

WYROK

I. W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 29 września 2014 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie - Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów

w składzie:

Przewodniczący: SSO Bogdan Gierzyński

Protokolant: sekretarz sądowy Ewa Naróg

po rozpoznaniu w dniu 29 września 2014 r. w Warszawie na rozprawie

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

przeciwko Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego

z udziałem zainteresowanego: (...) sp. z o.o. z siedzibą w W.

o udostępnienie infrastruktury kolejowej

na skutek odwołania (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. od Decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 8 lutego 2013 roku nr (...)

1. oddala odwołanie;

2. zasądza od (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. na rzecz Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego kwotę 360 zł (trzysta sześćdziesiąt złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu.

SSO Bogdan Gierzyński

XVII AmK 13/13

UZASADNIENIE

Decyzją z dnia 8 lutego 2013 r., nr (...) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego na podstawie art. 29 ust. 1i oraz ust. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, póź. 94 z późn. zm.), zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym” oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, póź. 1071 z późn. zm.), zwanej dalej „k.p.a.”, działając na wniosek (...) sp. z o.o. w sprawie zawarcia między spółką (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. (zwaną dalej (...), (...) lub (...)) a spółką (...) S.A. z siedzibą w W. (zwaną dalej (...), (...) lub (...)) umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej,

I. ustalił następujące warunki udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikowi kolejowemu (...) przez zarządcę infrastruktury (...) na rozkład jazdy 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 (...)i (...);

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

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

Część I. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej:

1. Stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp

do infrastruktury kolejowej;

2. 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;

4) Rozkład jazdy pociągów - trasy pociągów przydzielone w Rocznym Rozkładzie

Jazdy, Indywidualnym Rozkładzie Jazdy, z Katalogu (...) lub wprowadzone przez (...)w Zastępczym Rozkładzie Jazdy;

4a) Roczny Rozkład Jazdy ((...)) - 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 ((...)) - rozkład jazdy pociągu przewoźnika - nie ujęty w (...) opracowany przez (...) w przypadku wolnej zdolności przepustowej, na podstawie złożonego do (...) wniosku przewoźnika o przydzielenie trasy pociągu,

4c) Zastępczy Rozkład Jazdy ((...)) - rozkład jazdy opracowany przez (...)

1 uzgadniany z przewoźnikiem zawierający zmiany wynikające z planowanej realizacji robót.

5) (...) Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej;

6) Okres rozliczeniowy - jeden z trzynastu okresów przyjętych do rozliczeń, dla których (...) wystawia faktury VAT. Pierwszy obejmuje okres od dnia 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 (...)Autoryzacji Bezpieczeństwa. (...) 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 (...) do infrastruktury kolejowej (...) jest posiadanie ważnych dokumentów, o których mowa w § 3 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U. Nr 5, póź. 274), zwanego dalej „rozporządzeniem w sprawie warunków dostępu”. Zobowiązuje się (...) do przedłożenia (...) ww. dokumentów niezwłocznie, jednakże nie później niż w terminie 3 dni roboczych od momentu otrzymania niniejszej Decyzji. W przypadku gdy (...) złożył ww. dokumenty wraz ze składanymi wnioskami o przydzielenie tras pociągów na rozkład jazdy pociągów (...) i jednocześnie dokumenty te nie straciły ważności lub ich treść nie uległa zmianie, (...) może złożyć tylko oświadczenie potwierdzające ważność złożonych dokumentów.

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

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

5. Zobowiązuje się (...), aby jego personel uczestniczący w procesie przejazdów pociągów posługiwał się językiem polskimi.

6. Zobowiązuje się (...) do ustalenia dla swoich pracowników realizujących przejazdy pociągów, w przypadku awarii pojazdu kolejowego, rozwiązania pociągu, zasad postępowania eliminujących możliwe w takich sytuacjach utrudnienia eksploatacyjne na liniach kolejowych zarządzanych przez (...).

7. Zobowiązuje się Strony aby przy realizacji Decyzji, na udostępnionej infrastrukturze kolejowej będącej w zarządzie (...), stosowały postanowienia Regulaminu.

§ 3. Przedmiot Decyzji

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

2. Przydzielone (...) trasy pociągów zawarte są w Załączniku A.

3. W ramach korzystania z przydzielonych tras pociągów (...) świadczy na rzecz (...) 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 (...) zobowiązany jest zawrzeć odrębne umowy z podmiotami je świadczącymi.

§ 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. Charakterystykę infrastruktury kolejowej zarządzanej przez (...) określono w Załączniku 2 do Regulaminu.

3. Zmiana parametrów przydzielonej trasy pociągu wynikająca z zastosowania innego rodzaju pojazdu trakcyjnego i/lub zwiększenia masy brutto pociągu nie więcej niż o 2% może nastąpić na zasadach określonych w § 18 ust. 11 Regulaminu.

4. Zobowiązuje się (...), aby przed uruchomieniem pociągu, po jego zestawieniu zgodnie z parametrami określonymi w przydzielonej trasie pociągu zgłosił (...) jego gotowość do odjazdu pociągu, według zasad określonych w § 36

Regulaminu oraz pozostawił 1 egzemplarz wykazu pojazdów kolejowych w składzie pociągu, w miejscu określonym w Regulaminie Technicznym Stacji (...).

5. W trakcie korzystania z infrastruktury kolejowej mogą wystąpić ograniczenia z jej korzystania, o których mowa w § 9 Regulaminu,

6. W przypadku planowanej realizacji robót na liniach kolejowych i konieczności zmiany organizacji ruchu kolejowego, (...) przekazuje (...) w trybie i terminach określonych w § 9 ust. 9 i 13 Regulaminu.

(...) dodatkowo ma możliwość wygenerowania z Internetowego Systemu (...) ((...)) (...) w formie przyjętej dla wydawnictw wewnętrznego rozkładu jazdy.

