

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 30 października 2014 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów w składzie:

Przewodniczący:	<i>SSO Hanna Kulesza</i>
Protokolant:	sekretarz sądowy Irmina Bartochowska

po rozpoznaniu w dniu 09 października 2014 r. w Warszawie

na rozprawie

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

przeciwko **Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego**

z udziałem zainteresowanego **(...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością 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 27 grudnia 2012 r. Nr (...)(...)

I. oddala odwołanie,

II. zasądza od (...) Spółki Akcyjnej w W. na rzecz Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego kwotę 360 zł (słownie: trzysta sześćdziesiąt) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego.

SSO Hanna Kulesza

Sygn. akt XVII AmK 5/13

UZASADNIENIE

Decyzją Nr (...) z dnia 27 grudnia 2012 r. na podstawie art. 29 ust. 1i, ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz.U.z 2007r. Nr, 16, poz. 94 ze zm), zwaną dalej „ustawą o transporcie kolejowym” Prezes Urzędu Transportu Kolejowego działając z urzędu orzekł zawarcie między (...)spółką z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. ((...) (...)) a (...) S.A. z siedzibą w W. ((...) (...)) umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy obowiązujący od dnia 9 grudnia 2012r. do dnia 14 grudnia 2013r na warunkach szczegółowo w niej określonych. Integralną część decyzji stanowiły załączniki i dokumenty w niej wymienione. Następnie na podstawie art. 113 § 1 i 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013r., poz. 267) oraz w związku z art. 14 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2007r Nr 16, poz. 94 z późn. zm), Prezes UTK w dniu 12 marca 2013r. sprostował oczywiste omyłki i wyjaśnił wątpliwości co do treści decyzji w pozostałym zakresie odmówił wyjaśnienia wątpliwości co do treści decyzji.

Na podstawie art. 29 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym decyzji nadano rygor natychmiastowej wykonalności.

(decyzja k. 4-43, postanowienie Prezesa UTK o sprostowaniu oczywistych omyłek i wyjaśnienie co do treści w tym odmowa wyjaśnienie co do treści decyzji k.77-83)

Odwołanie od powyższej decyzji w dniu 18 stycznia 2013r. wniosła (...) S.A. z siedzibą w W. (dalej: powód, (...) S.A., (...)) zaskarżając ją w całości i wniosła o jej uchylenie w całości, ewentualnie o zmianę zaskarżonego orzeczenia oraz o zasądzenie kosztów postępowania w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Zamiana decyzji miała polegać na:

- wykreśleniu z zapisu § 1 pkt 2 zaskarżonej decyzji słów „ stanowiący wzorzec umowy w rozumieniu art. 384-385 ustawy z dnia 1964r. (Dz.U. z 1964r. Nr 16, poz. 93 z póź. zm) zwane dalej „Kodeksem cywilnym” lub „ k.c.””
- zmianę przepisu § 2 ust. 2 zaskarżonej decyzji na zapis uzgodniony przez powoda i zainteresowanego w trakcie negocjacji, w brzmieniu: „ (...) oświadczą, że przedłożone (...) dokumenty, o którym mowa w § 10 ust. 1 Regulaminu, zachowują ważność na dzień wydania Decyzji”;
- zmianę przepisu § 7 ust. 7 zaskarżonej decyzji, poprzez zapisanie, iż: „ Opłaty o których mowa w ust. 1 wyznaczone są odpowiednio według zasad określonych w § 9, § 10 ust. 1-4, § 11, § 12 i wnoszone przez (...) na rzecz (...) w trybie i terminie określonym w §14”;
- wykreślenie § 15 ust. 5 zaskarżonej decyzji;
- wykreślenie zapisów § 9 ust. 3 pkt 3 i 4 oraz ust. 4 zaskarżonej decyzji;
- wykreślenie zapisów § 10 ust. 5, 6, 7, 8, 9 zaskarżonej decyzji;
- wykreślenie zapisu §16 ust. 5 zdanie piąte zaskarżonej decyzji;
- zmianę zapisu § 16 ust. 6 w zdaniu trzecim zaskarżonej decyzji, na zapis uzgodniony przez powoda i zainteresowanego, w brzmieniu: „ Po bezskutecznym upływie dodatkowego terminu i niedokonaniu przez (...) spłaty całej zaległej należności, (...) występuje do Prezesa UTK z wnioskiem o uchylenie Decyzji”
- wykreślenie zapisu załącznika 7 ust. 10 pkt 1, ust. 11, 12, 13, 14, 15 oraz w ust. 16 słów „ (...) z zastrzeżeniem ust. 12 i 15 (...)”, ust. 17 słów „(...) z zastrzeżeniem ust. 12 i 15 (...)” zaskarżonej decyzji.

