

Sygn. akt XVII AmK 15/13

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 31 grudnia 2014 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów

w składzie:

Przewodniczący: Sędzia SO Andrzej Turliński

Protokolant: sekretarz sądowy Irmina Bartochowska

po rozpoznaniu w dniu 19 grudnia 2014 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z odwołania (...) SA w W.

przeciwko Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego

o nałożenie kary pieniężnej

na skutek odwołania powoda od decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 20 czerwca 2013 r. Nr (...)

I. oddala odwołanie,

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

SSO Andrzej Turliński

Sygn. akt XVII AmK 15/13

UZASADNIENIE

Decyzją z dnia 20 czerwca 2013 r. Nr (...) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (Prezes UTK) po przeprowadzeniu z urzędu postępowania w sprawie nałożenia na (...) S.A. w W. kary pieniężnej nałożył na (...) S.A. w W. karę pieniężną w wysokości 452.080 zł płatną do budżetu państwa za naruszenie zakazu stosowania bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym polegających na:

1. nieprawidłowym realizowaniu obowiązku udzielania pasażerom informacji o ruchu pociągów na stacjach kolejowych (...), (...), (...) oraz (...), co jest niezgodne z pkt 4.2.12.1 Załącznika do Rozporządzenia Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei (Dz.Urz. UEL nr 123 z 12.05.2011), zwanego dalej „TAP TSI”;
2. przekazywaniu informacji głowowych niespójnych z informacjami zamieszczonymi na wyświetlaczach na stacjach kolejowych (...), co jest niezgodne z art. 21 ust. 1 Rozporządzenia (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.Urz. UE L nr 315 z 03.12.2007) zwanego dalej „Rozporządzeniem 1371”, w związku z pkt 4.1.2.11.1 Załącznika do Decyzji Komisji z dnia 21 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej

możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz.Urz. UE L nr 64 z 7.03.2008 z późn. zm.), zwanego dalej „PRM TSI”.

Od wyżej wymienionej decyzji powód ((...) S.A. w W.) złożył odwołanie. Zaskarżył decyzję w całości i wniósł o jej uchylenie oraz o zasądzenie kosztów procesu wg norm przepisanych.

Powód zarzucił pozwanemu, iż niezasadne było dołączenie do materiału dowodowego skarg z okresu sprzed odebrania Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (SDIP) oraz uwzględnienie tych skarg przy wydawaniu zaskarżonej decyzji. Powód jednocześnie przyznał, iż błędy występowały w pracy SIDP zostały zgłoszone wykonawcy i miały zostać wyeliminowane przy odbiorze systemu.

Zakwestionował również stanowisko pozwanego, jakoby nie podjął skutecznych działań zmierzających do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości.

Podniósł również, że nie może ponosić odpowiedzialności za jakość danych wprowadzanych do systemu, jak i za ręczne wprowadzanie danych do systemu przez przewoźników kolejowych.

Zakwestionował dowód z zeznań świadka przesłuchanego w toku postępowania wskazując, że jego zeznania nie mogą stanowić wiarygodnego dowodu w sprawie.

Zarzucił również, że wysokość nałożonej kary jest niewspółmierna do rzeczywistego stanu rzeczy, a wniosek o jej uchylenie uzasadnia aktualna sytuacja finansowa powoda.

Nie mniej jednak powód w odwołaniu przyznał, iż doszło do nieprawidłowości w realizacji obowiązku udzielania informacji o ruchu pociągów.

W odpowiedzi na odwołanie pozwany wniósł o jego oddalenie w całości oraz o zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych z uwzględnieniem nakładu pracy radcy prawnego, charakteru i stopnia złożoności sprawy.

Sąd Okręgowy w Warszawie Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów ustalił następujący stan faktyczny.

Powód prowadzi działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową co potwierdzone jest decyzją Prezesa UTK z dnia 30 grudnia 2010 r. o udzieleniu (...) SA autoryzacji bezpieczeństwa (K 747 – 750 akt adm.).

