

Sygn. akt VI ACa 238/14

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 22 stycznia 2015 r.

Sąd Apelacyjny w Warszawie VI Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący - Sędzia SA Regina owczarek- Jędrasik

Sędzia SA Krzysztof Tucharz

Sędzia SA (del.) Aleksandra Kempczyńska

Protokolant: Izabela Nowak

po rozpoznaniu w dniu 9 stycznia 2015 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) 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 apelacji powoda

od wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów

z dnia 25 listopada 2013 r., sygn. akt XVII AmK 3/12

1. oddała apelację;

2. zasądza od (...) S.A. z siedzibą w W. na rzecz Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego kwotę 270 (dwieście siedemdziesiąt) złotych tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu apelacyjnym.

Sygn. akt VI ACa 238/14

POSTANOWIENIE

Dnia 16 marca 2015 r.

Sąd Apelacyjny w Warszawie VI Wydział Cywilny

w następującym składzie:

Przewodniczący - Sędzia SA – Ksenia Sobolewska - Filcek

Sędziowie: SA – Krzysztof Tucharz

SO (del.) – Aleksandra Kempczyńska

po rozpoznaniu w dniu 16 marca 2015 r. w Warszawie

na posiedzeniu niejawnym

sprawy z powództwa (...) 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 apelacji powoda

od wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów

z dnia 25 listopada 2013 r., sygn. akt XVII AmK 3/12

w przedmiocie uzupełnienia wyroku z dnia 22 stycznia 2015 r.

p o s t a n a w i a :

uzupełnić wyrok Sądu Apelacyjnego z dnia 22 stycznia 2015 roku, sygn.. akt VI ACa 238/14 w ten sposób, że po punkcie 2. dodać punkt 3. o treści „zasądza od (...) S.A. z siedzibą w W. na rzecz (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. kwotę 270 (dwieście siedemdziesiąt) złotych tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu apelacyjnym”.

Sygn. akt VI ACa 238/14

UZASADNIENIE

Decyzją z dnia 30 grudnia 2011 r., nr (...) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego na podstawie art. 29 ust. 1 i 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 z urzędu w sprawie zawarcia między (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W. (zwanymi dalej (...), „Stroną” lub „Przewoźnikiem”) a (...) S.A. z siedzibą w W. (zwanymi dalej (...), „Zarządcą” lub „Stroną”) umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej ustalił następujące warunki udostępniania infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy obowiązujący od dnia 11 grudnia 2011 r. do dnia 8 grudnia 2012 r. pomiędzy (...) a (...):

§ 1. Definicje:

Użyte w niniejszej Decyzji określenia oznaczają:

- 1) Decyzja - decyzja zastępująca umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej pomiędzy spółkami (...) a (...);
- 2) Regulamin - Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy 2011/2012 opracowany przez Zarządcę, stanowiący wzorzec umowy w rozumieniu art. 384- 385 kodeksu cywilnego;
- 3) Cennik - Cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez (...) S.A. obowiązujący od dnia 11 grudnia 2011 r. zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego Decyzją Nr (...) z dnia 4 maja 2011 r. obejmujący:

Część 1. 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 i Indywidualnym Rozkładzie Jazdy;
- 5) zastępczy rozkład jazdy pociągów - rozkład jazdy pociągów sporządzony przez Zarządcę i uzgadniany z Przewoźnikiem, zawierający zmiany w przydzielonych trasach pociągów z uwagi na planowaną realizację robót;
- 6) SEPE - System Ewidencji Pracy Eksploatacyjnej;
- 7) okres rozliczeniowy - jeden z trzynastu okresów przyjętych do rozliczeń, dla których Zarządca wystawia faktury VAT. Pierwszy obejmuje okres od 11 do 31 grudnia 2011 r., kolejnych jedenaście odpowiada następującym po sobie miesiącom kalendarzowym od stycznia do listopada, a trzynasty obejmuje okres od 1 do 8 grudnia 2012 r.

