

Sygn. akt XVII AmK 3/13

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 4 grudnia 2014 roku

Sąd Okręgowy w Warszawie Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów

w składzie:

Przewodniczący: SSO Jolanta de Heij - Kaplińska

Protokolant: starszy sekretarz sądowy Katarzyna Dawejnis

po rozpoznaniu w dniu 20 listopada 2014 roku w Warszawie na rozprawie

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

przeciwko Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego

z udziałem zainteresowanego (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W.

o udostępnienie infrastruktury kolejowej

na skutek odwołania od decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 31 grudnia 2012 roku nr (...)

I. oddala odwołanie;

II. zasądza od (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. na rzecz Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego kwotę 360,00 (trzysta sześćdziesiąt) złotych tytułem kosztów postępowania.

SSO Jolanta de Heij – Kaplińska

Sygn. akt XVII AmK 3/13

## UZASADNIENIE

Decyzją z dnia 31 grudnia 2012 r. o nr (...) na podstawie art. 29 ust. 1i) oraz ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (dalej: utk) oraz art. 104 § 1 k.p.a., działając z urzędu w sprawie zawarcia między (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W. (dalej jako (...), (...), Strona) a (...) S.A. z siedzibą w W. (dalej jako (...), (...), Strona) umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego:

I. ustalił warunki udostępnienia infrastruktury kolejowej spółce (...) przez (...) infrastruktury (...) na rozkład jazdy pociągów obowiązujący od dnia 9 grudnia 2012 r. do dnia 14 grudnia 2013 r., w sposób określony szczegółowo w decyzji.

II. nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

(decyzja, k. 4-38).

Odwołanie od powyższej decyzji w dniu 17 stycznia 2013 r. wniosła Spółka (...), zaskarżając decyzję w całości i wnosząc o jej uchylenie w całości, ewentualnie o zmianę zaskarżonego orzeczenia w postulowanym w odwołaniu zakresie. Strona odwołująca wniosła także o zasądzenie od pozwanego kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Zaskarżonej decyzji zarzucono:

I. naruszenie prawa materialnego, polegające na błędnej wykładni art. 10 pkt 1 utk w zw. z art. 13 utk w zw. z art. 29 ust. 1i utk, skutkujące niezasadnym przyjęciem, że Prezes Urzędu Transportu Kolejowego w ramach zadań z zakresu regulacji, jest uprawniony do dowolnego kreowania praw i obowiązków licencjonowanego przewoźnika i zarządcy zamierzających zawrzeć umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej, podczas gdy prawidłowa interpretacja regulacji art. 29 ust. 1i utk winna prowadzić do wniosku, iż Prezes UTK władny jest podjąć jedynie ograniczone działania w tym zakresie, w szczególności nie naruszając integralności ekonomicznej podmiotów gospodarczych oraz nie tworząc 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. 1i utk, art. 32 ust.1 w zw. z art. 384 k.c., § 19 ust. 1 pkt 1 lit. c rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. ws. warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej, polegające na błędnym przyjęciu, iż regulamin przydzielania tras pociągów, o którym mowa w art. 32 ust. 1 utk 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. 1i utk oraz § 3 ust. 1 rozporządzenia ws. 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. 1i utk i art. 29 ust. 1c utk polegające na dowolnej modyfikacji przez Prezesa UTK zapisu § 2 ust. 10 zaskarżonej decyzji, co w konsekwencji doprowadziło do nałożenia na powoda obowiązku udostępnienia infrastruktury kolejowej nie pozostającej w jego zarządzie;

V. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1i utk 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, w sytuacji gdy prawidłowo oznaczonym podmiotem winien być przewoźnik, który dokonał ściągnięcia uszkodzonego taboru należącego do przewoźnika;

VI. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1i utk polegające na wprowadzeniu 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. 1i utk poprzez jego błędną wykładnię polegającą na 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. 1i utk 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. 1i utk, 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. 1i utk, 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 stronami, a zatem regulującym jedynie prawa i obowiązki zarządcy i przewoźnika między nimi;

XI. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1i utk oraz art. 29 ust. 2 utk poprzez niezasadne przyjęcie przez Prezesa UTK, iż posiada on uprawnienie do nałożenia na zarządcę obowiązku wprowadzenia 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.

(odwołanie, k. 39-62).

W odpowiedzi na odwołanie z dnia 24 kwietnia 2013 r. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wniósł, m.in., o:

1. oddalenie odwołania w całości;
2. dopuszczenie dowodów z dokumentów – akt sprawy przekazanych do SOKiK na okoliczności wskazane w uzasadnieniu odpowiedzi na odwołanie;
3. zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów zastępstwa procesowego postępowania, według norm przepisanych z uwzględnieniem nakładu pracy radcy prawnego, charakteru i stopnia złożoności sprawy.

(odpowiedź na odwołanie, k. 107-136).

### **Sąd Okręgowy ustalił następujący stan faktyczny:**

Pismem z dnia 31 października 2012 r. - działając w oparciu o 61 § 1 i § 4 k.p.a. oraz art. 29 ust. 1e oraz ust. 1i ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym - Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: Prezes, Prezes Urzędu, Prezes UTK) zawiadomił o wszczęciu z urzędu postępowania administracyjnego w przedmiocie zawarcia między (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W. a (...) SA z siedzibą w W. umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2012/2013.

(dowód: pismo nr (...) (...), k. 3 akt admin.).

Postanowieniem z dnia 19 listopada 2012 r. Prezes UTK:

I. nałożył na (...) oraz (...) obowiązek prowadzenia negocjacji dotyczących zawarcia umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2012/2013 przed Prezesem UTK;

II. nałożył na (...) oraz (...) obowiązek dostarczenia w terminie 5 dni roboczych od dnia otrzymania postanowienia, projektu umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej oraz aktualnych stanowisk stron, z zaznaczeniem części spornych umowy;

III. wyznaczył termin negocjacji przez Prezesem UTK na dzień 26 listopada 2012 r.;

IV. wyznaczył termin zakończenia negocjacji dotyczących zawarcia umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2012/2013 na dzień 30 listopada 2012 r.