Bezsporne jest, że na wchodzących w skład tej infrastruktury dworcach kolejowych: (...), (...), (...) i (...) w czerwcu 2012 r. (vide pismo powoda K – 391 akt adm.) zainstalowany został SDIP. Właścicielem tego systemu jest powód, który zamówił system u wykonawcy – konsorcjum firm (...) Sp. z o.o. w W. i S. (...) w U. (Włochy) – umowa K – 392 – 403 akt adm.

W związku z tym powód odpowiada wobec pasażerów za funkcjonowanie SDIP w zakresie zapewnienia zasilania bazy danych informacjami o rozkładzie jazdy, sprawności urządzeń wizualnych i rozgłoszeniowych oraz utrzymania i rozwoju aplikacji informatycznej.

Jak wyjaśniał to powód w piśmie z dnia 04 marca 2013 r. (K – 391) SDIP jest pierwszym systemem w polskiej sieci kolejowej, którego zasilanie odbywa się w sposób automatyczny z systemów eksploatacyjnych (...) SA. Został on formalnie odbierany z końcem sierpnia 2012 r. i po etapie wdrożenia znalazł się w fazie stabilizacji i optymalizacji działania, w której uczestniczył również jego wykonawca.

Do Prezesa UTK wpłynęło za pośrednictwem przewoźników kolejowych 70 skarg pasażerów, które dotyczyły funkcjonowania SDIP (skargi K 209 – 346 i K 361 – 388 akt adm.).

Ze skarg tych wynikało, że wygłaszane na stacjach (...), (...), W. oraz (...) komunikaty megafonowe i informacje wyświetlane na tablicach (wyświetlaczach) nie były zgodne ze stanem faktycznym tj, z rzeczywistym ruchem pociągów.

Ze skarg wynika, że do nieprawidłowości w funkcjonowaniu systemu SDIP na stacjach położonych w W. dochodziło począwszy od czerwca 2012 r., a na stacji (...) od końca grudnia 2012 r. Niezależnie od tego w materiale dowodowym postępowania administracyjnego wprowadzono inne dowody na okoliczność przedstawionego wyżej wadliwego działania SDIP. Chodzi tu o pisma kierowane do Prezesa UTK przez przewoźników:

1. pismo (...) Spółki z o.o. w W. z dnia 25 lutego 2013 r. z załącznikami (K 361 – 388 akt adm.),
2. pismo (...) Spółki z o.o. w W. z dnia 21 lutego 2013 r. (K 209 akt adm.), a w szczególności załączniki do niego – K 327 – 346 akt adm.

Nieprawidłowe działanie SDIP, w sposób przedstawiony w zaskarżonej decyzji dokumentują również trzy notatki pracowników Prezesa UTK z czynności nadzorczych z 17 i 18 stycznia 2013 r. i 1 lutego 2013 r. (K 105 i 113 akt adm.).

Z korespondencji tej wynika, że na objętych decyzją stacjach, mimo wielokrotnych interwencji obsługi SDIP, system ten ciągle generował poważne błędy. Część informacji o pociągach kończących bieg nie była kasowana z tablic peronowych, kasowała się przed czasem lub powracała z powrotem do systemu, który wygłaszał automatycznie odjazd pociągu, który już odjechał. Komunikaty wygłaszane automatycznie nie pokrywały się ze stanem rzeczywistym – inny pociąg stał przy peronie, a inny był wygłaszany w komunikacie. Sytuacje tego rodzaju wprowadzały w błąd pasażerów.

W trakcie postępowania administracyjnego w dniu 28 lutego 2013 r. przesłuchano również w charakterze świadka T. H. (K – 185 – 189 akt adm.), który zeznał, że SDIP funkcjonuje nieprawidłowo i nie spełnia swoich zadań. Sytuacja ta trwa od uruchomienia SDIP w czerwcu 2012 r. O ile pociągi oznaczone były zawsze prawidłowo to SDIP wyświetlał błędne informacje, niezgodne z rzeczywistym stanem rzeczy. Chodzi o stacje (...), (...), (...), (...), (...). Na tych stacjach świadek brał udział w czynnościach nadzorczych pozwanego łącznie przez ok. 13 godzin w grudniu 2012 r. oraz w styczniu i lutym 2013 r. Np. przybył pociąg do (...), a na tablicy wyświetlany był pociąg do N.. Wjazd pociągu do W. był zapowiedziany na peron 3, a faktycznie pociąg przyjechał na peron 2. Wyświetlony na tablicy był pociąg do R., a podjechał pociąg do S..

