

Sygn. akt XVII **AmK 12/16**

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 13 grudnia 2016 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie, XVII Wydział - Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów

w składzie:

Przewodniczący: **SSO Ewa Malinowska**

protokolant: inspektor Patrycja Żuk

po rozpoznaniu 13 grudnia 2016 r. w Warszawie na rozprawie

sprawy z odwołania (...) **S.A. 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 powoda od decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z 11 grudnia 2015 r. znak: (...)

1. oddała odwołanie;
2. zasądza od powoda (...) S.A. z siedzibą w W. na rzecz pozwanego Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego kwotę 360 (trzysta sześćdziesiąt) złotych tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego;
3. zasądza od powoda (...) S.A. z siedzibą w W. na rzecz zainteresowanego (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W. kwotę 377 (trzysta siedemdziesiąt siedem) złotych tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego.

SSO Ewa Malinowska

Sygn. akt XVII **AmK 12/16**

UZASADNIENIE

Decyzją z dnia 11 grudnia 2015 r., o nr (...), na podstawie art. 13 ust. 1 pkt 6c, art. 29 ust. 1i w zw. z art. 14 ust. 4 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 pomiędzy przewoźnikiem kolejowym (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. (dalej jako: (...), przewoźnik), a zarządcą infrastruktury kolejowej (...) S.A. z siedzibą w W. (dalej jako: (...), zarządca) umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2015/2016, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego:

I. ustalił warunki udostępnienia infrastruktury kolejowej przewoźnikowi kolejowemu (...) przez zarządcę infrastruktury (...) na rozkład jazdy pociągów obowiązujący od dnia 13 grudnia 2015 r. do dnia 10 grudnia 2016 r., w sposób określony szczegółowo w decyzji.

II. na podstawie art. 29 ust. 6 utk nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

(decyzja wraz z załącznikami, k. 7-49).

Odwołanie od powyższej decyzji wniosła Spółka (...), zaskarżając decyzję w części dotyczącej ustalenia treści § 1 pkt 2, § 2 ust. 7 i § 16 ust. 6 oraz § 15 ust. 8 w pkt I sentencji oraz treści załączników nr 11 i 11.1 zaskarżonej decyzji oraz w zakresie usunięcia treści § 10 ust. 3 projektu umowy i usunięcia treści § 15 ust. 8-12 wraz z § 16 ust. 15 pkt 30 i załącznika nr 14 z projektu umowy. Zaskarżonej decyzji zarzucono:

1) naruszenie prawa materialnego, polegające na błędnej wykładni art. 10 pkt 1 u.t.k. w zw. z art. 13 u.t.k. w zw. art. 29 ust. 11 u.t.k., skutkujące niezasadnym przyjęciem, iż 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 z art. 29 ust. 11 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 nic postulowanych przez strony w trybie negocjacji lub postulowanych tylko przez jedną ze stron przy sprzeciwie drugiej;

2) Naruszenie prawa materialnego, tj. art. 32 ust. 1-2 u.t.k., art. 35 pkt 6 u.t.k. oraz § 8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej w zw. z art. 384, art. 384¹ i art. 385 Kodeksu cywilnego poprzez ich błędną wykładnię i przyjęcie, że opracowany przez zarządcę regulamin, o którym mowa w art. 32 u.t.k. „stanowi wzorzec umowy w rozumieniu art. 384 - 385 k.c.” podczas gdy przywołane przepisy u.t.k oraz Rozporządzenia MIR w sposób odmienny regulują sposób i opracowywania, treść i tryb ogłaszania regulaminu i jako stanowiące *lex specialis* wyłączają w przedmiotowym zakresie możliwość stosowania odnośnych przepisów k.c.

3) Naruszenie przepisów postępowania, tj. art. 6 k.p.a. w zw. z art. 10 ust. 1 pkt 1 i art. 13 ust. 1 pkt 6c oraz 29 ust. 11 w zw. z art. 32 ust 1-2 u.t.k., art. 35 pkt 6 u.t.k. i § 8 Rozporządzenia MIR oraz w zw. z art. 384, art. 384¹ i art. 386 k.c. poprzez przekroczenie ustawowych kompetencji organu administracji publicznej i orzeczenie, że opracowany przez zarządcę regulamin, o którym mowa w art. 32 u.t.k. „stanowi wzorzec umowy w rozumieniu art. 384 - 385 k.c.”, podczas gdy przepisy art. 13 ust. 1 pkt 6c oraz art. 29 ust. 11 u.t.k. uprawniają Prezesa UTK jedynie do sprawowania nadzoru nad zawieraniem umów o udostępnianie infrastruktury kolejowej i ewentualnie do wydawania decyzji w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej, która zastępuje umowę o udostępnianie infrastruktury kolejowej, nie zaś do przesądzania - w treści decyzji zastępującej umowę - o charakterze prawnym regulaminu, o którym mowa w art. 32 u.t.k.

4) Naruszenie przepisów postępowania tj. art. 6 k.p.a. w zw. z art. 10 ust. 1 pkt 1 i art. 13 ust. 1 pkt 6c oraz 29 ust. 11 w zw. z art. 32 ust 1-2 u.t.k., art. 35 pkt 6 u.t.k. poprzez przekroczenie ustawowych kompetencji organu administracji publicznej i samowolne dopisanie do decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej w postanowieniach § 2 ust. 7 sformułowania „w zakresie nieuregulowanym w Decyzji” oraz w § 16 ust. 6 sformułowania „oraz Regulamin”, podczas gdy Prezes UTK powinien mieć przede wszystkim na względzie postanowienia zaproponowane przez strony postępowania oraz, że z przepisów prawa powszechnie obowiązującego nie wynika uprawnienie Prezesa UTK do ingerencji w treść postanowień umownych, a jedynie nadzór nad legalnością umowy i możliwość zastąpienia jej decyzją w określonych ustawą przypadkach.

5) Naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 ust 11 utk w zw. z art. 3 ust. 1 i 2 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2015/10 z dnia 6 stycznia 2015 r. w sprawie kryteriów w odniesieniu do wnioskodawców składających wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz uchylającej rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 870/2014., poprzez ich błędną wykładnię i uznanie, że Prezes UTK może dowolnie ustalić brak zabezpieczenia roszczeń wynikających z umowy, bez uwzględnienia indywidualnych okoliczności sprawy takich jak choćby ogromne zadłużenie przewoźnika względem zarządcy infrastruktury w przeszłości i jego opóźnienia w płatnościach, podczas gdy z treści art. 3 ust. 1 i 2 Rozporządzenia Wykonawczego Komisji (UE) 2015/10 z dnia 6 stycznia 2015 r wynika możliwość żądania przedstawienia gwarancji finansowych zabezpieczenia roszczeń wynikających z umowy jeśli można domniemywać, że (przewoźnik) mógłby mieć trudności z dokonywaniem regularnych płatności.

6) naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 11 utk oraz § 9 ust. 1 pkt 7 Rozporządzenia MIR w zw. z art. 483 § 1 KC oraz w zw. z art. 15-18 i art. 11 w zw. z zał I do rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym poprzez ich błędną wykładnię i przyjęcie, że Prezes UTK jest uprawniony do rozszerzania odpowiedzialności stron ponad zastrzeżone w umowie kary umowne, mimo że strony, na wypadek określonych naruszeń umowy (decyzji), przyjęły sposób regulowania odpowiedzialności na podstawie szerokiego katalogu kar umownych,

7) naruszenie art. 29 ust. 11 utk w zw. z § 7 ust 20 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej poprzez ich nieprawidłową wykładnię skutkującą usunięciem z projektu umowy §10 ust. 3, a tym samym dowolnym usunięciem podstawy naliczania opłat rezerwacyjnych za zamówione i niewykorzystane w całości lub w części trasy pociągów, których parametry zostały wcześniej zmienione, bez uwzględnienia konsekwencji powstałych dla prawidłowości alokowania zdolności przepustowej infrastruktury.

8) naruszenie art. 29 ust. 1 i utk w zw. z art. 30 ust. 1 i 2 utk, art. 33 ust. 2 utk i § 7 ust. 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej poprzez ich nieprawidłowe zastosowanie nakładające na zarządcę infrastruktury obowiązek ponownego naliczenia opłaty podstawowej dla pociągów, których masa brutto została zmniejszona z pominięciem obowiązujących zasad, uniemożliwia zarządcy infrastruktury prawidłowe alokowanie zdolności przepustowej infrastruktury.

