

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 22 grudnia 2014 r.

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

Przewodniczący:	<i>SSO Magdalena Sajur-Kordula</i>
Protokolant:	sekretarz sądowy Edyta Pronobis – Prońska

po rozpoznaniu w dniu 12 grudnia 2014 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z odwołania **(...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W.**

przeciwko **Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego**

z udziałem (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W.

o udostępnienie infrastruktury kolejowej

na skutek odwołania od decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 27 grudnia 2012 r. nr (...)

I. oddala odwołanie;

II. zasądza od powoda (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz pozwanego Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego kwotę 360 zł (trzysta sześćdziesiąt złotych) z tytułu zwrotu kosztów zastępstwa procesowego;

III. zasądza od powoda (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz zainteresowanego (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. kwotę 360 zł (trzysta sześćdziesiąt złotych) z tytułu zwrotu kosztów zastępstwa procesowego.

SSO Magdalena Sajur-Kordula

Sygn. akt: XVII AmK 2/13

UZASADNIENIE

W dniu 27 grudnia 2012 r. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydał decyzję nr (...) w sprawie zawarcia między spółką (...) sp. z o.o. w W. a (...) S.A. w W. umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej mocą której ustalił następujące warunki udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikowi (...) przez zarządcę infrastruktury (...) na rozkład jazdy pociągów obowiązujący od dnia 9 grudnia 2012 r. do dnia 14 grudnia 2013 r.:

§ 1 Definicje

Użyte w Decyzji określenia oznaczają:

1. Decyzja - decyzja w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej, która zastępuje umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej zawieraną pomiędzy spółkami (...);

2. Regulamin - Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2012/2013 opracowany przez Zarządcę, stanowiący wzorzec umowy w rozumieniu art. 384-385 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Dz. U. z 1964 Nr 16 poz. 93 z późn. zm.), zwanej dalej „Kodeksem cywilnym” lub „k.c.”;

3. Cennik - Cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez (...) obowiązujący od dnia 9 grudnia 2012 r., zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (zwanego dalej „Prezesem UTK” lub „Organem”) Decyzją Nr (...) z dnia 24 sierpnia 2012 r., obejmujący:

Część I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej;

Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej;

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;

Rozkład jazdy pociągów - trasy pociągów przydzielone w Rocznym Rozkładzie Jazdy i Indywidualnym Rozkładzie Jazdy lub wprowadzone przez Zarządcę w Zastępczym Rozkładzie Jazdy;

4a) Roczny Rozkład Jazdy (RRJ) - rozkład jazdy obowiązujący od 9 grudnia 2012 r. do 14 grudnia 2013 r., opracowany przez (...) na podstawie złożonych przez przewoźnika wniosków o przydzielenie trasy pociągu;

4b) Indywidualny Rozkład Jazdy (IRJ) - rozkład jazdy pociągu przewoźnika - nie ujęty w Rocznym Rozkładzie Jazdy - opracowany przez (...) w przypadku wolnej zdolności przepustowej, na podstawie złożonego do (...) wniosku przewoźnika o przydzielenie trasy pociągu;

4c) Zastępczy Rozkład Jazdy (ZRJ) - rozkład jazdy opracowany przez (...) i uzgadniany z przewoźnikiem zawierający zmiany wynikające z planowanej realizacji robót;

SEPE - System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej;

okres rozliczeniowy - jeden z trzynastu okresów przyjętych do rozliczeń, dla których Zarządca wystawia faktury VAT. Pierwszy obejmuje okres od 9 do 31 grudnia 2012 r., kolejnych jedenaście odpowiada następującym po sobie miesiącom kalendarzowym od stycznia do listopada, a trzynasty obejmuje okres od 1 do 14 grudnia 2013 r.

§ 2 Zobowiązania Stron

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

2. Warunkiem dostępu Przewoźnika 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 (Dz. U. Nr 35, poz. 274) zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie warunków dostępu”. Zobowiązuje się Przewoźnika do przedłożenia Zarządcy ww. dokumentów niezwłocznie, jednakże nie później niż w terminie 3 dni roboczych od momentu otrzymania niniejszej Decyzji. W przypadku gdy Przewoźnik złożył ww. dokumenty wraz ze składanymi wnioskami o przydzielenie tras pociągów na rozkład jazdy pociągów

2012/13 i jednocześnie dokumenty te nie straciły ważności lub ich treść nie uległa zmianie, Przewoźnik może złożyć tylko oświadczenie potwierdzające ważność złożonych dokumentów.

3. Zobowiązuje się Przewoźnika do niezwłocznego poinformowania Zarządcy w formie pisemnej o utracie ważności lub zmianie treści, w trakcie obowiązywania niniejszej Decyzji, dokumentów, o których mowa w ust. 2.

4. Zobowiązuje się Przewoźnika do powierzania prowadzenia pociągów maszynistom spełniającym warunki określone w ustawie o transporcie kolejowym i wydanych na jej podstawie przepisach.

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

6. Zobowiązuje się Przewoźnika, aby dla wszystkich pojazdów kolejowych uczestniczących w przejazdach pociągów, w przypadku awarii pojazdu kolejowego, 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 przy realizacji niniejszej Decyzji, na udostępnionej infrastrukturze kolejowej będącej w zarządzie (...), stosowały postanowienia Regulaminu.

8. Zobowiązuje się Zarządcę, w przypadku, kiedy wszyscy przewoźnicy osób zrealizują pracę eksploatacyjną wyższą niż 143 000,00 tys. pockm i Przewoźnik 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 Przewoźnika o terminie jego rozpoczęcia.

9. Zobowiązuje się Przewoźnika, aby w terminie do dnia 1 października 2013 r. złożył na adres Zarządcy oświadczenie o zawarciu w ramach rozkładu jazdy 2012/2013 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 (...) będącej w zarządzie (...) Sp. z o.o. w odstępstwie od przydzielonej trasy po linii nr (...) Zarządcy.

§ 3 Przedmiot Decyzji

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

2. Przydzielone Przewoźnikowi trasy pociągów zawarte są w Załączniku A.

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

4. Inne usługi, niewymienione 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 Przewoźnik zobowiązany jest zawrzeć odrębne umowy z podmiotami je świadczącymi. Zarządca zapewni na liniach zelektryfikowanych utrzymanie sieci trakcyjnej w stanie umożliwiającym ciągłość poboru energii trakcyjnej.

§ 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 infrastruktury kolejowej zarządzanej przez Zarządcę określona jest w Załączniku 2 do Regulaminu.

3. Zmiana parametrów przydzielonej trasy pociągu wynikająca z zastosowania innego rodzaju pojazdu trakcyjnego i/ lub zwiększenia masy brutto pociągu może nastąpić na zasadach określonych w § 18 ust. 11 Regulaminu.