Zaskarżonej decyzji zarzucono naruszenie:

1. prawa materialnego, polegające na błędnej wykładni art. 10 pkt 1 u.t.k w zw. z art. 13 u.t.k. w zw. art. 29 ust. 1 u.t.k., skutkujące niezasadnym przyjęciem, iż Prezes Urzędu Transportu Kolejowego 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 u.t.k. winna prowadzić do wniosku, iż Prezes UTK 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;
2. prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1 u.t.k., art. 32 ust. 1 w zw. z art. 384 k.c., § 19 ust 1 pkt 1 lit. c rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2009, Nr 35, poz. 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;

3. prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1i u.t.k., oraz § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu polegające na dowolnym naniesieniu przez Prezesa UTK zapisu § 2 ust. 2 zaskarżonej decyzji oraz na błędnym przyjęciu, iż powód obowiązany jest do weryfikacji dokumentów przedkładanych przez przewoźnika niezbędnych do uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej, podczas gdy, dokumenty te wydawane są przez Prezesa UTK, a nadto nie jest jasne, na czym przedmiotowa weryfikacja miałaby polegać;
4. prawa materialnego tj. art. 29 ust. 1i u.t.k. i art. 29 ust. 1c u.t.k. polegające na wprowadzeniu w błąd Stron w zapisie § 7 ust. 8 zaskarżonej decyzji, w zakresie oznaczenia podmiotu wystawiającego fakturę VAT, w oparciu o którą zarządca obciąży przewoźnika z tytułu ściągnięcia uszkodzonego taboru, jako przewoźnika, w sytuacji gdy prawidłowo oznaczonym podmiotem winien być przewoźnik, który dokonała ściągnięcia uszkodzonego taboru należącego do przewoźnika;
5. prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1i u.t.k., polegające na wprowadzaniu w błąd zainteresowanego i powoda, iż w zakresie rozliczeń wynikających z § 10 ust. 7 i 9 zaskarżonej decyzji, istnieją zapisy odnoszące się do trybu i terminu regulowania ujętych w tych przepisach zobowiązań, podczas gdy prawidłowa analiza w tym zakresie prowadzi do wniosku odwrotnego;
6. prawa materialnego tj. art. 29 ust. 1i u.t.k., poprzez jego błędną wykładnię, polegającą na niezasadnym przyjęciu, iż Prezes UTK posiada uprawnienia mogące w sposób dowolny wpływać na zobowiązania ekonomiczne stron umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej odnoszące się do sposobu naliczania i wysokości marży zysku należnej zarządcy, podczas gdy prawidłowa analiza omawianego przepisu prowadzi do wniosku odwrotnego;
7. prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1i u.t.k. oraz § 18 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, poprzez ich błędną wykładnię, polegającą na niezasadnym przyjęciu, iż Prezes UTK posiada uprawnienia mogące w sposób dowolny wpływać na zobowiązania ekonomiczne stron umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej odnoszące się do sposobu naliczania i wysokości należnych przewoźnikowi z tytułu odwołania pociągu przez zarządcę, podczas gdy prawidłowa analiza omawianych przepisów prowadzi do wniosku odwrotnego;
8. prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1i u.t.k., poprzez niezasadne przyjęcie przez Prezesa UTK, iż posiada on uprawnienie do nakładania na zarządcę i przewoźnika obowiązku w postaci informowania Prezesa UTK o wprowadzonych ograniczeniach kursowania pociągów podczas gdy ewentualne wprowadzenie takiej powinności nie może znajdować odzwierciedlenia w zapisach decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej będącej w rzeczywistości kontraktem między jej stronami, z zatem regulującym jedynie prawa i obowiązki zarządcy i przewoźnika między nimi;
9. prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1i u.t.k., poprzez niezasadne przyjęcie przez Prezesa UTK, iż posiada on uprawnienie do nakładania na zarządcę i przewoźnika obowiązku w postaci informowania Prezesa UTK o dokonaniu przez zainteresowanego wpłaty należności, podczas gdy ewentualne wprowadzenie takiej powinności nie może znajdować odzwierciedlenia w zapisach decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej będącej w rzeczywistości kontraktem między jej stronami, a zatem regulującym jedynie prawa i obowiązki zarządcy i przewoźnika między nimi;
10. prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1i u.t.k. oraz art. 29 ust 2 u.t.k. poprzez niezasadne przyjęcie przez Prezesa UTK iż posiada on uprawnienie do nałożenia na zarządcę obowiązku wprowadzania kar umownych oraz ustalenia ich wysokości, jak również nakładania na zarządcę infrastruktury kolejowej obowiązku ich rozliczenia, w tym również tych, które wynikły między przewoźnikami oraz wymuszanie na zarządcy nierównego traktowania przewoźników w omawianym zakresie.

