ponoszonymi przy realizacji komunikacji zastępczej w ich pełnej wysokości powstałymi z przyczyn leżących po stronie Zarządcy.

Do faktury VAT wystawionej dla właściwej jednostki organizacyjnej Zarządcy P. dołącza:

- 1) poświadczoną za zgodność z oryginałem kserokopię faktury VAT wystawioną przez podmiot świadczący komunikację zastępczą, zawierającą informację o relacji przejazdu i jego terminie;
- 2) inne faktury dokumentujące wysokość poniesionych kosztów, które można jednocześnie przyporządkować do konieczności zorganizowania komunikacji zastępczej w określonym przypadku;
- 3) zestawienie pociągów, za które została wprowadzona komunikacja zastępcza, według wzoru stanowiącego Załącznik nr 6.

Prowadzenie zamknięć zgodnie z Załącznikiem nr 5 do Regulaminu jest obowiązkiem Zarządcy. Obowiązek Zarządcy zwrotu dodatkowych uzasadnionych kosztów nie dotyczy sytuacji, których zamknięcie lub zmiana jego terminu wynika z winy P. lub innych przewoźników. W przypadku opisanym w ust. 11 przejazd pociągu po trasie zastępczej nie

zwalnia Zarządcy z konieczności pokrycia uzasadnionych dodatkowych kosztów (udokumentowanych zgodnie z pkt l, 2, 3 ustępu 11), a wynikających z konieczności uruchomienia komunikacji zastępczej. Dodatkowe koszty obejmują tylko koszty związane z uruchomieniem komunikacji zastępczej i nie obejmują utraconych korzyści.

Biorąc pod uwagę konieczność opracowania spójnego systemu rozliczeń prowadzenia komunikacji zastępczej, Zarządca jest zobowiązany, do wdrożenia wraz z nowym rozkładem jazdy (...) systemu, pozwalającego na pokrycie kosztów powstałych z tytułu działań Zarządcy lub innych przewoźników a powodujących konieczność prowadzenia komunikacji zastępczej lub/i prowadzenia pociągu po trasie zastępczej. Prace nad opisanym systemem powinny zakończyć się do końca sierpnia 2012 r.

12. W przypadku wprowadzenia przez Zarządcę zastępczego rozkładu jazdy, który nie wynika z Załącznika nr 5 do Regulaminu tj. „Wykazu zamknięć torowych w okresie obowiązywania rozkładu jazdy (...) objętych planowaniem” lub wynika, ale planowany termin zamknięcia uległ zmianie, P. może żądać od Zarządcy zwrotu poniesionych i udokumentowanych kosztów zmian publikacji informacji dla podróżnych (zmiany wydawnictw rozkładowych, plakatów, ulotek, zmiany w systemach informatycznych). Powyższe P. dokumentuje, poprzez przedstawienie stosownych faktur dokumentujących wysokość poniesionych kosztów, które można jednocześnie przyporządkować do konieczności przygotowania aktualnych informacji dla podróżnych.

13. Wierzytelności wzajemne Stron niniejszej Decyzji, powstałe w wyniku likwidacji skutków zdarzeń (poważnych wypadków, wypadków lub incydentów) na liniach kolejowych, traktowane będą odrębnie od wierzytelności powstałych w wyniku korzystania z infrastruktury kolejowej, we wspólnie uzgodnionym trybie, po zapoznaniu się z ustaleniami komisji kolejowej lub Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

14. Jeżeli Zarządca lub jednostka organizacyjna Zarządcy po zakończeniu postępowania w sprawie zdarzenia, w którym P. uczestniczył jako strona i poniósł szkodę, w terminie 14 dni nie powoła zespołu, o którym mowa w § 40 ust. 6 Regulaminu, właściwego do ustalenia wysokości szkody i strony odpowiedzialnej za jej powstanie, P. będzie uprawniony do powołania takiego zespołu samodzielnie pod warunkiem powołania do tego zespołu i umożliwienie uczestnictwa w nim przedstawiciela Zarządcy. Ustalenia tego zespołu będą wiążące dla wszystkich stron postępowania.

15. Jeżeli w trakcie korzystania z infrastruktury kolejowej Zarządcy nastąpi kolizja pojazdu kolejowego P. z powalonym drzewem lub fragmentami drzewa lub wysadzonymi (wyniesionymi) płytami na przejazdach, w wyniku czego nastąpi uszkodzenie pojazdu P., zobowiązuje się Zarządcę do pokrycia strat P. z tego tytułu.

16. Opłata za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej za przejazd pociągu - drogą okreśną - według zastępczego rozkładu jazdy pociągów z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, jest równa opłacie wyznaczonej według trasy zaplanowanej w rozkładzie jazdy pociągów. Przewoźnik ma prawo zażądać od Zarządcy pobrania opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w niższej z kwot takiej opłaty, obliczonych na podstawie i) rzeczywistej drogi przejazdu albo ii) trasy zaplanowanej w rozkładzie jazdy pociągów. W przypadku, w którym przejazd ten odbył się tylko na części trasy z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, Zarządca nie naliczać opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystaną część trasy.

17. Zobowiązuje się Strony w terminie do dnia 31 marca 2012 r., do wypracowania rozwiązania polegającego na nienaliczaniu opłat za przejazdy pociągów służbowych oraz lokomotyw luzem P. do i od pociągów, jeżeli konieczność tych przejazdów jest skutkiem wprowadzonych przez Zarządcę zamknięć torowych.

18. W przypadku realizacji przejazdu pociągu, według warunków, o których mowa w § 2 ust. 10, zobowiązuje się Zarządcę do nie pobierania opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystaną część trasy na linii nr 202.

19. Zobowiązuje się Strony do pokrycia kosztów wynikających z działań podjętych przez jedną ze Stron dla wyeliminowania skutków trudności eksploatacyjnych, o których mowa w Załączniku Nr 7 pkt III do instrukcji Ir-8, spowodowanych przyczynami leżącymi po drugiej S..

§8. Ulgi i współczynniki zwiększające stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

1. Przewoźnik może uzyskać ulgę w opłacie podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w przypadkach i na zasadach określonych w § 29 ust. 1 pkt 2 Regulaminu.
2. Zarządca stosuje współczynniki zwiększające opłatę podstawową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w przypadkach i na zasadach określonych w Cenniku część III.