W oparciu o tak sformułowane zarzuty Spółka (...) wniosła w odwołaniu o uchylenie w całości decyzji Prezesa UTK z dnia 11 grudnia 2015r. (...), ewentualnie, wniosła o zmianę zaskarżonego orzeczenia w postulowanym w odwołaniu zakresie tj.

zmianę zaskarżonej decyzji w części dotyczącej ustalenia treści § 1 pkt. 2; § 2 ust. 7, § 15 ust. 6 pkt 5 i § 15 ust. 8-12 oraz § 16 ust. 10 pkt 25 i 26 i § 16 ust. 6 zawartej w pkt I zaskarżonej decyzji oraz wykreślonych z projektu umowy zapisów § 10 ust. 3, § 15 ust. 8-12 oraz Załącznika nr 14 i orzeczenie co do istoty sprawy poprzez:

- Zmianę zaskarżonej decyzji w części dotyczącej ustalenia treści § 1 pkt. 2 oraz § 2 ust. 7 i § 16 ust. 6 zawartej w pkt I zaskarżonej decyzji i orzeczenie co do istoty sprawy poprzez:

- wykreślenie z § 1 pkt. 2 sformułowania „stanowiący wzorzec umowy w rozumieniu art. 384 - 385 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks Cywilny (tekst jednolity Dz. U. z 2014 r., poz. 121 ze zm.), zwanej dalej „Kodeksem cywilnym” lub „k.c.”

- wykreślenie z §2 ust. 7 sformułowania „w zakresie nieuregulowanym w Decyzji”.

- wykreślenie z § 16 ust. 6 sformułowania „oraz Regulamin”

- wykreślenie z § 15 pkt 6 in fine sformułowania: „Zapłata kar umownych nie pozbawia Stron prawa do dochodzenia odszkodowania - w granicach określonych przepisami Kodeksu cywilnego - przewyższającego wysokość zastrzeżonych kar”)

- o zmianę zaskarżonej decyzji poprzez dodanie w § 10 po ust. 2 dodatkowego ust. 3 o treści: „W przypadku zmiany parametrów przydzielonej trasy pociągu, dokonanej przez Przewoźnika na zasadach określonych w § 28 ust. 2 Regulaminu, skutkującej zmniejszeniem masy brutto pociągu, opłata rezerwacyjna naliczana jest za zamówione i niewykorzystane w całości lub części trasy pociągów bez uwzględnienia zmniejszonej masy brutto pociągu.”;

- o zmianę zaskarżonej decyzji poprzez wpisanie w załączniku nr 11 i 11.1. oraz § 15 ust. 6 pkt 5 i § 16 ust. 10 pkt 25 i 26 w miejsce słów „zmienioną” słowa „zwiększoną”;

- o zmianę zaskarżonej decyzji poprzez dodanie w treści § 15 ustępów ust 8 -12 o następującej treści

Zarządca w celu zabezpieczenia wierzytelności wynikających z Umowy będzie wymagał zabezpieczeń przewidzianych w § 26a Regulaminu, tj.:

- 1) płatności zaliczkowych mających na celu zmniejszenie i uregulowanie z wyprzedzeniem przyszłych zobowiązań do dokonania płatności z tytułu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej lub
- 2) gwarancji instytucji finansowych, które zobowiążą się do uregulowania zobowiązań z tytułu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej z chwilą, gdy staną się one wymagalne.

W związku z otrzymaniem negatywnej oceny ratingowej/wiarygodności kredytowej i wystąpienia w okresie ostatnich 12 miesięcy przynajmniej jednego przypadku zalegania z płatnością powyżej 30 dni od daty jej wymagalności, Przewoźnik jest zobowiązany do przedstawienia gwarancji finansowych, o których mowa w § 26a Regulaminu.

Zarządca ma prawo żądać zabezpieczenia przyszłych należności poprzez:

- 1) dokonanie płatności zaliczkowej lub
- 2) dostarczenie gwarancji bankowej/ubezpieczeniowej, która stanowić będzie Załącznik nr 14 do Umowy, o czym pisemnie powiadamia Przewoźnika.

w przypadku wyboru zaliczki

Przewoźnik zobowiązuje się do wpłaty zaliczki mającej na celu uregulowanie z wyprzedzeniem przyszłych zobowiązań w terminie 10 dni poprzedzających pierwszy okres rozliczeniowy.

Wysokość zaliczki stanowi równowartość kwoty brutto opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej naliczonej za maksymalnie dwa kolejne następujące po sobie okresy rozliczeniowe dla zamówionej pracy eksploatacyjnej.

Przewoźnik zobowiązuje się wpłacać zaliczkę w wysokości i terminach określonych w Załączniku nr 5.2., na rachunek bankowy Zarządcy nr: (...).

Zarządca w terminie 7 dni od daty wpłaty zaliczki wystawi Przewoźnikowi odrębne faktury dla każdego okresu rozliczeniowego.

Zarządca do 20 dnia każdego okresu rozliczeniowego, dokonuje analizy zamówionej pracy eksploatacyjnej pociągów i w przypadku jej zwiększenia, pisemnie żąda od Przewoźnika w terminie do 7 dni od otrzymania pisemnego wezwania, uzupełnienia zaliczki do wysokości równowartości kwoty brutto opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na dany okres rozliczeniowy.

Zaliczka rozliczana jest w fakturze za zrealizowane usługi za dany okres rozliczeniowy,

lub

w przypadku wyboru gwarancji bankowej/ubezpieczeniowej

Przewoźnik zobowiązuje się do dostarczenia gwarancji bankowej/ubezpieczeniowej w terminie 10 dni poprzedzających pierwszy okres rozliczeniowy.

Wysokość gwarancji bankowej/ubezpieczeniowej stanowi równowartość kwoty brutto opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej naliczonej maksymalnie za dwa kolejne następujące po sobie okresy rozliczeniowe dla zamówionej pracy eksploatacyjnej dla poszczególnych okresów rozliczeniowych, w wysokości.....

W przypadku, gdy Zarządca wystąpi do gwaranta o dokonanie wpłaty na podstawie wystawionej przez niego gwarancji bankowej/ubezpieczeniowej, celem pokrycia wymagalnych zobowiązań finansowych Przewoźnika, Przewoźnik zobowiązany jest każdorazowo w ciągu 30 dni od otrzymania pisemnego wezwania Zarządcy do uzupełnienia zabezpieczenia płatności, poprzez dostarczenie nowej gwarancji bankowej/ubezpieczeniowej na kwotę stanowiącą równowartość kwoty brutto opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla zamówionej pracy eksploatacyjnej pociągów przewidzianej na kolejne dwa okresy rozliczeniowe.

W przypadku niewpłacenia lub nieuzupełnienia zaliczki przez Przewoźnika w wyznaczonym przez Zarządcę terminie, Przewoźnik zostanie ponownie wezwany do wpłacenia zaliczki w terminie 7 dni od dnia otrzymania ostatecznego wezwania.

lub

W przypadku niedostarczenia gwarancji bankowej/ubezpieczeniowej przez Przewoźnika, w wyznaczonym przez Zarządcę terminie, Przewoźnik zostanie ponownie wezwany do niezwłocznego wniesienia gwarancji bankowej/ubezpieczeniowej, w terminie 10 dni od dnia otrzymania ostatecznego wezwania.

W przypadku niedopełnienia przez Przewoźnika zobowiązań, o których mowa w ust 11, Zarządca występuje do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z wnioskiem o wyrażenie zgody na rozwiązanie Umowy.

Oraz przywrócenie treści § 16 ust. 15 pkt 30 oraz Załącznika nr 14.

Strona powodowa wniosła także o zasądzenie od pozwanego kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Natomiast w piśmie procesowym, datowanym na dzień 27 kwietnia 2016 r., Spółka (...) cofnęła wniosek o uchylenie decyzji popierając w całości dotychczasowy wniosek ewentualny i wniosła o zmianę decyzji w zakresie określonym w odwołaniu.

(odwołanie, k. 54-68; pismo procesowe (...), k. 88).

W odpowiedzi na odwołanie Prezes UTK, kwestionując w całości stanowisko powoda, wniósł o oddalenie odwołania w całości oraz zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów zastępstwa procesowego postępowania, według norm przepisanych z uwzględnieniem nakładu pracy radcy prawnego, charakteru i stopnia zawłości sprawy.

(odpowiedź na odwołanie, k. 119-157).

Zainteresowana „(...)” spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. w odpowiedzi na odwołanie stwierdziła, że w jej ocenie, wszystkie zarzuty podniesione w odwołaniu nie zasługują na uwzględnienie i w związku z tym wniosła o oddalenie odwołania w całości oraz o zasądzenie od (...) na rzecz zainteresowanej zwrotu kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

(odpowiedź na odwołanie, k. 102-109).