(odwołanie k.45-69, pismo procesowe powoda k. 87-88, protokół rozprawy k.243)

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: pozwany, Prezes UTK) wniósł o oddalenie odwołania w całości oraz zasądzenie kosztów postępowania według norm przepisanych.

(odpowiedź na odwołanie k. 138-165)

Postanowieniem z dnia 29 stycznia 2014r. Sąd Okręgowy – Sąd Ochrony Konkurencji oddalił wniosek powoda o wstrzymanie wykonania zaskarżonej decyzji decyzji.

Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów ustalił następujący stan faktyczny:

Prezes UTK postanowieniem z dnia 14 listopada 2012r. na podstawie art. 29 ust. 1e, oraz ust. 1 g ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2007r. Nr 16, poz. 94 ze zm.) w sprawie zawarcia między (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. a (...) z siedzibą w W. umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów (...) wyznaczył termin zakończenia negocjacji między Stronami na dzień 23 listopada 2012r. oraz nałożył obowiązek dostarczenia Prezesowi UTK projektu umowy wraz ze stanowiskami Stron w terminie 5 dni roboczych od dnia otrzymania postanowienia.

(dowód: postanowienie Prezesa UTK k. 13-15 akt administracyjnych)

Pismem z dnia 23 listopada 2013r. Prezes UTK załączył do akt sprawy postępowania administracyjnego swoje stanowisko w związku z brakiem porozumienia pomiędzy pasażerskimi przewoźnikami kolejowymi a (...) S.A. w zakresie przedstawionej propozycji przez tego ostatniego rekompensat do rozkładu jazdy pociągów.

(dowód: pismo (...) z dnia 5 listopada 2012r, k.19-20 akt administracyjnych, pismo (...) z dnia 17 października 2012r. k. 21-26 akt administracyjnych stanowisko Prezesa UTK k. 27-30 akt administracyjnych).

(...) sp. z o.o. z siedzibą w W. przedłożyła Prezesowi UTK projekt umowy o dostępie do infrastruktury kolejowej wraz ze wskazaniem, że brak porozumienia w drodze negocjacji z (...) z siedzibą w W.S.A. dotyczył załącznika nr 7 „zasad naliczania kar umownych oraz rozliczeń z tytułu nienależytej realizacji rozkładu jazdy pociągów”. W ocenie (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. narzucony system kar umownych związanych z rozporządzeniem (...) o których mowa w piśmie (...) S.A. z dnia 7 listopada 2012r., nie jest zasadny ponieważ niesłusznie obciąża partycypowanie w kosztach związanych z opóźnieniami innego przewoźnika.