§ 2. Zobowiązania stron:

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

Warunkiem dostępu Przewoźnika do infrastruktury kolejowej Zarządcy jest posiadanie ważnych dokumentów, o których mowa w § 3 ust. 1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej. Przewoźnik jest zobowiązany do przedłożenia Zarządcy w/w dokumentów niezwłocznie, jednakże nie dłużej niż w terminie 3 dni od momentu otrzymania niniejszej Decyzji.

3. Zobowiązuje się Przewoźnika, aby w przypadku, kiedy w trakcie obowiązywania niniejszej Decyzji dokumenty, o których mowa w ust. 2, straciłyby ważność lub ich treść uległa zmianie do niezwłocznego poinformowania o tym fakcie Zarządcy w formie pisemnej.

4. Zobowiązuje się Przewoźnika do powierzania prowadzenia pociągów maszynistom, spełniającym warunki określone w ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 16, póź. 94 z późn. zm.) i wydanych na jej podstawie przepisach.

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

6. Zobowiązuje się Przewoźnika, aby dla wszystkich pojazdów kolejowych uczestniczących w przejazdach pociągów - w przypadku ich awarii - ustalił dla swoich pracowników realizujących przejazdy, zasady postępowania, eliminujące możliwe w takich sytuacjach utrudnienia eksploatacyjne na liniach kolejowych zarządzanych przez Zarządcę.

7. Zobowiązuje się Strony, aby w zakresie nieuregulowanym niniejszą Decyzją dotyczącą udostępnionej infrastruktury kolejowej, będącej w zarządzie (...), przy jej realizacji stosować postanowienia Regulaminu.

8. Zobowiązuje się Zarządcę, aby w przypadku, kiedy wszyscy przewoźnicy osób zrealizują pracę eksploatacyjną wyższą niż 148.000 tyś. pockm i Przewoźnik złoży oświadczenie, o którym mowa w ust. 9, do rozpoczęcia naliczania

minimalnej stawki jednostkowej opłaty dla pociągów, o których mowa w ust. 9 i poinformowania Przewoźnika o terminie jego rozpoczęcia.

9. Zobowiązuje się Przewoźnika, aby w terminie do dnia 1 października 2012 r. złożył na adres Zarządcy oświadczenie o zawarciu umów o świadczenie usług publicznych wraz z ich wykazem i ujętymi w nich numerami pociągów.

10. Przewoźnik, dla minimalizacji skutków opóźnień jego pociągów uprawniony jest do realizacji przejazdów z wykorzystaniem infrastruktury kolejowej linii nr (...), będącej w zarządzie (...) Sp. z o.o. w odstępstwie od przydzielonej trasy po linii nr(...) Zarządcy.

§ 3. Przedmiot Decyzji

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

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

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

4. Inne usługi, nie wymienione w ust. 3, mogą być świadczone na podstawie odrębnych umów lub zleceń.

5. Decyzja nie obejmuje dostawy i odbioru energii elektrycznej na cele trakcyjne, na które Przewoźnik zobowiązany jest zawrzeć umowy z podmiotami świadczącymi te usługi.

§ 4. Warunki udostępniania oraz korzystania z infrastruktury kolejowej

1. Korzystanie z infrastruktury kolejowej podczas realizacji przejazdów pociągów odbywa się według zasad określonych w § 33 Regulaminu.

2. Charakterystyka linii kolejowych zarządzanych przez (...) określona jest w Załączniku 2 do Regulaminu.

3. Zmiana parametrów przydzielonej trasy pociągu, wynikająca z zastosowania innego rodzaju pojazdu trakcyjnego lub zwiększenia masy brutto pociągu może nastąpić na zasadach określonych w § 18 ust. 12a Regulaminu.

4. Zobowiązuje się Przewoźnika, aby przed uruchomieniem pociągu, po jego zestawieniu zgodnie z parametrami określonymi w przydzielonej trasie pociągu zgłosił Zarządcy jego gotowość do odjazdu, według zasad określonych w § 38 Regulaminu.

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

6. Zmiany organizacji ruchu kolejowego, wynikające z planowanych robót na liniach Zarządcy, jak również nieprzewidziane utrudnienia eksploatacyjne z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, mogą powodować konieczność wprowadzenia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej. Przewoźnik ma prawo wyboru takiego środka lądowej komunikacji zastępczej, który będzie odpowiadał standardom świadczonych przez niego usług przewozu osób przy możliwej minimalizacji kosztów. Z zastrzeżeniem postanowień § 7 ust. 10 i ust. 11, w pozostałym zakresie zasady wprowadzenia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej reguluje § 42 Regulaminu.