Sąd Okręgowy ustalił następujący stan faktyczny:

(...) sp. z o.o. z siedzibą w W. oraz zarządca infrastruktury kolejowej - (...) S.A. z siedzibą w W. prowadzili negocjacje w sprawie zawarcia umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2015/2016. W ramach tych negocjacji strony nie doszły do porozumienia w zakresie niektórych kwestii objętych umową.

dowód: okoliczności bezsporne

Pismem z 23 października 2015 r. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego - działając w oparciu o 61 § 1 i § 4 k.p.a. w zw. z art. 13 ust. 1 pkt 6c, art. 14 ust. 4 oraz art. 29 ust. 1i ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym - zawiadomił (...) i (...) o wszczęciu z urzędu postępowania administracyjnego w przedmiocie zawarcia pomiędzy przewoźnikiem a zarządcą infrastruktury kolejowej umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2015/2016.

dowód: zawiadomienie oraz zwrotne potwierdzenia odbioru, k. 25-35 akt admin.

Postanowieniem z 23 października 2015 r. Prezes UTK wyznaczył stronom termin zakończenia negocjacji dotyczących zawarcia umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2015/2016 na dzień 30 października 2015 r., zobowiązując jednocześnie strony do dostarczenia w wyznaczonym terminie projektu ww. umowy z zaznaczeniem tych części, co do których strony nie doszły do porozumienia oraz ich aktualnych stanowisk w tym zakresie.

dowód: postanowienie z 23.10.2015 r., k. 37-40 akt admin.

W piśmie z 10 listopada 2015 r. zarządca infrastruktury kolejowej poinformował Prezesa UTK o istniejących między stronami rozbieżnościach, co do następujących zapisów umowy: § 9 ust. 5, § 15 ust. 8, 9, 10, 11, 12, § 16 ust. 15 pkt 30 oraz załącznika nr 14. (...) przedłożyła również organowi regulacyjnemu projekt umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów 2015/2016.

dowód: pismo (...) z 10.11.2015 r. z załącznikiem, k. 73-191 akt admin.

W piśmie z 13 listopada 2015 r. przewoźnik zawiadomił Prezesa UTK, że nie osiągnął z zarządcą infrastruktury porozumienia w zakresie postanowień § 15 ust. 8-12 oraz § 9 ust. 5 umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej i wniósł wobec tego o rozstrzygnięcie tych kwestii decyzją Prezesa Urzędu.

dowód: pismo (...) z 13.11.2015 r. z załącznikami, k. 195-227 akt admin.

Pismem z 26 listopada 2015 r. Prezes UTK zawiadomił strony, między innymi o tym, że w związku z zebraniem przez organ materiału dowodowego strony mogą złożyć ostateczne oświadczenia i stanowiska w sprawie oraz wypowiedzieć się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań. Nadto, w oparciu o art. 9 k.p.a., Prezes poinformował, że w jego ocenie, wskazane byłoby, w ramach realizacji przez strony ww. uprawnienia, uzupełnienie następujących zapisów projektu umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej:

- 1) § 7 ust. 4 poprzez wskazanie szacowanej wartości opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej;
- 2) § 7 ust. 5 poprzez wskazanie szacowanej wartości opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów;
- 3) § 7 ust. 6 poprzez wskazanie szacowanej wartości opłaty dodatkowej za usługi dodatkowe;
- 4) § 16 ust. 2 poprzez wskazanie szacowanej wartości zobowiązań (...) wobec (...).

Spółka (...) przedłożyła organowi regulacyjnemu informację dotyczącą szacowanej wartości usług świadczonych w ramach udostępnienia infrastruktury kolejowej dla (...) w piśmie, które wpłynęło do UTK 30 listopada 2015 r.

dowód: zawiadomienie oraz zwrotne potwierdzenia odbioru, k. 683-693 akt admin.; pismo (...) z załącznikami, k. 245-249 akt admin.

W dniu 11 grudnia 2015 r. Prezes UTK wydał decyzję, którą ustalił warunki udostępnienia infrastruktury kolejowej przewoźnikowi kolejowemu (...) przez zarządcę infrastruktury (...) na rozkład jazdy pociągów obowiązujący od dnia 13 grudnia 2015 r. do dnia 10 grudnia 2016 r. Decyzja ta została zaskarżona w niniejszym postępowaniu sądowym.

Powyżej opisany stan faktyczny Sąd ustalił w oparciu o wyżej wskazane dowody, zgromadzone w toku postępowania sądowego i administracyjnego. Sąd przyznał moc dowodową wszystkim zgromadzonym w sprawie dokumentom, które nie były kwestionowane przez strony, a i Sąd nie znalazł podstaw, aby odmówić im mocy dowodowej.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje.

Odwołanie podlegało oddaleniu, jako bezzasadne.

Przepis art. 10 ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym określa pozycję prawnoustrojową Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego wskazując, że jest on centralnym organem administracji rządowej, będącym krajową władzą bezpieczeństwa i krajowym regulatorem transportu kolejowego w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej z zakresu bezpieczeństwa i regulacji transportu kolejowego, którego kompetencje obejmują sprawy:

- 1) regulacji transportu kolejowego,
- 2) licencjonowania transportu kolejowego,
- 3) nadzoru technicznego nad eksploatacją i utrzymaniem linii kolejowych oraz pojazdów kolejowych,
- 4) bezpieczeństwa ruchu kolejowego,
- 5) nadzoru nad przestrzeganiem praw pasażerów w transporcie kolejowym,
- 6) licencji i świadectw maszynistów.

Stosownie do art. 13 ust. 1 pkt 6c utk, do zadań Prezesa UTK, w zakresie regulacji transportu kolejowego, należy nadzór nad zawieraniem umów o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Według definicji ustawowej zawartej w art. 4 pkt 19d utk, umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej to umowa zawarta pomiędzy zarządcą infrastruktury a przewoźnikiem określająca trasy przejazdów, zasady korzystania z infrastruktury oraz standard jakości dostępu do infrastruktury. W myśl art. 29 ustawy, na mocy tej umowy przewoźnik uzyskuje prawo do korzystania z przydzielonych w rozkładzie jazdy tras pociągów (ust. 1c). Zgodnie z ust. 1e tego przepisu, Prezes UTK, na pisemny wniosek zarządcy lub przewoźnika kolejowego albo z urzędu, w drodze postanowienia, może wyznaczyć termin zakończenia negocjacji dotyczących zawarcia umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, nie krótszy niż 14 dni, licząc od dnia doręczenia wniosku o zawarcie umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Natomiast według ust. 1h, w przypadku odmowy podjęcia negocjacji w sprawie umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej Prezes UTK, na pisemny wniosek zarządcy lub przewoźnika kolejowego albo z urzędu, w drodze postanowienia, może nałożyć obowiązek ich przeprowadzenia i wyznaczyć termin ich zakończenia. 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 (art. 29 ust. 1i utk).

W art. 31 ust. 1 utk wskazano, że umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej określa sposób i warunki korzystania z tras pociągów przydzielonych w rozkładzie jazdy pociągów, jednak w samej ustawie o transporcie kolejowym nie określono essentialia negotii tej umowy. Uczyniono to natomiast w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2014 r., poz. 788; dalej: rozporządzenie w sprawie warunków dostępu), wydanego w oparciu o ustawową delegację, zawartą w art. 35 pkt 1 utk. Przepis § 9 ust. 1 tego rozporządzenia przewiduje zaś, że w umowie o udostępnienie infrastruktury kolejowej w szczególności określa się:

- 1)roczny rozkład jazdy pociągów przewoźnika;
- 2)warunki udostępniania oraz korzystania z infrastruktury kolejowej związanej z przydzieloną trasą pociągu;
- 3)usługi, które zarządca zapewnia na rzecz przewoźnika;
- 4)jednostki organizacyjne zarządcy i przewoźnika wyznaczone do współpracy;
- 5)zasady dokumentowania świadczonych usług;
- 6)termin, a także sposób uiszczenia:
 - a)opłaty podstawowej,
 - b)opłat dodatkowych,
 - c)opłaty rezerwacyjnej,
 - d)innych zobowiązań finansowych wynikających z umowy;
- 7)zakres i sposób ustalania odpowiedzialności stron umowy w przypadku wystąpienia szkody;
- 8)zasady postępowania i regulowania ewentualnych zobowiązań w przypadku powstania przeszkód w wywiązaniu się z zobowiązań wynikających z umowy;
- 9)sposób odstąpienia od umowy lub jej rozwiązania;
- 10)sposób rozstrzygania sporów;
- 11)formy zabezpieczenia roszczeń wynikających z umowy.