4. Zobowiązuje się Przewoźnika, 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 § 36 Regulaminu.

5. W trakcie korzystania z infrastruktury kolejowej mogą wystąpić ograniczenia z jej korzystania, 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 Przewoźnika komunikacji zastępczej, o której mowa w § 40 Regulaminu.

7. W przypadku planowanej realizacji robót na liniach kolejowych i konieczności zmiany organizacji ruchu kolejowego, Zarządca przekazuje ZRJ w trybie i terminach określonych w § 9 ust. 8 i 13 Regulaminu. Przewoźnik dodatkowo ma możliwość wygenerowania z Internetowego Systemu Zamawiania Trasy Pociągu (ISZTP) ZRJ w formie przyjętej dla wydawnictw wewnętrznego rozkładu jazdy.

8. Zobowiązuje się Przewoźnika, aby w trakcie realizacji przejazdów jego pracownicy oraz osoby, którymi posługuje się w wykonywaniu Decyzji, przestrzegali wszystkich parametrów określonych w przydzielonej trasie pociągu oraz postanowień zawartych w dodatkach 1 i 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy, w które Przewoźnik zobowiązany jest ich wyposażyć.

9. Zobowiązuje się Przewoźnika, aby wszyscy jego pracownicy oraz osoby, którymi posługuje się w wykonywaniu Decyzji, wykonujący czynności związane bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego znali oraz stosowali instrukcje i wytyczne ujęte w Załączniku 3 do Regulaminu -Wykaz przepisów wewnętrznych obowiązujących Przewoźnika korzystającego z infrastruktury kolejowej Zarządcy.

10. Zobowiązuje się Przewoźnika, aby jego pracownicy, w przypadku realizacji przejazdów przez stacje graniczne, znali i stosowali zasady prowadzenia ruchu, określone w Miejscowych Porozumieniach Granicznych lub regulaminach prowadzenia ruchu przez granicę.

11. Wyciągi z Miejscowych Porozumień Granicznych, wyciągi z regulaminów lub instrukcji prowadzenia ruchu przez granicę, Przewoźnik może otrzymać w zakładzie linii kolejowych, właściwym terytorialnie dla danej stacji granicznej. Ponadto wyciągi z Miejscowych Porozumień Granicznych znajdują się na stronie internetowej www.plk-sa.pl.

12. W przypadku wystąpienia poważnego wypadku, wypadku i incydentu na udostępnianej infrastrukturze kolejowej, Strony niniejszej Decyzji zobowiązane są do stosowania zasad zawartych w § 38 Regulaminu.

13. W przypadku wystąpienia trudności eksploatacyjnych zobowiązuje się Zarządcę do podjęcia działań, o których mowa w § 39 ust. 3 i 4 Regulaminu oraz w § 32 i 33 Instrukcji o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków, incydentów oraz trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych (...).

§ 5 Obowiązki i uprawnienia Stron Decyzji

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

2. Przewoźnik uprawniony jest do rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu. Rezygnacja z przydzielonej trasy pociągu dokonywana jest przez pracowników Przewoźnika poprzez Internetowy System Zamawiania Trasy Pociągu (ISZTP).

Potwierdzenie przyjęcia „Rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu” generowane jest automatycznie z ISZTP i przesyła 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 3, do właściwego terytorialnie dla miejsca planowanego rozpoczęcia przejazdu, stanowiska ds. konstrukcji rozkładów jazdy, według Załącznika 4.3 do Regulaminu.

3. Zgodnie z zapisami § 34 ust. 3 pkt 1 Regulaminu, ustala się, że pracownicy Zarządcy posiadający imienne upoważnienia wydane przez Dyrektora Biura (...), są uprawnieni do przeprowadzenia doraźnych czynności sprawdzających, w zakresie:

1) wyposażenia pracowników i pojazdu kolejowego Przewoźnika w następujące dokumenty i przybory:

a) prawo kierowania pojazdem kolejowym,

b) zezwolenie wydane dla pracownika lub osoby świadczącej usługi na rzecz Przewoźnika w trybie § 35 Regulaminu,

c) aktualny wewnętrzny rozkład jazdy pociągu oraz dodatek 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy,

d) kartę próby hamulca i urządzeń pneumatycznych pociągu,

e) druki rozkazów pisemnych,

f) wykaz pojazdów kolejowych w składzie pociągu,

g) sprawny radiotelefon,

h) przybory sygnałowe;

2) zestawienia pociągu zgodnie z parametrami przydzielonej trasy pociągu.

4. Zobowiązuje się Zarządcę do powiadamiania Przewoźnika w terminie 14 dni o wynikach przeprowadzanych czynności sprawdzających.

5. Zobowiązuje się Przewoźnika do zezwalania na przejazd pracownika Zarządcy w czynnej kabinie maszynisty na podstawie imiennego zezwolenia wydanego przez Przewoźnika. Wykaz stanowisk, dla których będą wystawiane ww. zezwolenia zawiera Załącznik 10 do Regulaminu. W celu wydania zezwolenia na przejazd pracownika Zarządcy w kabinie maszynisty, w imieniu Zarządcy - Dyrektora Biura (...) występuje do Członka Zarządu Przewoźnika - Dyrektora Eksploatacyjnego z wnioskiem o wydanie zezwolenia. We wniosku należy wskazać następujące informacje:

a) imię i nazwisko oraz stanowisko służbowe pracownika, dla którego zezwolenie ma zostać wydane;

b) cel wydania zezwolenia;

c) oświadczenie wnioskującego, że pracownik, dla którego zezwolenie ma zostać wydane ukończył odpowiednie przeszkolenie uprawniające do przebywania w kabinie maszynisty, obejmujące swym zakresem m. in. przepisy i zasady BHP obowiązujące podczas wsiadania do pojazdu i przebywania w pojeździe kolejowym, zasady szybkiej ewakuacji z kabiny maszynisty, zasady postępowania w przypadku stwierdzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz zapoznanie z obowiązującą sygnalizacją kolejową.

Zarządca ponosi odpowiedzialność za celowość wystąpienia o wydanie zezwolenia na przebywanie w kabinie maszynisty oraz prawdziwość zawartych we wniosku danych.

Zarządca ponosi odpowiedzialność za działania lub zaniechania pracowników przebywających w kabinie maszynisty, dla których wystąpił o wydanie zezwolenia.

Przewoźnik może odmówić wydania zezwolenia lub ograniczyć obszar i termin ważności zezwolenia, jeśli przemawiają za tym względy merytoryczne, bezpieczeństwa ruchu lub inne, związane z prawidłowym funkcjonowaniem (...).

Przewoźnik za wydanie zezwolenia lub w przypadku przedłużenia terminu jego obowiązywania może pobrać każdorazowo opłatę w wysokości 10 zł netto + podatek od towarów i usług VAT według stawki obowiązującej w dniu wystawienia faktury. Przedłużenie terminu ważności zezwoleń odbywa się na takich samych zasadach, jak i ich wydanie.

