

## UZASADNIENIE

Decyzją z dnia 13 grudnia 2013 roku Nr (...) pozwany – Prezes Urzędu Transportu Kolejowego na podstawie art. 13 ust. 1 pkt. 6c, art. 29 ust. 1i w związku z art. 14 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity: Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.) oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (tekst jednolity: Dz. U. z 2013 r., poz. 267), działając z urzędu w sprawie zawarcia pomiędzy (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. (Przewoźnik) a (...) S.A. z siedzibą w W. (Zarządca) umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2013/2014 ustalił konkretne warunki udostępniania infrastruktury kolejowej spółce (...) przez zarządcę infrastruktury (...) na rozkład jazdy pociągów obowiązujący od dnia 15 grudnia 2013 r. do dnia 13 grudnia 2014 r.

Od niniejszej (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W. wniosła odwołanie, zaskarżając Decyzję w całości i zarzucając jej:

1. brak uwzględnienia postulatów odwołującego co do wprowadzenia do Umowy (Decyzji) kary umownej dla zarządcy (...) S.A. za niewłaściwy standard utrzymania peronów i międzytorzy,
2. brak pełnej rekompensaty za wszystkie poniesione straty, jak również za utracone korzyści z tytułu zmian organizacji ruchu kolejowego i utrudnień eksploatacyjnych z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, nieplanowanych zamknięć lub zmiany terminu zamknięcia i konieczności uruchomienia komunikacji zastępczej lub/i prowadzenia pociągu trasą zastępczą przez Zarządcę,
3. brak pełnej rekompensaty za wszystkie poniesione straty, jak również za utracone korzyści z tytułu pogorszenia parametrów pierwotnie przydzielonych tras poprzez wydłużenie czasów jazdy pociągów i nierówne traktowanie podmiotów wykonujących wojewódzkie i międzywojewódzkie przewozy pasażerskie,
4. brak pełnej rekompensaty za zwiększone koszty eksploatacyjne w przypadku przejazdu pociągu drogą okrężną według Zastępczego Rozkładu Jazdy (ZRJ) z przyczyn leżących po stronie Zarządcy,
5. brak pełnej rekompensaty za wszystkie poniesione straty, jak również za utracone korzyści z tytułu odwołania tras pociągów z przyczyn leżących po stronie Zarządcy,
6. brak odpowiedniej rekompensaty za niewłaściwe wygłaszanie komunikatów megafonowych przez Zarządcę.

Wskazując na powyższe powód wniósł o:

1. uchylenie zaskarżonej Decyzji w całości, ewentualnie o:
2. zmianę zaskarżonej Decyzji w części, tj. w zakresie wyżej wymienionych punktów 1-6, poprzez uwzględnienie postulatów odwołującego co do wskazanych zapisów Umowy (Decyzji);
3. zasądzenie na rzecz odwołującego kosztów procesu według norm przepisanych, w tym kosztów zastępstwa procesowego i opłaty skarbowej od pełnomocnictwa.

Ponadto powód wniósł o:

4. zwrócenie się przez Sąd, na podstawie art. 248 k.p.c. do (...) S.A. o przedstawienie umów i decyzji dotyczących udostępnienia infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym na rozkład jazdy obowiązujący w 2013 r., w szczególności umów lub decyzji dotyczących (...) S.A. w W. oraz (...) Sp. z o.o. w W.,

5. zobowiązanie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, na podstawie art. 248 k.p.c, do przedstawienia decyzji dotyczących udostępnienia infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym na rozkład jazdy obowiązujący w 2013 r., w szczególności decyzji dotyczących (...) S.A. w W. oraz (...) Sp. z o.o. w W.,

i przeprowadzenie dowodów z wyżej wymienionych dokumentów na okoliczność zastosowania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego uciążliwych i niekonkurencyjnych warunków dostępu do infrastruktury kolejowej dla (...) Sp. z o.o. i przeciwdziałaniu ukształtowaniu się warunków niezbędnych do powstania bądź rozwoju konkurencji oraz możliwości nadużywania pozycji dominującej przez (...) S.A.,

6. zobowiązanie, na podstawie art. 248 k.p.c, (...) S.A. do przedstawienia Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) oraz umów z wykonawcami zawartych na remonty linii kolejowych w latach 2013-2014 i przeprowadzenie dowodu z tych dokumentów na okoliczność sposobu wykonywania remontów i czasu ich trwania, warunków współpracy (...) S.A. z wykonawcami, istnienia okoliczności mogących skutkować powstaniem szkody po stronie (...) Sp. z o.o.,

7. przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego z zakresu rachunkowości lub biegłego rewidenta na okoliczność wysokości ewentualnej szkody, jaką może ponieść odwołujący w przypadku nieplanowanych zamknięć lub zmiany terminu zamknięcia i konieczności uruchomienia komunikacji zastępczej lub/i poprowadzenia pociągu trasą zastępczą przez Zarządcę oraz odwołania tras pociągów z przyczyn leżących po stronie Zarządcy.