W ocenie Sądu Okręgowego, mając na uwadze przywołane regulacje prawne, należy stwierdzić, że w sytuacji, w której przewoźnik kolejowy i zarządca infrastruktury kolejowej nie osiągną w toku negocjacji porozumienia, co do treści umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, Prezes UTK ma kompetencję do kompleksowego unormowania praw i obowiązków tych podmiotów w decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury (tak też np. Sąd Apelacyjny w Warszawie w uzasadnieniach wyroków: z 18 czerwca 2014 r., sygn. akt VI ACa 1473/13, z 22 stycznia 2015 r., sygn. akt VI ACa 238/14, z 29 września 2015 r., sygn. akt VI ACa 1379/14, z 9 października 2015 r., sygn. akt VI ACa 1413/14 – orzeczenia dostępne na Portalu orzeczeń Sądu Apelacyjnego w Warszawie (...)). Wbrew temu, co sugeruje powód, ani powołane wyżej przepisy prawa, ani żaden inny przepis ustawy o transporcie kolejowym, nie przewidują, że w danym zakresie kognicja organu regulacyjnego ogranicza się wyłącznie do uregulowania kwestii spornych między stronami lub kwestii przez nie nieustalonych. Zważywszy, że w § 9 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu nałożono na zarządcę infrastruktury kolejowej oraz przewoźnika kolejowego obowiązek uregulowania w umowie zagadnień tam wskazanych (essentialia negotii umowy), to należy przyjąć, że analogicznie obowiązek ten spoczywa także na Prezesie UTK, w sytuacji wydawania decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Zdaniem Sądu, wydając tę decyzję Prezes jest zatem uprawniony do władczego rozstrzygania nie tylko zagadnień spornych między stronami, lecz również tych kwestii, które nie stanowiły przedmiotu negocjacji, o ile są one relewantne dla prawidłowego funkcjonowania rynku transportu kolejowego, a przyjęte rozwiązania są zgodne z obowiązującymi przepisami prawa. W orzecznictwie trafnie zauważono, że uzasadnione jest to szczególnym charakterem umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, z jednej strony warunkującej dostęp do rynku, na którym prowadzenie działalności gospodarczej przez przewoźników opiera się na korzystaniu z infrastruktury zarządzanej przez naturalnego monopolistę, a z drugiej strony dotyczącej usług mających pierwszorzędne znaczenie dla społeczeństwa. Wskazuje się, że przy wydawaniu decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej, obok zagadnień, co do których strony nie osiągnęły konsensusu,

Prezes UTK winien również uwzględnić treść wniosku przewoźnika, spoczywające na stronach obowiązki ustawowe, interes użytkowników sieci kolejowej, konieczność zapewnienia ciągłości świadczenia usług przewozów kolejowych, interes publiczny, czy zasady obowiązujące przy ustalaniu regulaminu przydzielania tras pociągów. Decyzja ta ma bowiem także regulować - w granicach obowiązujących przepisów prawa - wszystkie kwestie istotne z punktu widzenia prawidłowego funkcjonowania rynku. Przy wydawaniu przedmiotowej decyzji zadaniem Prezesa UTK jest także ukształtowanie stosunku cywilnego między stronami, aby ten odpowiadał relacjom pomiędzy kontrahentami działającymi na rynku, zapewniając efektywną konkurencję oraz niedyskryminujący dostęp przewoźników do infrastruktury kolejowej (tak Sąd Apelacyjny w Warszawie w uzasadnieniach ww. wyroków sprawach VI ACa 1379/14, VI ACa 1413/14).

Wobec powyższego, Sąd uznał za bezzasadny - sformułowany zarówno w punkcie 1 odwołania, jak i podnoszony w dalszych punktach odwołania - zarzut przekroczenia przez Prezesa UTK jego kompetencji, poprzez dowolne kreowanie praw i obowiązków stron w decyzji wydanej w trybie art. 29 ust. 1 utk. Pozwany był bowiem uprawniony do szczegółowego uregulowania ogółu kwestii dotyczących stosunku cywilnoprawnego między przewoźnikiem kolejowym (...) a zarządcą infrastruktury kolejowej (...), w szczególności w zakresie zagadnień wymienionych w § 9 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu. Zdaniem Sądu, w niniejszej sprawie organ regulacyjny działał w granicach przysługujących mu uprawnień.

Zarzuty podniesione przez (...) w punktach 2-4 odwołania wiążą się z kolei z zagadnieniem charakteru prawnego regulaminu przydzielania tras pociągów, o którym mowa w art. 32 utk. Zgodnie ze wskazanym przepisem, w jego brzmieniu obowiązującym w dacie wydania zaskarżonej decyzji:

1. Zarządca opracowuje regulamin określający w szczególności:

1) tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydział tras pociągów;

2) charakterystykę infrastruktury kolejowej przeznaczonej do udostępniania przewoźnikom kolejowym oraz informacje o warunkach dostępu do niej;

3) sposób ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej;

4) warunki korzystania z udostępnionej infrastruktury kolejowej;

5) zakres usług związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej i warunki ich zapewnienia;

6) sposób przewożenia materiałów sypkich zapobiegający ich pyleniu.

1a. Do regulaminu, o którym mowa w ust. 1, dołącza się link do strony internetowej, na której jest zamieszczony rejestr infrastruktury, o którym mowa w art. 25g ust. 1.

2. Regulamin jest ogłaszany, w sposób zwyczajowo przyjęty, nie później niż na 4 miesiące przed upływem terminu składania wniosków o przydział tras pociągów.

3. Wprowadzenie do regulaminu postanowień dotyczących linii kolejowych o znaczeniu obronnym wymaga uzgodnienia z Ministrem Obrony Narodowej.

Natomiast według § 9 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, zarządca opracowuje regulamin w sposób zapewniający:

1) równoprawne traktowanie przewoźników na wszystkich etapach współpracy obejmujących:

a) przyznawanie dostępu do infrastruktury kolejowej,

b) opracowywanie rozkładu jazdy,

- c) zawieranie umów oraz umów ramowych,
- d) korzystanie z infrastruktury kolejowej,
- e) rozliczanie przejazdów pociągów, naliczanie i pobieranie opłat;
- 2) bezpieczne i sprawne wykonywanie przejazdów pociągów;
- 3) uzyskanie przez przewoźnika informacji:
 - a) o danych teledadresowych zarządcy, w tym: adresach do korespondencji, numerach telefonów i faksów oraz adresach poczty elektronicznej,
 - b) dotyczących szczegółowej specyfikacji usług świadczonych w ramach udostępniania infrastruktury kolejowej,
 - c) o trybie składania i rozpatrywania wniosków, w tym o zasadach ustalania skomunikowań,
 - d) o wymaganiach i warunkach dotyczących taboru, personelu i organizacji przejazdów oraz o działaniach sprawdzających przeprowadzanych przez uprawnionych pracowników zarządcy,
 - e) dotyczących postępowania w przypadku przepełnienia odcinka infrastruktury, o którym mowa w § 5 ust. 1,
 - f) o przepisach wewnętrznych zarządcy, które będą obowiązywały przewoźnika w trakcie przygotowania i obowiązywania rozkładu jazdy,
 - g) o sposobie udostępniania przewoźnikowi opisu warunków i parametrów technicznych linii kolejowych, w tym w szczególności o dopuszczalnej prędkości technicznej oraz o dopuszczalnych naciskach i klasach odcinków linii kolejowych,
 - h) dotyczących sposobu powiadamiania o zmianach dotyczących parametrów technicznych i eksploatacyjnych linii kolejowych, na których przydzielono trasy pociągów, w tym o ograniczeniach związanych z robotami, wprowadzanych ograniczeniach prędkości i innych ograniczeniach eksploatacyjnych, nieprawidłowym działaniu urządzeń sterowania ruchem kolejowym i łączności oraz urządzeń kontrolnych i diagnostycznych taboru,
 - i) o zasadach postępowania w przypadku wystąpienia trudności w ustaleniu tras pociągów międzynarodowych,
 - j) o trybie, warunkach i terminach dokonywania zmian w rozkładzie jazdy,
 - k) o ograniczeniach w korzystaniu z infrastruktury kolejowej,
 - l) o sposobie ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej,
 - m) o sposobie ustalania kategorii linii kolejowej,
 - n) o szczególnych wymaganiach technicznych i organizacyjnych dotyczących infrastruktury kolejowej udostępnianej przez zarządcę,
 - o) o punktach ekspedycyjnych, odległości pomiędzy nimi oraz danych charakteryzujących urządzenia służące odprawie podróżnych i przesyłek, w szczególności o długości krawędzi peronowych, przy których mogą zatrzymywać się pociągi pasażerskie, oraz ich wysokości,
 - p) o podziale rynku przewozów, który zastosowano przy ustalaniu zakresu stosowania wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3,

q) o wartości składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów, o którym mowa w § 7 ust. 3, w podziale na rodzaje przewozów,

r) o harmonogramie opracowania rozkładu jazdy,

s) o trybie, terminie i sposobie wprowadzania zmian do regulaminu;

4) określenie informacji, które przewoźnik jest obowiązany przekazywać zarządcy przed, w czasie i po zakończeniu przejazdu pociągu.

Stosownie zaś do § 9 ust. 2 rozporządzenia, projekt regulaminu i jego zmiany podlegają

konsultacji z przewoźnikami.