7. Zobowiązuje się (...) 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 (...) zobowiązany jest ich wyposażyć.

8. Zobowiązuje się (...), aby 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 wykazie przepisów wewnętrznych obowiązujących (...) korzystającego z infrastruktury kolejowej (...) stanowiącego Załącznik 3 do Regulaminu.

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

10. Wyciągi z Miejscowych Porozumień Granicznych, wyciągi z regulaminów lub instrukcji prowadzenia ruchu przez granicę, (...) może otrzymać w zakładzie linii kolejowych, właściwym terytorialnie dla danej stacji granicznej. Ponadto wyciągi z Miejscowych Porozumień Granicznych znajdują się na stronie internetowej (...)

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

W przypadku wystąpienia trudności eksploatacyjnych zobowiązuje się (...) 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 Ir – 8.

§ 5, Obowiązki i uprawnienia Stron Decyzji

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

2. (...) ma prawo zrezygnować z przydzielonej trasy pociągu. Rezygnacja z przydzielonej trasy pociągu dokonywana jest przez pracowników (...) poprzez Internetowy System (...)((...)).

Potwierdzenie przyjęcia „Rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu” generowane jest automatycznie z (...) i przesyłane drogą elektroniczną na adres wnioskodawcy.

W przypadku awarii ww. systemu, rezygnację z przydzielonej trasy pociągu należy zgłaszać (pocztą elektroniczną lub faksem) na formularzu zgodnym ze 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 l Regulaminu pracownicy (...) posiadający imienne upoważnienia wydane przez Dyrektora Biura (...), uprawnieni są do przeprowadzenia doraźnych czynności sprawdzających, w zakresie:

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

a) prawo kierowania pojazdem kolejowym,

b) zezwolenie wydane dla pracownika 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 (...) do powiadamiania (...) o wynikach przeprowadzanych czynności sprawdzających.

5. Zobowiązuje się (...) do zezwalania na przejazd pracownika (...) w czynnej kabinie maszynisty na podstawie imiennego zezwolenia wydanego przez (...). Wykaz stanowisk dla których będą wystawiane ww. zezwolenia zawiera załącznik nr 10 do Regulaminu.

6. Zobowiązuje się (...) aby jego pracownicy stanowiący obsługę pojazdów trakcyjnych znali obsługiwane odcinki linii kolejowych, na których

W przypadku braku znajomości odcinków linii kolejowych przez obsługę trakcyjnych z przyczyn powstałych po stronie (...), (...) może zapewnić na wniosek (...) przejazd z prędkością 40 km/h, celem uzyskania znajomości odcinków linii kolejowych przez maszynistów pojazdów trakcyjnych (...), przy czym koszty takiego przejazdu związane z korzystaniem z infrastruktury kolejowej (...) nie obciążają (...).

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

W imieniu (...) zespół ten powoływany jest przez dyrektora zakładu 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, (...) nie powoła ww. zespołu, to do powołania takiego zespołu uprawniony jest P.. Ustalenia zespołu są wiążące dla (...) i (...) pod warunkiem umożliwienia uczestnictwa w nim przedstawicieli (...).

W skład zespołu wchodzi przedstawiciele (...) i (...) posiadający upoważnienia wydane zgodnie ze wzorem stanowiącym Załącznik nr 4. Do wydawania upoważnień ze strony (...) upoważniony jest dyrektor zakładu linii kolejowych, właściwego terytorialnie dla miejsca wystąpienia zdarzenia lub trudności eksploatacyjnej.

Ze strony (...), osobami wyznaczonymi do uczestnictwa w pracach zespołu do ustalenia wysokości strat i odpowiedzialności za nie, upoważnione są następujące osoby wyznaczone przez (...): K. N., M. G., W. R. oraz K. Ż..

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 odpowiedzialności za nie, określa sposób i terminy rozliczeń finansowych.

§ 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 (...) - najbliższy posterunek ruchu,

b) po stronie (...) - maszynistę pojazdu trakcyjnego;

2) w przypadkach zakłóceń w realizacji rozkładu jazdy odpowiednio:

a) po stronie (...) - poprzez najbliższy posterunek ruchu, (...) S.A., ekspozyturę, zarządzania ruchem kolejowym Centrum (...) która powiadamia przedstawiciela (...), tj. M. Ż., tel.: (...), tel. kom. (...), e-mail: (...)

b) po stronie (...) - maszynistę pojazdu trakcyjnego;

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

a) po stronie (...) - (...), A. Centrala (...), adres: (...)-(...) W., ul. (...),

b) po stronie (...) Sp. z o.o., adres: (...)-(...) W., Aleje (...).

§ 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 (...) 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, (...) 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 49 738 469,10 zł.

5. Szacowana wartość opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wynosi netto 420 950,53 zł.

6. Szacowana wartość opłaty dodatkowej za usługi dodatkowe wynosi netto 807 366,05 zł.

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

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

9. W przypadku użycia pojazdu trakcyjnego (...) dla „ściągnięcia” uszkodzonego taboru innego przewoźnika, (...) uprawniony jest do obciążenia (...) kwotą równą poniesionym kosztom. (...) nalicza koszty za użycie lokomotyw i pracę drużyn trakcyjnych zgodnie ze stawkami jednostkowymi przyjętymi przez (...) do stosowania na okres obowiązywania Decyzji i przekazanymi (...) do wykorzystania, drogą elektroniczną na adres e-mail: (...) w ciągu 7 dni od daty otrzymania niniejszej Decyzji.

Do wystawionej dla (...) faktury VAT P. dołącza następujące załączniki:

1) telefonogram, określający kto i dla jakiego przewoźnika oraz do jakiego miejsca zadysponował pojazd trakcyjny, 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 (...)