(dowód: postanowienie nr (...) (...), k. 11-13 akt admin.).

W piśmie datowanym 23 listopada 2012 r. Prezes UTK przedstawił stanowisko w zakresie propozycji wypłaty rekompensat na rozkład jazdy pociągów (...).

(dowód: pismo nr (...)910-110. (...), k. 25-28 akt admin.).

W dniu 26 listopada 2012 r. w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego odbyły się negocjacje w sprawie zawarcia między (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W. a (...) SA z siedzibą w W. umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów (...).

Strony zgodnie oświadczyły, że w toku negocjacji nie zostały ustalone pomiędzy nimi następujące zapisy umowy: § 1 pkt 2, § 1 nowy pkt 7, § 5 ust. 5, § 5 ust. 9, § 7 ust. 10, § 8 nowy ust. 3, § 9 ust. 7 i 8, § 15 ust. 7 i 8, § 16 ust. 12, Załącznik nr 7 ust. 4 ppkt 4 lit.d, ust. 9. W zakresie punktów: § 9 ust. 3, § 11 ust. 7, § 12 ust. 4 (...) miała przedstawić i skonsultować z (...) propozycję zapisów, a w przypadku niezgodnienia ww. zapisów między stronami, miały one pozostać jako rozbieżności w zapisach projektu umowy. W pozostałym zakresie strony zgodnie oświadczyły, iż akceptują warunki negocjowanej umowy.

(dowód: protokół z negocjacji nr (...) (...), k. 53-69 akt admin; Umowa Nr (...) o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2012/2013 – wersja negocjowana przez strony, k. 73-110 akt admin.).

Pismem z dnia 29 listopada 2012 r. Prezes UTK poinformował strony o przysługującym im prawie składania - w każdym stadium postępowania – oświadczeń i stanowisk w sprawie oraz wypowiedziania się co do zebranych dowodów i materiałów w sprawie oraz zgłoszonych żądań. Informując o powyższym, organ wyznaczył stronom 5-dniowy termin na zgłoszenie ewentualnych stanowisk w postępowaniu administracyjnym.

(dowód: pismo nr (...) (...), k.111 akt admin.).

W piśmie z dnia 3 grudnia 2012 r. (...) przedstawiła – zaakceptowane przez (...) – propozycje zmian następujących zapisów umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2012/2013: § 9 ust. 2 – 8, § 11 ust. 7 oraz § 12 ust. 4.

(dowód: pismo nr (...) - (...) -13/12, k. 117-118 akt admin.).

W piśmie z dnia 4 grudnia 2012 r. Spółka (...) potwierdziła zmiany zapisów ujętych w ww. piśmie (...) o nr (...) - (...) -13/12 do umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów (...). Natomiast w kolejnym piśmie, datowanym na ten sam dzień, (...) ustosunkowała się do propozycji Prezesa UTK w zakresie wypłaty rekompensat, marży zysku w przypadku pociągów objętych zastępczym rozkładem jazdy (...) oraz konieczności odwołania pociągów, przedstawionych przez organ w ww. piśmie z dnia 23 listopada 2012 r.

(dowód: pismo L.dz.: (...), k. 121 akt admin.; pismo L.dz.: (...), k. 123-124 akt admin.).

W dniu 31 grudnia 2012 r. Prezes UTK wydał decyzję, która została zaskarżona w niniejszym postępowaniu.

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

### **Sąd Okręgowy zważył co następuje:**

Odwołanie nie zasługuje na uwzględnienie.

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz.U. z 2013, poz. 1594) jest regulacją o fundamentalnym znaczeniu dla istnienia i funkcjonowania całego sektora transportu kolejowego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. W art. 1 wskazano, że przepisy ustawy określają m.in. zasady i instrumenty regulacji

transportu kolejowego. Z kolei art. 10 utk za krajowego regulatora transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej z zakresu bezpieczeństwa i regulacji transportu kolejowego, właściwego w sprawach regulacji transportu kolejowego uznaje Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Prezes UTK zgodnie z ustawą jako centralny organ administracji rządowej właściwy w sprawach bezpieczeństwa transportu kolejowego i krajowy regulator transportu kolejowego ma prawo regulowania rynku transportu kolejowego. Prawo to jest określone zadaniami wyliczonymi w art. 13 utk i art. 29 utk. Ostatni przepis jest jednym z ważniejszych - z punktu widzenia regulacji rynku transportu kolejowego - przepisów. Przede wszystkim statuuje legalną definicję pojęcia udostępniania infrastruktury kolejowej przez zarządcę oraz określa ogólne założenia, na jakich powinno opierać się udostępnianie i korzystanie przez przewoźników kolejowych z zarządzanej przez zarządcę infrastruktury kolejowej. Udostępnienie infrastruktury kolejowej polega na umożliwieniu przewoźnikowi korzystania z niezbędnej infrastruktury kolejowej w zakresie określonym w art. 29 utk, co następuje po zawarciu z zarządcą umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej (art. 29 ust. 1c utk).

Umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej została zdefiniowana przez ustawodawcę w art. 4 pkt 19d utk. Jest to umowa zawierana pomiędzy zarządcą infrastruktury a przewoźnikiem określająca trasy przejazdów, zasady korzystania z infrastruktury oraz standard jakości dostępu do infrastruktury. W wyniku jej zawarcia przewoźnik kolejowy nabywa dopiero prawo do korzystania z przydzielonych w rozkładzie jazdy tras pociągów oraz korzystania z niezbędnej infrastruktury kolejowej.