6. Zobowiązuje się Przewoźnika aby jego pracownicy stanowiący obsługę pojazdów trakcyjnych znali obsługiwane odcinki linii kolejowych, na których prowadzą pociąg.

W przypadku braku znajomości odcinków linii kolejowych przez obsługę pojazdów trakcyjnych z przyczyn powstałych po stronie Zarządcy, zobowiązuje się Zarządcę do zapewnienia, na wniosek Przewoźnika, przejazdu z prędkością 40 km/h, celem uzyskania znajomości odcinków linii kolejowych przez maszynistów pojazdów trakcyjnych Przewoźnika, przy czym, koszty takiego przejazdu związane z korzystaniem z infrastruktury kolejowej Zarządcy nie obciążają Przewoźnika.

7. Zobowiązuje się Zarządcę aby, po zakończeniu postępowania w sprawie zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku, incydentu) i trudności eksploatacyjnej, w wyniku których powstały straty po stronie Zarządcy lub/i Przewoźnika powołał zespół do ustalenia ich wysokości i odpowiedzialności za nie.

Zobowiązuje się Zarządcę, aby w jego imieniu zespół ten powoływany był przez dyrektora linii kolejowych właściwego terytorialnie dla miejsca wystąpienia zdarzenia lub trudności eksploatacyjnej.

Jeśli w terminie do 14 dni po zakończeniu postępowania w sprawie zdarzenia (poważnego wypadku, wypadku, incydentu) i trudności eksploatacyjnej, Zarządca nie powoła ww. zespołu, to do powołania takiego zespołu uprawniony jest Przewoźnik. Ustalenia zespołu są wiążące dla Zarządcy i Przewoźnika pod warunkiem umożliwienia uczestnictwa w nim przedstawicieli Zarządcy.

W skład zespołu wchodzi przedstawiciele Zarządcy i Przewoźnika posiadający upoważnienia wydane zgodnie ze wzorem stanowiącym Załącznik nr 4. Do wydawania upoważnień ze strony Zarządcy upoważniony jest Dyrektor Zakładu (...) właściwy terytorialnie dla miejsca wystąpienia zdarzenia lub trudności eksploatacyjnej, ze strony Przewoźnika uprawniony jest Członek Zarządu Dyrektor Eksploatacyjny.

Podstawę prac zespołu, stanowi: w przypadku zdarzeń - protokół ustaleń końcowych lub raport Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych, natomiast w przypadku trudności eksploatacyjnej - sprawozdanie końcowe z przeprowadzonego postępowania.

Każde posiedzenie zespołu jest protokołowane przez stronę powołującą zespół i podpisywane przez wszystkich członków zespołu, a protokół z ostatniego posiedzenia oprócz ustalenia wysokości strat i odpowiedzialnych za nie, określa sposób i terminy rozliczeń finansowych.

8. Zobowiązuje się Zarządcę do utrzymania czystości i porządku peronów poprzez: 1) wyposażenie w pojemniki służące do zbierania odpadów komunalnych oraz utrzymywanie tych pojemników w odpowiednim stanie sanitarnym, porządkowym i technicznym;

2) zbieranie powstałych na terenie nieruchomości odpadów komunalnych;

3) pozbywanie się zebranych na terenie nieruchomości odpadów komunalnych;

4) uprzątnięcie błota, śniegu, lodu i innych zanieczyszczeń z peronów i chodników, przy czym za chodnik uznaje się wyznaczone drogi dojścia podróżnych do peronów położone w obrębie nieruchomości Zarządcy, gwarantujące bezpieczne korzystanie przez podróżnych.

9. Zobowiązuje się Zarządcę aby na stacjach, na których pociągi Przewoźnika rozpoczynają i kończą bieg, zapewnił utrzymanie międzytorzy, które są w jego zarządzie, w stanie umożliwiającym prawidłowe i bezpieczne z nich korzystanie, tj. w szczególności:

- 1) utrzymanie w czystości;
- 2) koszenie traw i odchwaszczanie;
- 3) usuwanie krzewów;
- 4) właściwe zabezpieczenie studzienek.

10. W przypadku stwierdzenia przez Przewoźnika uchybień w utrzymaniu czystości i porządku w zakresie określonym w ust. 8 i 9, Przewoźnik powiadamia Zarządcę - właściwy terytorialnie Zakład (...), który ma obowiązek niezwłocznie podjąć działania eliminujące zgłoszone nieprawidłowości. Stosowne prace z zakresu utrzymania czystości i porządku powinny zostać wykonane w ciągu 24 godzin od otrzymania powiadomienia przez Zarządcę.

§ 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, powiadamia się odpowiednio:

- a) po stronie Zarządcy - najbliższy posterunek ruchu,
- b) po stronie Przewoźnika - maszynistę pojazdu trakcyjnego;

2) w przypadkach zakłóceń w realizacji rozkładu jazdy pociągów, powiadamia się odpowiednio:

- a) po stronie Zarządcy - poprzez najbliższy posterunek ruchu, (...), ekspozyturę zarządzania ruchem kolejowym Centrum (...), która powiadamia przedstawiciela Przewoźnika, tj. Dyspozyturę (...) tel. (...), kom. (...),
- b) po stronie Przewoźnika - maszynistę pojazdu trakcyjnego;

3) w przypadkach pozostałych, w tym przy przekazywaniu innych informacji związanych z wykonywaniem Decyzji, odpowiednio powiadamia się:

- a) po stronie (...) S.A. Centrala Biuro Sprzedaży, adres: (...)-(...) W., ul. (...),
- b) po stronie Przewoźnika - (...) sp. z o.o., Biuro Koordynacji P., adres: (...)-(...) W., ul. (...).

§ 7 Opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej i inne opłaty

1. 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 Przewoźnika wykorzystana;

3)opłatę podstawową za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, obejmującą zrealizowane usługi, o których mowa w Załączniku nr 2 ust. 1;

4)opłatę dodatkową, obejmującą zrealizowane usługi, o których mowa w Załączniku nr 2 ust 2.

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 netto 128 512 356,94 zł.

5. Szacowana wartość opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wynosi netto 5 661 530,03 zł.

6. Szacowana wartość opłaty dodatkowej za usługi dodatkowe wynosi netto 49 988,52 zł.

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

8. W przypadku użycia pojazdu trakcyjnego innego przewoźnika dla „ściągnięcia” uszkodzonego taboru Przewoźnika, Zarządca uprawniony jest do obciążenia Przewoźnika kwotą wynikającą z faktury VAT wystawionej przez Przewoźnika

9. W przypadku użycia pojazdu trakcyjnego Przewoźnika dla „ściągnięcia” uszkodzonego taboru innego przewoźnika, Przewoźnik uprawniony jest do obciążenia Zarządcy kwotą równą poniesionym kosztom. Przewoźnik nalicza koszty za użycie lokomotyw i pracę drużyn trakcyjnych zgodnie ze stawkami jednostkowymi przyjętymi przez Przewoźnika do stosowania na okres obowiązywania Decyzji i przekazany Zarządcy do wykorzystania drogą elektroniczną na adres e-mail: (...), do dnia 31 grudnia 2012 r.