(dowód: pismo (...) z 27 listopada 2012r. k. 35 akt administracyjnych, projekt umowy k. 37-70 akt administracyjnych, projekt umowy wraz załącznikami k. 37-85 akt administracyjnych, pismo (...) z dnia 7 listopada 2012 r. k. 71-73 akt administracyjnych).

Prezes UTK zajął stanowisko w przedmiocie zasadności obciążenia dodatkową karą przewoźników kolejowych za zawinione przyczynienie się do opóźnień tego przewoźnika kolejowego który dokonuje przewozu kwalifikowanego i międzynarodowego .

(pismo Prezesa UTK k.75-76 akta administracyjnych akt administracyjnych).

(...) S.A. przedstawiła Prezesowi UTK projekt umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów (...) i wskazała, że brak porozumienia z (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. dotyczył załącznika nr 7 „zasad naliczania kar umownych oraz rozliczeń z tytułu nienależytej realizacji rozkładu jazdy pociągów”.

(pismo (...)k. 79 akt administracyjnych, projekt umowy k. 81-113 akt administracyjnych.)

Pismem z dnia 10 grudnia 2012 r. Prezes UTK poinformował strony, o prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów w sprawie oraz zgłoszonych żądań, w terminie 5 dni od dnia otrzymania pisma. Z prawa tego skorzystała (...)sp. z o.o. z siedzibą w W..

(dowód: pismo Prezesa UTK z 10 listopada 2012r. k. 117akt administracyjnych, pismo (...) sp. z o.o. . k. 121-154 akt administracyjnych,)

Powyżej opisany stan faktyczny jako nie sporny został ustalony przez Sąd w oparciu o ww. dowody, których wiarygodność i moc dowodowa nie budziły zastrzeżeń.

Sąd Okręgowy zważył co następuje.

Odwołanie zasługuje na oddalenie.

Zaskarżona decyzja znajduje podstawę prawną w treści art. 29 ust 1i ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2007r. Nr 16 ,poz. 94 ze zm.) - dalej jako u.t.k - w myśl którego Prezes UTK wydaje, po bezskutecznym upływie terminu zakończenia negocjacji, decyzję w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej, która zastępuje umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Umowa o udostępnianie infrastruktury kolejowej zawarta z zarządcą infrastruktury lub zastępująca ją decyzja daje przewoźnikowi kolejowemu prawo do korzystania z przydzielonych i wyznaczonych w rozkładzie jazdy pociągów tras pociągów i umożliwia mu korzystania z niezbędnej infrastruktury kolejowej (art. 29 ust.1 u.t.k.), a w zamian za udostępnienie infrastruktury kolejowej jej zarządca nabywa prawo do opłat, o których mowa w art. 33 u.t.k. (art. 29 ust. 4 u.t.k.). Umowa zawierana jest na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów.

Essentialia negotii umowy o korzystanie z przydzielonych tras pociągowych zostały wymienione w § 20 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U.2009.35.274 dalej: jako rozporządzenie w sprawie warunków dostępu), które w szczególności prawodawca wskazuje jako :

- 1) rozkład jazdy pociągów przewoźnika;
- 2) warunki udostępniania oraz korzystania z infrastruktury kolejowej związanej z przydzieloną trasą pociągu;
- 3) usługi, które zarządca zapewnia na rzecz przewoźnika;
- 4) jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy;
- 5) zasady dokumentowania świadczonych usług;
- 6) zastosowane ulgi i współczynniki zwiększające stawki;
- 7) termin, a także sposób uiszczenia:
 - a) opłaty podstawowej,
 - b) opłat dodatkowych,
 - c) opłaty rezerwacyjnej,
 - d) innych zobowiązań finansowych wynikających z umowy;
- 8) zakres i sposób ustalania odpowiedzialności stron umowy w przypadku wystąpienia szkód;
- 9) zasady postępowania i regulowania ewentualnych zobowiązań w przypadku powstania przeszkód w wywiązaniu się z zobowiązań wynikających z umowy;
- 10) sposób odstąpienia od umowy albo jej rozwiązania;
- 11) sposób rozstrzygania sporów.