Ustawa o transporcie kolejowym odsyła w zakresie przedmiotu umowy do rozporządzenia z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (art. 35 pkt 5 utk). Paragraf 20 ust. 1 rozporządzenia do zagadnień regulowanych umową zalicza informacje dotyczące:

- 1) rozkładu jazdy pociągów przewoźnika;
- 2) warunków udostępniania oraz korzystania z infrastruktury kolejowej związanej z przydzieloną trasą pociągu;
- 3) usług, które zarządca zapewnia na rzecz przewoźnika;
- 4) jednostek organizacyjnych wyznaczonych do współpracy;
- 5) zasad dokumentowania świadczonych usług;
- 6) zastosowania ulg i współczynników zwiększających stawki;
- 7) terminu, a także sposobu uiszczenia:
  - a) opłaty podstawowej,
  - b) opłat dodatkowych,
  - c) opłaty rezerwacyjnej,
  - d) innych zobowiązań finansowych wynikających z umowy;
- 8) zakresu i sposobu ustalania odpowiedzialności stron umowy w przypadku wystąpienia szkód;
- 9) zasad postępowania i regulowania ewentualnych zobowiązań w przypadku powstania przeszkód w wywiązaniu się z zobowiązań wynikających z umowy;
- 10) sposobu odstąpienia od umowy albo jej rozwiązania;
- 11) sposobu rozstrzygania sporów.

Przedmiotowy katalog jest katalogiem otwartym ze względu na przyjętą technikę legislacyjną „w szczególności”, a rola Prezesa UTK jako regulatora transportu kolejowego w aspekcie kształtowania umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej nie może zdaniem Sądu wykraczać poza uprawnienia wynikające z ustawy doprecyzowane rozporządzeniem w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej ani sprzeciwiać się regulacjom prawa europejskiego.

Źródło kompetencji Prezesa UTK tkwi w dyrektywie 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa (Dz.U.UE L z dnia 15 marca 2001 r.) i dyrektywie 91/440/EWG z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz. Urz. WE L 237 z 24.08.1991) zmienionych dyrektywą 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. (Dz.U.UE.L.2007.315.44) Pierwsza z nich w art. 30 ustanowiła delegację dla powołania organu kontrolnego przez państwa członkowskie. „Organ ten, którym może być minister odpowiedzialny za sprawy transportu lub każdy inny organ, będzie niezależny w swojej organizacji, decyzjach finansowych, strukturach prawnych i podejmowaniu decyzji od któregośkolwiek zarządcy infrastruktury, organu pobierającego opłaty, organu alokującego lub wnioskodawcy. Ponadto organ ten zachowuje funkcjonalną niezależność od wszelkich właściwych organów uczestniczących w udzielaniu publicznych zamówień na usługi. Organ ten będzie funkcjonować zgodnie z zasadami przedstawionymi w tym artykule, na mocy którego funkcje odwoławcze i kontrolne mogą być przypisywane odrębnym organom”. Z kolei druga w art. 10 ust. 7 przewidziała „Bez uszczerbku dla przepisów wspólnotowych i krajowych dotyczących polityki konkurencji i instytucji odpowiedzialnych w tym zakresie organ regulujący powołany na podstawie art. 30 dyrektywy 2000/14/WE lub jakiegokolwiek inny organ korzystający z takiego samego stopnia niezależności, monitoruje konkurencję na rynku przewozów kolejowych w tym, rynku towarowego transportu kolejowego”. W dalszej treści ust. 7 art. 10 dyrektywa 91/440/EWG upoważniała organ do podjęcia właściwych środków do celów skorygowania niepożądanego rozwoju sytuacji na rynku przewozów kolejowych.

Powyższe dyrektywy utraciły moc od dnia 15 grudnia 2012 r. o czym stanowi art. 65 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 12 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (wersja przekształcona) (Dz.U.UE.L.2012.343.32), której termin implementacji kończy się 16 czerwca 2015. Zgodnie z powołanym art. 65 odesłania do uchylonych dyrektyw należy odczytywać jako odesłania do niniejszej dyrektywy zgodnie z tabelą korelacji w załączniku X. Dyrektywa 2012/34/UE przewiduje katalog funkcji organu regulacyjnego w art. 56 powtarzając za uchylonymi dyrektywami, że organ ten ma uprawnienia do monitorowania sytuacji w zakresie konkurencji na rynkach przewozów kolejowych i decyduje z własnej inicjatywy o odpowiednich działaniach mających na celu skorygowanie dyskryminacyjnego traktowania wnioskodawców, zakłócenia rynku i wszelkich innych przejawów niepożądanego rozwoju sytuacji na tych rynkach, szczególnie w odniesieniu do ust. 1 lit. a)-g). W polskim porządku prawnym postanowienia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE wdraża Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U.2014.788).

Zdaniem odwołującego, w zaskarżonej decyzji Prezes UTK przekroczył swoje uprawnienia w zakresie, w jakim w sposób dowolny ukształtował stosunek między stronami umowy, tj. (...) S.A. i (...). Organ przekroczył art. 29 ust. 1i utk w ten sposób, iż wydał rozstrzygnięcie, w zakresie którego nie był uprawniony orzekając o stosunkach cywilnoprawnych i handlowych między stronami umowy. Według (...), Prezes winien ukształtować decyzją umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej jedynie w zakresie warunków koniecznych do jej zawarcia i egzekwowania (essentialia negoti), do których strona zaliczyła: zobowiązanie przewoźnika do korzystania z infrastruktury kolejowej zgodnie z regulaminem przydzielania tras pociągów oraz ponoszenie opłat na rzecz zarządcy, zobowiązanie zarządcy do udostępnienia infrastruktury na zasadach określonych w ww. regulaminie. Natomiast, zdaniem odwołującego, inne aspekty przedmiotowej umowy (np. sposób zapłaty wynagrodzenia dla zarządcy, dodatkowe koszty związane z wykonaniem umowy, kary umowne, zabezpieczenie) należy zaliczyć do accidentalia negoti i Prezes UTK nie ma uprawnień do ich formułowania.