Do wystawionej dla Zarządcy faktury VAT Przewoźnik 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 dokumentu przeznaczonego do rejestrowania pracy drużyny trakcyjnej i pojazdu kolejowego Przewoźnika.

10. W przypadku uruchomienia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej, o której mowa w § 4 ust. 6, Przewoźnik obciąży jednostkę organizacyjną Zarządcy, wskazaną przez Zarządcę podczas opracowywania Regulaminu tymczasowego prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót, poniesionymi z tego tytułu dodatkowymi kosztami, wyznaczonymi zgodnie z zasadami określonymi w § 40 ust. 4 Regulaminu. Koszt przejazdu pociągu, na odcinku na którym została wprowadzona komunikacja zastępcza, podaje Zarządca na wystąpienie Przewoźnika, przesłane na adres e-mail: (...) wg przesłanego wzoru stanowiącego Załącznik nr 6.

Do faktury VAT wystawionej dla właściwej jednostki organizacyjnej Zarządcy Przewoźnik dołącza:

1) poświadczoną za zgodność z oryginałem kserokopię faktury VAT wystawionej przez przewoźnika lądowego zawierającą informację o relacji przejazdu i jego terminie;

2) poświadczone za zgodność z oryginałem kserokopie innych faktur VAT dokumentujących wysokość poniesionych kosztów, które można jednoznacznie przyporządkować do konieczności zorganizowania komunikacji zastępczej w określonym przypadku;

3) zestawienie pociągów, za które została wprowadzona komunikacja zastępcza, według wzoru stanowiącego Załącznik nr 6.

11. W przypadku uruchomienia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej, której konieczność wynika z nieprzewidzianych zdarzeń (poważnych wypadków, wypadków, incydentów) i trudności eksploatacyjnych rozliczenie kosztów realizowane jest w trybie określonym w § 5 ust. 7.

12. W przypadku wprowadzenia przez Zarządcę ZRJ, którego konieczność nie wynika z Załącznika 5 do Regulaminu lub wynika, ale planowany termin uległ zmianie, Przewoźnik może żądać od Zarządcy zwrotu poniesionych kosztów zmian publikacji informacji dla podróżnych.

Przewoźnik obciąży jednostkę organizacyjną Zarządcy, wskazaną przez właściwą terenowo Ekspozyturę Centrum (...), poniesionymi z tego tytułu dodatkowymi kosztami. Do faktury VAT wystawionej dla właściwej jednostki organizacyjnej Zarządcy Przewoźnik dołączy poświadczone za zgodność z oryginałem kserokopie faktur VAT, które można jednoznacznie przyporządkować do zastępczego rozkładu jazdy.

13. W ramach wprowadzonych przez Zarządcę zamknięć torowych uniemożliwiających wykonanie czynności obsługowych taboru w punktach utrzymania taboru Przewoźnika (W. G., W. O., S. i T.), zobowiązuje się Zarządcę do umożliwienia, w miarę istniejących możliwości technicznych, niezbędnych zjazdów taboru Przewoźnika do tych punktów utrzymania i z powrotem. Wykazanie niezbędnych do zjazdu tras dokonywane będzie każdorazowo przy uzgadnianiu przez Przewoźnika ZRJ pociągów. Przedstawiciel Przewoźnika każdorazowo, uczestnicząc w komisjach opracowujących regulaminy tymczasowego prowadzenia ruchu pociągów wskazywał będzie na konieczność zabezpieczenia przez Zarządcę niezbędnych tras, ale Przewoźnik nie będzie obciążony za przejazd pociągu na dodatkowej trasie.

§ 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 przejazd pociągu Przewoźnika 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 9 grudnia 2012 r. [zł/poekm]” sporządzonym na podstawie Cennika część I. 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. Do opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wyznaczonej według zasady podanej w ust. 2:

1) nalicza się marżę zysku w wysokości 1% - za przejazdy zrealizowane zgodnie z przydzielonymi trasami w ramach RRJ,

2) nalicza się marżę zysku w wysokości 8% - za przejazdy zrealizowane zgodnie z przydzielonymi trasami w ramach HU,

3) nie nalicza się marży zysku dla przejazdów zamówionych w RRJ a zrealizowanych w ramach ZRJ, w przypadku gdy z przyczyn leżących po stronie Zarządcy nastąpiło pogorszenie parametrów pierwotnie przydzielonych tras poprzez wydłużenie czasów jazdy pociągów:

- powyżej 15 minut w przypadku wojewódzkich przewozów pasażerskich, w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 25 ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. z 2011, Nr 5, poz.13), zwanej dalej „ustawą o publicznym transporcie/ zbiorowym”, /~

- powyżej 30 minut w przypadku międzywojewódzkich przewozów pasażerskich, w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym,

4) nalicza się marżę zysku w wysokości 7% - dla przejazdów zamówionych w IRJ a zrealizowanych w ramach ZRJ, w przypadku gdy z przyczyn leżących po stronie Zarządcy nastąpiło pogorszenie parametrów pierwotnie przydzielonych tras poprzez wydłużenie czasów jazdy pociągów:

- powyżej 15 minut w przypadku wojewódzkich przewozów pasażerskich, w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 25 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym,

- powyżej 30 minut w przypadku międzywojewódzkich przewozów pasażerskich, w rozumieniu art. 4 ust. 1 pkt 7 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym.

4. W przypadku wystąpienia zdarzenia opisanego w ust 3 pkt 3 i 4, w celu prawidłowego obliczenia przez Zarządcę opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, Przewoźnik przygotowuje i przedkłada Zarządcy w ciągu 10 dni od otrzymania ZRJ wykaz tras, dla których nastąpiło wydłużenie czasów jazdy pociągów.

5. Za zrealizowany przejazd pociągu, dla którego ma zastosowanie ulga, opłata wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 3 i pomniejszana o wartość wynikającą z udzielonej ulgi obliczoną od opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, wyznaczonej według zasady podanej w ust. 2.

6. Za zrealizowany przejazd pociągu z przesyłkami nadzwyczajnymi, opłata wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 3 i zwiększana o wartość wynikającą z zastosowania odpowiedniego współczynnika lub współczynników, ujętych w Cenniku część III obliczoną od opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wyznaczonej według zasady podanej w ust. 2.

7. Za zrealizowany przejazd pociągu z przesyłkami nadzwyczajnymi, dla którego ma zastosowanie ulga, opłata wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 5 i pomniejszana o wartość wynikającą z udzielonej ulgi obliczoną od opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wyznaczonej według zasady podanej w ust. 2.