Wbrew stanowisku prezentowanemu przez powoda, w orzecznictwie Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów oraz Sądu Apelacyjnego w Warszawie za ugruntowany należy uznać pogląd - który podziela również Sąd orzekający w niniejszym składzie - że regulamin przydzielania tras pociągów, o którym mowa w art. 32 ust. 1 utk, stanowi wzorzec umowy w rozumieniu art. 384 k.c. (tak np. Sąd Apelacyjny w Warszawie w uzasadnieniach ww. wyroków sprawach VI ACa 1473/13, VI ACa 238/14, VI ACa 1379/14, VI ACa 1413/14). W tym zakresie należy mieć na uwadze, że w art. 384 § 1 k.c. ustawodawca wprost wskazał regulamin, jako jedną z wymienionych w tym przepisie szczególnych postaci wzorca umowy, obok ogólnych warunków umów, czy wzoru umowy (tak też Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z 20 stycznia 2011 r., sygn. akt I CSK 218/10, System Informacji Prawnej LEX nr 707845). Nadto, zgodnie z przywołanymi przepisami rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, podmiotem opracowującym, ustalającym treść regulaminu przydzielania tras pociągów jest zarządca infrastruktury kolejowej, co oznacza, że regulamin ten odpowiada definicji wzorca umownego. Zgodnie bowiem z art. 384 § k.c., wzorzec umowy jest ustalany przez jedną ze stron umowy (tu: zarządcę infrastruktury kolejowej). Oceny tej nie zmienia okoliczność, że projekt regulaminu przydzielania tras pociągów i jego zmiany podlegają konsultacji z przewoźnikami. Przedmiotowy regulamin pozostaje bowiem nadal aktem jednostronnym, ponieważ ewentualne uwagi i opinie, wyrażone przez przewoźników w ramach wskazanej procedury, nie mają dla zarządcy mocy wiążącej. Odnośnie natomiast argumentu powoda, że dany regulamin nie stanowi wzorca umowy z uwagi na to, że nie stosuje się do niego przepisów Kodeksu cywilnego, dotyczących wykorzystywania wzorców umownych w obrocie z udziałem konsumentów, Sąd Okręgowy stwierdza, że kwestia ta pozostaje bez znaczenia dla charakteru prawnego wzorca umowy. Instytucja wzorca umowy ma powszechne zastosowanie w obrocie prawnym, gdyż zarówno podmiotem posługującym się wzorcem, jak i jego kontrahentem, może być każdy podmiot prawa. W szczególności zaś, z instytucji tej mogą korzystać nie tylko podmioty profesjonalne w obrocie z udziałem konsumenckim, lecz ma ona także zastosowanie w obrocie dwustronnie profesjonalnym, tak jak w analizowanym przypadku. Wskazuje na to treść art. 385⁴ k.c., regulującego kwestię umowy pomiędzy przedsiębiorcami stosującymi różne wzorce umów. Zupełnie nieistotne, z punktu widzenia kwalifikacji regulaminu przydzielania tras pociągów, jako wzorca umowy, jest natomiast to, że reżim prawny wzorców stosowanych w obrocie konsumenckim jest bardziej restrykcyjny (m.in. w zakresie przesłanek związania wzorcem jego adresata, reguł wykładni postanowień wzorca, abstrakcyjnej kontroli postanowień wzorca umowy podejrzewanych o abuzywność). Do analizowanego regulaminu będą bowiem miały zastosowanie przepisy regulujące reżim prawny wzorców umowy w obrocie dwustronnie profesjonalnym (tj. art. 384 § 1 i 2 zd. 1, § 4 k.c., art. 384¹ k.c., art. 385 § 1 i 2 zd. 1 k.c., 385⁴ k.c.). Stąd też argument podniesiony przez powoda należy uznać za chybiony.

Mając powyższe na uwadze, Sąd Okręgowy stwierdza, że w zakwestionowanym postanowieniu § 1 pkt 2 decyzji pozwany prawidłowo zdefiniował regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych, jako wzorzec umowny w rozumieniu art. 384-385 k.c. i z całą pewnością nie przekroczył w tym zakresie swoich uprawnień. W konsekwencji, za uzasadnione należało także uznać dokonanie przez Prezesa UTK modyfikacji zapisów § 2 ust. 7 decyzji poprzez nadanie mu ostatecznie treści: „Zobowiązuje się Strony, aby w zakresie nieuregulowanym w Decyzji, na udostępnionej infrastrukturze kolejowej

będącej w zarządzie (...), stosowały postanowienia Regulaminu.” oraz § 16 ust. 6, któremu nadano brzmienie: „W zakresie nieuregulowanym Decyzją stosuje się powszechnie obowiązujące przepisy prawa oraz Regulamin.”

Nie podlegał uwzględnieniu zarzut, w ramach którego (...) kwestionowała nieuwzględnienie przez Prezesa UTK w decyzji postanowień § 15 ust. 8, 9, 10, 11 i 12 oraz § 16 ust. 5 projektu umowy, jak i załącznika nr 14, co skutkuje brakiem jakiegokolwiek formy zabezpieczenia wiarytelności powoda wynikających ze świadczenia (...) usług udostępnienia infrastruktury kolejowej do przewozu osób.

W przywołanym przez powoda art. 3 rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej (UE) 2015/10 z 6 stycznia 2015 r. w sprawie kryteriów w odniesieniu do wnioskodawców składających wnioski o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej oraz uchylające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 870/2014 (Dz. U. UE z 7 stycznia 2015 r., L 3, str. 34; dalej: rozporządzenie wykonawcze 2015/10), które stosuje się od 16 czerwca 2015 r., przewidziano, że wnioskodawca może spełnić żądanie przedstawienia gwarancji finansowej albo poprzez dokonanie płatności zaliczkowej, albo poprzez przedstawienie uzgodnienia umownego w rozumieniu art. 2. Jeżeli wnioskodawca dokonuje płatności zaliczkowej z tytułu opłat za dostęp do infrastruktury, zarządca infrastruktury nie może jednocześnie zażądać innych gwarancji finansowych w odniesieniu do tej samej rozważanej działalności (ust. 1).

Zarządca infrastruktury może zażądać od wnioskodawców przedstawienia gwarancji finansowych, jeśli na podstawie oceny wiarygodności kredytowej wnioskodawcy można domniemywać, że mógłby on mieć trudności z dokonywaniem regularnych płatności z tytułu opłat za dostęp do infrastruktury. W stosownych przypadkach zarządca infrastruktury informuje o tego rodzaju ocenach wiarygodności kredytowej w swoim regulaminie sieci, w części poświęconej zasadom pobierania opłat i taryf. Zarządca infrastruktury opiera swoje żądanie przedstawienia gwarancji finansowej na ocenach wiarygodności kredytowej nie starszych niż dwa lata, udostępnionych przez agencję ratingową lub inny podmiot opracowujący zawodowo ratingi lub punktowe oceny kredytowe (ust. 2).

Stosownie zaś do art. 2 rozporządzenia wykonawczego, „gwarancja finansowa” oznacza a) płatności zaliczkowe mające na celu zmniejszenie i uregulowanie z wyprzedzeniem przyszłych zobowiązań do dokonania płatności z tytułu opłat za dostęp do infrastruktury lub b) uzgodnienia umowne, na mocy których instytucja finansowa, np. bank, zobowiązuje się do zapewnienia dokonania takich płatności z chwilą, gdy stają się wymagalne.

Powód uznał za zasadne ustanowienie w umowie o udostępnienie infrastruktury kolejowej - a w konsekwencji także decyzji zastępującej tę umowę - zabezpieczeń finansowych jego wiarytelności w formach przewidzianych w rozporządzeniu wykonawczym 2015/10 i uwzględnionych w § 26a regulaminu przydzielania tras pociągów (tj. w postaci płatności zaliczkowych lub gwarancji udzielonych przez instytucje finansowe) z uwagi na to, że Spółka (...) otrzymała negatywną ocenę ratingową/wiarygodności kredytowej oraz w okresie ostatnich 12 miesięcy występowały przypadki zalegania z jej płatnościami powyżej 30 dni od daty wymagalności.