7. W przypadku planowanej realizacji robót na liniach kolejowych i konieczności zmiany organizacji ruchu kolejowego, Zarządca opracowuje zastępczy rozkład jazdy zgodnie z zasadami określonymi w § 9 Regulaminu. Zobowiązuje się

Zarządcę, aby od dnia 1 czerwca 2012 r. przekazywał Przewoźnikowi każdorazowo jeden prawidłowo przygotowany zastępczy rozkład jazdy dla każdego pociągu uwzględniający wszystkie zamknięcia na przydzielonej trasie.

8. W przypadku nieprzekazania prawidłowo przygotowanego jednego zastępczego rozkładu jazdy, o którym mowa w ust. 7, dnia każdego pociągu Zarządca zobowiązany jest do zapłaty na rzecz Przewoźnika kary w wysokości 1000 zł za każde naruszenie dotyczące każdego pociągu.

9. Pracownicy Przewoźnika w trakcie realizacji przejazdów zobowiązani są do przestrzegania wszystkich parametrów określonych w przydzielonej trasie pociągu oraz postanowień zawartych w dodatkach I i 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy, w które Przewoźnik zobowiązany jest ich wyposażyć.

10. Pracownicy Przewoźnika, wykonujący czynności związane bezpośrednio z prowadzeniem ruchu kolejowego, zobowiązani są do znajomości i stosowania instrukcji i wytycznych, ujętych w wykazie przepisów wewnętrznych, obowiązujących Przewoźnika, korzystającego z infrastruktury kolejowej Zarządcy, stanowiącego Załącznik nr 3 do Regulaminu.

11. Przepisy wewnętrzne Zarządcy, o których mowa w Załączniku nr 3 do Regulaminu, nie mogą być interpretowane jako ograniczające uprawnienia Przewoźnika, dotyczące dysponowania własnym taborem kolejowym, poza przypadkami związanymi z bezpieczeństwem prowadzenia ruchu. Jeżeli Przewoźnik wykaże nieuzasadnione ograniczanie wyżej wymienionych uprawnień Przewoźnika, Zarządca zobowiązany jest do uiszczenia kary w wysokości 50 zł od każdego naruszenia.

12. W przypadku realizacji przejazdów przez stacje graniczne, pracownicy Przewoźnika zobowiązani są do znajomości i stosowania zasad prowadzenia ruchu, określonych w Miejscowych Porozumieniach Granicznych lub regulaminach prowadzenia ruchu przez granicę. Wyciągi z Miejscowych Porozumień Granicznych lub wyciągi z regulaminów prowadzenia ruchu przez granicę, Przewoźnik może otrzymać w zakładzie linii kolejowych, właściwym terytorialnie dla danej stacji granicznej. Ponadto wyciągi z Miejscowych Porozumień Granicznych znajdują się na stronie internetowej: [www\(...\).pl](http://www(...).pl).

13. W przypadku wystąpienia poważnego wypadku, wypadku i incydentu na udostępnianej infrastrukturze kolejowej, Strony niniejszej Decyzji zobowiązane są do stosowania zasad zawartych w § 40 Regulaminu.

14. W przypadku wystąpienia trudności eksploatacyjnych Zarządca zobowiązany jest do podjęcia działań w celu przywrócenia normalnych warunków eksploatacyjnych, zgodnie z obowiązującymi przepisami.