8. Opłata za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej za przejazd pociągu - drogą okrężną -według ZRJ pociągów z przyczyn leżących po stronie Zarządcy jest równa opłacie wyznaczonej według trasy zaplanowanej w rozkładzie jazdy pociągów. W przypadku, w którym przejazd ten odbył się według ZRJ pociągów tylko na części trasy, z przyczyn leżących po stronie Przewoźnika, Zarządca nalicza opłatę rezerwacyjną za niewykorzystaną część trasy.

9. Opłata za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej za przejazd pociągu - drogą okrężną -według ZRJ pociągów z przyczyn leżących po stronie innego zarządcy, jest wyznaczana według rzeczywistej drogi przejazdu.

10. Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej za przejazdy pociągów Przewoźnika 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.

§ 10 Wyznaczenie opłaty rezerwacyjnej i naliczenie rekompensaty za odwołanie pociągu

1. Opłata rezerwacyjna naliczana jest za zamówione i niewykorzystane przez Przewoźnika trasy pociągów, z wyjątkiem zaistnienia sytuacji nadzwyczajnych.

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) 25% 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 Przewoźnik 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 Przewoźnik nie złoży rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu i nie wykorzysta jej w całości lub w części, opłata rezerwacyjna za niewykorzystane odcinki linii wynosi 25% opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, wyznaczonej zgodnie z postanowieniami § 9 ust. 2 za przejazd planowanego pociągu według przydzielonej trasy.

5. W przypadku realizacji przejazdu pociągu według warunków, o których mowa w § 2 ust. 10, Zarządca nie pobiera opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystaną część trasy na linii nr (...).

6. Rekompensata za odwołanie przez Zarządcę przydzielonych Przewoźnikowi tras pociągów jest naliczana w przypadku odwołania pociągu przez Zarządcę z przyczyn leżących po jego stronie, z wyjątkiem zaistnienia sytuacji nadzwyczajnych.

7. Rekompensata z tytułu odwołania pociągu 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 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 za przejazd planowanego pociągu według przydzielonej trasy w przypadku odwołania przez Zarządcę przejazdu w terminie krótszym niż 72 godziny przed planowanym terminem jego realizacji.

8. W przypadku, gdy Zarządca odwoła trasy pociągów w terminie co najmniej na 30 dni przed planowanym terminem ich realizacji nie wypłaca Przewoźnikowi rekompensaty z tytułu odwołania pociągu.

9. W przypadku kiedy Zarządca odwoła przejazd na części trasy, z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, rekompensata za odwołanie pociągu jest pobierana za odwołane odcinki trasy, zgodnie z zasadami określonymi w ust. 7.

10. W przypadku realizacji przejazdu pociągu według warunków, o których mowa w § 2 ust. 10, Przewoźnik nie pobiera rekompensaty za niewykorzystaną część trasy na linii nr (...).

11. Przewoźnik obciąża jednostkę organizacyjną Zarządcy, wskazaną przez właściwą terenowo Ekspozyturę Centrum (...), kwotą należną z tytułu rekompensaty za odwołanie pociągu, wystawiając fakturę VAT. Zobowiązuje się Zarządcę do podania Przewoźnikowi, na jego wniosek przesłany na adres e-mail: (...), kosztu przejazdu odwołanego pociągu-

§ 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 ust. 1 stanowią: wykonana przez Zarządcę i potwierdzona przez Przewoźnika 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 ust. 1 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 2.8 do Regulaminu.

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

3. Opłata za usługę wymienioną w Załączniku nr 2 ust. 1 w pkt 2 wyznaczana jest jako iloczyn czasu postoju zamówionego przez Przewoźnika dla pociągów uruchomionych i stawki jednostkowej, przy czym na stacjach początkowych i końcowych Zarządcy dolicza się po 5 minut postoju. Zarządca nie pobiera opłaty za postój na stacjach: W. (...), W. (...) i W. (...).

4. Opłata za usługę wymienioną w Załączniku nr 2 ust. 1 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.

Opłaty nie pobiera się za korzystanie z infrastruktury kolejowej w celu dokonania zmiany lokomotywy lub czoła pociągu.

5. Opłata za usługę wymienioną w Załączniku nr 2 ust. 1 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 2 godziny.

Oплата 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 ust. 1 w pkt 6 wyznaczana jest jako iloczyn liczby wjeżdżających wagonów Przewoźnika na stację G. (...) i stawki jednostkowej.

7. Opłaty wyliczone według zasad określonych w ustępach od 2 do 6 powiększane są o wartość wynikającą z naliczenia 1 % marży zysku.

§ 12 Wyznaczenie opłaty dodatkowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej

1. Podstawę do wyznaczenia opłat za usługi określone w Załączniku nr 2 ust. 2 stanowi zrealizowana usługa i stawki jednostkowe opłat dodatkowych ujęte w Cenniku część II.

2. Opłata dodatkowa za usługę wymienioną w Załączniku nr 2 ust. 2 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 każdą wydaną zgodę na jej przewóz.

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 2 ust. 2 w pkt 2 wyznaczana jest jako iloczyn długości trasy i stawki jednostkowej, z zaokrągleniem do pełnego kilometra według ogólnie obowiązujących zasad.

4. Opłaty, wyliczone według zasad określonych w ust. 2 i 3 powiększane są o wartość wynikającą z naliczenia 1 % marży zysku.

§ 13 Zasady dokumentowania świadczonych usług

1. Zobowiązuje się Zarządcę, w zakresie realizacji usług podstawowych minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, do prowadzenia rejestracji wykonanych przez Przewoźnika przejazdów w SEPE, a Przewoźnika zobowiązuje się, po sprawdzeniu i wyjaśnieniu ewentualnych wątpliwości, do dokonania - najpóźniej w ciągu 24 godzin po zrealizowaniu przejazdu pociągu - ich autoryzacji, tj. potwierdzenia przejazdu w SEPE.

2. Zobowiązuje się Zarządcę do sporządzenia dla każdego okresu rozliczeniowego zestawienia wykonanych przejazdów pociągów Przewoźnika i przekazania go drogą elektroniczną na adres e-mail: (...) najpóźniej w dniu dostarczenia faktury VAT. W zestawieniu powinny być ujęte m.in. informacje dotyczące wykorzystania przez Przewoźnika poszczególnych tras pociągów przydzielonych w danym okresie rozliczeniowym, wysokość opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i wysokość opłaty rezerwacyjnej, liczba zrealizowanych i niezrealizowanych pociągokilometrów oraz opłaty za dostęp i korzystanie z peronów.

3. Zobowiązuje się Zarządcę, w zakresie realizacji usług podstawowych zapewniających dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, 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) liczby formowanych składów pociągów, o których mowa w § 11 ust. 4, według wzoru stanowiącego Załącznik nr (...);
- 3) czasu zajętości torów przez tabor Przewoźnika, o którym mowa w § 11 ust. 5, według wzoru stanowiącego Załącznik nr (...);
- 4) liczby wagonów wjeżdżających na stację G. (...), o których mowa w § 11 ust. 6, według wzoru stanowiącego Załącznik nr (...),

a Przewoźnika zobowiązuje się, aby jego upoważnieni pracownicy dokonywali jej potwierdzenia.