8. przeprowadzenie dowodu z przesłuchania stron na okoliczność warunków i wykonania umów zawartych przez odwołującego z organizatorami przewozów oraz wysokości ewentualnej szkody, jaką może ponieść odwołujący w przypadku nieplanowanych zamknięć lub zmiany terminu zamknięcia i konieczności uruchomienia komunikacji zastępczej lub/i poprowadzenia pociągu trasą zastępczą przez Zarządcę oraz odwołania tras pociągów z przyczyn leżących po stronie Zarządcy.

W uzasadnieniu 6 kolejnych zarzutów wysuniętych przez powoda, w odniesieniu do zarzutów z pkt 2- 5 powód zwrócił uwagę na zgłoszone przez niego w trakcie negocjacji z (...) S.A. propozycje brzmień kwestionowanych postanowień Umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej.

### ***Rozpoznając odwołanie Sąd Okręgowy w Warszawie – Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów ustalił następujący stan faktyczny:***

Zarządcą infrastruktury kolejowej jest Spółka (...) S.A. z siedzibą w W., natomiast (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W. jest przewoźnikiem kolejowym, świadczącym usługi przewozu osób ( okoliczność bezsporna) .

Pismem z dnia 20 września 2013 r. Prezes UTK poinformował (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W. o procesie zawierania przez (...) S.A. z siedzibą w W. umów o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2013/2014. Jednocześnie zwrócił się do Przewoźnika w ww. piśmie o przekazanie informacji do dnia 09 października 2013 r. w kwestii określenia możliwości osiągnięcia porozumienia z (...) co do treści wszystkich postanowień zaproponowanego przez Zarządcę projektu ww. umowy lub konieczności ingerencji Prezesa UTK w tym zakresie (k.7- 8 akt adm.).

(...) w odpowiedzi na ww. pismo Prezesa UTK, pismem z dnia 09 października 2013 r. poinformowała o konieczności wsparcia Prezesa UTK w przedmiotowym zakresie (k. 13 akt adm.).

Prezes UTK pismem z dnia 18 października 2013 r. (k. 17- 18 akt adm.) zawiadomił Spółki o wszczęciu z urzędu postępowania administracyjnego w sprawie zawarcia między (...) a (...) umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2013/2014, 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. Spółki zostały także poinformowane o dołączeniu do akt niniejszego postępowania administracyjnego:

- pisma Prezesa UTK z dnia 20 września 2013 r., sygn. (...);
- pisma (...) z dnia 9 października 2013 r. (...).

Następnie postanowieniem z dnia 24 października 2013 r. Prezes UTK wyznaczył termin zakończenia negocjacji dotyczących zawarcia umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2013/2014 na dzień 05 listopada 2013 r. Ponadto, Prezes UTK nałożył na Spółki obowiązek dostarczenia, w terminie 5 dni roboczych od dnia zakończenia negocjacji, projektu umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej oraz ich aktualnych stanowisk, z zaznaczeniem tych części umowy, co do których Spółki nie doszły do porozumienia (k. 19-21 akt adm.).

Pismem z dnia 08 listopada 2013 r. (k. 75- 80 akt adm.) (...) poinformowała Prezesa UTK, że w dniu 05 listopada 2013 r. zostały zakończone negocjacje w sprawie zawarcia umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, jednakże Spółki nie uzgodniły wszystkich zapisów przedmiotowej umowy wobec czego Zarządca przesłał informację dotyczącą zagadnień, odnośnie których Spółki nie doszły do porozumienia, tj.:

- § 1 ust. 2, § 1 nowy ust. 7, § 3 nowy ust.6, § 4 ust. 6, § 4 nowy ust. 7, § 5 nowe ust. 8- 13, § 7 ust. 10, § 7 ust. 12, § 7 ust. 13, § 9 ust. 3, § 9 ust. 7, § 9 ust. 8, § 10 ust. 1, § 11 ust. 3, § 12 ust. 1, § 14 ust. 11, § 14 ust. 12, § 15 ust. 7, § 15 nowy ust. 8, § 16 ust. 11,
- załącznik 7,
- załącznik 8 nowe ust. 15- 22, nowy komunikat.