§8-Ulgi i współczynniki zwiększające stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

1. (...) może uzyskać ulgę w opłacie podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w przypadkach i na zasadach określonych w § 29 ust. 1 pkt 1 Regulaminu.

2. (...) może uzyskać ulgę w opłacie podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w przypadkach określonych w § 29 ust. 1a Regulaminu.

(...) nalicza ulgę na podstawie zestawienia zrealizowanych przejazdów pociągów z jednostkami intermodalnymi, sporządzonego przez (...), za każdy zakończony okres rozliczeniowy, według wzoru stanowiącego Załącznik C i przesłanego przez (...) do (...) S.A. - Centrala (...), (...) w W., adres: ul. (...), (...)-(...) W..

(...) weryfikuje ww. zestawienie na podstawie zarejestrowanych w (...) wykonanych przez (...) przejazdów oraz „Wykazów pojazdów kolejowych w składzie pociągu”.

(...) dokona naliczenia ulgi w ciągu 21 dni od daty otrzymania od (...) zestawienia zrealizowanych przejazdów pociągów z jednostkami intermodalnymi.

3. (...) 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 (...) oraz stawki jednostkowe określone dla poszczególnych odcinków linii kolejowych z uwzględnieniem ich kategorii oraz dostępności do urządzeń sieci trakcyjnej ujęte w 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. [zt/pockm]" sporządzonym na podstawie Cennika część I. l.

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 l za każdą lokomotywę czynną.

3. Do opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wyznaczonej

według zasady podanej w ust. 2 nalicza się marżę zysku w wysokości:

1) 1% - za przejazdy zrealizowane w ramach (...),

2) 8% - za przejazdy zrealizowane w ramach (...) i Katalogu (...),

4. 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,

5. 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.

6. 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.

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

W związku z prowadzonymi pracami remontowo-modernizacyjnymi na infrastrukturze kolejowej pozostającej w zarządzie (...), zobowiązuje się (...), aby w terminie do 30 kwietnia 2013 r. opracował i wdrożył system rekompensat dla przewoźników towarowych za przejazd pociągów drogą okrężną z przyczyn leżących po stronie (...), w oparciu o wyznaczenie tras wzorcowych. (...) ten powinien uwzględniać specyfikę kolejowych przewozów rzeczy, a w szczególności, wynikającą z niej konieczność zamawiania tras pociągów przede wszystkim w ramach (...).

Zobowiązuje się (...) do przedstawienia Prezesowi UTK szczegółowej informacji na temat tego systemu niezwłocznie po jego opracowaniu.

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

Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej za przejazdy pociągów (...) 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

Opłata rezerwacyjna naliczana jest za zamówione i niewykorzystane trasy pociągów z wyjątkiem przypadków określonych w § 28 ust. 8 Regulaminu.

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 (...) złoży rezygnację z przejazdu w terminie co najmniej na 30 dni przed planowanym terminem jego realizacji, (...) nie pobiera opłaty rezerwacyjnej.
- 4) W przypadku, kiedy (...) 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.

§ 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 (...) i potwierdzona przez (...) usługa oraz stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów ujęte w Cenniku część 1.2,

2. Opłata za usługi wymienione w Załączniku nr 2 ust. 1 w pkt 1 i 2 wyznaczana jest jako iloczyn sumy wykonanych pociągokilometrów i stawki jednostkowej, odrębnie dla pojazdów kolejowych luzem i pociągów lub 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 (...). W przypadku przejazdu pomiędzy terminalami towarowymi po torach (...), odległość ustalana jest według najkrótszej drogi przejazdu. 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 3 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, czoła lub formowania pociągu na stacjach wyposażonych w czynne górki rozrządowe z wagonów rozrządzonych z wykorzystaniem górki rozrządowej.

4. Opłata za usługę wymienioną w Załączniku nr 2 ust. 1 w pkt 4 wyznaczana jest jako iloczyn sumy czasu zajętości toru przez tabor kolejowy i stawki jednostkowej.

Oplata jest pobierana za zajętość toru przez tabor kolejowy, trwający co najmniej dwie godziny.

Oplata za usługę nie jest pobierana w przypadku, w którym zajętość toru przez tabor kolejowy wynika z przyczyn leżących po stronie (...).

Oplata nie jest pobierana na stacjach wyposażonych w czynne górki rozrządowe za zajętość toru przez tabor rozrządzony z wykorzystaniem górki rozrządowej, jeżeli zajętość nie przekracza 7 dni.

Do czasu zajętości toru nie zalicza się czasu od momentu zgłoszenia (...) gotowości pociągu do odjazdu do czasu rzeczywistego odjazdu pociągu,

5. Oplata za usługę wymienioną w Załączniku nr 2 ust. 1 w pkt 5 wyznaczana jest jako iloczyn sumy czasu zajętości toru do czynności ładunkowych przez tabor kolejowy i stawki jednostkowej.

W przypadku przekroczenia 12 godzin postoju, opłata powiększana jest o wielkość stawki jednostkowej, dla każdego kolejnych rozpoczętych 12 godzin postoju. Do 12 godzin nie zalicza się okresów, w których prace ładunkowe, zgodnie z regulaminem technicznym stacji, nie mogą się odbywać.

Czas zajętości toru liczy się od momentu zajęcia toru do jego zwolnienia.

Zajęcie rampy lub placu ładunkowego powyżej jednej godziny od zwolnienia toru do czynności ładunkowych podlega opłacie ustalonej na podstawie indywidualnej kalkulacji.

Wykaz ogólnodostępnych torów ładunkowych z przyległym placem lub rampą do wykonywania czynności ładunkowych stanowi Załącznik 2.4.B do Regulaminu.

6. Oplata za usługę wymienioną w Załączniku nr 2 ust. 1 w pkt 6 wyznaczana jest jako iloczyn liczby rozrządzonych wagonów na stacjach wyposażonych w czynne górki rozrządowe i stawki jednostkowej.