Ponadto w aktach administracyjnych znajduje się obszerny materiał zdjęciowy wraz z opisami zdarzeń z marca 2013 r. załączony do pisma Prezesa UTK z dnia 8 marca 2013 r. kierowanego do powoda (K – 433 – 448 akt adm.). Zdjęcia dokumentowały błędne wyświetlenie informacji na stacji kolejowej. Wyświetlono wjazdy pociągów do miasta „X”, podczas gdy na pociągu była informacja, że jedzie do stacji „Y”.

Sąd nie podzielił zastrzeżeń powoda co do braku wiarygodności zeznań świadka H..

Świadek zeznał to, co widział podczas czynności nadzorczych na stacjach. Dla opisanego zaobserwowanych okoliczności faktycznych nie musiał znać zasad działania SDIP. Zeznania dotyczyły bowiem zauważonych rozbieżności w informacjach przekazywanych przez SDIP a rzeczywistym ruchem pociągów.

Rozpoznając sprawę Sąd Okręgowy zważył co następuje:

Za bezsporne należało uznać okoliczności faktyczne wygłaszania przy użyciu SDIP na wskazanych w decyzji stacjach kolejowych komunikatów megafonowych i informacji wyświetlanych na tablicach niezgodnych z rzeczywistym ruchem pociągów. Do tego wniosku doprowadziła Sąd treść decyzji i odpowiedzi na odwołanie, w szczególności K – 57 akt sądowych oraz treść odwołania powoda w szczególności zapisy na K – 34 akt sądowych.

Natomiast sporna między stronami okazała się kwestia okresu, w którym występowały wady SDIP wprowadzające w błąd pasażerów oraz czy ww. okoliczności faktyczne były deliktami administracyjnymi. Prezes UTK przyjął, że okres ten rozpoczął się już od fazy testowej systemu tj. od czerwca 2012 r. Z tego okresu pochodzą bowiem pierwsze skargi pasażerów. Z kolei powód uznał, że okres testowania systemu od czerwca 2012 r. do momentu jego wdrożenia w

sierpniu 2012 r. nie powinien podlegać ocenie pozwanego pod kątem naruszenia zbiorowych interesów konsumentów w transporcie kolejowym. SDIP jest bowiem systemem nowatorskim, a błędy stwierdzone w okresie testowym były zgłoszone wykonawcy i wyeliminowane przy odbiorze systemu. Wszelkie błędy ujawniające się po tym czasie ostatecznie zostały skutecznie usunięte z systemu w kwietniu 2013 r. Nieprawidłowe było więc przyjęcie w zaskarżonej decyzji, że SDIP działał nieprawidłowo do czasu jej wydania w czerwcu 2013 r.

W ocenie Sądu czas trwania określonych w decyzji dwóch bezprawnych praktyk został określony prawidłowo. Próbnie czy też testowe działanie systemu nie może być usprawiedliwieniem dla nieprawidłowego udzielania pasażerom informacji o ruchu pociągów oraz informacji głosowych niespójnych z informacjami wizualnymi, zamieszczonymi na wyświetlaczach na stacjach kolejowych. Istotne jest bowiem, że błędne działanie SDIP w tym okresie wprowadzało w błąd pasażerów. Nie jest dla nich ważne czy system informacyjny jest w fazie testów czy po niej, skoro za jego pośrednictwem otrzymują informacje niezbędne do podróży. Pasażerowie mają prawo pozostawać w przekonaniu opartym na zaufaniu do zarządzającego dworcem kolejowym i na doświadczeniu życiowym, że podawane im informacje o ruchu pociągów są zgodne z ich rzeczywistym ruchem. Próbując wyłączyć swoją odpowiedzialność za działania systemu w okresie poprzedzającym jego odbiór powód próbuje skonstruować swoistą przesłankę egzoneracyjną w postaci wdrażania systemu SDIP. Próba ta jest skazana na niepowodzenie, gdyż powód nie powołuje przy tym jakiegokolwiek podstawy prawnej, co jest dla Sądu zrozumiałe, ponieważ podstawy takiej nie ma.