Według Prezesa UTK, swoboda umów jest w tym przypadku ograniczona zarówno przepisami utk, jak i rozporządzenia ws. warunków dostępu, ponadto, swoboda umów zostaje niejako wyłączona w utk, która przewiduje zastąpienie umowy – decyzją Prezesa, na skutek nieosiągnięcia przez strony porozumienia w wyznaczonym przez Prezesa terminie. Organ wskazał, że obowiązujące przepisy nie nakładają na Prezesa obowiązku rozstrzygnięcia tylko kwestii spornych między stronami, lecz jest on uprawniony do wydania decyzji ws. udostępnienia infrastruktury kolejowej, która zastępuje umowę w tym przedmiocie. Według Prezesa, oczywistym jest zatem, że jest on uprawniony do ukształtowania całości, w sposób pełny i kompleksowy, przedmiotowych kwestii.

Zarzut jest niezasadny bowiem organ jako regulator ma prawo rozwiązywania sporów, a przy ich rozwiązywaniu podejmuje środki, które uzna za właściwe do celów skorygowania niepożądanego rozwoju sytuacji na rynku przewozów kolejowych. Jeżeli strony zawierają umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej, to taka umowa winna zawierać regulacje na wypadek, gdy do takiego dostępu nie dojdzie, albo będzie on utrudniony. Prezes UTK nie działa w takim przypadku jako organ ingerujący w samodzielność finansową zarządcy tylko jako rozjemca sporu.

Dyrektywa 91/440 w art. 4 zmienionym przez dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2001/12/WE z dnia 26 lutego 2001 r. (Dz.U.U.E.L.2001.75.1) ustanowiła konieczność zagwarantowania przedsiębiorstwom transportu kolejowego, zarówno prywatnym jak i publicznym, niezależnego od państwa statusu i swobody zarządzania swoimi sprawami wewnętrznymi. Czym jest takie swobodne zarządzanie daje przykład rozstrzygnięcia Trybunału Sprawiedliwości w wyroku z dnia 25 października 2012 r. C-557/10 (LEX 1222353) „W istocie choć prawdą jest, że art. 5 ust. 3 dyrektywy 91/440 pozwala państwom członkowskim określić ogólne wytyczne, niemniej jednak aby umożliwić niezależność przedsiębiorstw transportu kolejowego względem państwa w zakresie zarządzania, państwo nie może wywierać wpływu na ich indywidualne decyzje o zbyciu lub nabyciu majątku. Zatem państwo członkowskie, którego przepisy krajowe uzależniają wszystkie indywidualne decyzje w sprawie nabycia lub zbycia udziałów w spółkach od zgody rządu oraz w ten sposób poddają takie przedsiębiorstwo kontroli zewnętrznej o charakterze politycznym, co w żaden sposób nie odpowiada sposobom działania i kontroli, jakimi dysponują akcjonariusze spółki akcyjnej prawa prywatnego, uchybia zobowiązaniom ciążącym na nim na mocy wspomnianego art. 5 ust. 3” (por. pkt 33, 37-39).

W ocenie Sądu rozstrzygnięcie sporu poprzez określenie zasad obowiązujących na wypadek niewykonania prawa dostępu do infrastruktury nie ingeruje w niezależność zarządzania (...).

Zarzut drugi dotyczy błędnej w ocenie (...) interpretacji Prezesa UTK, iż regulamin przydzielania tras jest wzorcem umowy w rozumieniu art. 384 k.c. (§ 1 pkt 2 umowy).

Wzorzec umowy zgodnie z art. 384 k.c. to ogólne warunki umów, wzór umowy, regulamin, który został ustalony przez jedną ze stron z mocą wiązania drugiej, jeżeli został jej doręczony przed zawarciem umowy. Przepisy ustawy o transporcie kolejowym w art. 32 określają co zawiera regulamin, a sposób opracowania regulaminu uszczegóławia §19 rozporządzenia. Konieczność opracowania regulaminu wprowadzała dyrektywa 2001/14/WE, gdzie w pkt 5 preambuły umotywowano przyczyny takiego rozwiązania „aby zapewnić przejrzystość i wolny od dyskryminacji dostęp dla wszystkich przedsiębiorstw kolejowych do infrastruktury kolejowej, wszystkie konieczne informacje wymagane przy wykorzystywaniu uprawnień do dostępu mają zostać opublikowane w regulaminie sieci”. Rozwiązania krajowe są wdrożeniem art. 3 dyrektywy 2001/14/WE, który wymieniał funkcje regulaminu „(...) 2. Regulamin sieci będzie podawać charakterystykę infrastruktury, która jest dostępna dla przedsiębiorstw kolejowych. Będzie zawierać informacje podające warunki dostępu do danej infrastruktury kolejowej. (...)”

O ile Sąd podziela pogląd odwołującego, że regulamin przydzielania tras pociągów jest specyficznym określeniem warunków działania na płaszczyźnie rynku regulowanego powstającym po konsultacjach z przewoźnikami, to nie przychyła się do tezy, że regulowana materia i procedura powstawania regulaminu wykluczają jego klasyfikację jako wzorca umowy. Słusznie Prezes UTK przyjął, że regulamin przydzielania tras pociągów spełnia wszystkie przesłanki stosowane przy ocenie, czy dany dokument stanowi wzorzec umowny, mianowicie: 1) ustalenie brzmienia wzorca przez jedną ze stron przyszłej umowy, przy czym nie chodzi o rzeczywiste autorstwo, ale o faktyczne posługiwanie się tym aktem; 2) stosowanie aktu przy zawieraniu przez tę stronę umów; 3) dotyczy umów których treść, obejmująca

praw i obowiązki stron, jest kształtowana (w całości lub w części) przez ten akt. Chybiona jest obawa odwołującego o prowadzenie postępowań o uznanie postanowień wzorca umowy za niedozwolone przez (...), bowiem takie postępowanie jest dopuszczalne z udziałem konsumentów a nie przedsiębiorców.