Zobowiązuje się (...) do sporządzenia na każdy skład rozrządzany lub przechodzący przez górkę rozrządową dodatkowego egzemplarza karty rozrządowej dla (...) i pozostawienia jej na właściwym posterunku ruchu.

Wykaz stacji wyposażonych w czynne górki rozrządowe zawierający posterunki wyznaczone do pozostawienia karty rozrządowej, stanowi Załącznik nr 2.5.

Do liczby rozrządzonych wagonów zaliczany jest każdy wagon przechodzący przez górkę rozrządową z wyjątkiem:

- 1) wagonów przestawianych przez górkę rozrządową z powodu braku innej możliwości przejazdu spowodowanego zamknięciami infrastruktury torowej;
- 2) wagonów wtórnie rozrządzanych przez górkę rozrządową z powodu czasowo niesprawnej lub zamkniętej infrastruktury technicznej (tory, rozjazdy, hamulce torowe itp.) z przyczyn leżących po stronie (...).

W przypadku, w którym infrastruktura kolejowa stacji wyposażonych w czynne górki rozrządowe nie jest wykorzystywana do tej usługi a do innych usług, o których mowa w Załączniku nr 2 ust 1, opłaty pobierane są według zasad określonych dla tych usług.

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.

(...) pobiera opłatę dodatkową za opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną za każdą wydaną zgodę najej przewóz.

Za przystosowanie obiektów i urządzeń (...) 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. W zakresie realizacji usług podstawowych minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej (...) zobowiązany jest do prowadzenia rejestracji wykonanych przez (...) przejazdów w (...). Zobowiązuje się (...) aby po sprawdzeniu i wyjaśnieniu ewentualnych wątpliwości, najpóźniej w ciągu 24 godzin po zrealizowaniu przejazdu pociągu, dokonał ich autoryzacji, tj. potwierdzenia przejazdu w (...).

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

3. W zakresie realizacji usług podstawowych zapewniających dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów zobowiązuje się (...) do prowadzenia rejestracji;

1) wykonanych przejazdów do/z punktów z urządzeniami zaopatrzenia w paliwo i terminali towarowych, o których mowa w § 1 1 ust. 2, według wzoru stanowiącego Załącznik nr 2.1. a;

2) liczby formowanych składów pociągów, o których mowa w § 1 1 ust. 3, według wzoru stanowiącego Załącznik nr 2.2.a;

3) czasu zajętości torów przez tabor (...), o którym mowa w § 11 ust. 4, według wzoru stanowiącego Załącznik nr 2.3.a;

4) czasu zajętości torów do czynności ładunkowych, w tym przy rampach i placach ładunkowych przez tabor (...), o którym mowa w § 1 1 ust. 5, według wzoru stanowiącego Załącznik nr 2.4.a,

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

W zakresie usługi dotyczącej korzystania ze stacji wyposażonych w czynne górki rozrządowe, zobowiązuje się (...) do przyjmowania do rozliczeń liczby rozrządzonych wagonów z karty rozrządowej, o której mowa w § 1 1 ust. 6, według wzoru stanowiącego Załącznik nr 2.6.

4. Zobowiązuje się (...), do sporządzania, dla każdego okresu rozliczeniowego, zestawienia wykonanych usług podstawowych zapewniających dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, odpowiednio według Załączników nr 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.6 i przekazywania ich P. drogą elektroniczną na adres e-mail: (...) (...). (...) najpóźniej w dniu dostarczenia faktury VAT.

5. Zobowiązuje się (...) do wyznaczenia stanowisk lub osób imiennie upoważnionych do potwierdzania wykonanych usług podstawowych w zakresie dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ewidencji (...). Wykaz upoważnionych stanowisk lub osób ze wskazaniem okresów potwierdzania stanowi Załącznik nr 2.7.

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 (...).

7. Brak potwierdzenia przez (...) realizacji usługi nie wstrzymuje rozliczeń.

§ 14. Terminy, sposób uiszczania opłat i innych zobowiązań finansowych

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

Zobowiązuje się (...) aby za usługi, o których mowa w Załączniku nr 2 ust. 1, w terminie do 7 dni po zakończeniu okresu rozliczeniowego, zgodnie ze sporządzonym zestawieniem wykonanych usług, faktury VAT wystawiła właściwa terytorialnie dla miejsca ich realizacji jednostka organizacyjna (...).

2. Zobowiązuje się (...) do uwzględniania w fakturze VAT z opłatą podstawową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej opłaty rezerwacyjnej, o której mowa w § 1 O Jako odrębnej pozycji.

3. W terminie 7 dni po wykonaniu usług, o których mowa w Załączniku nr 2 ust. 2, faktury VAT wystawia jednostka organizacyjna (...):

1) Centrum (...): za opracowanie (...), dokonanie aktualizacji (...) 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 (...) do eliminacji zakłóceń eksploatacyjnych, dokonywane są odpowiednio przez (...) i (...) lub ich jednostki organizacyjne, 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. Rozliczenie ulgi za zrealizowane przejazdy pociągów z jednostkami intermodalnymi dokonywane będzie po zakończeniu okresu rozliczeniowego, zgodnie z zasadami określonymi w § 8 ust. 2 poprzez wystawienie przez (...) faktury korygującej VAT.

8. Przy fakturowaniu, do opłat dolicza się należny podatek VAT.

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

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

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

12. W przypadku spłaty przez (...) należności wynikającej z Decyzji, pomimo wskazania przez (...) długu, który chce zaspokoić, (...) może bez konieczności uzyskania zgody (...), 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 (...) jest zobowiązany do pisemnego poinformowania (...), 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 (...).

13. (...) nie może dokonać potrącenia własnych należności z należności przysługujących (...) z tytułu niniejszej Decyzji, bez uzyskania jego uprzedniej pisemnej zgody.