§ 5 Obowiązki stron

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

2. Przewoźnik uprawniony jest do rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu na następujących zasadach:

1) rezygnacja z przydzielonej trasy pociągu zamówionej w ramach Roczego Rozkładu Jazdy jest składana przez upoważnionych pracowników Przewoźnika na formularzu stanowiącym Załącznik nr 4 i przekazywana drogą elektroniczną na adres e-mail:(...) Wykaz pracowników upoważnionych do składania i przyjmowania rezygnacji z przydzielonych tras pociągów oraz dane teleadresowe zawarte są w Załączniku nr 4.1. Strony mogą dokonywać zmian danych teleadresowych oraz osób upoważnionych do składania i przyjmowania rezygnacji zawartych w Załączniku nr 4.1. Dokonane zmiany są obowiązujące z dniem doręczenia przez Stronę pisemnego zawiadomienia drugiej Stronie. Potwierdzenie przyjęcia „Rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu” Zarządca przekazuje niezwłocznie, nie dłużej jednak niż w ciągu jednego dnia roboczego, faksem na adres podany przez Przewoźnika w formularzu rezygnacji;

2) w przypadku stwierdzenia błędnych danych zawartych w „Rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu”, Zarządca uprawniony jest do ich odrzucenia, o czym niezwłocznie, nie dłużej jednak niż w ciągu jednego dnia roboczego od momentu stwierdzenia przekazania błędnych danych, powiadamia Przewoźnika;

3) rezygnacja z trasy przydzielonej w ramach Indywidualnego Rozkładu Jazdy, zamówionej za pomocą Internetowego Systemu Zamawiania Trasy Pociągu ((...)) dokonywana jest przez pracowników Przewoźnika, mających dostęp do w/w systemu. Potwierdzenie przyjęcia „Rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu” przekazywane jest drogą elektroniczną na adres wnioskodawcy. W przypadku awarii w/w systemu, rezygnację z przydzielonej trasy pociągu należy zgłaszać (pocztą elektroniczną lub faksem) na formularzu zgodnym z wzorem stanowiącym Załącznik nr 4, do właściwego terytorialnie dla miejsca planowanego rozpoczęcia przejazdu, stanowiska ds. konstrukcji rozkładów jazdy, według Załącznika nr 4.3 do Regulaminu.

3. Zobowiązuje się Zarządcę do powiadamiania Przewoźnika o wynikach przeprowadzanych czynności sprawdzających, o których mowa w § 37 Regulaminu, a w przypadku stwierdzenia nieprawidłowości zobowiązuje się Przewoźnika do powiadomienia Zarządcy o sposobie ich usunięcia.

4. Zobowiązuje się Przewoźnika do wydania swoim pracownikom, stanowiącym obsługę pojazdów trakcyjnych, kart znajomości szlaków.

5. W przypadku braku znajomości szlaku przez obsługę pojazdów trakcyjnych z przyczyn powstałych po stronie Zarządcy, Zarządca zapewni na wniosek Przewoźnika przejazd z prędkością 40 km/h, celem uzyskania znajomości szlaku przez maszynistów pojazdów trakcyjnych Przewoźnika, przy czym koszty takiego przejazdu związane z korzystaniem z infrastruktury kolejowej Zarządcy nie obciążają Przewoźnika.

6. Zobowiązuje się Zarządcę do utrzymania międzytorzy, którymi zarządza i na których są wykonywane czynności techniczne Przewoźnika, a także peronów na stacjach i przystankach, którymi zarządza i na których zatrzymują się pociągi Przewoźnika, w stanie zapewniającym bezpieczne oraz prawidłowe z nich korzystanie. Standard utrzymania peronów i międzytorzy zostanie ustalony w trybie roboczym pomiędzy Stronami.

7. Zobowiązuje się Zarządcę do przedstawienia oraz opublikowania na stronach internetowych Zarządcy w terminie 60 dni od daty doręczenia niniejszej decyzji harmonogramu prac, mających na celu wprowadzenie kompleksowego systemu odpowiednich standardów korzystania z infrastruktury kolejowej. Zobowiązuje się Zarządcę do współpracy z Przewoźnikiem w powyższym zakresie przy współudziale Prezesa UTK. Podstawą prowadzonych prac będzie przedstawiony przez Przewoźnika dokument dotyczący „Minimalnych standardów utrzymania międzytorzy i peronów”. Zarządca zobowiązany jest do wprowadzenia zmian do systemu począwszy od wprowadzenia rocznego rozkładu jazdy 2012/2013, natomiast prace nad kompleksowym systemem odpowiednich standardów korzystania z infrastruktury kolejowej Zarządca zobowiązany jest zakończyć do końca sierpnia 2012 r.