Do pisma został załączony projekt umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2013/2014 z zaznaczonymi kwestiami spornymi (k. 81- 126 akt adm.).

Podobnie Przewoźnik w piśmie z dnia 12 listopada 2013 r. (k. 129- 161 akt adm.) wymienił niezgodności dotyczące:

- § 1 ust. 2, § 1 nowy ust. 7, § 3 nowy ust.6, § 4 ust. 6, § 4 nowy ust. 7, § 5 nowe ust 8- 13, § 7 ust. 10, § 7 ust. 12, § 7 ust. 13, § 9 ust. 3, § 9 ust. 7, § 9 ust. 8, § 10 ust. 1, § 11 ust. 3, § 12 ust. 1, § 14 ust. 11, § 14 ust. 12, § 15 ust. 7, § 15 nowy ust. 8, § 16 ust. 11,
- załącznik 7,
- załącznik 8 nowy komunikat.

Pismem z dnia 05 grudnia 2013 r. (k. 171- 174 akt adm.) Spółki zostały poinformowane o przysługującym im prawie złożenia ostatecznych oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Ponadto powiadomiono Spółki, że do akt niniejszego postępowania został załączony następujący materiał dowodowy:

1. Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów 2013/2014 (k. 175- 221 akt adm.);
2. Księga Standardów Utrzymania Czystości Stacji Kolejowych. Zasady wykonywania usługi i ich kontroli (k. 223-250 akt adm.);
3. Instrukcja IR-8 o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych (k. 251- 317 akt adm.);
4. Instrukcja IR-14 o kontroli biegu pociągów pasażerskich i towarowych (k. 319- 356 akt adm.);

5. Cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez (...) obowiązujący od dnia 15 grudnia 2013 r.(k. 357- 364 akt adm.).

Pismem z dnia 12 grudnia 2013 r. (...) przedłożyła informację dotyczącą szacowanej wartości usług przez nią świadczonych w ramach udostępniania infrastruktury kolejowej dla Przewoźnika (k. 511- 513 akt adm.).

W dniu 13 grudnia 2013 r. Prezes UTK wydał Decyzję , która została zaskarżona w niniejszym postępowaniu.

Powyższy stan faktyczny został ustalony przez Sąd w oparciu o w. wym. dowody, których wiarygodność i moc dowodowa nie budziły zastrzeżeń.

Na rozprawie w dniu 23 września 2015 r. pełnomocnik powoda cofnął wnioski dowodowe zgłoszone w odwołaniu.

### ***Sąd Okręgowy w Warszawie – Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów zważył, co następuje:***

Odwołanie nie zasługuje na uwzględnienie.

Bezzasadny jest wniosek powoda (...) Sp. z o.o. o uchylenie Decyzji, albowiem znajduje ona oparcie w powołanych w niej przepisach prawa materialnego, w tym w przepisie art. 13 ust. 1 pkt 6c i art. 29 ust. 1i ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2007r. Nr 16, poz. 94 j.t. ze zm.). Na mocy tego ostatniego przepisu Prezes Urzędu Transportu Kolejowego otrzymał uprawnienie do wydania Decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kształtującą prawa i obowiązki stron w tym zakresie, jeśli nie doszły do porozumienia w trybie wolnych negocjacji i zrealizował to uprawnienie w niniejszej sprawie. Poza tym Decyzja pozbawiona jest wad wymagających wyeliminowania jej z obrotu prawnego. Dodatkowo powód przedstawił postulat zawarcia w Decyzji rozwiązań niezastosowanych przez Prezesa UTK w Umowie, a zatem Decyzja mogłaby podlegać ewentualnej zmianie zgodnie z wnioskiem powoda jedynie w przypadku trafności jego zarzutów.

Podkreślenia jednak wymaga, że powód powinien w odwołaniu zawrzeć wnioski o zmianę Decyzji, wskazując precyzyjnie, jakie jest jego żądanie. Oznacza to, że powód winien określić konkretnie, czy domaga się wyeliminowania zawartych w Decyzji postanowień i wprowadzenia w ich miejsce nowych, a jeśli tak, to o jakiej treści, czy też żąda dodania nowych postanowień o zaproponowanym przez niego brzmieniu. W przeciwnym bowiem razie, Sąd nie może uczynić zadość żądaniu powoda co do zmiany Decyzji, wobec braku zaznaczenia w wyżej wymieniony sposób zakresu tejże zmiany. Wskazać należy, iż przedstawienie w odwołaniu uzasadnienia zarzutów stawianych rozwiązaniom przyjętym w Decyzji, nie jest wystarczające, gdyż nie konkretyzuje, jakiej zmiany domaga się powód.