§9. Wyznaczenie opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

1. Podstawę do obliczenia opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej stanowi zrealizowany i zarejestrowany w systemie (...) przejazd pociągu P. oraz stawki jednostkowe określone dla poszczególnych odcinków linii kolejowych z uwzględnieniem ich kategorii oraz dostępności do urządzeń sieci trakcyjnej ujęte w „Wykazie linii kolejowych zarządzanych przez (...) S. A. z przyporządkowaniem im stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obowiązujących od 11 grudnia 2011 r. [zł/pockm]” sporządzonym na podstawie Cennika część 1. 1.

2. Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla przejazdu pociągu według przydzielonej trasy obliczana jest jako suma iloczynów stawki jednostkowej właściwej dla danego odcinka linii kolejowej i długości tego odcinka z uwzględnieniem masy brutto pociągu.

Masę brutto pociągu określa się jako masę pociągu uwzględnioną w przydzielonej trasie pociągu, powiększoną o 100 t za każdą lokomotywę czynną.

3. W przypadku, kiedy P. zrealizował przejazd pociągu według trasy przydzielonej w Rocznym Rozkładzie Jazdy, dla którego ma zastosowanie ulga, opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 2 i pomniejszana o wartość wynikającą z udzielonej ulgi.

4. Za przejazd zrealizowany według trasy przydzielonej w Indywidualnym Rozkładzie Jazdy, opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 2 i powiększana o wartość wynikającą z naliczenia (...) marży zysku.

5. Za przejazd zrealizowany według trasy przydzielonej w Indywidualnym Rozkładzie Jazdy i dla którego została udzielona ulga, opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 2 i pomniejszana o wartość wynikającą z udzielonej ulgi, naliczonej od opłaty wyznaczonej według zasady podanej w ust. 2 oraz powiększana o wartość wynikającą z naliczenia (...) marży zysku od opłaty, wyznaczonej według zasady podanej w ust. 2.

6. Za przejazd pociągu z przesyłkami nadzwyczajnymi, zrealizowany według trasy przydzielonej w Rocznym Rozkładzie Jazdy, opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 2 i zwiększana o wartość wynikającą z zastosowania odpowiedniego współczynnika lub współczynników, ujętych w Cenniku część III.

7. Za przejazd pociągu z przesyłkami nadzwyczajnymi, zrealizowany według trasy przydzielonej w Indywidualnym Rozkładzie Jazdy, opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 6 i powiększana o wartość wynikającą z naliczenia (...) marży zysku od opłaty, wyznaczonej według zasady podanej w ust. 2.

8. Za przejazd pociągu z przesyłkami nadzwyczajnymi, zrealizowany według trasy przydzielonej w Rocznym Rozkładzie Jazdy, dla którego została udzielona ulga, opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury'

kolejowej wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 6 i pomniejszana o wartość wynikającą z udzielonej ulgi obliczoną od opłaty wyznaczonej według zasady podanej w ust. 2.

9. Za przejazd pociągu z przesyłkami nadzwyczajnymi, zrealizowany według trasy przydzielonej w Indywidualnym Rozkładzie Jazdy, dla którego ma zastosowanie ulga, opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 8 i powiększana o wartość wynikającą z naliczenia marży zysku (...) od opłaty? Wyznaczonej według zasady podanej w ust. 2.

10. Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej za przejazdy pociągów P. za każdy okres rozliczeniowy, naliczana jest jako suma opłat podstawowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej poszczególnych przejazdów pociągów zrealizowanych w tym okresie, z uwzględnieniem postanowień powyższych ustępów.

11. Zarządca zobowiązany jest do zachowania parametrów linii kolejowych oraz czasu przejazdu pociągów zgodnie z danymi przekazanymi P.. W przypadku obniżenia parametrów linii kolejowych Zarządca zobowiązany jest do aktualizowania parametrów charakteryzujących kategorie linii kolejowych, w szczególności w związku z prowadzonymi pracami remontowymi i modernizacyjnymi oraz przedłużającymi się ograniczeniami prędkości wynikającymi ze złego stanu infrastruktury kolejowej.

§ 10. Wyznaczenie opłaty rezerwacyjnej

1. Opłata rezerwacyjna naliczana jest za zamówione i niewykorzystane trasy pociągów z wyjątkiem sytuacji, w których przydzielona trasa pociągu nie została wykorzystana w całości lub części z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, w szczególności w przypadkach, określonych w § 34 ust. 3 pkt 6 Regulaminu.

2. Opłata rezerwacyjna dla określonej trasy pociągu wynosi:

1) 10% opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, wyznaczonej zgodnie z postanowieniami § 9 ust. 2, za przejazd planowanego pociągu według przydzielonej trasy w przypadku rezygnacji z tego przejazdu w terminie krótszym niż 30 dni i równym lub dłuższym niż 72 godziny przed planowanym terminem jego realizacji;

2) (...) opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, wyznaczonej zgodnie z postanowieniami § 9 ust. 2, za przejazd planowanego pociągu według przydzielonej trasy w przypadku rezygnacji z tego przejazdu w terminie krótszym niż 72 godziny przed planowanym terminem jego realizacji.

3. W przypadku, kiedy P. złoży rezygnację z przejazdu w terminie co najmniej na 30 dni przed planowanym terminem jego realizacji, Zarządca nie pobiera opłaty rezerwacyjnej.

4. W przypadku, kiedy P. nie złoży rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu i nie wykorzysta jej w całości lub w części, opłata rezerwacyjna za niewykorzystaną część trasy wynosi 25% opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, wyznaczonej zgodnie z postanowieniami § 9 ust. 2 za przejazd planowanego pociągu według przydzielonej trasy.

§ 11. Wyznaczenie opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów

1. Podstawę do wyznaczenia opłat za zrealizowane usługi, określone w Załączniku nr 2 stanowią: wykonana przez Zarządcę i potwierdzona przez P. usługa oraz stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, ujęte w Cenniku część I.2.

2. Opłata za usługi wymienione w Załączniku nr 2 w pkt 1 i 3 wyznaczana jest jako iloczyn sumy wykonanych pociągokilometrów i stawki jednostkowej, odrębnie dla pojazdów kolejowych luzem, autobusów szynowych, pozostałych pojazdów trakcyjnych i składów manewrowych.

Długość przejazdu dla tych usług liczona jest od osi stacji po najkrótszej drodze przejazdu do granicy własności środka trwałego lub granicy użytkowania przez Zarządcę. Wykaz wyznaczonych odległości dla tych usług stanowi Załącznik nr 2.8 do Regulaminu.

Przejazdy realizowane tam i z powrotem liczone są jako odrębne przejazdy.