Ustosunkowując się do stanowiska powoda należy wskazać, że gwarancje finansowe przewidziane w rozporządzeniu wykonawczym 2015/10 stanowią najbardziej dotkliwe formy zabezpieczenia roszczeń zarządcy infrastruktury, co nie oznacza bynajmniej, że są one jedynymi środkami tego rodzaju, jakie mogą przysługiwać zarządcy. W ocenie Sądu, wskazane rozporządzenie reguluje jedynie zasady ustanawiania gwarancji o charakterze finansowym, nie wyłącza jednak możliwości ustanowienia innego rodzaju zabezpieczeń, np. rzeczowych. Wymaga podkreślenia, że rozporządzenie wykonawcze przewiduje możliwość żądania przez zarządcę infrastruktury gwarancji finansowych tylko wówczas, gdy jest to konieczne do osiągnięcia celu, jakim jest upewnienie zarządcy co do osiągnięcia jego uzasadnionych oczekiwań dotyczących przyszłych przychodów i wykorzystania infrastruktury (motyw 5 do preambuły i art. 1 rozporządzenia). W motywie 4 in fine preambuły do rozporządzenia wykonawczego wskazano również, że w celu zapewnienia uczciwej konkurencji między poszczególnymi rodzajami transportu, gwarancje finansowe powinny być ograniczone do niezbędnego minimum pod względem ich wysokości oraz okresu obowiązywania.

Pomimo że, ani w toku postępowania administracyjnego, ani sądowego, powód nie przedstawił negatywnych ocen wiarygodności kredytowej (...), na które się powoływał, to zarówno pozwany, jak i zainteresowana nie kwestionowali okoliczności, iż Spółka (...) otrzymała negatywną ocenę ratingową/wiarygodności kredytowej oraz że w okresie

ostatnich 12 miesięcy występowały przypadki zalegania z jej płatnościami powyżej 30 dni od daty wymagalności, zatem okoliczności te należało uznać za przyznane przez strony na zasadzie art. 230 k.p.c. Nadto, na fakt istnienia tych zaległości wskazują dokumenty w postaci pism (...) do (...) z 12 sierpnia 2015 r. (k. 210a akt admin.) i 2 października 2015 r. (k. 211-217 akt admin.) oraz potwierdzenia realizacji przelewu z tytułu spłaty przez (...) wierzytelności powoda (k. 219-227 akt admin.).

W ocenie Sądu, negatywna historia płatnicza zainteresowanego nie uzasadnia jednak zastosowania tak kosztownych i uciążliwych środków zabezpieczających, jak postulowane przez powoda gwarancje finansowe. W toku postępowania administracyjnego Spółka (...) przedstawiła bowiem dowody wskazujące na to, że jej kondycja finansowa uległa znaczącej poprawie, wskutek rozpoczęcia we wrześniu 2015 r. procedury restrukturyzacji. W ramach tego procesu, na mocy umowy o udzieleniu pomocy publicznej z 30 września 2015 r., Agencja (...) objęła w Spółce (...) udziały w zamian za wkład pieniężny w wysokości (...) zł (dowód: Umowa o udzieleniu pomocy publicznej oraz oświadczenie o objęciu udziałów, k. 189-198 – dokument objęty tajemnicą przedsiębiorstwa). Kwota ta została przeznaczona, między innymi, na spłatę przeterminowanych zobowiązań zainteresowanej, w tym także wszystkich zaległych wierzytelności (...) wynikających z ugody sądowej z 21 stycznia 2013 r. (potwierdzenia realizacji przelewu, k. 219-227 akt admin.). Nadto, Spółka (...) zawarła 26 października 2015 r. z Województwem (...) umowę o wykonanie wojewódzkich i międzywojewódzkich kolejowych przewozów pasażerskich w ramach świadczenia usług publicznych na obszarze województwa (...) i sąsiednich województw w latach 2016-2020 (dowód: Umowa Nr (...), k. 220-224 - wersja jawna umowy, k. 226-235 – wersja umowy zawierająca tajemnicę przedsiębiorstwa). Spółka (...) podpisała także umowę z Województwem (...) o świadczenie usług publicznych na okres od 13 grudnia 2015 r. do dnia 10 grudnia 2016 r. (dowód: Umowa Nr (...), k. 237-254 - wersja jawna umowy, k. 256-278 - wersja umowy zawierająca tajemnicę przedsiębiorstwa). Oznacza to, że co najmniej do czasu obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2019/2020 zainteresowana ma zapewnione stałe przychody w związku ze świadczeniem usług kolejowych w ramach publicznego transportu zbiorowego.

Zdaniem Sądu, powyższe okoliczności skłaniają do wniosku, że aktualnie nie ma podstaw do „domniemania, że zainteresowana mogłaby mieć trudności z dokonywaniem regularnych płatności z tytułu opłat za dostęp do infrastruktury”, a więc by jej wiarygodność finansowa budziła obawy. Tym samym nie została spełniona, przewidziana w rozporządzeniu wykonawczym 2015/10, przesłanka żądania przez (...) gwarancji finansowej w postaci „konieczności osiągnięcia celu, jakim jest upewnienie zarządcy infrastruktury co do przyszłych przychodów i wykorzystania infrastruktury.”

W zakresie kwestii zabezpieczeń wierzytelności, Sąd Okręgowy nie podziela zarzutu powoda, wskazującego na dyskryminację innych przewoźników i naruszenie zasady ich równoprawnego traktowania. Zdaniem Sądu, dobro rynku kolejowego i rozwój jego konkurencyjności, przemawiają za nieobciążaniem Spółki (...) obowiązkiem zabezpieczenia roszczeń (...) w formie postulowanej przez powoda. Po pierwsze, należy zgodzić się z pozwanym, że uzasadnia to szczególnie sytuacja, w jakiej znajduje się zainteresowany. Przewoźnik przechodzi bowiem restrukturyzację, która ma na celu poprawę jego sytuacji finansowej oraz konkurencyjności na rynku. Dotychczas podjęte działania w tym zakresie pozwalają na pozytywną ocenę tego procesu. Nałożenie na (...) obowiązku ustanowienia żądanych przez powoda form zabezpieczenia jego roszczeń może natomiast spowodować zniweczenie tych działań i drastyczne pogorszenie kondycji finansowej przewoźnika, co w konsekwencji może mieć negatywny wpływ na jego konkurencyjność. Po drugie, konstytucyjna zasada równego traktowania dotyczy równego traktowania w ramach grupy podmiotów, posiadających istotną cechę relewantną, mianowicie, znajdujących się identycznej sytuacji prawnej. Według Prezesa UTK, który jako regulator dysponuje szeroką wiedzą na temat rynku transportu kolejowego, w tym działających na nim przewoźników, aktualnie Spółka (...) jest jedynym pasażerskim przewoźnikiem kolejowym, który w oparciu o umowy zawarte z Ministerstwem Infrastruktury i Rozwoju oraz poszczególnymi województwami, świadczy usługi zarówno na przewozy regionalne, międzywojewódzkie, jak i transgraniczne, wobec czego żaden inny przewoźnik kolejowy nie znajduje się w takiej samej sytuacji, co zainteresowany. Powód nie wykazał natomiast, aby istniały inne podmioty, znajdujące się w analogicznej sytuacji faktycznej i prawnej, (...) Spółka (...).

Powód wskazał wprawdzie, iż rzekomo w dokładnie takiej samej sytuacji co (...) znajduje się przewoźnik (...), Sąd uznał jednak te twierdzenia za gołosłowne, z uwagi na to, powód nie poprał ich żadnymi dowodami.

Rację ma powód, że zgodnie z § 9 ust. 1 pkt 11 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej (a więc także decyzja zastępująca tę umowę) winna określać formy zabezpieczenia roszczeń wynikających z umowy. Niemniej jednak w niniejszej sprawie (...) kwestionowała jedynie nieuwzględnienie w zaskarżonej decyzji proponowanych przez Spółkę zabezpieczeń finansowych, które zdaniem Sądu, nie są w danym przypadku adekwatne. Powódka nie wskazała jednocześnie na inne, alternatywne sposoby zabezpieczenia jej roszczeń (np. w formie weksla) i wniosowała tylko o zmianę decyzji poprzez wprowadzenie do niej postanowień o zabezpieczeniu wierzytelności zarządcy w postaci płatności zaliczkowych lub gwarancji instytucji finansowych, nie zaś o ewentualne orzeczenie innej formy zabezpieczenia. W tej sytuacji, wobec braku w odwołaniu stosownego wniosku oraz materiału dowodowego, który zgodnie z zasadą rozkładu ciężaru dowodu winien przedstawić powód, Sąd Okręgowy nie miał podstaw do ewentualnej zmiany zakwestionowanej decyzji poprzez ustanowienie zabezpieczenia roszczeń (...), innego niż płatności zaliczkowe lub gwarancje udzielone przez instytucje finansowe.

W punkcie 6 odwołania (...) zarzuciła Prezesowi UTK bezpodstawne rozszerzenie - w § 15 pkt 6 in fine decyzji - odpowiedzialności stron ponad zastrzeżone w umowie kary umowne, mimo że strony na wypadek określonych naruszeń umowy (decyzji), przyjęły sposób regulowania odpowiedzialności na podstawie szerokiego katalogu kar umownych. Powód stał na stanowisku, że strony powinny się rozliczać albo w oparciu o kary umowne, albo na zasadach ogólnych.