W niniejszej sprawie powód w odwołaniu złożył jedynie wniosek o zmianę Decyzji w części, tj. w zakresie, w jakim podniósł zarzuty oznaczone pkt 1-6 poprzez uwzględnienie jego postulatów co do zapisów Umowy. Przy czym, jak wynika z treści tych zarzutów wydaje się, że powodowi chodziło, ogólnie rzecz ujmując, o brak należytych rozwiązań w Decyzji dotyczących rekompensat dla Przewoźnika za wszystkie poniesione straty i utracone korzyści z tytułu różnych wymienionych w odwołaniu okoliczności oraz kary umownej dla Zarządcy (...). W uzasadnieniu 6-ciu kolejnych zarzutów wysuniętych przez powoda, w odniesieniu do zarzutów z pkt 2- 5 powód zwrócił uwagę na zgłoszone przez niego w trakcie negocjacji z (...) S.A. propozycje brzmień kwestionowanych postanowień Umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Tym niemniej propozycje oczekiwanych zapisów powód powinien podnieść ponownie przed Sądem Ochrony Konkurencji i Konsumentów, gdyż postępowanie sądowe nie stanowi kontynuacji postępowania administracyjnego, Sąd rozpoznaje sprawę od nowa, a odwołanie traktowane jak pozew inicjuje to postępowanie. Natomiast co do kwestii zawartych w zarzutach z pkt 1 i 6, takich propozycji postanowień powód w ogóle nie przedstawił.

Sąd może odnieść się więc wyłącznie do generalnych postulatów powoda określenia pełnych rekompensat dla Przewoźnika za wszystkie poniesione straty i utracone korzyści z tytułu różnych wymienionych w odwołaniu okoliczności oraz wprowadzenia kary umownej dla Zarządcy (...) za niewłaściwy standard peronów i międzytorzy, po

przeanalizowaniu treści Decyzji/Umowy pod tym kątem, celem weryfikacji, czy zawiera ona stosowne uregulowania, ewentualnie czy są one potrzebne.

Znaczenie w tym względzie ma przepis § 20 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 35, poz. 274) określającego warunki dostępu i korzystania przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej. W ww. przepisie podano, że Umowę o korzystanie z przydzielonych tras pociągów zawiera się w formie pisemnej. W umowie w szczególności określa się:

- 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.

Zwrócenia uwagi wymaga, że pkt 7, 8 i 9 cytowanego przepisu wskazuje na konieczność zawarcia w tego typu umowie wynagrodzenia dla zarządcy, kosztów związanych z niewykonaniem czy nienależytym wykonaniem umowy, odpowiedzialności za szkody itp.

Tym samym (...) jako strona Umowy mogła domagać się uregulowania tych kwestii. Odwołanie (...) jest jednak bezpodstawne, gdyż wzięto je pod uwagę przy konstrukcji Umowy w Decyzji. Prezes UTK w szczególności wprowadził w Decyzji zapisy dotyczące zasad postępowania i regulowania ewentualnych zobowiązań w przypadku powstania przeszkód w wywiązaniu się z obowiązków wynikających z Umowy.

Jeśli chodzi o podnoszony przez powoda brak w zaskarżonej Decyzji pełnej rekompensaty za wszystkie poniesione straty, jak również za utracone korzyści z tytułu zmian organizacji ruchu kolejowego i utrudnień eksploatacyjnych z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, nieplanowanych zamknięć lub zmiany terminu zamknięcia i konieczności uruchomienia komunikacji zastępczej lub/i prowadzenia pociągu trasą zastępczą przez Zarządcę, przede wszystkim zaznaczyć trzeba, że w § 10 ust. 6 Decyzji wprowadzono ogólną rekompensatę dla Przewoźnika w przypadku odwołania przez Zarządcę przydzielonych Przewoźnikowi tras pociągów, z przyczyn leżących po stronie Zarządcy. Rekompensata ta określona została procentowo i wynosi:

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

2) 25 % opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, wyznaczonej zgodnie z postanowieniami § 9 ust. 2 Decyzji, za przejazd planowanego pociągu według przydzielonej trasy w przypadku odwołania przez Zarządcę przejazdu w terminie krótszym niż 72 godziny przed planowanym terminem jego realizacji (§ 10 ust. 7).