Regulamin jest aktem określającym ramy współpracy i jeżeli w zawieranej umowie następuje odwołanie/odniesienie do aktu w zakresie zasad współpracy zamiast każdorazowo na nowo określać obowiązki stron, to taki akt mieści się w katalogu aktów z art. 384 k.c. Nie nazwa dokumentu a jego charakter i konstrukcja usprawniająca zawieranie umów decyduje o zaliczeniu do dokumentów z art. 384-385 k.c.

Zarzut trzeci dotyczy nałożenia obowiązku weryfikacji dokumentów w zmienionym zapisie § 2 ust. 2 decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej w sytuacji, w której brzmienie zobowiązania (...) było już uzgodnione w trakcie negocjacji.

Prawdą jest, że nie był przedmiotem sporu pomiędzy stronami §2 ust. 2 decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Jego treść brzmiała „ (...) oświadczają, że przedłożone (...) dokumenty, o których mowa w 10 ust. 1 Regulaminu, zachowują ważność na dzień zawarcia Umowy” (k. 74 v akt admin.).

Warunkiem dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej odwołującego jest posiadanie i przedłożenie mu ważnych dokumentów, o których mowa w § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, tj. poświadczonych kopii ważnej licencji, poświadczonych kopii ważnego certyfikatu bezpieczeństwa lub poświadczonych kopii ważnego świadectwa bezpieczeństwa oraz oświadczenia przewoźnika, że do realizacji przejazdów będzie wykorzystywał tabor spełniający warunki określone w przepisach wydanych na podstawie art. 20 utk.

Przez infrastrukturę kolejową rozumie się linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajętymi pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury (art. 4 utk). Udostępnianie infrastruktury kolejowej polega na przydzielaniu przewoźnikowi kolejowemu trasy pociągu na liniach kolejowych oraz umożliwieniu mu korzystania z niezbędnej infrastruktury kolejowej z zastrzeżeniami (art. 29 ust. 1 utk).

Niezasadne jest stanowisko (...), że naniesiony zapis wykracza poza ramy przepisów warunkujących uzyskanie prawa dostępu do infrastruktury kolejowej. Wskazywany przez organ § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu wprost stanowi, że prawo dostępu następuje „po przedłożeniu zarządcy” dokumentów cechujących się „ważnością”. Wprowadzony §2 ust. 2 ustala czas złożenia dokumentów (3 dni robocze od momentu otrzymania decyzji), a nie czas uzyskania prawa dostępu do infrastruktury kolejowej. Przedłożenie zarządcy infrastruktury ww. dokumentów jest istotne z uwagi na fakt, że na tej podstawie odwołujący ma możliwość weryfikacji, czy przewoźnik kolejowy składający wnioski o przydzielenie tras pociągów jest przedsiębiorcą zdolnym do wykonywania funkcji przewoźnika kolejowego, a także czy posiada zaakceptowany system zarządzania bezpieczeństwem. Nie ma obowiązku weryfikacji nałożonego na (...), gdyż §3 rozporządzenia stanowi „po przedłożeniu” a nie „po weryfikacji”. Jedyne aspekty weryfikacji to „ważność” takiego dokumentu wynikający z brzmienia §3 ust. 1 rozporządzenia, który wymaga „ważności” dokumentów. Ten, komu dokument jest przedkładany musi sprawdzić tę cechę przy rozpatrywaniu wniosków o przydzielenie tras pociągów. Dopiero po zawarciu umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej przewoźnik nabywa prawo do korzystania z przydzielonych w rozkładzie jazdy tras pociągów (art. 29 ust. 1c utk), tak więc samo złożenie dokumentów z §3 rozporządzenia nie daje automatycznego prawa dostępu do infrastruktury kolejowej bez zawarcia umowy. Umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej jest bowiem umową określającą trasy przejazdów, zasady korzystania z infrastruktury oraz standard jakości dostępu do infrastruktury (art. 4 pkt 19d utk).

Ostatnie zdanie §2 ust. 2 decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej jest skierowane do przewoźnika, który w warunkach w nim określonych ma złożyć oświadczenie.

Kolejny zarzut (czwarty) dotyczył podobnie jak uprzedni dowolności działania Prezesa przy sformułowaniu zapisu § 2 ust. 10 zaskarżonej decyzji. Według strony, przedmiotowy zapis jest błędny i wypacza sens uzgodnień stron, których ideą była faktycznie minimalizacja skutków opóźnień, ale opierała się na zgodzie przewoźnika na przejazd po linii 250



i w takim wypadku (...) S.A. nie obciążała tego przewoźnika opłatami rezerwacyjnymi za niezrealizowany przejazd po linii 202.

Ustosunkowując się do powyższego zarzutu Prezes UTK stwierdził, że intencją wprowadzenia zapis § 2 ust. 10 nie było upoważnienie stron do dysponowania infrastrukturą kolejową zarządcy infrastruktury (...) sp. z o.o., lecz usprawnienie ruchu kolejowego na infrastrukturze kolejowej (...) w przypadku wystąpienia na niej awarii, poprzez realizację przejazdów z wykorzystaniem linii nr 250 będącej w zarządzie (...) sp. z o.o.

W ocenie Sądu niniejszy zapis nie stanowi żadnego uprawnienia ani zobowiązania dla (...). Ma charakter czysto informacyjny i jego wprowadzenie do umowy między stronami daje sygnał zarządcy, że dla minimalizacji opóźnień pociągów, przewoźnik ma instrument w postaci wykorzystania infrastruktury kolejowej innego zarządcy. Zadaniem (...) jest więc należyte wykonanie umowy aby uniknąć opóźnień przewoźnika, inaczej straci opłatę rezerwacyjną - §10 ust. 5. Dla przewoźnika jest wówczas brak podstaw - jak wskazuje §10 ust. 10 - do pobrania rekompensaty za niewykorzystaną część trasy na linii 202.