§ 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 oraz osób wskazanych w niniejszej Decyzji, niezbędnych do prawidłowego jej wykonania.

4. Powyższe zmiany nie stanowią zmiany Decyzji i obowiązują z dniem doręczenia przez Stronę pisemnego zawiadomienia drugiej Stronie.

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

6. Zobowiązuje się (...) do wyboru jednej z wymienionych poniżej opcji wypłaty kar za nienależytą realizację rozkładu jazdy pociągów- w rozkładzie jazdy (...):

a) Zobowiązuje się Strony do wypłaty kar z tytułu nienależytej realizacji rozkładu jazdy pociągów. Zasady naliczania kar oraz rozliczeń z tego tytułu zawarte są w Załączniku nr 6,

lub

b) Zobowiązuje się (...) do wypłaty kar wynikających z umów (oraz decyzji Prezesa UTK zastępujących umowy) o udostępnienie infrastruktury kolejowej wiążące (...) z innymi przewoźnikami z tytułu opóźnień pociągów innych przewoźników, wynikających z przyczyn leżących po stronie (...). Podstawą do obciążenia (...) będzie dokumentacja prowadzona przez (...), na podstawie której wystawiane będą noty obciążeniowe dotyczące kar z tytułu nienależytej realizacji rozkładu jazdy pociągów.

Jednocześnie zobowiązuje się (...) do pisemnego poinformowania (...) i Prezesa UTK w ciągu 7 dni od dnia otrzymania niniejszej Decyzji o tym, którą z dwóch wyżej wymienionych opcji wypłaty kar za nienależytą realizację rozkładu jazdy pociągów w rozkładzie jazdy (...) wybrał. Przy wyborze opcji przedstawionej w pkt a (...) zobowiązany jest do uzupełnienia ust. 1 Załącznika nr 6. W przypadku gdyby (...) nie wywiązał się w powyższym terminie z obowiązku dokonania wyboru, o którym mowa w pierwszym zdaniu tego ustępu, jako obowiązująca w niniejszej Decyzji będzie opcja przedstawiona w pkt b.

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

7. Zobowiązuje się (...) do zabezpieczenia roszczeń (...), wynikających z nieregulowania zobowiązań finansowych przez (...), poprzez poddanie się egzekucji w trybie przepisu art. 777 § 1 pkt 5 k.p.c. Zobowiązuje się (...) do dostarczenia (...), w ciągu 14 dni od daty otrzymania niniejszej Decyzji, aktu notarialnego zawierającego oświadczenie o poddaniu się egzekucji, sporządzonego według wzoru, który stanowi Załącznik nr 7.

§ 16. Postanowienia końcowe

1. Decyzja została wydana na rozkład jazdy pociągów obowiązujący od dnia 9 grudnia 2012 r. do dnia 14 grudnia 2013 r.

2. Szacowana wartość zobowiązań (...) wobec (...), wynikających z Decyzji, w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 50 966 785,68 zł netto (słownie: pięćdziesiąt milionów dziewięćset sześćdziesiąt sześć tysięcy siedemset osiemdziesiąt pięć złotych i sześćdziesiąt osiem groszy), 62 689 146,37 zł brutto (słownie: sześćdziesiąt dwa miliony sześćset osiemdziesiąt dziewięć tysięcy sto czterdzieści sześć złotych i trzydzieści siedem groszy).

3. Szacowana wartość 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, (...) jest uprawniony do wpisania (...) do Rejestru Nierzetelnych Kontrahentów Spółek (...).

5. (...) jest uprawniony do ograniczenia zakresu wykonywania niniejszej Decyzji w odniesieniu do świadczonych usług w przypadku nieregulowania przez (...) opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w wysokości wynikającej z wystawionych faktur VAT za 2 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 (...) w poprzednim okresie rozliczeniowym, a w przypadku nie wskazania przez (...) tras pociągów, których dotyczy ograniczenie lub wskazanie na poziomie niższym niż 19%, trasy pociągów do ograniczenia wskazuje (...).

Termin przekazania informacji o trasach pociągów do ograniczenia ich kursowania oraz termin wprowadzenia ograniczenia zakresu wykonywania Decyzji wyznacza (...).

Zobowiązuje się (...) do zniesienia ograniczenia wykonywania Decyzji po uregulowaniu przez (...) całej zaległej należności.

6. W przypadku nieregulowania przez (...) opłat przewidzianych Decyzją za 3 okresy rozliczeniowe, (...) zobowiązany jest do zawiadomienia o tym Prezesa UTK i pisemnego wyznaczenia (...) dodatkowego ostatecznego terminu do zapłaty, nie krótszego niż 7 dni i nie dłuższego niż 14 dni od dnia otrzymania zawiadomienia przez (...).

7. Zobowiązuje się Strony, aby w zakresie nieregulowanym niniejszą Decyzją, przy jej realizacji stosowały postanowienia Regulaminu i 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 sądowi właściwemu miejscowo dla siedziby (...).

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.

11. Załączniki i dokumenty stanowiące integralną część Decyzji:

II. nadał Decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Przedmiotową decyzję w całości zaskarżył powód – (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W..