Istotnym z punktu widzenia elementów umowy jest również zasada, że strony uczestniczące w procesie zawierania umowy o korzystanie z przydzielonych tras pociągów określaną jako umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej obowiązuje regulamin przydzielania tras pociągów (dalej jako: Regulamin), opracowany, zgodnie z treścią § 19 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, przez zarządcę infrastruktury po przeprowadzeniu konsultacji z przewoźnikami. Regulamin wydawany jest na podstawie upoważnienia ustawowego wynikającego wprost z art. 32 ust. 1 u.t.k.

Regulamin ten w szczególności określa: tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydział tras pociągów, charakterystykę infrastruktury kolejowej przeznaczonej do udostępniania przewoźnikom kolejowym oraz informacje o warunkach dostępu do niej, sposób ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, warunki korzystania z udostępnionej infrastruktury kolejowej, zakres usług związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej i warunki ich zapewnienia oraz sposób przewożenia materiałów sypkich zapobiegających ich pyleniu.

Oznacza to, że umowa nie może być sprzeczna z regulaminem, tym bardziej, że zarządcę obowiązuje zasada zapewnienia równoprawnego traktowania przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej. Granicą ingerencji Prezesa UTK w ukształtowanie stosunku prawnego o udostępnienie infrastruktury kolejowej mocą decyzji zastępującej tę umowę wydaje się, że jest przepis art. 31 ust 9 u.t.k., który stanowi, że prawa i obowiązki w niej wyrażone nie mogą naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego, bezpiecznego przewozu osób i rzeczy oraz ochrony środowiska, a także ochrony zabytków.

W kontekście powołanych przepisów a także biorąc pod uwagę, że na mocy przepisów prawa Prezes UTK wypełnia zadania w zakresie regulacji transportu kolejowego (art. 13 u.t.k.) Sąd doszedł do przekonania, że wydana decyzja mieści się w granicach kompetencji Prezesa UTK, w przeciwieństwie do tego co podnosi powód w zarzucie pierwszym.

Zdaniem Sądu Prezes UTK w ramach nadzoru w zakresie regulacji transportu kolejowego, uprawniony jest rozstrzygnąć w sposób władczy nie tylko kwestie sporne między stronami z powodu których strony nie osiągnęły porozumienia ale także te nie będące przedmiotem negocjacji, jeśli są one istotne dla prawidłowego funkcjonowania regulowanego rynku, o ile oczywiście przyjęte rozwiązania mieszczą się w granicach prawa.

Według art. 29 ust. 1i u.t.k „ po bezskutecznym upływie terminu zakończenia negocjacji, wyznaczonego w postanowieniu, o którym mowa w ust. 1e i 1 h, Prezes UTK wydaje decyzję w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej”. Oznacza to, zdaniem Sądu możliwość dowolnego kreowania przez Prezesa UTK praw i obowiązków przewoźnika i zarządcy w wydanej przez niego decyzji zastępującej umowę, której przewoźnik i zarządca ostatecznie nie zawarli.

Przechodząc do rozpoznania dalszych zarzutów, Sąd zważył co następuje:

Odnosnie zarzutu drugiego dotyczącego postanowienia zawartego w § 1 pkt 2 decyzji a dotyczącego uznania - według powoda jako niezasadnego - Regulaminu przydzielania tras pociągów za wzorzec umowy, to należy uznać, go za nieprawidłowy. Regulamin ten, określa zasady współpracy pomiędzy przedsiębiorcami których dotyczy, tj. przewoźników kolejowych i zarządcy infrastruktury. Oczywiście jest to, że regulamin ten nie dotyczy stosunków z konsumentami. O konsumentach jest mowa tylko w art. 384 § 2 kc. Zatem przepisy art. 384-385 k.c. nie ograniczają stosowania wzorców umów czy regulaminów do kształtowania li tylko relacji z konsumentami. Ponadto według art. 384 k.c. wzorzec umowny ma być ustalony przez jedną ze stron, nie jest zaznaczone w tym przepisie, czy ma ona działać w porozumieniu z drugą stroną umowy, czy też nie, zaś w § 19 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu jest mowa o konsultacjach zarządcy z przewoźnikami, czyli zarządca sam ustala Regulamin (po zgromadzeniu ewentualnych opinii przewoźników) (jak: w orzeczeniu Sądu Apelacyjnego z dnia 18.06.2014r. sygn.akt. VI A Ca 1473/13).