Jeśli zaś chodzi o ustalenia końca okresu wadliwego działania systemu, to Sąd miał na względzie, że same spotkania z przewoźnikami i wykonawcą, których celem było określenie przyczyn powstawania błędów i wypracowanie mechanizmów ich usuwania, zapobiegania im na przyszłość nie dowodzą, że zlikwidowany został stan naruszenia zbiorowych interesów pasażerów sprecyzowany w zaskarżonej decyzji. Począwszy od marca 2012 r. spotkań takich było 10 i nie przynosiły poprawy sytuacji pasażerów. Istotne jest też, że powód wnosząc odwołanie nie zaferował żadnego dowodu dla wykazania prawdziwości prezentowanego twierdzenia, w świetle którego od kwietnia 2013 r. SDIP działał prawidłowo. Zdaniem Sądu w realiach przedmiotowej sprawy dowód taki obciążałby powoda, gdyż zmierzałby do wywołania skutków prawnych określonych w postulatach odwołania (art. 6 k.c.). Sam spadek odnotowywanej po kwietniu 2013 r. liczby błędów systemu nie dowodzi jego całkowicie poprawnego działania.

Niezasadny okazał się zarzut odwołania braku odpowiedzialności powoda za jakość wszystkich danych wprowadzanych do SDIP z uwzględnieniem danych wprowadzanych przez przewoźników, a także za „ręczne” wprowadzanie do niego zmian przez te podmioty. Argumenty o skutkach błędów przewoźników w tym zakresie i w rozkładzie odpowiedzialności z tego tytułu mogłyby mieć znaczenie dla ewentualnych roszczeń powoda w stosunku do przewoźników. Nie mają jednak żadnego znaczenia przy ocenie jego odpowiedzialności z deliktu administracyjnego dwóch praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym. Jak wynika z ustaleń stanu faktycznego to powód jest właścicielem SDIP i nim zarządza. Jeżeli z jakiegokolwiek powodu dopuszcza do systemu osoby trzecie, to za ich błędy odpowiada w stosunku do pasażerów jako zarządca stacji i jej infrastruktury, w której skład wchodzi SDIP. Jak bowiem wynika z pkt 4.2.12.1 TAP TSI na zarządcę stacji kolejowej nałożony jest obowiązek udzielania informacji na terenie stacji, w szczególności o przyjazdach i odjazdach pociągów. Przywołany przepis określa, w jaki sposób zarządca stacji udziela na jej terenie klientom informacji o kursowaniu pociągów. Przepisy te stosuje się tylko wówczas, gdy po wejściu w życie (...) tj. od dnia 13 maja 2011 r. miała miejsce odnowa, istotna modernizacja lub montaż nowego systemu zapowiedzi słownych lub wyświetlaczy. W związku z wprowadzeniem systemu SDIP po tej dacie na stacjach (...), (...), (...) i (...) przepisy TAP TSI stosuje się do oceny prawnej realizacji obowiązku udzielania pasażerom informacji na terenie tych stacji.

Zgodnie z „Wytycznymi w zakresie standardów dynamicznej informacji kolejowej w obsłudze podróżnych na stacjach/dworcach kolejowych” (K-153-182 akt adm.), sporządzonymi m.in. przez (...), pod pojęciem dynamicznej informacji pasażerskiej rozumie się wszelkie informacje o rozkładzie jazdy pociągów, opisujące bieżącą realizację planu rozkładu jazdy pociągów oraz odchylenia/zakłócenia, przekazywane podróżnym poprzez aktualnie stosowane media w tym, stacyjne tablice informacyjne oraz informacje głosowe, sterowane z centralnej lub lokalnej bazy danych rozkładu jazdy

pociągów, do momentu odjazdu pociągu z danego dworca/stacji/przystanku. SDIP na stacjach (...), (...), (...) i (...) jest zatem systemem zapowiedzi słownych lub wyświetlaczy, o którym mowa w pkt 4.2.12 TAP TSI.