§ 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, do powiadamiania odpowiednio:

a) po stronie Zarządcy - najbliższy posterunek ruchu,

b) po stronie Przewoźnika - maszynistę pojazdu trakcyjnego;

2) w przypadkach zakłóceń w realizacji rozkładu jazdy pociągów, do powiadamiania odpowiednio:

a) po stronie Zarządcy - poprzez najbliższy posterunek ruchu, (...) S.A., ekspozyturę zarządzania ruchem kolejowym Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym, która powiadamia przedstawiciela Przewoźnika, tj. odpowiednią dyspozyturę (...)

b) po stronie Przewoźnika - maszynistę pojazdu trakcyjnego;

3) w przypadkach pozostałych, w tym przy przekazywaniu innych informacji związanych z wykonywaniem niniejszej Decyzji, do powiadamiania:

a) po stronie Zarządcy - (...) S.A. Centrala Biuro Sprzedaży, adres: (...)-(...) W., ul. (...),

b) po stronie Przewoźnika - (...) sp. z o.o. Centrala Biuro Eksploatacji i Utrzymania Taboru, adres: (...)-(...) W., ul. (...).

§ 7. Opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej i inne opłaty

Opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej obejmuje:

1) opłatę podstawową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, obejmującą zrealizowane usługi, o których mowa w Załączniku nr 1;

2) opłatę rezerwacyjną, pobieraną za zamówioną i przydzieloną trasę pociągu, która nie została przez Przewoźnika wykorzystana;

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

4) opłatę dodatkową, obejmującą zrealizowane usługi, o których mowa w Załączniku nr 2. W przypadku, kiedy przejazd pociągu obejmuje linie/odcinki będące w zarządzie różnych podmiotów gospodarczych, Zarządca pobiera opłatę tylko za korzystanie z infrastruktury kolejowej będącej w jego zarządzie.

3. Wysokość opłat podstawowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla przydzielonych tras pociągów zawarta jest w Załączniku B.

4. Szacowana wartość opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej została wyznaczona w Załączniku nr 5 i wynosi i wynosi netto 388.849.077,51 zł.

5. Szacowana wartość opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wynosi netto 19.983.235,69 zł.

6. Szacowana wartość opłaty dodatkowej za usługi dodatkowe wynosi netto 1.086.443,66 zł.

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

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

9. W przypadku użycia pojazdu trakcyjnego Przewoźnika dla „ściągnięcia” uszkodzonego taboru innego przewoźnika, Przewoźnik obciąża Zarządcę kwotą równą poniesionym kosztom. Przewoźnik nalicza koszty za użycie lokomotyw i pracę drużyn trakcyjnych zgodnie ze stawkami jednostkowymi przyjętymi przez Przewoźnika do stosowania na okres obowiązywania niniejszej Decyzji i przekazany Zarządcy do wykorzystania. Stawki mogą być aktualizowane raz w miesiącu. Przewoźnik przyjmuje do wiadomości, że stawki innych przewoźników mogą być aktualizowane raz w miesiącu.

Do wystawionej dla Zarządcy faktury VAT Przewoźnik dołącza następujące załączniki:

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

2) zestawienie godzin z rozpisaniem czasu pracy pojazdu trakcyjnego tzn. przejazd jako jazda luzem tam i powrót, ściąganie pociągu z podaniem numeru pociągu i relacji przejazdu bądź kopię „Karty pracy drużyny trakcyjnej i pojazdów”.

10. W przypadku uruchomienia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej, o której mowa w § 4 ust. 5, której konieczność uruchomienia wynika z Załącznika nr 5 do Regulaminu, tj. „Wykazu zamknięć torowych w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2011/2012, objętych planowaniem”, Przewoźnik obciąży jednostkę organizacyjną Zarządcy wskazaną przez właściwą terenowo Ekspozyturę Centrum (...), poniesionymi z tego tytułu dodatkowymi kosztami, wyznaczonymi zgodnie z zasadami określonymi w § 42 ust. 4 Regulaminu. Koszt przejazdu pociągu na odcinku, za który została wprowadzona komunikacja zastępcza podaje Zarządca na wystąpienie Przewoźnika, przesłane na adres e-mail:(...)