Powód zaskarżonej decyzji zarzucił:

I. naruszenie prawa materialnego, polegające na błędnej wykładni art. 10 pkt 1 u.t.k. w zw. z art. 33 u.t.k. w zw. z 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 (...) i (...) 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, póź. 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 (...) 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 (...) 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., poprzez niezasadne przyjęcie przez Prezesa UTK, iż posiada on uprawnienie do nakładania na (...) obowiązku opracowania i wdrożenia systemu rekompensat dla przewoźników towarowych za przejazd pociągów drogą określoną z przyczyn leżących po stronie (...), w oparciu o wyznaczenie tras wzorcowych, podczas gdy prawidłowa wykładnia powyższego przepisu prowadzi do wniosku odwrotnego;

V. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1 u.t.k., poprzez niezasadne przyjęcie przez Prezesa UTK, iż posiada on uprawnienie do nakładania na (...) i (...) 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 (...) i (...) między nimi;

VI. 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 (...) obowiązku wprowadzania kar umownych oraz ustalenia ich wysokości, jak również nakładania na (...) infrastruktury kolejowej obowiązku ich rozliczania, w tym również tych, które wynikły między przewoźnikami oraz wymuszanie na (...) nierównego traktowania przewoźników w omawianym zakresie.

Powołując się na powyższe zarzuty powód wniósł o uchylenie w całości decyzji Prezesa UTK z dnia 8 lutego 2013 r., Nr (...)

ewentualnie, zmianę zaskarżonego orzeczenia w postulowanym w odwołaniu zakresie.

Ponadto powód wniósł o zasądzenie od Pozwanego kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W odpowiedzi na odwołanie pozwany – Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wniósł o jego oddalenie w całości oraz zasądzenie na jego rzecz kosztów postępowania w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Sąd Okręgowy – Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów ustalił następujący stan faktyczny:

Pismem z dnia 10 grudnia 2012 r. zainteresowany – (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. poinformował pozwanego – Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, że w ramach prowadzonych pomiędzy nim a powodem – (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. negocjacji nie doszło do porozumienia w przedmiocie zawarcia umowy pomiędzy zainteresowanym a powodem na dostęp do infrastruktury na lata 2012/2013. Z załączonego do ww. informacji pisma wynika, że strony nie doszły do porozumienia w kwestii ustalonej przez powoda w projekcie umowy marży zysku doliczanej do: opłat podstawowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, do opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, oraz do opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Zainteresowany wskazał, że Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy (...) także zawiera zapisy dotyczące marży zysku. W przekonaniu zainteresowanego naliczona przez powoda marża zysku była niezgodna z art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym w związku z art. 7 ust. 3 Dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej i pobieranie opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa, co powoduje nieważność wymienionych tych postanowień. Zainteresowany stanął na stanowisku, że podstawą do naliczania przez zarządcę marży zysku nie może być Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej, którego zapisy są niezgodne z deklaracją ustawową zawartą w art. 35 ustawy o transporcie kolejowym. Wskazał przy tym, że rozporządzenie jest aktem niższego rzędu niż ustawa i dyrektywa i tym samym musi być zgodne z aktami wyższego rzędu, a zapisy niezgodne z aktami wyższego rzędu są nieważne i nie mogą stanowić podstawy do przyznania praw i nakładania obowiązków. Zainteresowany zwrócił również uwagę, że jeżeli nawet zarządca byłby uprawniony do doliczania marży zysku to wówczas marża taka powinna być doliczona do stawek opłat jednostkowych i poddana do badania oraz zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w ramach postępowania prowadzonego na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym. Zainteresowany zaznaczył również, że marża zysku nie powinna być różnicowana w zależności od tego, czy przewozy są wykonywane w ramach Indywidualnego Rozkładu Jazdy i Katalogu (...) czy w ramach Roczego Rozkładu Jazdy.

Ponadto zainteresowany wskazał, że strony negocjacji nie doszły do porozumienia w przedmiocie proponowanych przez powoda zapisów dotyczących kar umownych związanych z nienależytym wykonywaniem umowy. W przekonaniu zainteresowanego nakładanie na zainteresowanego obowiązku zapłaty kar umownych nie jest uzasadnione, gdyż obowiązek ten nie jest uzależniony od zapłaty takich samych kar przez powoda na rzecz innych

przewoźników oraz brak możliwości weryfikacji zarówno faktur zapłaty kar przez powoda jak również ich wysokości. Zainteresowany wskazał ponadto, że powód nie może samodzielnie decydować o tym, kto jest odpowiedzialny za opóźnienie pociągów oraz aby podstawą ustalania odpowiedzialności i wysokości ewentualnych szkód była wyłącznie dokumentacja prowadzona przez zarządcę.

Zainteresowany wskazał, że strony nie doszły do porozumienia w przedmiocie opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej za przejazd pociągów z przyczyn leżących po stronie zarządcy (powoda).

Dowód: pismo zainteresowanego wraz z załącznikiem, k. 19 – 27 akt adm.

Pismem z dnia 20 grudnia 2012 r. pozwany zawiadomił powoda i zainteresowanego o wszczęciu w dniu 12 grudnia 2012 r. postępowania administracyjnego na wniosek (...) sp. z o.o. w sprawie zawarcia między (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. a (...) S.A. z siedzibą w W..

Dowód: pismo pozwanego, k. 13 akt adm.

W odpowiedzi na ww. pismo powód pismem z dnia 21 grudnia 2012 r. stwierdził, że w jego przekonaniu zasadne jest odbycie negocjacji przed Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego.

Uwzględniając powyższą sugestię postanowieniem z dnia 4 stycznia 2013 r. pozwany nałożył na (...) oraz (...) obowiązek prowadzenia negocjacji dotyczących zawarcia umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy (...) przed Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego. Jednocześnie wyznaczył termin tych negocjacji na dzień 10 stycznia 2013 r. i termin ich zakończenia na dzień 18 stycznia 2013 r.

Dowód: postanowienie z dnia 4 stycznia 2013 r., k. 115 - 117 akt adm.

Przeprowadzone w dniu 10 stycznia 2013 roku negocjacje nie doprowadziły do porozumienia pomiędzy zainteresowanym a powodem w przedmiocie spornych kwestii umowy.

Dowód: protokół negocjacji, k. 135 – 143 akt adm.

Nawiązując do twierdzeń zainteresowanego pismem z dnia 14 grudnia 2012 r. powód podniósł następujące kwestie.