Jak stanowi pkt 4.2.12.1 TAP TSI zarządcy stacji udzielają klientom na stacjach następujących informacji dotyczących odjazdów pociągów: typ lub numer pociągu, stacja lub stacje przeznaczenia, przystanki pośrednie, peron lub tor, planowa godzina odjazdu. W razie odstępstw od wymienionych informacji dotyczących odjeżdżających pociągów zarządcy stacji udzielają na stacjach przynajmniej następujących informacji dotyczących pociągów: typ lub numer pociągu, stacja lub stacje przeznaczenia, planowa godzina odjazdu, odstępstwo od planu.

W odniesieniu do informacji dotyczących pociągów przyjeżdżających, zarządca stacji udziela przynajmniej następujących informacji dotyczących pociągów: stacja lub stacje rozpoczynania biegu, godzina przyjazdu na stację, na której pociąg kończy bieg, typ lub numer pociągu, peron lub tor, na który wjeżdża pociąg. W razie odstępstw w przypadku pociągów przyjeżdżających, zarządca stacji udziela przynajmniej następujących informacji dotyczących tego rodzaju pociągów: typ lub numer pociągu, stacja lub stacje rozpoczynania biegu, planowa godzina przyjazdu, odstępstwo od planu. Do odstępstw od planu zalicza się: istotne opóźnienia, zmianę toru lub peronu, pełne lub częściowe odwołanie pociągu, zmianę trasy pociągu.

Zgromadzony w przedmiotowej sprawie obszerny materiał dowodowy potwierdza, że Spółka nie zapewniła pasażerom właściwej informacji pasażerskiej na terenie stacji (...), (...), (...) oraz (...). Informacje dotyczące przyjazdów/odjazdów pociągów oraz wszelkich odstępstw od rozkładu jazdy udzielane pasażerom za pomocą SDIP na ww. stacjach wprowadzały w błąd. Podkreślić należy, że podróżni przebywający na ww. stacjach nie wiedzieli, że informacje wyświetlane na tablicach nie są zbieżne ze stanem faktycznym. O tym, że czekają na niewłaściwym peronie lub wsiedli do nieodpowiedniego pociągu dowiadywali się często dopiero po jego odjeździe. Pasażerowie podkreślali, że niezrozumiała i zaskakująca była dla nich sytuacja, gdy na tablicy widniała informacja, że przyjazd opóźni się, a następnie okazywało się, że przyjazd odjechał chwilę wcześniej. Wielokrotnie zdarzało się również, że brak było jakiegokolwiek informacji o opóźnieniu. W swoich skargach pasażerowie wskazywali również, że nieprawidłowa informacja głosowa i wizualna spowodowała, że wsiedli do niewłaściwego pociągu, co związane było z poniesieniem dodatkowych kosztów i utraconym czasem. Pasażerowie podnosili także, że komunikaty głosowe o wjeździe pociągu wygłaszane były jak pociąg już odjechał.

Co więcej przedstawione fakty wprowadzania pasażerów w błąd są w sprawie bezsporne. Wbrew zarzutowi odwołania wyczerpują one treść praktyki naruszającej zbiorowe interesy pasażerów określonej w art. 14b ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz.U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. zm.) powoływanej dalej jako u.t.k. Według tego przepisu zakazane jest stosowanie bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym, w szczególności naruszających przepisy Prawa przewozowego w zakresie wymogu podawania do publicznej wiadomości rozkładu jazdy dla przewozu osób, taryf i cenników, wykonywania umowy przewozu z uwzględnieniem obowiązku zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz użycia środków transportowych odpowiednich dla danego przejazdu.