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

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

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

11. W przypadku uruchomienia przez Przewoźnika komunikacji zastępczej, o której mowa w § 4 ust. 5, której konieczność uruchomienia nie wynika z Załącznika nr 5 do Regulaminu tj. „Wykazu zamknięć torowych w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2011/2012 objętych planowaniem” lub wynika, ale planowany termin zamknięcia z winy Zarządcy uległ zmianie. Przewoźnik uprawniony jest do obciążenia jednostki organizacyjnej Zarządcy wskazanej przez właściwą terenowo Ekspozyturę Centrum (...) poniesionymi z tego tytułu uzasadnionymi udokumentowanymi dodatkowymi kosztami. Przez dodatkowe koszty, o których mowa w ust. 11, rozumie się różnicę pomiędzy kosztami, które poniósłby Przewoźnik w przypadku realizacji przejazdu bez jakichkolwiek ograniczeń w korzystaniu z infrastruktury kolejowej, a udokumentowanymi uzasadnionymi kosztami ponoszonymi przy realizacji komunikacji zastępczej w ich pełnej wysokości powstałymi z przyczyn leżących po stronie Zarządcy.

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

1) poświadczoną za zgodność z oryginałem kserokopię faktury VAT, wystawioną przez podmiot świadczący komunikację zastępczą, zawierającą informację o relacji przejazdu i jego terminie;

2) inne faktury, dokumentujące wysokość poniesionych kosztów, które można jednocześnie przyporządkować do konieczności zorganizowania komunikacji zastępczej w określonym przypadku;

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

Prowadzenie zamknięć zgodnie z Załącznikiem nr 5 do Regulaminu jest obowiązkiem Zarządcy. Obowiązek Zarządcy zwrotu dodatkowych uzasadnionych kosztów nie dotyczy sytuacji, których zamknięcie lub zmiana jego terminu wynika z winy Przewoźnika lub innych przewoźników. W przypadku opisanym w ust. 11 przejazd pociągu po trasie zastępczej nie zwalnia Zarządcy z konieczności pokrycia uzasadnionych dodatkowych kosztów (udokumentowanych zgodnie z pkt 1, 2, 3 ustępu 11), a wynikających z konieczności uruchomienia komunikacji zastępczej. Dodatkowe koszty obejmują tylko koszty związane z uruchomieniem komunikacji zastępczej i nie obejmują utraconych korzyści.

Biorąc pod uwagę konieczność opracowania spójnego systemu rozliczeń prowadzenia komunikacji zastępczej Zarządca jest zobowiązany do wdrożenia wraz z nowym rozkładem jazdy 2012/2013 systemu, pozwalającego na pokrycie kosztów powstałych z tytułu działań Zarządcy lub innych przewoźników a powodujących konieczność

prowadzenia komunikacji zastępczej lub/i prowadzenia pociągu po trasie zastępczej. Prace nad opisanym systemem powinny zakończyć się do końca sierpnia 2012 r.

12. W przypadku wprowadzenia przez Zarządcę zastępczego rozkładu jazdy, który nie wynika z Załącznika nr 5 do Regulaminu tj. „Wykazu zamknięć torowych w okresie obowiązywania rozkładu jazdy 2011/2012 objętych planowaniem” lub wynika, ale planowany termin zamknięcia uległ zmianie, Przewoźnik może żądać od Zarządcy zwrotu poniesionych i udokumentowanych kosztów zmian publikacji informacji dla podróżnych (zmiany wydawnictw rozkładowych, plakatów, ulotek, zmiany w systemach informatycznych). Powyższe Przewoźnik dokumentuje, poprzez przedstawienie stosownych faktur, dokumentujących wysokość poniesionych kosztów, które można jednocześnie przyporządkować do konieczności przygotowania aktualnych informacji dla podróżnych.

13. Wierzytelności wzajemne Stron niniejszej Decyzji, powstałe w wyniku likwidacji skutków zdarzeń (poważnych wypadków, wypadków lub incydentów) na liniach kolejowych, traktowane będą odrębnie od wierzytelności, powstałych w wyniku korzystania z infrastruktury kolejowej, we wspólnie uzgodnionym trybie, po zapoznaniu się z ustaleniami komisji kolejowej lub Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych.