Ponadto w przypadku, kiedy Zarządca odwoła przejazd na części trasy, z przyczyn leżących po jego stronie, rekompensata za odwołanie pociągu jest pobierana za odwołane odcinki trasy, zgodnie z zasadami określonymi w ust. 7 (§ 10 ust. 9).

Zaznaczenia przy tym wymaga, że wysokość tych rekompensat jest analogiczna jak w sytuacji zamówienia i niewykorzystania przez Przewoźnika tras pociągów, który musi uiścić wówczas opłatę rezerwacyjną (§ 10 ust. 1 i 2). Nie ma zatem mowy o nierównorzędności stron stosunku umownego. Takie rozwiązanie nie powinno być zatem podważane.

Dodatkowo, jeśli przewoźnik będzie zmuszony do uruchomienia komunikacji zastępczej, ma prawo do obciążenia wynikłymi z tego tytułu kosztami właściwą jednostkę organizacyjną Zarządcy zgodnie z § 7 ust. 10 Decyzji. Na tej podstawie Przewoźnik ma zatem możliwość dochodzenia zwrotu pełnych kosztów poniesionych na uruchomienie komunikacji zastępczej.

Oprócz tego, w załączniku nr 7 do Decyzji określono zasady naliczania kar i rozliczeń z tytułu nienależytej realizacji rozkładu jazdy pociągów, z których Przewoźnik może korzystać w razie opóźnienia jego pociągu przez pociąg innego przewoźnika lub z przyczyn leżących po stronie Zarządcy.

Zdaniem Sądu, przedstawione powyżej warunki gwarantują generalne pokrycie strat Przewoźnika, do których dochodzi w wyniku najbardziej typowych problemów Zarządcy z wykonaniem zobowiązania. Dlatego też warunki te należy uznać za poprawne, tym bardziej, że Przewoźnikowi nie zamknięto drogi do dalszego dochodzenia roszczeń.

W dalszej kolejności na mocy § 15 ust. 8 Decyzji Przewoźnik może dochodzić odszkodowania przewyższającego wysokość zastrzeżonych kar na zasadzie art. 361 § 2 kc. W myśl bowiem tego przepisu, w braku odmiennego przepisu ustawy lub postanowienia umowy, naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono. W takim razie Przewoźnik może otrzymać pełne pokrycie szkody.

Analizując natomiast podnoszony przez powoda brak pełnej rekompensaty za wszystkie poniesione straty, jak również za utracone korzyści z tytułu pogorszenia parametrów pierwotnie przydzielonych tras poprzez wydłużenie czasów jazdy pociągów i nierówne traktowanie podmiotów wykonujących wojewódzkie i międzywojewódzkie przewozy pasażerskie, wskazać trzeba, że Prezes UTK zastosował w tym zakresie w Decyzji odrębne rozwiązanie. W § 9 ust. 3 Decyzji zobowiązał Zarządcę do zachowania parametrów linii kolejowych oraz czasów przejazdu pociągów zgodnie z danymi przekazanymi Przewoźnikowi. Jednak w sytuacji obniżenia parametrów linii kolejowych, zobowiązał Zarządcę do niezwłocznego zaktualizowania „Wykazu linii kolejowych zarządzanych przez (...), z przyporządkowaniem im stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, obowiązujących od 15 grudnia 2013 r.”, w szczególności w związku z prowadzonymi pracami remontowymi i modernizacyjnymi oraz ograniczeniami prędkości wynikającymi ze złego stanu infrastruktury kolejowej. W ocenie Sądu z powyższego wynika, iż pomimo braku bezpośredniej sankcji z tytułu niedotrzymania parametrów pierwotnie przydzielonych tras Przewoźnik jest zabezpieczony w ten sposób, iż będzie uiszczał opłaty adekwatne do zaktualizowanych parametrów tras. Tym samym rozwiązanie to automatycznie eliminuje zawyżone opłaty dla Przewoźnika niezgodne z rzeczywistymi

parametrami tras, tak więc zapis ten chroni Przewoźnika przed ewentualnym obciążaniem go nieuzasadnionymi kosztami.