Ustosunkowując się do powyższego zarzutu należy wskazać, że w § 9 ust. 1 pkt 7 i 8 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu wskazano, że umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej winna regulować zakres i sposób ustalania odpowiedzialności stron umowy w przypadku wystąpienia szkody oraz zasady postępowania i regulowania ewentualnych zobowiązań w przypadku powstania przeszkód w wywiązaniu się z zobowiązań wynikających z umowy. Jak już zauważono, skoro wskazane kwestie wymagają uwzględnienia w umowie o udostępnienie infrastruktury kolejowej, to winny także zostać objęte decyzją zastępującą tę umowę. Zdaniem Sądu Okręgowego, wprowadzając do decyzji zapis, zgodnie z którym „ Zapłata kar nie pozbawia Stron prawa do dochodzenia odszkodowania – w granicach określonych przepisami Kodeksu cywilnego – przewyższającego wysokość zastrzeżonych kar.”, Prezes UTK nie przekroczył swoich kompetencji. Należy bowiem zauważyć, że przepis art. 484 § 1 k.c. nie wprowadza bezwzględnego zakazu żądania odszkodowania przenoszącego wysokość zastrzeżonej kary umownej. Zastrzega on jedynie, że dopuszczalność skorzystania z tego uprawnienia wymaga wprowadzenia go przez strony do umowy. Poza tym, żaden z przywołanych przez powoda przepisów prawa krajowego, czy prawa Unii Europejskiej, nie przewiduje wyłączenia możliwości wprowadzenia do decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej uprawnienia do żądania odszkodowania przewyższającego wysokość przyjętych kary umownych. Nadto, co istotne, kwestionowane postanowienie zostało wprowadzone do decyzji w interesie obu stron, ponieważ zarówno przewoźnik kolejowy ((...)), jak i zarządca infrastruktury kolejowej ((...)), uzyskali dzięki niemu uprawnienie przyznające im możliwość dochodzenia od kontrahenta odszkodowania na zasadach ogólnych w sytuacji, gdy wysokość należnego odszkodowania będzie przewyższała wysokość zastrzeżonych kar umownych. Zdaniem Sądu, za przyjęciem tego rozwiązania przemawiają także - przedstawione przez pozwanego - argumenty wskazujące na możliwość zaistnienia sytuacji, prowadzących do niezrealizowania lub nienależytego zrealizowania usług objętych decyzją i skutkujących nie tylko wzajemnymi roszczeniami stron, lecz generujących również roszczenia pasażerów lub klientów, dotkniętych skutkami niewykonania lub nienależytego wykonania tych usług. W takich przypadkach wysokość zastrzeżonych kar umownych może nie być wystarczająca do pokrycia roszczeń pasażerów/klientów. Należy również wskazać, że pomimo dokonanej przez pozwanego modyfikacji § 15 pkt 6 in fine decyzji, w dalszym ciągu zasadniczą formą dochodzenia przez strony roszczeń z tytułu niewywiązania się przez kontrahenta ze zobowiązań wynikających z umowy, będą kary umowne. Możliwość dochodzenia pełnego odszkodowania została zaś zastrzeżona tylko dla przypadków, gdy wysokość przyjętych kar umownych nie będzie pokrywała całości roszczenia. Mając powyższe na uwadze, w ocenie Sądu, analizowany zarzut nie zasługiwał na uwzględnienie.

Za chybiony należało także uznać kolejny zarzut odwołania, wskazujący na niezasadne wykreślanie § 10 ust. 3 projektu umowy o udostępnienie infrastruktury, a tym samym dowolne usunięcie podstawy naliczania opłat rezerwacyjnych za zamówione i niewykorzystane w całości lub części trasy pociągów, których parametry zostały wcześniej zmienione, bez uwzględnienia konsekwencji powstałych dla prawidłowości alokowania zdolności przepustowej infrastruktury.

Zgodnie z § 7 ust. 20 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, w przypadku niewykorzystania przez przewoźnika z przyczyn niezależnych od zarządcy całej albo części przydzielonej trasy pociągu zarządca może pobrać opłatę rezerwacyjną za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu w wysokości:

1) 25% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu przy braku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy albo jej złożeniu w terminie krótszym niż 12 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;

2) 20% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 12 godzin i krótszym niż 36 godzin przed planowym uruchomieniem pociągu;

3) 15% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 36 godzin i krótszym niż 72 godziny przed planowym uruchomieniem pociągu;

4) 10% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie nie krótszym niż 72 godziny i nie dłuższym niż 30 dni przed planowym uruchomieniem pociągu;

5) 1% opłaty podstawowej za planowany przejazd pociągu do czasu najbliższej zmiany rocznego rozkładu jazdy w przypadku złożenia rezygnacji z przydzielonej trasy w terminie dłuższym niż 30 dni przed planowanym uruchomieniem pociągu, z wyłączeniem przejazdów na podstawie indywidualnego rozkładu jazdy.

W § 7 ust. 1 rozporządzenia przewidziano, że opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy, jest ustalana jako iloczyn liczby zrealizowanych pociągokilometrów i stawki jednostkowej właściwej dla danej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe, oraz rodzaju pociągu określonego w przydzielonej trasie pociągu. Kategoria linii kolejowej przypisywana jest do całej linii kolejowej lub jej poszczególnych odcinków.

Stosownie zaś do przepisu § 7 ust. 3 rozporządzenia, część stawki jednostkowej zależną od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu ustala się jako sumę składnika związanego z rodzajem wykonywanych przewozów oraz składnika różnicującego część stawki w zależności od masy pociągu i kategorii linii kolejowej.

Z przywołanych przepisów wynika, że – jak trafnie zauważył powód – opłata rezerwacyjna za niewykorzystany odcinek przydzielonej trasy pociągu stanowi swoistą sankcję, która może być nałożona na przewoźnika w przypadku niewykorzystania przez niego całej albo części przydzielonej trasy pociągu z przyczyn niezależnych od zarządcy infrastruktury. Na wysokość tej opłaty wpływ mają: czas, w jakim przewoźnik zgłasza rezygnację z przydzielonej mu trasy (lub jej części) oraz wysokość opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, przyjętej dla trasy (lub odcinka trasy), której dotyczy rezygnacja. Jednym z czynników istotnych dla ustalenia opłaty podstawowej jest natomiast masa brutto pociągu.

W niniejszej sprawie kwestia wyznaczenia opłaty rezerwacyjnej została uregulowana w § 10 zaskarżonej decyzji, którego treść odpowiada zasadniczo treści § 10 projektu umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej z tym jednak wyjątkiem, że Prezes UTK pominął w decyzji zapis § 10 ust. 3 projektu przewidującego, że „ W przypadku zmiany parametrów przydzielonej trasy pociągu, dokonanej przez Przewoźnika na zasadach określonych w § 28 ust. 2 Regulaminu, skutkującej zmniejszeniem masy brutto pociągu, opłata rezerwacyjna naliczana jest:

1) za zamówione i niewykorzystane w całości trasy pociągów – bez uwzględnienia zmniejszenia masy brutto pociągu;

2) za zamówione i niewykorzystane w części trasy pociągów – z uwzględnieniem zmniejszenia masy brutto pociągu.”

W § 28 ust. 2 „Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rjp 2015/2016” zarządca infrastruktury kolejowej przewidział możliwość zmiany przez przewoźników parametrów przydzielonej już trasy pociągu, w przypadku konieczności uruchomienia pociągu pasażerskiego lub towarowego z innym rodzajem pojazdu kolejowego z napędem i/lub zwiększoną/zmniejszoną masą brutto pociągu. Zmiany te są wprowadzane za pośrednictwem stworzonego przez zarządcę (...) ((...)). Skoro więc Spółka (...) wprowadziła mechanizm pozwalający przewoźnikom na korektę parametrów przydzielonej trasy pociągu oznacza to, że zgadza się ona na to, że w wyniku tych korekt przewoźnikom przydzielone są trasy pociągów o zmienionych parametrach. Z tego względu, w ocenie Sądu, zasadne i logiczne jest, by przy naliczaniu opłaty rezerwacyjnej za zamówione i niewykorzystane w całości lub części trasy pociągów, których parametry zostały zmienione, uwzględniać parametry aktualne, a nie pierwotnie przyjęte. Nadto, proponowane przez powoda rozwiązanie nie znajduje uzasadnienia także z tego względu, że przewiduje ono nieuwzględnianie przy obliczaniu opłaty rezerwacyjnej zmiany parametru przydzielonej trasy pociągu, polegającej na zmniejszeniu masy brutto pociągu, pozwala natomiast na uwzględnieniu rzeczywistej masy brutto pociągu w przypadku jej zwiększenia. Rozwiązanie to jest zatem ewidentnie korzystne wyłącznie dla zarządcy infrastruktury kolejowej, gdyż pozwala mu na pobieranie opłaty rezerwacyjnej na wyższym niż uzasadniony poziomie. Wbrew sugestiom powoda, rozstrzygnięcie analizowanej kwestii przyjęte w zaskarżonej decyzji nie stanowi zagrożenia ani dla instytucji opłaty rezerwacyjnej, ani dla interesów (...). Przeciwnie, to postanowienie, którego zawarcia w decyzji domagał się powód, wypaczyłoby daną instytucję, gdyż w sposób nieuzasadniony przyznawałoby zarządcy korzystniejszą pozycję - w aspekcie ekonomicznym - niż przewoźnikowi, co prowadziłoby do zachwiania równowagi stron.