W omówionym wyżej znaczeniu regulamin przydzielania tras pociągów jest więc wzorcem umowy o jakim mowa w art. 384-385 kc.

Brak jest podstaw od uwzględnienia zarzutu trzeciego tj. naruszenia art. 29 ust. 1 i u. t.k odnoszącego się do postanowienia § 2 ust. 2 decyzji. Nałożony w przedmiotowym zapisie obowiązek weryfikacji dokumentów przedkładanych przez przewoźnika znajduje uzasadnienie w treści art. 354 k.c. nakładającego na strony umowy obowiązek współdziałania przy wykonywaniu zobowiązania zgodnie z jego treścią i w sposób odpowiadający jego celowi społeczno- gospodarczemu oraz zasadom współzycia społecznego jeżeli istnieją w tym zakresie ustalone zwyczaje – także w sposób odpowiadającym tym zwyczajom. Wyrażenie stanowiska przez drugą stronę co do kompletności, aktualności i zgodności dokumentów będących przedmiotem świadczenia przewoźnika jest działaniem, które w ocenie Sądu zmierza do wykonywania zobowiązania zgodnie z jego treścią i w sposób odpowiadający jego celowi społeczno-gospodarczemu.

Zarzut czwarty odnoszący się do naruszenia § 7 ust. 8 decyzji, okazał się niezasadnym w toku postępowania sądowego ponieważ pozwany postanowieniem z dnia 12 marca 2013 r. sprostował oczywistą pomyłkę decyzji odnoszącą się do tego paragrafu w ten sposób, że na końcu kwestionowanego postanowienia wskazał: „ (...) obciąża (...) kwotą wynikającą z faktury VAT wystawionej przez (...)”. Prostując określenie podmiotu tj. przewoźnika przez jego oznaczenie małą literą, wskazał odrębność (...) od innego przewoźnika kolejowego. Sprostowany postanowieniem § 7 ust. 8 decyzji decyzji w pełni odpowiada żądanej przez powoda zmianie.

W kolejnym zarzucie piątym i siódmym powód kwestionował § 10 ust. 7 i 9 decyzji oraz w ogóle zasadność ingerencji w treść praw i obowiązków Stron przez uregulowanie rekompensaty przewidzianej dla przewoźnika, ustalonej w formie procentu od opłaty podstawowej, za odwołaną trasę pociągu z przyczyn leżących po stronie zarządcy.

§ 10 ust 6 decyzji co do zasady odpowiada treści § 18 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, z tą różnicą, że określona tym przepisem opłata rezerwacyjna w treści decyzji jest rekompensatą a stroną uprawnioną do jej żądania jest przewoźnik a nie zarządca.. Ustalona w § 10 ust. 6 decyzji rekompensata dla przewoźnika na warunkach symetrycznych, do tych które uprawniają zarządcę do pobierania opłaty rezerwacyjnej w przypadku niewykorzystania przydzielonej trasy pociągu przez przewoźnika niezależnie od przyczyny, jest formą kary umownej za nienależyte wykonanie umowy przez zarządcę. Podstawą prawną regulacji dla przewidzianej kary umownej dla zarządcy jest § 20 ust. 1 pkt 9 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu według którego umowa o korzystanie z przydzielonych tras pociągów określa w szczególności zasady postępowania i regulowania ewentualnych zobowiązań w przypadku powstania przeszkód w wywiązaniu się z zobowiązań wynikających z umowy. Analogicznie zatem taki sam zakres możliwej a nawet koniecznej regulacji przysługuje Prezesowi UTK, który wydaje decyzję zastępującą umowę.