4. Zobowiązuje się Zarządcę do sporządzania, dla każdego okresu rozliczeniowego, zestawienia wykonanych usług podstawowych w zakresie dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, odpowiednio według Załączników nr (...), (...), (...) oraz (...) i przekazywania go Przewoźnikowi drogą elektroniczną na adres e-mail: (...) najpóźniej w dniu dostarczenia faktury VAT.

5. Zobowiązuje się Przewoźnika do wyznaczenia stanowisk lub imiennie osób upoważnionych 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.

6. Dokumentem poświadczającym wykonanie usługi, o której mowa w Załączniku nr 2 ust. 2 w pkt 1, dotyczącej opracowania warunków przewozu przesyłki nadzwyczajnej, jest wydana zgoda na jej przewóz, natomiast usługi o której mowa w Załączniku nr 2 ust. 2 w pkt 2, jest opracowany IRJ.

7. Brak potwierdzenia przez Przewoźnika realizacji usługi nie wstrzymuje rozliczeń.

§ 14 Terminy, sposób uiszczania opłat i innych zobowiązań finansowych

1. Zobowiązuje się Zarządcę do wystawienia odrębnych faktur VAT za usługi, o których mowa w Załączniku nr 1 i 2 ust. 1, w terminie do 7 dni po zakończeniu okresu rozliczeniowego, zgodnie ze sporządzonymi zestawieniami wykonanych usług.

2. Zobowiązuje się Zarządcę do uwzględniania w fakturze VAT z opłatą podstawową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządcy opłaty rezerwacyjnej, o której mowa w § 10, jako odrębną pozycję.

3. W terminie 7 dni po wykonaniu usług, o których mowa w Załączniku nr 2 ust. 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 użycia pojazdu trakcyjnego Przewoźnika do eliminacji zakłóceń eksploatacyjnych dokonywane są odpowiednio przez Zarządcę i Przewoźnika lub ich jednostki organizacyjne, a za uruchomienie komunikacji zastępczej dokonywane są przez jednostki organizacyjne Zarządcy, z zachowaniem 14-dniowych terminów płatności od daty otrzymania faktury VAT, na rachunek wskazany w fakturze.

6. Wierzytelności wzajemne Stron, powstałe w wyniku likwidacji skutków zdarzeń (poważnych wypadków, wypadków, incydentów) i trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych, ustalone na podstawie postanowień zespołu, o

którym mowa w § 5 ust. 7, traktowane są odrębnie od wierzytelności powstałych w wyniku korzystania z infrastruktury kolejowej.

7. Przy fakturowaniu do opłat dolicza się należny podatek VAT.

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

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

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

11. W przypadku spłaty przez Przewoźnika należności wynikającej z Decyzji, pomimo wskazania przez Przewoźnika długu, który chce zaspokoić, Zarządca może bez konieczności uzyskania zgody Przewoźnika, zaliczyć ją w pierwszej kolejności na poczet należności głównych i odsetek najdawniej wymagalnych powstałych z tytułu nieterminowych wpłat wynikających z tej Decyzji. W takim przypadku, Zarządca jest zobowiązany do pisemnego poinformowania Przewoźnika, w terminie 10 dni od daty dokonania płatności, o zaliczeniu dokonanych płatności na poczet innych zobowiązań niż te, które zostały wskazane w tytule przelewu przez Przewoźnika.

12. Przewoźnik może dokonać potrącenia własnych należności z należności przysługujących Zarządcy z tytułu niniejszej Decyzji, jedynie po uprzednim, pisemnym uzgodnieniu z Zarządcą z jakiego tytułu to potrącenie miałyby nastąpić. Brak uzgodnienia uniemożliwia dokonanie skutecznego potrącenia przez Przewoźnika.

§ 15 Szczególne zobowiązania Stron

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

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

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

Zmiana ww. danych jest obowiązująca z dniem doręczenia przez Stronę pisemnego zawiadomienia drugiej Stronie.

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

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

6. Odpowiedzialność Stron z przyczyn innych, niż nienależyta realizacja rozkładu jazdy pociągów rozstrzygana jest w oparciu o postanowienia Kodeksu cywilnego.

7. W związku z terminowym realizowaniem wpłat należności za korzystanie z infrastruktury kolejowej w rozkładzie jazdy pociągów 2011/2012, odstępuje się od stosowania zabezpieczeń.

W przypadku zalegania z płatnościami wobec Zarządcy lub nieterminowym regulowaniem należności przez Przewoźnika za co najmniej trzy okresy rozliczeniowe, zobowiązuje się Przewoźnika aby, w ciągu 14 dni od otrzymania pisemnego żądania Zarządcy, zabezpieczył płatności Decyzji poprzez złożenie oświadczenia o poddaniu się egzekucji na podstawie art. 777 § 1 pkt 5 k.p.c. według wzoru stanowiącego Załącznik nr 8.

§ 16 Postanowienia końcowe

1. Decyzja wiąże Strony od 9 grudnia 2012 r. do 14 grudnia 2013 r.

2. Szacowana wartość zobowiązań Przewoźnika wobec Zarządcy wynikających z Decyzji, w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 134 223 875,49 zł netto (słownie: sto trzydzieści cztery miliony dwieście dwadzieścia trzy tysiące osiemset siedemdziesiąt pięć złotych i 49/100), 165 095 366,85 zł brutto (słownie: sto sześćdziesiąt pięć milionów dziewięćdziesiąt pięć tysięcy trzysta sześćdziesiąt sześć złotych i 85/100).

3. Szacowana wartości zobowiązań Przewoźnika wobec Zarządcy, wynikających z Decyzji może ulec zmianie i nie ma to wpływu na obowiązki Stron wynikające z Decyzji.

4. W przypadku nienależytego wykonania zobowiązań wynikających z niniejszej Decyzji, w tym przekroczenia terminu płatności powyżej 90 dni, Zarządca jest uprawniony do wpisania Przewoźnika do Rejestru Nierzetelnych Kontrahentów Spółek Grupy (...).