W cytowanym przepisie została podana klauzula generalna deliktu, którym jest stosowanie bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym. Niewątpliwie w zakres tej klauzuli wchodzi opisane w zaskarżonej decyzji zdarzenie wprowadzania pasażerów kolei w błąd, w wyniku nieprawidłowej realizacji obowiązku udzielania im informacji o odjazdach i przyjazdach pociągów zgodnie z ich rzeczywistym ruchem. Tego rodzaju postępowanie było bezprawne, gdyż jak już wywiedziono naruszało treść załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. TAP TSI, a jak wiadomo Rozporządzenie tego rodzaju jest aktem prawnym wiążącym w polskim porządku prawnym, ponieważ musi być stosowane w całości na całym obszarze Unii Europejskiej.

Postępowanie to naruszało zbiorowy interes pasażerów. Godziło bowiem w ich chroniony prawem interes tj. prawo do otrzymywania rzetelnej informacji o ruchu pociągów. Przy czym pasażerowie powinni być traktowani jako grupa nie

oznaczonych z góry indywidualnie adresatów komunikatów informacyjnych. Z kolei interes zbiorowy nie jest sumą interesów poszczególnych pasażerów, ale ich grupy traktowanej jako całość.

Podobnie rzecz ma się z drugą ze stwierdzonych przez Prezesa UTK praktyk polegającą na przekazywaniu informacji głosowych niespójnych z informacjami zamieszczonymi na wyświetlaczach na stacji (...) oraz (...). Dochowanie spójności tych informacji spoczywa na przedsiębiorstwie kolejowym i zarządcy stacji. Zgodnie z art. 21 ust. 1 Rozporządzenia 1371 przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca stacji zapewniają, zgodnie z TSI dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, dostępność stacji, peronów, taboru kolejowego i innych pomieszczeń dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej.

Przepisy art. 2 ust. 4 – 6 Rozporządzenia 1371, pozwoliły państwom członkowskim Unii Europejskiej na zwolnienie ze stosowania niektórych jego przepisów, na stałe w stosunku do: miejskich, podmiejskich i regionalnych kolejowych usług pasażerskich oraz czasowo odnośnie: krajowych kolejowych połączeń pasażerskich oraz usług lub tras, których istotną część kolejowej usługi, w tym co najmniej jeden planowany przystanek na stacji, ma miejsce poza państwami członkowskimi Unii Europejskiej.

Od dnia 1 lipca 2011 r. zakres stosowania Rozporządzenia 1371 określają przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu krajowym (Dz.U. Nr 117, poz. 683). Na podstawie par. 1 powyższych przepisów stosowanie art. 21 ust. 1 Rozporządzenia 1371 wyłączono w stosunku do kolejowych krajowych połączeń pasażerskich oraz połączeń ze stacjami położonymi poza granicami Unii Europejskiej. W związku z powyższym przepis ten ma zastosowanie wyłącznie w ruchu międzynarodowym, a więc do stacji które obsługują połączenia pomiędzy Polską a innymi krajami Unii Europejskiej. Niewątpliwie stosować go będziemy w przypadku stacji (...), gdyż na tych stacjach zgodnie z rozkładem jazdy 2012/2013 zatrzymują się pociągi międzynarodowe.

Jak stanowi pkt 6 preambuły TAP TSI, informacje udzielane pasażerom powinny być dostępne zgodnie z wymogami PRM TSI, których celem jest zwiększenie dostępności transportu kolejowego dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Z kolei zgodnie z pkt 4.1.2.11.1 PRM TSI na terenie stacji wszystkie podawane informacje powinny być spójne oraz zgodne z przepisami europejskimi lub krajowymi. Tam gdzie zastosowano informację dynamiczną powinna być ona spójna z kluczowymi informacjami podawanymi ustnie.

Zgromadzony w sprawie materiał dowodowy, w szczególności skargi pasażerów, potwierdza, że na stacjach (...) oraz (...), które obsługują połączenia międzynarodowe, zapowiedzi megafonowe nie pokrywały się z informacjami widniejącymi na wyświetlaczach, co wprowadzało podróżnych w dezorientację. Pasażerowie nie wiedzieli bowiem, która informacja jest prawidłowa – wizualna czy głosowa. Podkreślić należy, że opisana sytuacja była uciążliwa nie tylko dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, lecz dla wszystkich pasażerów przebywających na ww. stacjach kolejowych.