3. Opłata za usługę wymienioną w Załączniku nr 2 w pkt 2 wyznaczana jest jako iloczyn czasu postoju zamówionego przez P. dla pociągów uruchomionych i stawki jednostkowej, przy czym na stacjach początkowych i końcowych Zarządcy dolicza się po pięć minut postoju. Zarządca nie pobiera opłaty za postój na stacjach: W.(...), (...).

4. Opłata za usługę wymienioną w Załączniku nr 2 w pkt 4 wyznaczana jest jako iloczyn liczby formowanych składów pociągów z wykorzystaniem co najmniej dwóch torów i stawki jednostkowej. Opłatę pobiera się również w przypadku wykorzystania co najmniej dwóch torów w celu dokonania wymiany grup wagonów, włączania i wyłączania wagonów.

5. Opłata za usługę wymienioną w Załączniku nr 2 w pkt 5 wyznaczana jest jako iloczyn sumy czasu zajętości toru przez tabor kolejowy i stawki jednostkowej.

Opłata jest pobierana za zajętość toru przez tabor kolejowy, trwający co najmniej dwie godziny.

Opłata za usługę nie jest pobierana w przypadku, w którym zajętość toru przez tabor kolejowy wynika z przyczyn leżących po stronie Zarządcy.

Do czasu zajętości toru nie zalicza się czasu od momentu zgłoszenia Zarządcy gotowości pociągu do odjazdu do czasu rzeczywistego odjazdu pociągu.

6. Opłata za usługę wymienioną w Załączniku nr 2 w pkt 6 wyznaczana jest jako iloczyn liczby wjeżdżających wagonów P. na stację G. Postojowa i stawki jednostkowej

§ 12. Wyznaczenie opłaty dodatkowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej

1. Podstawę do wyznaczenia opłat za usługi, określone w Załączniku nr 3 stanowi zrealizowana usługa, której realizacja potwierdzona jest przez P. i stawki jednostkowe opłat dodatkowych ujęte w Cenniku część II.

2. Opłata dodatkowa za usługę w Załączniku nr 3 w pkt 1 składa się z opłaty dodatkowej za opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną i ewentualnej opłaty dodatkowej za czynności nadzoru wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu.

Zarządca pobiera opłatę dodatkową za opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną, za każde rozpatrzone zawiadomienie złożone przez P. i wydaną decyzję.

Za przystosowanie obiektów i urządzeń Zarządcy do wymaganych warunków technicznych przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną opłatę pobiera się według indywidualnej kalkulacji.

3. Opłata dodatkowa za usługę wymienioną w Załączniku nr 3 w pkt 2 wyznaczana jest jako iloczyn długości trasy i stawki jednostkowej, z zaokrągleniem do pełnego kilometra według ogólnie obowiązujących zasad.

§ 13. Zasady dokumentowania świadczonych usług

1. W zakresie realizacji usług podstawowych minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej Zarządca zobowiązany jest do prowadzenia rejestracji wykonanych przez P. przejazdów w systemie (...), a P. po sprawdzeniu i wyjaśnieniu ewentualnych wątpliwości zobowiązany jest najpóźniej w ciągu 24 godzin po zrealizowaniu przejazdu pociągu, do dokonania ich autoryzacji, tj. potwierdzenia przejazdu w systemie (...).

2. Zarządca dla każdego okresu rozliczeniowego zobowiązany jest do sporządzania zestawienia wykonanych przejazdów pociągów P. i przekazywania go drogą elektroniczną na adres (...)(...) najpóźniej w dniu dostarczenia faktury VAT. W zestawieniu ujęte są m.in. informacje dotyczące wykorzystania przez P. poszczególnych tras pociągów przydzielonych w danym okresie rozliczeniowym, wysokość opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i opłaty rezerwacyjnej, liczba zrealizowanych i niezrealizowanych pociągokilometrów oraz opłaty za dostęp i korzystanie z peronów.

3. W zakresie realizacji usług podstawowych zapewniających dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów Zarządca zobowiązany jest do prowadzenia rejestracji:

1) wykonanych przejazdów do/z punktów z urządzeniami zaopatrzenia w paliwo, torów postojowych oraz punktów utrzymania pojazdów kolejowych dla pociągów pasażerskich, o których mowa w § 11 ust. 2, według wzoru stanowiącego Załącznik nr 2.1.a;

2) liczby formowanych składów pociągów, o których mowa w § 11 ust. 4, według wzoru stanowiącego Załącznik nr 2.2.a;

3) czasu zajętości torów przez tabor P., o którym mowa w § 11 ust. 5, według wzoru stanowiącego Załącznik nr 2.3.a;

4) liczby wagonów wjeżdżających na stację G. (...) o których mowa w § 11 ust. 6 niniejszej Decyzji, według wzoru stanowiącego Załącznik nr 2.4, a upoważnieni pracownicy P. dokonują jej potwierdzenia.

4. Zarządca zobowiązany jest, dla każdego okresu rozliczeniowego, sporządzić zestawienia wykonanych usług podstawowych w zakresie dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, odpowiednio według Załączników nr 2.1, 2.2, 2.3 oraz 2.4, i przekazywania ich P. drogą elektroniczną na adres e-mail wskazany w Załączniku nr 2.5 najpóźniej w dniu dostarczenia faktury VAT.

5. Przewoźnik zobowiązany jest do wyznaczenia stanowiska lub imiennie osoby upoważnionej do potwierdzania wykonanych usług podstawowych w zakresie dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ewidencji Zarządcy. Wykaz upoważnionych stanowisk lub osób ze wskazaniem okresów potwierdzania stanowi Załącznik nr 2.5.

Strony mogą dokonywać zmian stanowisk lub osoby wyznaczonej w Załączniku nr 2.5. Dokonane zmiany obowiązujące są z dniem doręczenia przez P. pisemnego zawiadomienia Zarządcy.

6. Brak potwierdzenia przez P. realizacji usługi nie wstrzymuje rozliczeń.

§ 14. Terminy, sposób uiszczania opłat i innych zobowiązań finansowych

1. Zarządca zobowiązany jest za usługi, o których mowa w Załączniku nr 1 i 2 pkt 2, w terminie do 7 dni po zakończeniu okresu rozliczeniowego, do wystawienia, zgodnie ze sporządzonymi zestawieniami wykonanych usług, odrębnych faktury VAT.