Zarzut odnoszący się do zapisu § 7 ust. 8 decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej został cofnięty na rozprawie w dniu 20 listopada 2014 r. Prezes UTK na wniosek (...) sprostował kwestionowany zapis w postanowieniu z dnia 12 marca 2013 r. Oświadczenie pełnomocnika odwołującego o częściowym cofnięciu odwołania nie miało znaczenia procesowego, bowiem decyzja została zaskarżona w całości.

Zdaniem (...), zapis § 7 ust. 7 zaskarżonej decyzji stanowi dalszy przykład dowolności w postępowaniu Prezesa UTK, ponieważ jeśli zestawić przedmiotową regulację z treścią zapisów § 14 decyzji, który reguluje tryb i terminy rozliczeń, brak jest regulacji tych zasad dla przypadku o którym mowa w § 10 ust. 7 i 9, tj. naliczanie i obciążanie przez przewoźnika opłatą za odwołane pociągi.

Prezes UTK wskazał, że zapis § 7 ust. 7 dotyczy wyłącznie opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej wskazanych w zapis § 7 ust. 1 decyzji, tj. opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, opłaty rezerwacyjnej, opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz opłaty dodatkowej (opłaty jakie wnosi przewoźnik na rzecz odwołującego). Natomiast § 10 ust. 7 i 9 dotyczy rekompensaty za odwołanie pociągu, czyli opłaty, która może być wypłacana przewoźnikowi przez zarządcę i której w związku z tym nie reguluje § 7 ust. 7 decyzji. Organ podniósł, że w zakresie nieuregulowanym zaskarżoną decyzją, Prezes UTK pozostawił stronom dowolność, co do uregulowania trybu i terminu rozliczania opłat za odwołane pociągi przewoźnika, zaś brak tych uregulowań w żadnym stopniu nie rzutuje na obowiązki stron wynikające z § 10 ust. 7 i 9.

Prawdą jest, że nie ma terminu na rozliczenia rekompensat z §10 ust. 7 decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej. W tym zakresie pozostaje ogólna zasada z §16 ust. 7 stosowania postanowień Regulaminu oraz powszechnie obowiązujących przepisów prawa. Oznacza to regulowanie kwot w myśl art. 455 k.c. Termin spełnienia świadczenia może wynikać z woli stron i być przez strony oznaczony w różny sposób, np. jako data kalendarzowa, okres, zdarzenie przyszłe i pewne. Termin spełnienia świadczenia może także wynikać z właściwości zobowiązania. W przypadku gdy termin spełnienia świadczenia nie może być oznaczony według pierwszego lub drugiego kryterium, wówczas zobowiązanie ma charakter bezterminowy. O przekształceniu takiego zobowiązania w zobowiązanie terminowe decyduje wierzyciel przez wezwanie dłużnika do wykonania (art. 455 k.c.).

Kolejne dwa zarzuty tj. regulacji marży § 9 ust. 3 i 4 decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej oraz rekompensat §10 ust. 7, ust. 8, ust. 9 i ust. 11 decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej akcentują ingerencję Prezesa UTK w kondycję finansową (...). Według odwołującego, rozliczenia między stronami umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej mieści się w ich wyłącznej kompetencji.

Prezes UTK jest uprawniony do regulowania rozliczeń między stronami w zakresie rekompensat z tytułu pogorszenia parametrów pierwotnie przydzielonych tras pociągów w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów lub indywidualnego rozkładu jazdy pociągów, którego konsekwencją było wprowadzenie zastępczego rozkładu

jazdy. Uprawnienie takie wynika z art. 29 ust. 1i utk umożliwiającego Prezesowi ukształtowania treści umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, gdy negocjacje stron zakończą się bezowocnie.

Jak wskazano udostępnienie infrastruktury kolejowej polega na przydzieleniu przewoźnikowi kolejowemu trasy pociągu na liniach kolejowych (czyli zapewnienia, "zagwarantowania" przewoźnikowi, że będzie mógł - po zawarciu odpowiedniej umowy z zarządcą - korzystać z określonych tras pociągów w terminach wskazanych w rozkładzie jazdy pociągów obowiązującym w danym okresie) oraz umożliwieniu mu korzystania z niezbędnej infrastruktury kolejowej w celu świadczenia usług z zakresu transportu kolejowego. W ramach udostępnienia infrastruktury kolejowej ustawodawca gwarantuje przewoźnikom kolejowym prawo do minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej wskazując w części I załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, jakie usługi powinny być świadczone przez zarządcę infrastruktury w ramach minimalnego dostępu, a także jakie urządzenia obejmuje dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje:

- obsługę wniosku o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej (art. 29 ust. 2 i art. 30 ust. 1 u.t.k.)
- zarządcą nie może odmówić rozpatrzenia złożonego przez przewoźnika kolejowego wniosku o przydzielenie tras pociągów, jeżeli spełnia on wszystkie wymogi formalne, a przewoźnik legitymuje się dokumentami przyznającymi mu prawo dostępu do infrastruktury;
- prawo do użytkowania przyznanej infrastruktury kolejowej;
- korzystanie z rozjazdów i węzłów kolejowych w zakresie koniecznym do przejazdu pociągu po przyznanej trasie;
- sterowanie ruchem pociągów, w tym sygnalizację, kontrolę, odprawianie i łączność oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów;
- udostępnienie informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa infrastruktury kolejowej;
- udostępnienie urządzeń sieci trakcyjnej, jeżeli są one dostępne.