Jeśli chodzi o zarzut powoda w przedmiocie braku pełnej rekompensaty za zwiększone koszty eksploatacyjne w przypadku przejazdu pociągu drogą okrężną według Zastępczego Rozkładu Jazdy (ZRJ) z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, stwierdzić trzeba, iż co do zasady koszty eksploatacyjne, jak koszty eksploatacji wagonów i inne podobne wywołane przejazdami taboru należącego do Przewoźnika jego obciążają, gdyż są to koszty prowadzenia przez niego działalności gospodarczej. Tym niemniej w § 9 ust. 7 i 8 Decyzji przewidziano korzystne dla Przewoźnika opcje w razie konieczności przejazdu taboru drogą okrężną. W przypadku przejazdu pociągu drogą okrężną według ZRJ, Zarządca pobiera opłatę 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. Jeżeli przejazd ten będzie odbywał się według ZRJ tylko na części trasy, z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, Zarządca nie nalicza opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystaną część trasy. W przypadku przejazdu pociągu drogą okrężną z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, oraz dodatkowo koniecznością wprowadzenia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej na trasie zaplanowanej w rozkładzie jazdy pociągów, Przewoźnik może wystąpić do Zarządcy z wnioskiem o pokrycie kosztów wprowadzenia komunikacji zastępczej.

Odnosnie zarzucanego przez powoda braku pełnej rekompensaty za wszystkie poniesione straty, jak również za utracone korzyści z tytułu odwołania tras pociągów z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, przypomnieć należy, że zgodnie z § 10 ust. 6 Decyzji rekompensata za odwołanie przez Zarządcę przydzielonych Przewoźnikowi tras pociągów jest naliczana w przypadku odwołania pociągu przez Zarządcę z przyczyn leżących po jego stronie. Rekompensaty te stosowane automatycznie nie mogą jednak w każdym przypadku odzwierciedlać faktycznej szkody poniesionej z tytułu odwołania tras pociągów przez Zarządcę, są bowiem pierwszym podstawowym rozwiązaniem finansowym, mającym na celu przeciętne zaspokojenie Przewoźnika. Zapłata kar z tytułu nienależytej realizacji rozkładu jazdy pociągów nie pozbawia jednak Przewoźnika prawa do dochodzenia odszkodowania w granicach określonych w art. 361 § 2 kc. Przewoźnik jest zatem uprawniony do dochodzenia pełnej wysokości szkody, której wielkość może być różna, przykładowo zależna od ilości pasażerów występujących o odszkodowanie.

Co do ustalenia odpowiedniej rekompensaty za niewłaściwe wygłaszanie komunikatów megafonowych przez Zarządcę należy zauważyć, że Prezes UTK w załączniku nr 8 do Decyzji wprowadził kary z tytułu nieprawidłowości w wygłoszeniu komunikatów megafonowych lub podaniu informacji o pociągu (pkt 21 załącznika nr 8). Jednak jeśli okazałoby się, iż wysokość tych kar jest niewystarczająca, Przewoźnik ma możliwość, jak w poprzednio opisywanych przypadkach, dochodzić odszkodowania przewyższającego te kary, co uregulowano w pkt 23 wymienionego załącznika.

Wprowadzenie natomiast do Decyzji kary umownej dla Zarządcy za niewłaściwy standard utrzymania peronów i międzytorzy nie jest według Sądu konieczne.

Podkreślenia wymaga, że Decyzja zawiera wszystkie niezbędne elementy, o których mowa w § 20 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej. Co najważniejsze, zawiera warunki rozliczeń stron Umowy związane z wywiązaniem się z zobowiązań umownych. Nie ma przy tym wymogu, aby przedmiotowa umowa na okoliczność nieodpowiedniego standardu peronów określała karę umowną lub też, aby w sytuacji niewprowadzenia takich kar czy też rekompensat stosować zasadę pełnego odszkodowania. Rekompensaty i kary dla Zarządcy wprowadzone przez Prezesa UTK mają z założenia prowadzić do szybkiego zaspokojenia Przewoźnika bez potrzeby prowadzenia procesu, są więc korzystne dla (...). Jednocześnie podnoszony przez (...) brak w zaskarżonej Decyzji pełnych rekompensat za wszystkie poniesione straty i utracone korzyści nie czyni przedmiotowej Decyzji wadliwą.

Z powyższych względów, wobec braku podstaw do uwzględnienia odwołania, na podstawie art. 479<sup>75</sup> § 1 kpc odwołanie podlegało oddaleniu.

O kosztach postępowania postanowiono stosownie do treści art. 98 i 99 k.p.c.

SSO Maria Witkowska