Za usługi, o których mowa w Załączniku nr 2 pkt 1, 3, 4, 5 i 6, w terminie 7 dni po zakończeniu okresu rozliczeniowego, zgodnie ze sporządzonym zestawieniem wykonanych usług, faktury VAT wystawia właściwa terytorialnie dla miejsca ich realizacji jednostka organizacyjna Zarządcy (Zakład (...)) i przekazuje je do właściwej terytorialnie jednostki organizacyjnej P. (Zakład (...)).

2. W fakturze VAT z opłatą podstawową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządcy uwzględnia się opłatę rezerwacyjną, o której mowa w § 10, przy czym wysokość opłaty rezerwacyjnej musi być wyraźnie wyodrębniona w treści faktury VAT.

3. W terminie 7 dni po wykonaniu usług, o których mowa w Załączniku nr 3 pkt 1 i 2, faktury VAT wystawia jednostka organizacyjna Zarządcy;

1) Centrum (...): za opracowanie Indywidualnego Rozkładu Jazdy, dokonanie aktualizacji Roczego Rozkładu Jazdy i za opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną;

2) zakład linii kolejowych, wykonujący czynności nadzoru wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu.

4. Należności wynikające z faktur VAT, o których mowa w ust. 1 i 3, wnoszone są w terminie 14 dni od daty otrzymania faktur - na rachunek wskazany w fakturach.

5. Rozliczenia z tytułu ponoszonych kosztów likwidacji skutków trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych, użycia pojazdu trakcyjnego P. do eliminacji zakłóceń eksploatacyjnych, uruchomienia komunikacji zastępczej, dokonywane są odpowiednio - przez Zarządcę lub-P. lub ich jednostki organizacyjne - z zachowaniem 14-dniowych terminów płatności od daty otrzymania faktury VAT, na rachunek wskazany w fakturze.

6. Przy fakturowaniu, do opłat dolicza się należny podatek VAT.

7. Fakturę VAT uznaje się za uregulowaną w dniu, w którym nastąpiło uznanie rachunku bankowego Zarządcy kwotą równą wartości wystawionej faktury.

8. Za opóźnienia w regulowaniu należności naliczane są odsetki ustawowe.

9. Strona wnosząca opłaty na rzecz drugiej, podaje na dokumencie płatności numer faktury VAT, której opłata dotyczy.

10. W przypadku powstania zaległości płatniczych powstałych wskutek nieterminowego uiszczenia na rzecz Zarządcy opłat, o których mowa w § 7 ust. 1, Zarządca - pomimo wskazania przez P. długu, który chce zaspokoić - może:

a) w pierwszej kolejności zaliczyć płatność dokonaną przez P. na poczet wynikającego z niniejszej Decyzji najdawniej wymagalnego świadczenia głównego za dany okres rozliczeniowy,

b) następnie zaliczyć płatność na poczet należności ubocznych związanych ze świadczeniem, o którym mowa w pod lit. a),

c) wreszcie zaliczyć płatność na poczet kolejnych następujących po sobie i wynikających z niniejszej Decyzji świadczeń głównych i ubocznych przy odpowiednim zastosowaniu zasad, określonych pod lit. a)-b).

W przypadku skorzystania z uprawnień w wymienionych pod lit. a)-c), Zarządca zobowiązany jest w terminie 10 dni od daty dokonania płatności do pisemnego poinformowania P. o zaliczeniu dokonanych płatności na poczet innych zobowiązań niż te, które zostały wskazane w tytule przelewu przez P..

§ 15. Szczególne zobowiązania Stron

1. Zobowiązuje się Strony do wykonywania z należyłą starannością zobowiązań wynikających z niniejszej Decyzji.

2. Zobowiązuje się Strony do bezzwłocznego powiadamiania się o wszelkich okolicznościach i zdarzeniach, mających wpływ na wykonywanie zobowiązań wynikających z niniejszej Decyzji, w tym w szczególności takich, które mogą wywołać niekorzystne skutki dla jednej lub obu Stron.

3. Zobowiązuje się Strony do niezwłocznego wzajemnego informowania o wszelkich zmianach w zakresie reprezentacji oraz danych teleadresowych niezbędnych do prawidłowego wykonania Decyzji.

4. Strony ponoszą odpowiedzialność za działania i zaniechania własnych pracowników oraz osób, którymi posługują się przy wykonywaniu Decyzji.

5. Zobowiązuje się Strony do zapłaty kar umownych z tytułu nienależytego wykonania niniejszej Decyzji w zakresie realizacji rozkładu jazdy pociągów. Zasady naliczania kar umownych oraz rozliczeń z tego tytułu zawarte są w Załączniku nr 7.

6. Warunkiem świadczenia przez Zarządcę usług udostępnienia infrastruktury kolejowej jest przedłożenie przez P. stosownych zabezpieczeń gwarantujących zobowiązania wynikające z wykonywania niniejszej Decyzji. Za stosowne Zabezpieczenie Prezes (...) uznaje weksel wraz z deklaracją wekslową, które stanowią Załącznik nr 8. Przewoźnik zobowiązany jest do przedłożenia Zarządcy stosowanego zabezpieczenia w terminie 7 dni od momentu otrzymania niniejszej Decyzji.

§ 16. Postanowienia końcowe

1. Szacowana wartość zobowiązań P. wobec Zarządcy, wynikających z niniejszej Decyzji, w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 409918756,86 zł netto (słownie: czterysta dziewięć milionów dziewięćset osiemnaście tysięcy siedemset pięćdziesiąt sześć złotych i osiemdziesiąt sześć groszy) i 504 200 070,94 zł brutto (słownie: pięćset cztery miliony dwieście tysięcy siedemdziesiąt złotych i dziewięćdziesiąt cztery grosze).

2. Szacowana wartości Decyzji może ulec zmianie i nie ma to wpływu na obowiązki Stron wynikające z Decyzji.

3. W przypadku nieuregulowania przez P. opłaty, o której mowa w § 9, w wysokości należnej za 3 kolejne okresy rozliczeniowe, Zarządca ma obowiązek zawiadomić o tym Prezesa (...).

4. Zarządca uprawniony jest do ograniczenia zakresu wykonywania niniejszej Decyzji w odniesieniu do świadczonych usług w przypadku nieuregulowania przez P. opłat za korzystanie z tych usług, w wysokości wynikającej z wystawionych faktur VAT za 2 kolejne okresy rozliczeniowe.