Jak już ustalono ww. zdarzenia są bezsporne dla stron. W związku z tym zachowanie powoda sprzeczne z art. 21 ust. 1 Rozporządzenia 1371 w związku z pkt 4.1.2.11.1 PRM TSI jest bezprawne w rozumieniu art. 14b ust. 1 u.t.k. i narusza zbiorowe interesy pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej, do których na podstawie pkt 2.2. PRM TSI zalicza się między innymi osoby niedowidzące i osoby niewidzące, traktowane jako grupa, do której kierowane są informacyjne komunikaty głosowe. Wbrew stanowisku odwołania wyczerpanie w przedstawiony sposób przesłanek bezprawności i naruszenia zbiorowych interesów pasażerów w transporcie kolejowym podpada pod klauzulę generalną deliktu określonego w art. 14b ust. 1 u.t.k.

Odnośnie do nałożonej w decyzji kary pieniężnej należało zważyć co następuje.

Z przepisu art. 66 ust. 1 pkt 5b u.t.k. wynika, że za naruszenie zakazu stosowania bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym, o którym mowa w art. 14b ust. 1 u.t.k. Prezes UTK obligatoryjnie nakłada na zarządcę, przewoźnika kolejowego lub właściciela dworca albo zarządzającego dworcem

karę pieniężną w wysokości do 2% rocznego przychodu takiego przedsiębiorcy osiągniętego w roku kalendarzowym poprzedzającym rok, w którym wydano decyzję o ukaraniu o czym stanowi art. 66 ust. 2 u.t.k.

W sprawie nie zachodziły przesłanki do ewentualnego odstąpienia od nałożenia kary wskazane w art. 66 ust. 2a u.t.k., to jest w sytuacji, gdy skutki naruszenia zakazu zostały przez przedsiębiorcę usunięte. Jak słusznie przyjął Prezes UTK, w stosunku do pasażerów już wprowadzonych w błąd skutki materialne, ale też niematerialne w postaci niewygody, stresu i zbędnego wysiłku oraz straty czasu są nieodwracalne.

Zgodnie z przepisem art. 66 ust. 2b u.t.k. Prezes UTK wymierzając karę uwzględnia zakres naruszenia przepisu, dotychczasową działalność podmiotu i jego możliwości finansowe.

Zgodzić się trzeba z pozwanym Prezesem, który uznał, że zakres naruszenia przepisów prawa przez powoda miał „charakter zasadniczy”. W sprawie miały bowiem miejsce nie jedna, ale dwie praktyki bezprawnego naruszenia interesów pasażerów w transporcie kolejowym, z czego jedna dotyczyła naruszenia interesów pasażerów niepełnosprawnych. Działanie powoda naruszało podstawowe prawo pasażera, tj. prawo do uzyskania rzetelnej, prawdziwej i pełnej informacji o ruchu pociągów. Jak wynika ze skarg podróżnych skutkowało to licznymi konfuzjami, błędnymi decyzjami, które trzeba było gwałtownie zmieniać, aby dotrzeć do właściwego pociągu, nie mówiąc już o sytuacjach, gdy wprowadzeni w błąd pasażerowie wsiadali do niewłaściwego pociągu, albo dowiadywali się po niewczasie, że ich właśnie zapowiedziany pociąg już odjechał. Nie były to sytuacje jednorazowe czy odosobnione, ponieważ im większy był ruch pociągów, tym gorzej działał system SDIP i co gorsza problem ten, znany powodowi od początku funkcjonowania systemu, przez prawie rok nie został rozwiązany. Zakwestionowane praktyki miały więc charakter długotrwały, a pasażerowie, którzy mieli być beneficjentami działania systemu, już od samego początku funkcjonowania stali się jego ofiarami. Negatywnie należy w tym kontekście ocenić bierność powoda, który miał pełną wiedzę o problemach pasażerów, a pierwsze skuteczne kroki w celu poprawy ich sytuacji podjął dopiero w marcu 2013 r., a to jest 10 miesięcy od uruchomienia SDIP, do czego zdaniem Sądu wydatnie przyczyniło się wszczęcie postępowania administracyjnego w dniu 1 lutego 2013 r. (K 123 akt adm.)