Nie zasługiwał na uwzględnienie również ostatni z zarzutów odwołania, w którym Spółka (...) zakwestionowała zmianę przez pozwanego treści Załącznika nr 11 oraz Załącznika nr 11.1 do decyzji (mającą wpływ również na treść § 15 ust. 6 pkt 5 oraz § 16 ust. 10 pkt 25 i 26 decyzji), poprzez nałożenie na zarządcę obowiązku ponownego naliczenia opłaty podstawowej dla pociągów o zmniejszonej masie brutto z pominięciem obowiązujących zasad, co uniemożliwia zarządcy prawidłowe alokowanie zdolności przepustowej infrastruktury. W ocenie powoda, zmiana ta wykracza poza regulacje kar umownych, ponieważ przeliczanie opłaty podstawowej dla pociągu ze zmniejszoną masą brutto w sytuacji, w której zmiana taka nie zostanie zgłoszona zarządcy infrastruktury, przy znikomej wartości kary umownej, nie motywuje przewoźników do zgłaszania takich zmian, co w konsekwencji realnie uniemożliwia prawidłowe wykonywanie przez powoda obowiązków w zakresie najlepszego wykorzystywania zdolności przepustowej sieci kolejowej i stoi w sprzeczności z interesem publicznym.

Ustosunkowując się do powyższego zarzutu należy zauważyć, że zgodnie z § 4 ust. 3 decyzji (a także projektu umowy), zmiana parametrów przydzielonej trasy pociągu wynikająca z zastosowania innego rodzaju pojazdu kolejowego z napędem i/lub zwiększenia/zmniejszenia masy brutto pociągu może nastąpić na zasadach określonych w § 28 ust. 2 Regulaminu. Natomiast stosownie do ostatniego ze wskazanych postanowień, w przypadku konieczności uruchomienia pociągu pasażerskiego lub towarowego z innym rodzajem pojazdu kolejowego z napędem i/lub zwiększoną masą brutto pociągu (dla pociągów towarowych nie więcej niż o 500 ton) obowiązują następujące zasady postępowania:

- 1) zmiana ww. parametrów pociągu możliwa jest tylko po uprzednim złożeniu zamówienia za pomocą (...) poprzez zakładkę „Zmiana parametrów pociągu”;
- 2) zmiana parametrów pociągu powodująca zmiany czasów jazdy zostanie wprowadzona tylko w ramach wolnej zdolności przepustowej;
- 3) zmiana niepowodująca zmiany czasów jazdy zostanie zarządzona automatycznie a przewoźnik niezwłocznie otrzyma zarządzenie rozkładu jazdy pociągu uwzględniające dokonane zmiany parametrów;

4) w przypadku wprowadzenia zmiany parametrów pociągu, przewoźnik nie składa rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu, a (...) nie nalicza opłaty rezerwacyjnej;

5) opłata za przejazd pociągu ustalana jest dla zmienionej masy brutto pociągu i przy uwzględnieniu rodzaju jazdy pociągu, w ramach którego zamówiono pierwotną trasę pociągu ((...) lub (...));

6) wnioski na zmianę parametrów przyjmowane będą od dnia 3 listopada 2015 r.

Powyższe zasady postępowania dotyczą również zmniejszania masy brutto pociągów nie więcej niż o 500 ton. Inne zmiany parametrów pociągu odbywają się w trybie § 15 ust. 5.

Przywołane postanowienia § 4 ust. 3 decyzji oraz 28 ust. 2 Regulaminu odnoszą się zatem do sytuacji związanych ze zmianą parametrów pociągu, w tym zmiany jego masy brutto, obejmującej zarówno zwiększenie, jak i zmniejszenie tej masy.

W opracowanym przez powoda projekcie Załącznika nr 11 do umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej („Zasady rozliczeń oraz naliczania kar umownych z tytułu uruchomienia przez przewoźnika pociągu z innym rodzajem pojazdu kolejowego z napędem i/lub zwiększoną masą brutto z pominięciem obowiązujących zasad”) przewidziano natomiast, że w przypadku uruchomienia przez przewoźnika pociągu z innym rodzajem pojazdu kolejowego z napędem i/lub zwiększoną masą brutto z pominięciem zasad określonych w § 4 ust. 3 umowy (decyzji), zarządca może dochodzić od przewoźnika kar umownych oraz nalicza opłatę podstawową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla przejazdu pociągu według przydzielonej trasy, obliczoną jako suma iloczynów stawek jednostkowych właściwych dla danych odcinków linii kolejowych i długości tych odcinków z uwzględnieniem rzeczywistej całkowitej masy brutto pociągu. Z kolei w sytuacji, gdy przewoźnik kolejowy nie zgłosił w systemie (...) zmniejszenia masy brutto pociągu i zrealizował przejazd ze zmienionym parametrem, zarządca nalicza opłatę podstawową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej z uwzględnieniem przydzielonej, a nie rzeczywistej (zmniejszonej), masy brutto pociągu.

W ocenie Sądu Okręgowego, zasadne było zmodyfikowanie zakwestionowanych przez powoda zapisów w sposób przyjęty przez Prezesa UTK. Zastąpienie zapisu o „zwiększonej” masie brutto pociągu, zapisem o „zmienionej” masie brutto pociągu - a więc uwzględniającym również zmianę polegającą na zmniejszeniu tej masy – usuwa rozbieżności i nieścisłości między treścią Załączników nr 11 i 11.1 a treścią § 4 ust. 3 decyzji oraz § 28 ust. 2 Regulaminu. Zmiany te są również zgodne z obowiązującymi przepisami prawa, w tym wskazanymi przez powoda art. 30 ust. 1 i 2 utk, art. 33 ust. 2 utk oraz § 7 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu. Rozwiązanie przyjęte przez pozwanego jest sprawiedliwe, gdyż zapewnia równość stron stosunku zobowiązaniowego. Należy zauważyć, że jest ono również korzystne dla zarządcy, gdyż przyznaje mu uprawnienie do żądania kary umownej z tytułu uruchomienia przez przewoźnika pociągu także ze zmniejszoną (a nie tylko zwiększoną) masą brutto z pominięciem obowiązujących zasad. Zdaniem Sądu, ryzyko tej kary stanowi dla przewoźnika dostateczną motywację do zgłaszania zarządcy infrastruktury każdej zmiany parametrów pociągu, co pozwoli temu ostatniemu na właściwe alokowanie zdolności przepustowej sieci kolejowej. Przewoźnik natomiast w każdym przypadku będzie ponosił opłatę podstawową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej z uwzględnieniem rzeczywistej, a nie pierwotnie zgłoszonej, masy brutto pociągu. Uregulowanie wysokości tej opłaty w sposób sugerowany przez powoda, który zakłada uwzględnienie przy jej wyliczaniu faktycznej masy brutto pociągu jedynie w przypadku jej zwiększenia, a nie również zmniejszenia, zapewniłoby bowiem zarządcy infrastruktury kolejowej opłaty w zdecydowanie wyższej wysokości i naruszałoby równowagę kontraktową stron.

Oczywistą konsekwencją modyfikacji treści Załącznika nr 11 była zmiana treści Załącznika nr 11.1 oraz § 15 ust. 6 pkt 5 oraz § 16 ust. 10 pkt 25 i 26 decyzji, poprzez zastąpienie sformułowania o „zwiększonej” masie brutto, zwrotem wskazującym na „zmienioną” masę brutto.

Z tych wszystkich względów, w oparciu o art. 479⁷⁵ § 1 k.p.c., Sąd oddalił odwołanie wobec braku podstaw do jego uwzględnienia.

O kosztach postępowania orzeczono zgodnie z wyrażoną w art. 89 k.p.c. zasadą odpowiedzialności za wynik procesu. Na koszty należne pozwanemu Prezesowi UTK złożyło się wynagrodzenie radcy prawnego 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 radów prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu w związku z § 21 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych. Natomiast na koszty należne zainteresowanemu – Spółce (...) złożyło się wynagrodzenie radcy prawnego w wysokości 360 zł, ustalone na ww. podstawie prawnej oraz opłata skarbową od pełnomocnictwa w wysokości 17 zł.

SSO Ewa Malinowska