5. Zarządca jest uprawniony do ograniczenia zakresu wykonywania niniejszej Decyzji w odniesieniu do świadczonych usług w przypadku nieuregulowania przez Przewoźnika opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w wysokości wynikającej z wystawionych faktur VAT za dwa 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 około 20% pracy eksploatacyjnej wykonanej przez Przewoźnika w poprzednim okresie rozliczeniowym, a w przypadku niewskazania przez Przewoźnika tras pociągów, których dotyczy ograniczenie lub wskazanie na poziomie niższym niż 19%, trasy pociągów do ograniczenia wskazuje Zarządca. Termin przekazania informacji o trasach pociągów do ograniczenia ich kursowania oraz termin wprowadzenia ograniczenia zakresu wykonywania Decyzji wyznacza Zarządca, przy czym przekazanie informacji o trasach pociągów do ograniczenia ich kursowania oraz termin wprowadzenia ograniczeń zakresu usług Zarządca podaje do wiadomości Przewoźnika z wyprzedzeniem co najmniej 14 dni od daty wprowadzenia ograniczenia. Zobowiązuje się zarówno Zarządcę jak i Przewoźnika do poinformowania Prezesa UTK o wprowadzanych ograniczeniach kursowania pociągów.

Zobowiązuje się Zarządcę do zniesienia ograniczenia wykonywania Decyzji po uregulowaniu przez Przewoźnika całej zaległej należności.

6. W przypadku nieuregulowania przez Przewoźnika opłat przewidzianych Decyzją za trzy okresy rozliczeniowe, zobowiązuje się Zarządcę do zawiadomienia o tym Prezesa fakcie UTK. Ponadto Zarządca jest zobowiązany do pisemnego wyznaczenia Przewoźnikowi dodatkowego ostatecznego terminu do zapłaty, nie krótszego niż 7 dni i nie dłuższego niż 14 dni od dnia otrzymania zawiadomienia przez Przewoźnika. Po upływie dodatkowego terminu, o którym mowa wyżej, zobowiązuje się Zarządcę do zawiadomienia Prezesa UTK o dokonaniu przez Przewoźnika spłaty całej zaległej należności lub o aktualnym stanie zadłużenia.

7. Zobowiązuje się Strony, aby w zakresie nieuregulowanym niniejszą Decyzją, przy jej realizacji stosowały postanowienia Regulaminu oraz powszechnie obowiązujące przepisy prawa.

8. Zobowiązuje się Strony, aby spory wynikłe w trakcie realizacji Decyzji, z wyjątkiem wątpliwości co do treści Decyzji, które Prezes UTK zobowiązany jest wyjaśniać w trybie art. 113 § 2 k.p.a., Strony rozstrzygały w drodze negocjacji.

9. W przypadku nieosiągnięcia porozumienia, spór będzie poddany rozstrzygnięciu przez sąd właściwy miejscowo dla siedziby Zarządcy.

10. 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, z 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.”

Prezes UTK nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności. (k. 4 – 35)

W odwołaniu od decyzji powód (...) Spółka Akcyjna w W. wniósł o jej uchylenie w całości ewentualnie o jej zmianę. Zaskarżonej decyzji zarzucił:

I. naruszenie 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 (dalej: Prezes UTK lub Organ) w ramach zadań z zakresu regulacji, jest uprawniony do dowolnego kreowania praw i obowiązków licencjonowanego Przewoźnika i Zarządcy zamierzających zawrzeć umowę o udostępnienie 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 lub postulowanych tylko przez jedną ze stron przy sprzeciwie drugiej;

II. naruszenie 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 rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009r. 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;

III. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1 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;

IV. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1 u.t.k. i art. 29 ust. 1c u.t.k. polegające na dowolnej modyfikacji przez Prezesa UTK zapisu § 2 ust. 10 zaskarżonej decyzji, co w konsekwencji doprowadziło do nałożenia na Powoda obowiązku udostępniania infrastruktury kolejowej nie pozostającej w jego zarządzie;

V. naruszenie prawa materialnego tj. art. 29 ust 1 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 prawidłowym podmiotem winien być przewoźnik, który dokonał ściągnięcia uszkodzonego taboru należącego do Przewoźnika;

VI. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1 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;

VII. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1 i 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;

VIII. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1 i 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;

IX. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1 i 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, a zatem regulującym jedynie prawa i obowiązki Zarządcy i Przewoźnika między nimi;

X. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1 i 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;

XI. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1 i 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 rozliczania, w tym również tych, które wynikły między przewoźnikami oraz wymuszanie na Zarządcy nierównego traktowania przewoźników w omawianym zakresie. (k. 36 – 59)

Na rozprawie w dniu 12 grudnia 2014 r. powód wniósł o zmianę zaskarżonej decyzji w zakresie wykreślenia z niej par. 2 ust. 2 oraz par. 15 ust. 5. Pozwany podtrzymał swoje stanowisko w zakresie oddalenia odwołania jako bezzasadnego. (k. 198 – 199)

Sąd Okręgowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 5 września 2012 r. powód (...) S.A. z siedzibą w W. przesłał zainteresowanemu (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. drogą elektroniczną projekt umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2012/2013 (okoliczność bezsporna).

Pismem z dnia 31 października 2012 r. nr (...) Prezes UTK, działając na podstawie art. 61 § 1 i § 4 k.p.a. oraz art. 29 ust. 1e oraz ust. 1 i ustawy o transporcie kolejowym zawiadomił Strony o wszczęciu z urzędu postępowania administracyjnego w przedmiocie zawarcia między (...) a (...) umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2012/2013. Jednocześnie zawiadomiono (...) i (...), że zgodnie z art. 73 § 1 k.p.a. i art. 10 § 1 k.p.a., jako Strony postępowania mogą w każdym stadium postępowania przeglądać akta sprawy oraz sporządzać z nich notatki, kopie i odpisy, a także składać oświadczenia i stanowiska w sprawie oraz wypowiadać się co do zebranych materiałów i zgłoszonych żądań (dowód: pismo k.3 akt adm.).

Następnie pismem z dnia 14 listopada 2012 r. nr (...) Prezes UTK wyznaczył termin zakończenia negocjacji dotyczących zawarcia umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej na dzień 23 listopada 2012 r. oraz nałożył na (...) oraz (...) obowiązek dostarczenia, w terminie 5 dni roboczych od wskazanego dnia zakończenia negocjacji informacji o osiągnięciu porozumienia przez negocjujące Strony co do treści umowy, bądź, w przypadku rozbieżności stanowisk, projektu umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej oraz aktualnych stanowisk stron, z zaznaczeniem części spornych umowy (dowód: pismo k.11-13 akt adm.).

Pismem z dnia 22 listopada 2012 r. nr (...) (...) poinformowały, że zostały zakończone negocjacje umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy edycji 2012/2013 ze spółką (...). Wynegocjowany projekt umowy został zaakceptowany przez Zarząd (...), jednakże podpisanie umowy wymaga zgody Zgromadzenia Wspólników spółki (...), którego termin wstępnie został ustalony na grudzień 2012 r. (dowód: pismo k.43 akt adm.).

Pismem z dnia 23 listopada 2012 r. nr (...) Prezes UTK przedstawił (...) i (...) swoje stanowisko w sprawie wypłaty rekompensat przewoźnikom z tytułu utrudnień w dostępie do infrastruktury kolejowej i poniesionych w związku z tym kosztów (dowód: pismo k.25-27 akt adm.).