Ograniczenie zakresu wykonywania Decyzji zostanie poprzedzone wyznaczeniem 14 – dniowego terminu do uregulowania należnych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Zakres ograniczenia świadczonych usług zostanie określony na poziomie do (...) planowanej pracy eksploatacyjnej przez P., a w przypadku niewskazania przez P. tras pociągów, których dotyczy ograniczenie lub wskazanie na poziomie niższym niż 19 %, Zarządca wskazuje trasy pociągów do ograniczenia.

Termin przekazania informacji o trasach pociągów do ograniczenia ich kursowania oraz termin wprowadzenia ograniczenia zakresu wykonywania usług muszą być podane do wiadomości P. z wyprzedzeniem 14 – dniowym. Przewoźnik jest zobowiązany do niezwłocznego poinformowania pasażerów o planowanych przez Zarządcę ograniczeniach oraz ich terminach. Ograniczenie wykonywania Decyzji zostanie zniesione po uregulowaniu przez P. całej zaległej należności. Ponadto, zarówno Zarządca jak i P. zobowiązani są do poinformowania Prezesa (...) o wprowadzanych ograniczeniach kursowania pociągów.

5. Przelew wierzytelności którejkolwiek ze Stron, wynikających z Decyzji, wymaga dla swej ważności zgody drugiej Strony w formie pisemnej z podpisami notarialnie poświadczonymi.

6. Zobowiązuje się Strony do nieujawniania osobom trzecim, bez uprzedniej pisemnej zgody drugiej Strony, informacji dotyczących drugiej Strony, których ujawnienie mogłoby narazić tę Stronę na szkodę majątkową lub niemajątkową, w tym w szczególności informacji stanowiących tajemnicę przedsiębiorstwa drugiej Strony, jeżeli informacje te zostały uzyskane w związku z wykonywaniem obowiązków wynikających z Decyzji, za wyjątkiem przypadków, w których:

1) Ujawnienie informacji jest wymagane przez przepisy prawa, w tym jeśli ujawnienia informacji zażądały uprawnione organy państwa lub instytucji unijnych;

2) Strony ujawniają informacje w celu ochrony przysługujących Stronom praw w ramach postępowań przed sądami lub organami administracji;

3) Informacje były dostępne publicznie przed wydaniem Decyzji.

7. Strony uprawnione sąd od dochodzenia roszczeń z tytułu ujawnienia informacji, które sąd objęte i opatrzone klauzulą „tajemnica przedsiębiorcy” na zasadach ogólnych.

Na podstawie art. 13 ust. 6a Prezes Urzędu Transportu Kolejowego nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Przedmiotową decyzję w całości zaskarżył powód – (...) S.A. z siedzibą w W..

Zaskarżonej decyzji zarzucił:

I. naruszenie prawa materialnego, polegające na błędnej wykładni art. 10 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (tj. Dz.U. z 2007 Nr 16, póź. 94), dalej u.t.k. w zw. z art. 13 u.t.k. w zw. art. 29 ust. 1 i u.t.k., skutkujące niezasadnym przyjęciem, iż Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: Prezes (...)) w ramach zadań z zakresu regulacji, jest uprawniony do dowolnego kreowania praw i obowiązków licencjonowanego przewoźnika i zarządcy zamierzających zawrzeć umowę o udostępnienie do infrastruktury kolejowej, podczas gdy, prawidłowa interpretacja regulacji z art. 29 ust. 1 i u.t.k. winna prowadzić do wniosku, iż Prezes (...) władny jest podjąć jedynie ograniczone działania w tym zakresie, w szczególności nie naruszających integralności ekonomicznej podmiotów gospodarczych oraz nie tworzących dodatkowych zobowiązań i uzgodnień nie postulowanych przez strony w trybie negocjacji;

II. naruszenie przepisów postępowania, mających wpływ na treść zaskarżonego orzeczenia, tj. art. 29 ust. 1 e u.t.k., poprzez wyznaczenie przez Prezesa (...) krótszego niż wynikającego z powyższego przepisu terminu na zakończenie przez

strony negocjacji do zawarcia umowy o udostępnienie z infrastruktury kolejowej;

III. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1 i u.t.k., art. 32 ust. 1 w zw. z art. 384 k.c., § 19 ust 1 pkt 1 lit. c rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2009, Nr 35, póź. 274), dalej rozporządzenie w sprawie warunków dostępu, polegające na błędnym przyjęciu, iż regulamin przydzielania tras pociągów, o którym mowa w art. 32 ust. 1 u.t.k. jest wzorcem umowy w rozumieniu art. 384 k.c., co jednocześnie w odniesieniu do innych umów zawieranych przez zarządcę z licencjonowanymi przewoźnikami narusza zasadę równego traktowania wszystkich przewoźników w zakresie zawieranych z nimi umów;

IV. naruszenie prawa materialnego tj; art. 30 ust. o transporcie kolejowym polegające na nałożeniu przez Prezesa (...) obowiązku wynikającego z treści §4 ust. 7 i 8 Umowy zobowiązującej Zarządcę Infrastruktury do przekazywania „prawidłowo przygotowanego zastępczego rozkładu jazdy” i nakładającego karę umowną w wysokości 1000 zł wtedy gdy obowiązek ten przekracza nałożone na Zarządcę (przez art. 30 Ustawy oraz § 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej) obowiązki związane z przygotowaniem rozkładu jazdy, wprowadzając nieostre pojęcia „prawidłowego” i penalizując ich naruszenie przez bezprawną karę umowną;

V. naruszenie prawa materialnego tj; § 67 instrukcji Ir-1 zatwierdzonej decyzją Prezesa (...) oraz wprowadzenie sprzeczności wewnętrznej umowy (decyzji) pomiędzy §4 ust. 11 oraz §7 ust. 8 i 9 umowy poprzez niezasadne nałożenie na Zarządcę Infrastruktury kary w kwocie 50 zł za ograniczenie dysponowania taborem przewoźnika, wtedy gdy ograniczenie takie wypływa z zatwierdzonej przez Prezesa (...) instrukcji Ir -1 oraz konieczności wykorzystania taboru przewoźnika do ściągnięcia innego uszkodzonego taboru z linii kolejowej;

VI. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1 i u.t.k., poprzez niezasadne nałożenie na zarządcę infrastruktury obowiązku informowania przewoźnika o potwierdzeniu przejścia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu oraz informowania o błędnych danych zawartych w rezygnacji w terminie nie przekraczającym jednego dnia roboczego,

podczas gdy, zapisy takie nie były przedmiotem negocjacji stron umowy, zaś ich wykonanie, z uwagi na ilość wpływających wniosków może nie być możliwe, zaś ewentualne uchybienie nie wpływa na wysokość opłaty rezerwacyjnej, do której poniesienia byłby zobowiązany przewoźnik;