Jako granicę rekompensaty należnej przewoźnikowi Prezes UTK wskazał termin odwołania przez zarządcę przejazdu przed planowanym terminem jego realizacji poniżej 30 dni. Odwołanie pociągu z trasy przez zarządcy nawet z jego przyczyny w okresie nie mniejszym niż 30 dni, nie stanowi obowiązku z wypłaty rekompensaty. Należy zgodzić się z argumentacją pozwanego, że zobowiązanie zarządcy do ponoszenia kar umownych za odwołanie pociągu z przyczyn leżących po jego stronie w terminie krótszymi niż 30 dni, najczęściej spowodowanych pracami remontowo – modernizacyjnymi, przyczyni się do sprawniejszego planowania i wykonania zadań w zakresie utrzymania infrastruktury kolejowej w należyтым stanie. Skutki gospodarcze odwołania pociągu z trasy są bardziej dotkliwe dla przewoźnika niż zarządcy. W związku z czym zarzut ten nie zasługuje na uwzględnienie także gdy pozwany określił sposób dokumentowania obciążenia rekompensatą fakturą a nie notą księgową, co nie ma wpływu na prawidłowość kwestionowanego postanowienia. Wystawiona nota księgową czy faktura jest dowodem księgowym nie mającym wpływu na ukształtowanie treści praw i obowiązków wynikających z umowy o dostępie do infrastruktury kolejowej.

Nie zasługuje również na uwzględnienie zarzut szósty odnoszący się do § 9 ust. 3 ust. 4 decyzji. Ingerencja Prezesa UTK z zakresie ustalenia marży zysku na poziomie 7% czy też utraty prawa do jej naliczenia związana jest z pogorszeniem parametrów pierwotnie przydzielonych tras pociągów w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągu lub indywidualnego rozkładu jazdy pociągów, których konsekwencją jest wprowadzenie zastępczego rozkładu jazdy pociągów. Zgodnie z § 20 ust. 1 pkt 9 rozporządzenia w sprawie dostępu Prezes UTK jest wręcz zobowiązany do umieszczenia w umowie regulacji odnoszących się do ewentualnych zobowiązań w sytuacjach w których ewentualnie powstają przeszkody w wywiązaniu się z zobowiązań wynikających z umowy. Obowiązek zarządcy do nienaliczania

marży zysku dla przejazdów zamówionych w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, a zrealizowanych w ramach zastępczego rozkładu jazdy pociągów uzależniony został od sytuacji, gdy z przyczyn leżących po jego stronie nastąpiło pogorszenie parametrów pierwotnie przydzielonych tras przez wydłużenie czasów jazdy pociągów powyżej 15 minut w przypadku wojewódzkich przewozów pasażerskich oraz powyżej 30 minut w przypadku międzywojewódzkich przewozów pasażerskich realizowanych w publicznym transporcie zbiorowym, bez względu na to czy są to przewozy wykonywane w ramach usług użyteczności publicznej. Dodatkowo należy zwrócić uwagę na § 13 rozporządzenia o dostępie - nie zabrania zarządcy różnicowania stawek marży zysku, a jej zróżnicowanie przez Prezesa UTK uwzględnia jedynie te przypadki w których obniżona jakość oferowanych usług przyczynia się do powstania strat po stronie przewoźników. W ocenie Sadu postanowienie to nie budzi zastrzeżeń ponieważ umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej jest umową wzajemną, to nie może budzić wątpliwości prawo do różnicowania systemu wynagradzania za świadczenie wzajemne zarządcy w sytuacji gdy świadczenie to nie było spełnione zgodnie z treścią Regulaminu z przyczyn leżących po stronie zarządcy.