W zakresie postanowień umowy dotyczących marży zysku wskazał, że postanowienia te są zgodne z § 13 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej. Powód wskazał, że stosownie do brzmienia § 12 i 13 ww. rozporządzenia nie stawki ale opłaty określane są z uwzględnieniem marży zysku i według tej zasady skonstruowany jest cennik powoda i w takiej formie został zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i wszelkie zmiany w tym zakresie są niedopuszczalne. Powód wskazał, że uwzględniając zalecenia decyzji nr (...) z dnia 4 maja 2011 r. Zarząd (...) S.A. przy przyjmowaniu do stosowania „Regulaminu przydzielania tras pociągów (...) (...)” podjął decyzję o zmianie zasad naliczania marży zysku tj. zamiast dotychczas stosowanej 10 % marży zysku wyłącznie dla przejazdów realizowanych według Indywidualnego Rozkładu Jazdy i Katalogu (...), będzie naliczana 1 % marża zysku dla przejazdów realizowanych w ramach Roczego Rozkładu Jazdy i dla usług związanych z dostępem do urządzeń i dodatkowych oraz 8 % marży zysku dla pozostałych przejazdów pociągów.

W odniesieniu do postanowień dotyczących odszkodowania z tytułu nienależytego wykonania umowy w zakresie realizacji rozkładu jazdy pociągów powód wskazał, że zgodnie ze zobowiązaniem nałożonym przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na zarządcę na rozkład jazdy pociągów (...) został opracowany jednolity, obejmujący wszystkich przewoźników system, określający zasady naliczania kar umownych oraz rozliczeń z tytułu nienależytej realizacji rozkładu jazdy pociągów. W przypadku nieuczestniczenia przez przewoźnika w systemie przewoźnik winien wyrazić zgodę na obciążenie karami umownymi wynikającymi z umów o udostępnienie infrastruktury kolejowej zawartych przez zarządcę z innymi przewoźnikami z tytułu opóźnień innych pociągów. Powód wskazał, że nie może on ponosić kosztów z tytułu opóźnień powstałych z przyczyn leżących po stronie przewoźników. Powód podkreślił przy

tym, że jego postępowanie wynika z uzasadnienia decyzji Prezesa UTK zastępującej umowę nr (...) w części dotyczącej opracowania nowego, obligatoryjnego dla wszystkich przewoźników, systemu naliczania kar za opóźnienia pociągów.

W zakresie opłaty minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej za przejazd pociągu według zastępczego rozkładu jazdy pociągów z przyczyn leżących po stronie zarządcy powód wskazał, że zapis w proponowanej przez niego formie dotyczy tras przydzielonych w Rocznym Rozkładzie Jazdy Indywidualnym Rozkładzie Jazdy i Katalogu (...) i stanowi gwarancję dla przewoźnika, że opłata za przejazd pociągu w przydzielonej trasie nie ulegnie zmianie. Gwarancja ta obejmuje wszystkie trasy objęte umową, tj. trasy które przewoźnik zamówił i zostały mu przydzielone. Proponowany przez zainteresowanego zapis przenosi gwarancję również na przejazdy, których przewoźnik nie zamówił, ale może zamówić w ramach Indywidualnego Rozkładu Jazdy. Zważywszy na fakt, że termin zamówienia trasy nie zależy od powoda, który opracowując trasę musi uwzględniać zmienne warunki techniczno-ruchowe wynikające z wcześniej przydzielonych tras i prowadzonych prac utrzymaniowych, zainteresowany nie może oczekiwać, że powód przejmie ryzyko wynikające z jego decyzyjności. W przekonaniu powoda każda wolnorynkowa działalność wiąże się z ryzykiem zmiany warunków otoczenia w czasie i dlatego powód przyjmuje odpowiedzialność za zmiany po przydzieleniu trasy, natomiast odpowiedzialność za ryzyko wynikające z terminu zamówienia trasy powinien ponosić przewoźnik (zainteresowany).

Dowód: pismo powoda, k. 29 – 35 akt adm.

Po rozpatrzeniu podnoszonych przez powoda i zainteresowanego kwestii pozwany wydał decyzję będącą przedmiotem niniejszej sprawy.

W tym stanie faktycznym Sąd Okręgowy – Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów zważył, co następuje:

W tym stanie faktycznym Sąd Okręgowy – Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów zważył, co następuje:

Odwołanie jest bezzasadne.

Bezzasadny jest zarzut naruszenia art.29 ust. 1i ustawy o transporcie kolejowym. Zgodnie z tym przepisem, po bezskutecznym upływie terminu zakończenia negocjacji, wyznaczonego w postanowieniu, o którym mowa w ust. 1e i 1h, Prezes UTK wydaje decyzję w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej, która zastępuje umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej.

Wbrew wywodom skarżącego przepis ten nie zawiera ograniczeń działań Prezesa UTK do działania wyłącznie w zakresie treści prowadzonych negocjacji. Wydając decyzję w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej Prezes UTK ma obowiązek stworzenia prawnych warunków dla zapewnienia minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz dostępu na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów, a także do zapewnienia tej obsługi, określonych w części I załącznika do ustawy. Skoro decyzja o dostępie do infrastruktury kolejowej w zakresie nią objętym zastępuje umowę, to musi ona zawierać niezbędne elementy tej umowy, które umożliwią jej realne funkcjonowanie w obrocie. Nie sprzeciwia się temu ani treść art. 10 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym ani art.13 tej ustawy, tym bardziej, że ust.9 tego przepisu wymienia jako jedną z kompetencji pozwanego wydawanie decyzji w sprawie otwartego dostępu.