Jeżeli prawo do użytkowania przyznanej infrastruktury jest z jednej strony składnikiem minimalnego dostępu do infrastruktury, a drugiej tytułem do pobierania opłaty przez zarządcę, to zakłócenia w korzystaniu z udostępnionej infrastruktury wpływają na jego ekwiwalent w postaci opłaty. Zarządzanie infrastrukturą kolejową nie będzie efektywne, gdy z przyczyn leżących po stronie zarządcy nastąpiło pogorszenie parametrów pierwotnie przydzielonych tras w ramach rocznego rozkładu jazdy pociągów lub indywidualnego rozkładu jazdy pociągów poprzez wydłużenie czasów jazdy pociągów, których konsekwencją było wprowadzenie zastępczego rozkładu jazdy pociągów. Z art. 29 ust. 1 utk wynika, iż jeśli przewoźnik nie może wykonywać przewozu po zamówionych trasach, to mamy tym samym do czynienia z przeszkodami w wywiązaniu się przez zarządcę z zobowiązań wynikających z umowy o udostępnienie infrastruktury (w tym wypadku z decyzji), o których mowa w § 20 ust. 1 pkt 9 rozporządzenia ws. warunków dostępu.

Zgodnie z § 9 ust. 4 zaskarżonej decyzji, w sytuacji wystąpienia zdarzenia opisanego w ust. 2 pkt 2c i ust. 3, w celu prawidłowego obliczenia przez zarządcę opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury, przewoźnik ma obowiązek przygotować i przedłożyć zarządcy w ciągu 10 dni od otrzymania zastępczego rozkładu jazdy wykaz tras, dla których nastąpiło wydłużenie czasów jazdy pociągów. Obowiązek podania pociągów kwalifikujących się do takiego rozliczenia spoczywa na zainteresowanym, a nie na odwołującym, co zostało wyjaśnione w przez Prezesa UTK w postanowieniu z dnia 12 marca 2013 r. o sprostowaniu i wyjaśnieniu treści decyzji.

Argument (...) jakoby kwestia naliczania marży zysku adekwatnie do efektywności w zarządzaniu infrastrukturą kolejową nie miała odzwierciedlenia w obowiązujących przepisach jest chybiony. Przepisy rozporządzenia ws. warunków dostępu wskazują w § 13, że opłaty podstawowe, z zastrzeżeniem art. 33 ust. 5a ustawy (uchylony przez art. 1 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 24 kwietnia 2014 r. (Dz.U.2014.644), i opłaty dodatkowe zarządcą określa w sposób zapewniający pokrycie łącznych kosztów, które będzie musiał ponieść, zapewniając przewidywany zakres

udostępniania infrastruktury, z uwzględnieniem marży zysku nieprzekraczającej 10 %. Zróżnicowane wysokości marży zysku na 1% za przejazdy w ramach (...) oraz 8% w ramach (...) wprowadziła sama (...) w §28 ust. 6 Regulaminu. Zastosowanie tego samego mechanizmu przyjętego przez (...), ale dla rozliczeń nienależytego wykonania umowy, nie może być uznane za ingerencję w niezależność finansową Zarządcy.

Zapisy §10 ust. 6-11 decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej regulują przypadek odpowiedzialności za niewykonanie umowy, co zachodzi w przypadku odwołania pociągu. Jak trafnie wskazał Prezes Urzędu celem wprowadzenia zapisu § 10 decyzji było zobowiązanie odwołującego do ponoszenia odpowiedzialności względem przewoźników za każdorazowe odwołanie pociągu po przydzieleniu przewoźnikowi trasy w rozkładzie jazdy z przyczyn leżących po stronie (...) w terminie krótszym niż 30 dni.

Zasady i terminy dotyczące opłaty określone zostały w § 18 rozporządzenia ws. warunków dostępu dla przypadku, gdy to zarządca pobiera opłatę tzw. rezerwacyjną za każdą przydzieloną trasę pociągów, która nie została przez przewoźnika wykorzystana. Zdaniem Sądu trafnie organ przeniósł ten sam mechanizm w stosunku do (...), który odwołuje pociągi po przydzieleniu (...) tras w rozkładzie jazdy pociągów. §18 rozporządzenia i wprowadzony mechanizm zapewnia równowagę stron na wypadek lustrzanej sytuacji rezygnacji (§10 ust. 1) – odwołania (§10 ust. 5).

W ramach udostępniania infrastruktury kolejowej, zarządca obowiązany jest do przydzielenia przewoźnikowi trasy pociągu, co jest możliwe po złożeniu przez przewoźnika kolejowego wniosku o przydzielenie tras pociągów zgodnie z obowiązującym, wydanym przez zarządcę regulaminem, o którym mowa w art. 32 utk (art. 29 ust. 1 utk). Samo przydzielenie tras pociągów w ramach procedury rozpoznawania wniosku stanowi tylko rezerwację dostępu do infrastruktury kolejowej w zakresie i na warunkach określonych w otrzymanym od zarządcy powiadomieniu o przydzieleniu określonych tras pociągów. Zgodnie z art. 29 ust. 1c utk, przewoźnik nabywa prawo do korzystania z przydzielonych i wyznaczonych w rozkładzie jazdy pociągów tras pociągów po zawarciu odpowiedniej umowy z zarządcą, czyli umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Jest to umowa warunkująca dostęp do rynku, na którym działalność gospodarcza opiera się na sieci, której zarządca jest monopolistą naturalnym (por. E. Grudzień (w:) P. Wajda (red.), M. Wierzbowski (red.), Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz, LEX, 2014, Komentarz do art. 29 ustawy o transporcie kolejowym). Stosownie do treści art. 31 ust. 1 utk, umowa powinna określać sposób i warunki korzystania z tras pociągów przydzielonych w rozkładzie jazdy.