Zobowiązanie stron mocą decyzji zastępującej umowę do poinformowania Prezesa UTK o wprowadzonych ograniczeniach kursowania pociągów został wprowadzony w ramach nadzoru regulacyjnego wynikającego z art. 14a ust. 1 u.t.k w odniesieniu do przepisów rozporządzenia 1371/2007/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowy. § 20 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu określa w szczególności istotne postanowienia umowy, co nie oznacza zamkniętego katalogu postanowień umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Postanowienie to nie wpływa zatem na treść wzajemnych zobowiązań przewoźnika i zarządcy a ma na celu należyte wykonanie zadań krajowego regulatora transportu kolejowego. Decyzja Prezesa UTK zastępująca umowę, choć reguluje kwestie cywilistyczne, jest również aktem prawa administracyjnego który charakteryzuje element imperium (władzy) przez jednostronne narzucenie regulacji w zakresie posiadanych ustawowych kompetencji. W związku z czym podniesiony w odwołaniu zarzut ósmy odnoszący się § 16 ust. 5 decyzji nie zasługuje na uwzględnienie również.

Nie zasługuje również na uwzględnienie zarzut dziewiąty w zakresie treści § 16 ust. 6 decyzji w którym zobowiązuje zarządcę do zawiadomienia Prezesa UTK o dokonaniu przez przewoźnika spłaty całej zaległej należności lub o aktualnym stanie zadłużenia, ponieważ zapis ten służy realizacji ustawowych zadań powierzonych Prezesowi UTK. Prezes UTK sprawuje nie tylko nadzór nad rozwiązaniem umów ale do jego kompetencji należy również zbieranie i analizowanie informacji dotyczących rynku przewozu kolejowego (art. 13 ust. 1 pkt 6 u.t.k.) a niewątpliwie informacje o złej kondycji finansowej przewoźników, czy o zatorach płatniczych mieszczą się w granicach informacji dotyczących rynku przewozu kolejowych.

Odnosząc się do zarzutu ostatniego- dziesiątego, należy stwierdzić, że podstawę do regulowania w umowie kwestii zasad postępowania i regulowania ewentualnych zobowiązań w przypadku powstanie przeszkód w wywiązywaniu się z zobowiązań wynikających z umowy stanowi przepis § 20 ust. 1 pkt 9 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu. Na ocenę zasadności stosowania instytucji kar umownych nie ma znaczenia fakt, nierównego traktowania przewoźników, choć okoliczności tej powód nie wykazał. 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. Sam zarządca dostrzegał w dotychczasowych relacjach z przewoźnikami przydatność i racjonalność takiego rozwiązania,

Przyjęcie przez Prezesa UTK, iż strony winny wypracować zasady (system) wzajemnych rozliczeń w zakresie wysokości i sposobu obliczania odszkodowań zmierza niewątpliwie do harmonizacji całego rynku usług kolejowych i przełoży się na sprawiedliwe, bo jednolite rozliczanie przewoźników z tytułu opóźnień w przejazdach (zasada równego traktowania). Przy czym Prezes UTK nie narzucił zarządcy infrastruktury tworzenia nowego systemu informatycznego, a co do sposobu dokonywanych rozliczeń pozostawił mu w tym względzie dowolność. Należy zgodzić się także z argumentacją organu, że wypracowanie spójnego systemu naliczania kar, rekompensat oraz rozliczeń wszystkich kosztów, które obciążają przewoźników może przybliżyć zaspokojenie społecznych oczekiwań odnoszących się do terminowości funkcjonowania kolei, skoro przewoźnicy powodujący opóźnienia będą mieć jasne i równe zasady odpowiedzialności, które mogą stymulować punktualność. Na marginesie w toku postępowania administracyjnego

powód nie kwestionował przyjętych stawek za minutę opóźnienia pociągu kwalifikowanego i międzynarodowego oraz każdego innego pociągu

Mając na uwadze powyższe Sąd w oparciu o przepis art. 479⁷⁵ §1 kpc orzekł o oddaleniu odwołania.

O kosztach procesu Sąd orzekł w oparciu o przepis art. 98 kpc, zasądzając na rzecz strony wygrywającej proces jaką był Prezes UTK poniesione przez nią koszty tj koszty zastępstwa procesowego. Wysokość tych kosztów wynika z §14 ust 3 pkt 3 rozporządzenia w sprawie opłat za czynności radcy prawnego oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów nieopłaconej pomocy prawnej udzielonej z urzędu.

SSO Hanna Kulesza