VII. naruszenie prawa materialnego poprzez nałożenie na Zarządcę obowiązku

wynikającego z §5 ust. 5 i 6 Umowy (decyzji) wtedy gdy zakres standardów został określony przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie z dnia 10 września 1998 r. (Dz.U. Nr 151, póź. 987) i Zarządca Infrastruktury nie jest uprawniony do jego zmiany;

VIII. naruszenie prawa materialnego tj. §5 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej z dnia 27 lutego 2009 r. (Dz.U. Nr 35, póź. 274) uprawniającego Zarządcę do odmowy przydzielenia trasy pociągu w przypadkach braku możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej zarządcy w wyniku wyłączenia z eksploatacji linii kolejowej lub jej części, lub powstania ograniczeń przepustowości wynikających z prowadzenia remontów i modernizacji linii kolejowych, poprzez wprowadzenie zapisu § 4 ust. 5 w związku z § 7 ust. 10 i 11 umowy (decyzji), przy czym Rozporządzenie nie wprowadza obowiązku ponoszenia jakichkolwiek kosztów związanych z koniecznością wprowadzenia komunikacji zastępczej lub skierowania pociągów na trasę objazdową;

IX. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 li u.t.k., poprzez niezasadne przyjęcie przez Prezesa (...), iż zarządca infrastruktury winien zostać zobligowany do każdorazowego aktualizowania kategorii linii kolejowych w związku z prowadzonymi pracami remontowymi i modernizacyjnymi oraz przedłużającymi się ograniczeniami prędkości wynikającymi ze złego stanu infrastruktury kolejowej;

X. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 li u.t.k., poprzez niezasadne przyjęcie przez Prezesa (...), iż zarządca infrastruktury winien być ograniczony w sposobie zaliczania płatności przewoźnika na poczet należności ubocznych od należności głównych najdalej wymagalnych oraz niemożliwości zaliczania tych płatności na poczet innych długów przewoźnika, podczas gdy, wprowadzona regulacja uwzględnia jedynie dążenia przewoźnika, naruszając tym samym interesy ekonomiczne zarządcy;

XI. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 li u.t.k., poprzez niezasadne przyjęcie przez Prezesa (...), iż wobec wydania zaskarżonej decyzji zastępującej umowę o korzystanie z infrastruktury kolejowej, nie istnieje możliwość podjęcia przez zarządcę możliwości jej wypowiedzenia, podczas gdy, prawidłowe ustalenia w tym zakresie prowadzą do wniosków odwrotnych, a nadto brak jest podstaw prawnych do ograniczania zarządcy prawa o wnioskowanie do organu w tym zakresie;

XII. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 li u.t.k. poprzez niezasadne przyjęcie przez Prezesa (...), iż przelew wierzytelności z tytułu zawieranej umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej winien wymagać zgody stron wyrażonej w formie pisemnej z podpisami notarialnie poświadczonymi, podczas gdy wprowadzenie takiej regulacji jest zgodne z wolą tylko jednej ze stron umowy, a nadto brak jest podstaw do ograniczenia prawa zarządcy w tym zakresie;

XIII. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 li u.t.k. poprzez niezasadne przyjęcie przez Prezesa (...), iż najlepszym zabezpieczeniem roszczeń mogących wynikać z tytułu nienależytego wykonania zobowiązania przez przewoźnika, jest weksel wraz z deklaracją wekslową, podczas gdy, wprowadzenie zabezpieczenia wekslowego nie było przez strony negocjowane, zaś zdaniem mojego Mocodawcy najlepszą funkcję w tym zakresie, aby uniknąć drogi postępowania sądowego, może spełnić jedynie oświadczenie o poddaniu się egzekucji w trybie art. 777 k.p.c.

Powołując się na ww. zarzuty powód wniósł o uchylenie zaskarżonej decyzji w całości ewentualnie o jej zmianę w postulowanym w odwołaniu zakresie.

W odpowiedzi na odwołanie pozwany – Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wniósł o jego oddalenie w całości oraz zasądzenie na jego rzecz kosztów postępowania w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Sąd Okręgowy – Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów ustalił następujący stan faktyczny:

Pismem z dnia 30 listopada 2011 r. nr (...) (...) Prezes (...) na podstawie art. 61 § 1 i § 4 K.p.a. oraz art. 29 ust. 1e, If oraz ust. 1i ustawy o transporcie kolejowym, zawiadomił Strony o wszczęciu z urzędu postępowania administracyjnego w sprawie zawarcia między (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. oraz (...) S.A. z siedzibą w W. umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, a także o przysługującym im prawie do zapoznania się ze zgromadzonymi aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań w każdym stadium postępowania.

Następnie postanowieniem z dnia 1 grudnia 2011 r. nr (...) (...) (...) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wyznaczył termin zakończenia negocjacji dotyczących zawarcia umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej na dzień 9 grudnia 2011 r. Ponadto, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego nałożył na (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. oraz (...) S.A. z siedzibą w W. obowiązek prowadzenia negocjacji dotyczących zawarcia umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy (...) przed Prezesem (...), wyznaczając termin negocjacji na dzień 5 grudnia 2011 r. o godzinie 11:00 w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego nałożył także na Strony obowiązek dostarczenia, w terminie 5 dni roboczych od dnia otrzymania niniejszego postanowienia, projektu umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej oraz aktualnych stanowisk stron, z zaznaczeniem części spornych umowy.

W dniu 5 grudnia 2011 r. w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego odbyły się negocjacje w sprawie zawarcia między (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. oraz (...) S.A. z siedzibą w W. umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Protokół z przeprowadzonych negocjacji stanowił dla Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego materiał dowodowy w sprawie. Strony zgodnie ustaliły, że negocjacje będą kontynuowane w dniu 9 grudnia 2011 r. w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego.

W dniu 9 grudnia 2011 r. w Urzędzie Transportu Kolejowego odbyło się drugie spotkanie negocjacyjne w sprawie zawarcia między (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. a (...) S.A. z siedzibą w W. umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Strony zgodnie oświadczyły, że wnoszą o rozstrzygnięcie tylko tych kwestii, które nie zostały ustalone pomiędzy stronami w toku negocjacji, tj.: § 1 pkt. 8; § 1 pkt 2; § 2 ust. 1 1, ust. 12; § 4 ust. 7, ust. 10; § 5 ust. 4 (częściowo od słów „przy czym.”), ust. 5, ust. 6, ust. 7, ust. 8; § 7 ust. 10, ust. 15; § 9 ust. 3, ust. 5, ust. 6, ust. 8, ust. 10; 13 ust. 7, ust. 8; § 14 ust. 4, ust. 5, ust. 7, ust. 10; § 15 ust. 6, ust. 7; § 16 ust. 6, ust. 7, ust. 8, ust. 13.