Należy mieć na względzie, regulacja rynku jest działaniem administracyjnoprawnym podejmowanych w sytuacji, gdy na rynku nie funkcjonują mechanizmy rynkowe. Rolą Prezesa UTK jest zatem ukształtowanie środkami administracyjnymi stosunku cywilnoprawnego pomiędzy podmiotami działającymi na rynku regulowanym w taki sposób, aby odpowiadał on równoprawnym relacjom pomiędzy kontrahentami występujących na rynkach konkurencyjnych.

Takie rozumienie zadań Prezesa UTK wynika również z brzmienia , która w art.56 ust. 9 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. (L 343/32) w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego stanowi, że obowiązkiem organu regulacyjnego jest rozpatrywanie wszelkich skarg,

występowanie, w stosownych przypadkach, o udzielenie odpowiednich informacji i rozpoczynanie konsultacji ze wszystkimi właściwymi stronami w ciągu jednego miesiąca od otrzymania skargi. Podejmuje on decyzje w odniesieniu do każdej skargi, podejmuje działania w celu naprawy sytuacji oraz informuje właściwe strony o swojej decyzji wraz z uzasadnieniem we wcześniej ustalonym, rozsądnym terminie, a w każdym razie nie później niż w ciągu sześciu tygodni od otrzymania wszystkich odpowiednich informacji. Bez uszczerbku dla uprawnień krajowych organów ochrony konkurencji w zakresie gwarantowania konkurencji na rynkach przewozów kolejowych organ regulacyjny, w stosownym przypadku, 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).

Zaskarżona Decyzja w ocenie Sądu nie przekracza wyżej wskazanego zakresu regulacji.

W szczególności dotyczy to zapisu § 1 pkt 2, w którym pozwany wprowadził zapis, że „Regulamin przydzielania tras...” jest wzorcem umownym w rozumieniu art.384-385 k.c. Postanowienie to trudno uznać za ingerencję w prawa powoda, skoro nie zawiera żadnych obowiązków, pozostając jedynie stwierdzeniem faktu, że skoro „Regulamin...” odpowiada definicji wzorca umownego zawartego w art.384 § 1 k.c. to nim jest. Nie zmienia tego fakt konsultowania tego Regulaminu z przewoźnikami, gdyż konsultacja jest jedynie zasięgnięciem opinii bez obowiązku jej uwzględnienia, a ostatecznie Regulamin sporządza jednostronnie (ustala) powód.

W ocenie Sądu brak jest również podstaw do stawiania zarzutu naruszenia art.29 ust. 1i ustawy o transporcie kolejowym w odniesieniu do zapisu § 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 zobowiązanie zgodnie z jego treścią i w sposób odpowiadający jego celowi społeczno-gospodarczemu oraz zasadom współżycia społecznego, a jeżeli istnieją w tym zakresie ustalone zwyczaje - także w sposób odpowiadający 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 zobowiązanie zgodnie z jego treścią i w sposób odpowiadający jego celowi społeczno-gospodarczemu.

Także zapis §9 ust. 7, w ocenie Sądu, służy wyłącznie zapewnieniu realnego dostępu do infrastruktury kolejowej. Powód nie kwestionuje, że ciąży na nim obowiązek opracowania i udostępnienia rozkładu jazdy, a w razie konieczności robót na liniach przygotowania rozkładu „zastępczego”, którego istnienie warunkuje skuteczne korzystanie z infrastruktury. Jest oczywistym, że obowiązek ten jest spełniony, gdy rozkład taki sporządzony zostanie prawidłowo tj. w zgodzie z przepisami i zasadami sztuki. Podkreślić należy, że powód jako wyspecjalizowany przedsiębiorca nie powinien mieć trudności z interpretacją słowa „prawidłowy” o ile tylko zechce odnosić się do zasad obiektywnych.

W ocenie Sądu, jest rzeczą oczywistą, że skoro z przyczyn leżących po stronie zarządcy, przewoźnik zmuszony jest przewozić towary po drodze okrężnej, to zazwyczaj zmuszony jest przebywać dłuższą drogę lub wykonywać przewóz dłużej, co powoduje po jego stronie wzrost kosztów tego przewozu. Sposób wykonywania umowy przez zarządcę jest zatem niezgodny z treścią umowy i wiąże się, co najmniej z uciążliwością, a zwykle także ze szkodą. System rekompensat dostosowuje wysokość pobieranej przez zarządcę opłaty do jakości świadczonej przez niego usługi.

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.

Na ocenę zasadności stosowania instytucji kar umownych nie ma znaczenia fakt, że w umowach z niektórymi przewoźnikami nie zostały one zastrzeżone. Brak zastrzeżenia kary umownej nie oznacza wyłączenia odpowiedzialności strony za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy. Sytuacja prawna poszczególnych przewoźników dotyczy zatem wyłącznie formy realizacji roszczeń odszkodowawczych, a nie ich zakresu. Nie można zatem w instytucji kary umownej upatrywać formy uprzywilejowania.

Nie zasługują na uwzględnienie także zastrzeżenia powoda dotyczące treści § 16 ust. 6. Obowiązek zawiadomienia Prezesa UTK o nieuregulowaniu należnej opłaty za 3 okresy rozliczeniowe nie wyłącza możliwości wystąpienia przez powoda z wnioskiem o rozwiązanie umowy. Złożenie takiego wniosku zależne jest od woli powoda, który decyduje w oparciu o własną ocenę, czy zwłoka ma charakter trwały czy jedynie przejściowy i czy w związku z tym zasadne jest dalsze trwanie umowy czy nie. Powiadomienie o 3 miesięcznej zwłoce w płatnościach Prezesa UTK służy realizacji ustawowych zadań powierzonych temu organowi.

Z tych względów należało oddalić (art.479⁷⁵ § 1 k.p.c.).

O kosztach postępowania orzeczono stosownie do wyniku sporu, zasądzając na rzecz pozwanego koszty zastępstwa procesowego według norm przepisanych (art.98 k.p.c.).