Chociaż liczba pasażerów wprowadzanych w błąd nie jest znana, to musiała być bardzo duża zważywszy na czas trwania praktyk oraz fakt, że miały one miejsce na dworcach kolejowych obsługujących bardzo dużą liczbę podróżnych.

Jako okoliczność łagodzącą przy zakresie naruszenia zasadnie uwzględniono, że uruchomienie SDIP miało na celu wprowadzenie udogodnień informacyjnych dla pasażerów, a sam system był produktem nowym, stąd jego wdrożenie wymagało wysiłku logistycznego. Sąd zauważa jednak, że powód przy wdrażaniu tego produktu nie wykazał się zapobiegliwością, ostrożnością ani też szybkością reagowania na ujawniające się usterki co znacząco osłabia wpływ analizowanej okoliczności na wymiar kary.

Oceniając przesłankę wymiaru kary jaką jest dotychczasowa działalność przedsiębiorcy Prezes UTK uznał za okoliczność łagodzącą fakt, że powód nie był jeszcze przez niego ukarany. Stanowisko to trzeba uznać za dyskusyjne. Każdy podmiot, na który przepisy bezwzględnie obowiązujące nakładają obowiązek określonego działania bądź zaniechania powinien postępować w myśl tych przepisów. Dyskusyjne jest więc czy działanie zgodne z prawem może być uznawane za okoliczność łagodzącą. W związku z tym przesłankę dotychczasowej działalności z art. 66 ust. 2b u.t.k. należy raczej wiązać wyłącznie z faktem uprzedniego prawomocnego ukarania przedsiębiorcy przez Prezesa UTK. W konsekwencji jej wpływ na karę ogranicza się tylko do jej zaostrzenia nigdy zaś do jej łagodzenia. Nie mniej Sąd zauważa, że będąc związanym zakresem decyzji i odwołania nie posiada kompetencji do podwyższenia kary pieniężnej nie uznając istnienia jednej z okoliczności przyjętej w decyzji jako łagodzącej wymiar kary.

Jeśli zaś chodzi o możliwości finansowe powoda do uiszczenia kary w kwocie 452.080 zł należało zważyć, że jej wysokość trzeba porównać z wysokością przychodu powoda za rok poprzedzający rok w którym nałożono karę. Przychód ten osiągnął wartość (...) zł. Nałożona na powoda kara pieniężna stanowi zatem jedynie 0,01% tego przychodu oraz jedynie 0,5% maksymalnego jej wymiaru. Jest więc niska, a zarazem adekwatna do zakresu stwierdzonego naruszenia przepisów.

Istotne jest również, że powód nie wykazał, iż mimo prowadzenia działalności gospodarczej ze stratą kara zachwieje jego podstawami finansowymi tj. naruszy bądź ograniczy znacząco jego płynność finansową. Kara musi być na tyle dolegliwa, aby była odczuwalna dla przedsiębiorcy. Tylko w ten sposób wypełni swoje funkcje represyjną i zapobiegawczą sprawiając, że podmiot ukarany będzie stosował się do obowiązującego porządku prawnego, a także wychowawczą oddziałując zniechęcająco na innych przedsiębiorców do podejmowania działań niezgodnych z prawem.

W tym stanie rzeczy Sąd działając na podstawie art. 479⁷⁵ par. 1 k.p.c. oddalił odwołanie nie znajdując podstaw do uwzględnienia.

O kosztach procesu ograniczonych do kosztów wynagrodzenia radcy prawnego reprezentującego pozwanego Sąd orzekł stosownie do wyniku sporu na podstawie art. 98, 99 i 108 par. 1 k.p.c. oraz par. 14 ust. 3 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (tekst jednolity Dz.U.2013.490).

SSO Andrzej Turliński