W pozostałym zakresie strony zgodnie oświadczyły, że akceptują warunki negocjowanej umowy oraz fakt, że brzmienie wynegocjowanych zapisów może ulec zmianie w toku dostosowywania ich treści do treści Decyzji.

Pismem z dnia 14 grudnia 2011 r. (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. cofnęły wniosek o rozstrzygnięcie decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego kwestii, o której mowa w § 13 ust. 8 w brzmieniu zaproponowanym przez P.. W pozostałym zakresie (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. podtrzymały wnioski zgłoszone w toku negocjacji.

Pismem z dnia 16 grudnia 2011 r. nr (...) (...) (...) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zawiadomił Strony o zakończeniu postępowania w sprawie, informując o przysługujących uprawnieniach odnośnie składania oświadczeń i stanowisk, jak również wypowiedzenia się co do materiałów zgromadzonych w postępowaniu. W związku z powyższym, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zwrócił się o wyrażenie stanowiska przez Strony w terminie 5 dni od dnia otrzymania niniejszego zawiadomienia. Do dnia wydania decyzji w sprawie strony nie zajęły stanowisk.

Po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydał decyzję będącą przedmiotem niniejszej sprawy.

Powyższy stan faktyczny jest pomiędzy stronami postępowania bezsporny, w świetle posiadanych przez Sąd dokumentów nie budzi on wątpliwości, w związku z czym został ustalony jak wyżej.

W tym stanie faktycznym Sąd Okręgowy – Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów zważył, co następuje:

Odwołanie jest bezzasadne.

Bezzasadny jest zarzut naruszenia art.29 ust. 1i ustawy o transporcie kolejowym. Zgodnie z tym przepisem, po bezskutecznym upływie terminu zakończenia negocjacji, wyznaczonego w postanowieniu, o którym mowa w ust. 1e i 1h, Prezes (...) wydaje decyzję w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej, która zastępuje umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej.

Wbrew wywodom skarżącego przepis ten nie zawiera ograniczeń działań Prezesa (...) do działania wyłącznie w zakresie treści prowadzonych negocjacji. Wydając decyzję w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej Prezes (...) ma obowiązek stworzenia prawnych warunków dla zapewnienia minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz dostępu na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów, a także do zapewnienia tej obsługi, określonych w części I załącznika do ustawy. Skoro decyzja o dostępie do infrastruktury kolejowej w zakresie objętym decyzją zastępuje umowę, to musi ona zawierać niezbędne elementy tej umowy, które umożliwią jej realne funkcjonowanie w obrocie. Nie sprzeciwia się temu ani treść art. 10 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym ani art.13 tej ustawy, tym bardziej, że ust.9 tego przepisu wymienia jako jedną z kompetencji pozwanego wydawanie decyzji w sprawie otwartego dostępu.

Należy mieć na względzie, regulacja rynku jest działaniem administracyjnoprawnym podejmowanych w sytuacji, gdy na rynku nie funkcjonują mechanizmy rynkowe. Rolą Prezesa (...) jest zatem ukształtowanie środkami administracyjnymi stosunku cywilnoprawnego pomiędzy podmiotami działającymi na rynku regulowanym w taki sposób, aby odpowiadał on równoprawnym relacjom pomiędzy kontrahentami występujących na rynkach konkurencyjnych.

Zaskarżona Decyzja w ocenie Sądu nie przekracza wyżej wskazanego zakresu regulacji.

W szczególności dotyczy to zapisu § 1 pkt 2 , w którym pozwany wprowadził zapis, że „Regulamin przydzielania tras...” jest wzorcem umownym w rozumieniu art.384-385 k.c. Postanowienie to trudno uznać za ingerencję w prawa powoda, skoro nie zawiera żadnych obowiązków, pozostając jedynie stwierdzeniem faktu, że skoro „Regulamin...” odpowiada definicji wzorca umownego zawartego w art.384 § 1 k.c. to nim jest. Nie zmienia tego fakt konsultowania tego Regulaminu z przewoźnikami, gdyż konsultacja jest jedynie zasięgnięciem opinii bez obowiązku jej uwzględnienia, a ostatecznie Regulamin sporządza jednostronnie (ustala) powód.

Także zapis §4 ust. 7 i 8 , w ocenie Sądu, służy wyłącznie zapewnieniu realnego dostępu do infrastruktury kolejowej. Powód nie kwestionuje, że ciąży na nim obowiązek opracowania i udostępnienia rozkładu jazdy, a w razie konieczności robót na liniach przygotowania rozkładu „zastępczego” , którego istnienie warunkuje skuteczne korzystanie z infrastruktury. Jest oczywistym, że obowiązek ten jest spełniony, gdy rozkład taki sporządzony zostanie prawidłowo tj. w zgodzie z przepisami i zasadami sztuki. Podkreślić należy, że powód jako wyspecjalizowany przedsiębiorca nie powinien mieć trudności z interpretacją słowa „prawidłowy” o ile tylko zechce odnosić się do zasad obiektywnych.

Zastrzeżenie w przypadkach niewykonania umowy kar umownych, zwłaszcza, gdy dokładne wyliczenie szkody z tego tytułu nie jest możliwe lub jest istotnie utrudnione jest normalną praktyką kontraktową i znajduje uzasadnienie w niniejszej sprawie.

W ocenie sądu brak jest również sprzeczności pomiędzy § 4 ust. 11 i § 7 ust.8 i 9 umowy. Uregulowanie zasad odpłatności za wykorzystanie pojazdu trakcyjnego przewoźnika do „ściągnięcia” uszkodzonego pojazdu nie dają uprawnienia powodowi do dysponowania cudzym taborem w zakresie szerszym niż wynikający z bezpieczeństwa ruchu. Nie ma również powodów aby „ściągnięcie” uszkodzonych pojazdów przy użyciu taboru przewoźnika musiało się odbywać bez jego zgody i wiedzy. Tym bardziej, że udzielenie takiej zgody leży w zwykłe w jego interesie, gdyż

udroźnienie szlaku służy sprawniejszemu wykonywaniu przewozów. Należy jednak mieć na względzie, że udroźnianie szlaków kolejowych nie należy do obowiązków zainteresowanego.