Przydzielenie tras pociągów na podstawie wniosków przewoźników składanych zgodnie z zapisami regulaminu przydzielania tras pociągów rodzi obowiązek po stronie (...) do udostępnienia przydzielonej infrastruktury. Wszelkie zmiany w korzystaniu z przydzielonych i wyznaczonych w rozkładzie jazdy tras pociągów narusza prawo licencjonowanego przewoźnika kolejowego. (...) krytykuje przepis tylko w odniesieniu do sytuacji prac remontowo-modernizacyjnych i awarii. Natomiast regulacje te należy odnosić do „przyczyn leżących po stronie zarządcy”. Wprowadzony system rekompensat podnosi świadomość konsekwencji nienależytego wykonania usług z tytułu odwołania przez (...) pociągów z przyczyn leżących po jego stronie. Zapis decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej wskazuje wprost, że taka zasada obowiązuje nie dla wszystkich przypadków odwołania pociągu a tylko, gdy odwołanie następuje z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, z wyjątkiem sytuacji nadzwyczajnych. (...) może dochodzić odszkodowania w takiej sytuacji i pokrycie kosztów komunikacji zastępczej mieści się w granicach poniesionej szkody.

Obowiązek wystawiania faktur VAT został nałożony na (...) a nie na (...). Należy zgodzić się jednak z odwołującym, że rekompensata pełni funkcję odszkodowawczą i nie stanowi zapłaty za towar lub usługę, a co za tym idzie, nie mieści się w katalogu czynności podlegających opodatkowaniu podatkiem VAT.

Następne zarzuty dotyczyły nałożenia obowiązków wskazanych w § 16 ust. 5, ust. 6 zaskarżonej decyzji, dotyczącego informowania Prezesa o wprowadzonych ograniczeniach kursowania pociągów i zawiadomienia Prezesa o dokonaniu przez przewoźnika spłaty całej zaległej należności lub o aktualnym stanie zadłużenia.

Uprawnienia do nałożenia na strony przedmiotowych obowiązków należałoby doszukiwać się w funkcji nadzorczej organu. Zgodnie z art. 14a ust. 1 utk sprawuje nadzór nad przestrzeganiem przepisów rozporządzenia nr 1371/2007/

WE oraz w ramach kompetencji z zakresu regulacji rynku określonych w art. 13 ust. 1 pkt 6a-6b utk opiniuje projekty planów transportowych w zakresie przewozów pasażerskich w transporcie kolejowym, opiniuje projekty umów o świadczenie usług publicznych. Stosownie do §20 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu katalog zagadnień regulowanych umową ma charakter otwarty.

Ostatni zarzut podważał nałożenie obowiązku wprowadzania kar umownych, ustalania ich wysokości i rozliczania przez Zarządcę. W ocenie (...), kary umowne mogą stanowić jedynie dodatkowe zobowiązanie umowne i muszą być wynikiem wspólnych i zgodnych oświadczeń woli stron umowy co oznacza, że nakładanie takich zobowiązań przez organ administracji publicznej na przedsiębiorców nie mieści się w granicach uprawnień z art. 29 ust. 1i utk.

Odwołujący, jak sam wskazuje, wyrażał chęć wprowadzenia do umowy zapisu o kształcie ujętym w §15 ust. 5 zaskarżonej decyzji zastępującej umowę. Dokumenty z postępowania administracyjnego wskazują, że kwestia tej regulacji nie stanowiła sporu (k. 87 akt admin.). Zarzut odwołania koncentruje się raczej na nałożonych na (...) obowiązkach w związku z rozliczaniem tych kar. Uprawnienie Prezesa UTK wynika z §20 rozporządzenia. Organ wskazał, że system kar umownych nie jest niczym nowym dla (...), a przesłanką wdrożenia przez (...) tego systemu było wprowadzenie na jego sieci kolejowej lepszej jakości. Przystąpienie do systemu było proponowane przez (...) co roku wszystkim przewoźnikom. Dalej Prezes podniósł, że zarządca był również odpowiedzialny za rozliczanie powstałych szkód, jednak miał problem i trudności z objęciem systemem wszystkich przewoźników kolejowych.

Chybione jest kwestionowanie wprowadzonej regulacji, gdy jej mocą Prezes Urzędu jedynie rozszerzył przedmiotowy system o niektóre zapisy, objął nim wszystkich przewoźników kolejowych, a uszczegóławiając system kar umownych organ, wbrew zarzutom strony, nie nałożył na nią obowiązku tworzenia żadnego nowego systemu informatycznego. Kary stanowią jedynie rekompensatę szkody poniesionej w związku z nieprawidłowym wykonaniem zobowiązania umownego. Ujednoczenie systemu kar umownych i objęcie nimi wszystkich przewoźników wychodzi naprzeciw regulacji rynku transportu kolejowego zapewniając równe traktowanie przewoźników.

Dowody z dokumentu w postaci wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 26 lutego 2014 r. sygn. akt II GSK 1906/12 nie miały znaczenia dla niniejszej sprawy, bowiem istota sporu administracyjnego dotyczyła kwestii ustalenia przez organ prawnych powinności i obowiązków zarządcy infrastruktury, co do sposobu ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury i ocena ich przestrzegania przez zarządcę. Innymi słowy organ winien ustalić model działania zarządcy wynikający z przepisów obowiązującego prawa a później skonfrontować go ze stanem faktycznym.

Mając powyższe na uwadze, na podstawie art. 479<sup>75</sup> § 1 k.p.c., odwołanie podlegało oddaleniu.

O kosztach postępowania rozstrzygnięto zgodnie z wyrażoną w art. 98 § 1 k.p.c. zasadą odpowiedzialności za wynik procesu przyjmując, że na koszty należne Prezesowi UTK złożyło się wynagrodzenie pełnomocnika procesowego w wysokości 360 zł, ustalone na podstawie § 14 ust. 3 pkt 3 w zw. z § 2 ust. 1 i 2 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. ws. opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (Dz. U. 2013 r., nr 490 j.t).

SSO Jolanta de Heij - Kaplińska