Pismem z dnia 28 listopada 2012 r. nr MPK-636-221-2012-1, w związku z pismem Prezesa UTK z dnia 23 listopada 2012 r. nr (...), (...) zwróciły się z prośbą o włączenie do treści wynegocjowanej Umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2012/2013, postanowień w zakresie rekompensat dla przewoźników kolejowych za utrudnienia w dostępie do infrastruktury kolejowej (dowód: pismo k.33 akt adm.).

Kolejnym pismem z dnia 28 listopada 2012 r. nr (...), (...) zwróciły się do Prezesa UTK o przesunięcie na dzień 5 grudnia 2012 r. udzielenia przez nie odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z dnia 23 listopada 2012 r. nr (...) (dowód: pismo k.35 akt adm.).

Pismem z dnia 29 listopada 2012 r. nr (...) Prezes UTK przychylił się do wniosku (...) przedstawionego w piśmie z dnia 28 listopada 2012 r. nr (...) o przesunięcie terminu odpowiedzi na pismo Prezesa UTK z dnia 23 listopada 2012 r. nr (...).

Pismem z dnia 30 listopada 2012 r. nr (...) (...) przedstawiły swoje negatywne stanowisko odnośnie wprowadzenia do umów z przewoźnikami obejmującymi rozkład jazdy 2012/2013 zapisów odnośnie odstąpienia od naliczania marży zysku za przejazdy realizowane w odstępie od przydzielonych tras pociągów oraz wypłaty kar za odwołane trasy pociągów (dowód: pismo k.85 akt adm.).

Pismem z dnia 5 grudnia 2012 r. nr (...) (...) zwróciły się do Prezesa UTK o przeprowadzenie w trybie art. 29 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym postępowania ukierunkowanego na wydanie decyzji zastępującej Umowę pomiędzy (...) o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy 2012/2013. (...) wystąpienie to uzasadniły rozbieżnością jaka wystąpiła pomiędzy (...) i (...) odnośnie wprowadzenia do już uzgodnionej, lecz jeszcze nie podpisanej umowy, zapisów dotyczących naliczania rekompensat dla przewoźników za utrudnienia w udostępnieniu infrastruktury kolejowej. Wobec odmowy ze strony (...) wprowadzenia takich zapisów, co zostało przedstawione w piśmie z dnia 30 listopada 2012 r. nr (...), (...) wystąpiły do Prezesa UTK o podjęcie decyzji w trybie przewidzianym w art. 29 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym (dowód: pismo k. 91 akt adm.).

Pismem nr (...) z dnia 10 grudnia 2012 r. Prezes UTK poinformował obie Strony, że mogą w każdym stadium postępowania administracyjnego składać oświadczenia i stanowiska w sprawie oraz wypowiadać się co do zebranych dowodów i materiałów w sprawie, a także zgłoszonych żądań. Prezes UTK wyznaczył także w tym piśmie 5-dniowy termin od dnia jego otrzymania, na zgłoszenie ewentualnych stanowisk w niniejszym postępowaniu (dowód: pismo k.87 akt adm.).

W dniu 27 grudnia 2012 r. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydał decyzję nr (...) w sprawie zawarcia między spółką (...) sp. z o.o. w W. a (...) S.A. w W. umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej mocą której ustalił

następujące warunki udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikowi (...) przez zarządcę infrastruktury (...) na rozkład jazdy pociągów obowiązujący od dnia 9 grudnia 2012 r. do dnia 14 grudnia 2013 r.

Postanowieniem z dnia 12 marca 2013 roku Prezes Urzędu Transportu Kolejowego sprostował oczywiste omyłki pisarskie we ww. decyzji z dnia 27 grudnia 2012 roku ustalając brzmienie §7 ust. 8 decyzji w następujący sposób: „W przypadku użycia pojazdu trakcyjnego innego przewoźnika dla „ściągnięcia” uszkodzonego taboru Przewoźnika, Zarządca uprawniony jest do obciążenia Przewoźnika kwotą wynikającą z faktury VAT wystawionej przez przewoźnika”, a brzmienie §9 ust. 7 decyzji w następujący sposób: „Za zrealizowany przejazd pociągu z przesyłkami nadzwyczajnymi, dla którego ma zastosowanie ulga, opłata wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 6 i pomniejszana o wartość wynikającą z udzielonej ulgi obliczoną od opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wyznaczonej według zasady podanej w ust. 2”.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Odwołanie jest bezzasadne. Powód nie przedstawił żadnego zarzutu, który mógłby prowadzić do uchylecia decyzji. Żaden z podniesionych zarzutów nie uzasadnia nadto zmiany decyzji żądanej przez powoda na rozprawie w dniu 12 grudnia 2014 r.

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.

Istotna 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.

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 zastępującą 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.

Odnosząc się do zgłoszonych w odwołaniu poszczególnych zarzutów naruszenia przepisów prawa podnieść należy, co następuje.

Zarzut pierwszy odwołania nie zasługuje na uwzględnienie. 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.

Odnosnie zarzutu drugiego 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 ACa 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. 1i 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.

Bezpodstawny jest zarzut oznaczony w odwołaniu nr IV, albowiem wbrew treści odwołania, nie nakłada on na powoda żadnych dodatkowych obowiązków, nie daje także stronom dodatkowych uprawnień. Zapis ten, zdaniem Sądu, co znajduje potwierdzenie w treści odpowiedzi na odwołanie ma prowadzić do usprawnienia ruchu kolejowego w przypadku braku możliwości skorzystania z linii nr (...). Oczywistym jest również, że wykorzystanie toru nr (...) musi odbyć się za zgodą jego zarządcy – (...) sp. z o.o. Zapis ten nie oznacza i nie daje uprawnień Zainteresowanemu możliwości korzystania z linii nr (...) w jakiegokolwiek sytuacji, a jedynie w uzasadnionym przypadku, po uzyskaniu zgody Zarządcy tej linii.

Zarzut piąty 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: „Zarządca obciąża Przewoźnika kwotą wynikającą z faktury VAT wystawionej przez przewoźnika”. Prostując określenie podmiotu tj. przewoźnika przez jego oznaczenie małą literą, wskazał odrębność (...) sp. z o.o. od innego przewoźnika kolejowego. Sprostowany postanowieniem § 7 ust. 8 decyzji w pełni odpowiada żądanej przez powoda zmianie.

W kolejnym zarzucie szóstym i ósmym 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 księgowa 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 siódmy. 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 wywiązywaniu 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 Sądu 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 dziesiąty nie zasługuje na uwzględnienie również.

Nie zasługuje również na uwzględnienie zarzut dziesiąty 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- jedenastego, 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 od powoda na rzecz strony wygrywającej proces jaką był Prezes UTK i zainteresowany (...) sp. z o.o. poniesione przez te podmioty 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 Magdalena Sajur-Kordula