Wprowadzenie w zapisach § 5 pkt 1 ppkt 2 uściślenia terminów wysłania potwierdzenia przyjęcia lub odrzucenia „Rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu”, w ocenie Sądu, również służy zapewnieniu skutecznego korzystania z infrastruktury. W interesie obydwu stron jest uzyskanie stanu pewności czy rezygnacja została dokonana skutecznie, a sprecyzowanie maksymalnego terminu bezsprzecznie temu służy. Podkreślić przy tym należy, że powód nie zgłaszał wniosków co do wydłużenia tego terminu. Nadto należy zauważyć, że powód nie wykazał, aby wykonanie czynności wysłania jednego potwierdzenia przyjęcia lub odrzucenia „Rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu” musiało trwać aż 10 minut (w zwłaszcza przy obecnym stanie techniki) i musiała wykonywać to jedna osoba.

Uzasadnienie ma również wprowadzenie do umowy zapisów odnośnie odśnieżania, czystości peronów i ich parametrów technicznych, gdyż zgodnie z art. 14 ust. 1 ustawy Prawo przewozowe, przewoźnik jest obowiązany do zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz wygody i należytej obsługi. Mając na względzie te obowiązki, przewoźnik musi stworzyć kontraktową gwarancję dla zapewnienia przez pomioty, którymi się będzie posługiwał przy wykonywaniu zobowiązania względem pasażera, warunków umożliwiających należyte wykonanie umowy przewozu osób.

Także ze względu na zobowiązania przewoźnika wobec osób trzecich (pasażerów) konieczne jest umowne zagwarantowanie uzgodnionych parametrów tras kolejowych. Pokreślenia wymaga okoliczność, że powód jest przedsiębiorcą, który w ramach swojej działalności udostępnia własną infrastrukturę kolejową. Jest zatem jego wewnętrzną sprawą skąd pozyskuje środki na remonty i modernizację a także jakie działania podejmuje dla utrzymania infrastruktury w należyłym stanie. Fakt uzyskiwania dotacji, a tym bardziej obecny zły stan tej infrastruktury nie uzasadniają przerzucania ryzyka związanego z obniżeniem parametrów linii kolejowych, czy tzw. „zamknięć torowych” na przewoźników.

W ocenie Sądu, zasadne było również uregulowanie w sposób wskazany w Decyzji § 14 ust. 10. Na podstawie ciąży wynikającej z art. 29 ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym obowiązek zapewnienia podmiotom uprawnionym dostępu do infrastruktury kolejowej, a zatem umowa o dostępie (lub zastępująca ją decyzja) nie mogą stwarzać rozwiązań umożliwiających wymuszanie spełniania innych, nie związanych z tą umową świadczeń. Taka możliwość stwarzałaby arbitralne zaliczanie oznaczonych przez zainteresowanego wpłat na poczet innych należności (w szczególności spornych), gdyż zaliczenia wpłaty z tytułu korzystania z infrastruktury kolejowej na poczet innego długu powodowałby stan nienależytego wykonania tej umowy i konsekwencje wynikające z tego faktu prowadzące nawet do rozwiązania umowy. Zainteresowany byłby zatem pod presją, wynikającą z przewagi powoda związanej z faktem posiadania infrastruktury.

Nie zasługują na uwzględnienie także zastrzeżenia powoda dotyczące treści § 16 ust. 3. Obowiązek zawiadomienia Prezesa (...) o nieuregulowaniu należnej opłaty za 3 okresy rozliczeniowe nie wyłącza możliwości wystąpienia przez powoda z wnioskiem o rozwiązanie umowy. Złożenie takiego wniosku zależne jest od woli powoda, który decyduje w oparciu o własną ocenę, czy zwłoka ma charakter trwały czy jedynie przejściowy i czy w związku z tym zasadne jest dalsze trwanie umowy czy nie. Powiadomienie o 3 miesięcznej zwłoce w płatnościach Prezesa (...) służy realizacji ustawowych zadań powierzonych temu organowi.

Odnosząc się do zapisu § 16 ust. 5 zważyć należało, że zgodnie z art. 509 § 1k.c. wierzyciel może bez zgody dłużnika przenieść wierzytelność na osobę trzecią (przelew), chyba że sprzeciwiałoby się to ustawie, zastrzeżeniu umownemu albo właściwości zobowiązania.

W ocenie Sądu, pozwany nie wykazał żadnej konkretnej przyczyny aby zasada ta nie miała zastosowania w relacjach pomiędzy powodem i zainteresowanym, a w szczególności aby cesja wierzytelności godziła w bezpieczeństwo Państwa.

Zdaniem Sądu, to właśnie ograniczenie możliwości cesji prowadzi do nałożenia na zainteresowanego obowiązku kredytowania przewoźnika. Stoi to w sprzeczności z zadaniami powoda, który ma dbać o infrastrukturę kolejową,

prowadząc m.in. działalność inwestycyjną. Ograniczenie możliwości cesji wierzytelności bezsprzecznie ogranicza możliwości pozyskiwania środków finansowych niezbędnych dla działalności powoda i wyboru optymalnych źródeł finansowania.

Należy mieć również na względzie, że obowiązkiem zainteresowanego jest terminowe regulowanie zobowiązań pieniężnych wynikających z zaskarżonej Decyzji. Musi się on zatem liczyć z wszelkimi skutkami wynikającymi z niewykonywania tego obowiązku.

Równocześnie wobec treści art. 509 § 1k.c., w ocenie Sądu, zbędne jest zamieszczanie zapisu w treści proponowanej przez powoda. Należy jednak mieć na względzie w dacie zamknięcia rozprawy upłynął już termin obowiązywania orzeczonej umowy. Bezprzedmiotowa w związku z tym byłaby zmiana zaskarżonej decyzji w tym zakresie.

Nie budzi natomiast zastrzeżeń zapis § 15 ust. 6. Konieczność zabezpieczenia wierzytelności jest bezsporna. Powód nie wykazał, że sposób zabezpieczenia określony przez Prezesa UTK w postaci weksla in blanco z deklaracją wekslową nie chroni dostatecznie jego interesów.

Z tych względów należało oddalić (art.479⁷⁵ § 1 k.p.c.).

O kosztach postępowania orzeczono stosownie do wyniku sporu, zasądając na rzecz pozwanego koszty zastępstwa procesowego według norm przepisanych (art.98 k.p.c.).

SSO Bogdan Gierzyński