14. Jeżeli Zarządca lub jednostka organizacyjna Zarządcy po zakończeniu postępowania w sprawie zdarzenia, w którym Przewoźnik uczestniczył jako strona i poniósł szkodę, w terminie 14 dni nie powoła zespołu, o którym mowa w § 40 ust. 6 Regulaminu, właściwego do ustalenia wysokości szkody i strony odpowiedzialnej za jej powstanie, Przewoźnik będzie uprawniony do powołania takiego zespołu samodzielnie pod warunkiem powołania do tego zespołu i umożliwienie uczestnictwa w nim przedstawiciela Zarządcy. Ustalenia tego zespołu będą wiążące dla wszystkich stron postępowania.

15. Jeżeli w trakcie korzystania z infrastruktury kolejowej Zarządcy nastąpi kolizja pojazdu kolejowego Przewoźnika z powalonym drzewem lub fragmentami drzewa lub wysadzonymi (wyniesionymi) płytami na przejazdach, w wyniku czego nastąpi uszkodzenie pojazdu Przewoźnika, zobowiązuje się Zarządcę do pokrycia strat Przewoźnika z tego tytułu.

16. Opłata za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej za przejazd pociągu - drogą okrężną - według zastępczego rozkładu jazdy pociągów z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, jest równa opłacie wyznaczonej według trasy zaplanowanej w rozkładzie jazdy pociągów. Przewoźnik ma prawo zażądać od Zarządcy pobrania opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w niższej z kwot takiej opłaty, obliczonych na podstawie i) rzeczywistej drogi przejazdu albo ii) trasy zaplanowanej w rozkładzie jazdy pociągów. W przypadku, w którym przejazd ten odbył się tylko na części trasy z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, Zarządca nie nalicza opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystaną część trasy.

17. Zobowiązuje się Strony, w terminie do dnia 31 marca 2012 r., do wypracowania rozwiązania, polegającego na nienaliczaniu opłat za przejazdy pociągów służbowych oraz lokomotyw luzem Przewoźnika do i od pociągów, jeżeli konieczność tych przejazdów jest skutkiem wprowadzonych przez Zarządcę zamknięć torowych.

18. W przypadku realizacji przejazdu pociągu, według warunków, o których mowa w § 2 ust. 10, zobowiązuje się Zarządcę do nie pobierania opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystaną część trasy na linii nr 202.

19. Zobowiązuje się Strony do pokrycia kosztów, wynikających z działań, podjętych przez jedną ze Stron dla wyeliminowania skutków trudności eksploatacyjnych, o których mowa w Załączniku Nr 7 pkt III do instrukcji (...), spowodowanych przyczynami leżącymi po drugiej Stronie.

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

1. Przewoźnik może uzyskać ulgę w opłacie podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w przypadkach i na zasadach określonych w § 29 ust. 1 pkt 2 Regulaminu.

2. Zarządca stosuje współczynniki, zwiększające opłatę podstawową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w przypadkach i na zasadach określonych w Cenniku część III.

§ 9. Wyznaczenie opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej

1. Podstawę do obliczenia opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej stanowi zrealizowany i zarejestrowany w systemie SEPE przejazd pociągu Przewoźnika oraz stawki jednostkowe określone dla poszczególnych odcinków linii kolejowych z uwzględnieniem ich kategorii oraz dostępności do urządzeń sieci trakcyjnej ujęte w „Wykazie linii kolejowych zarządzanych przez (...) S. A. z przyporządkowaniem im stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obowiązujących od 11 grudnia 2011 r. [zł/pockm]” sporządzonym na podstawie Cennika część 1. 1.

2. Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla przejazdu pociągu według przydzielonej trasy obliczana jest jako suma iloczynów stawki jednostkowej właściwej dla danego odcinka linii kolejowej i długości tego odcinka z uwzględnieniem masy brutto pociągu. Masę brutto pociągu określa się jako masę pociągu uwzględnioną w przydzielonej trasie pociągu, powiększoną o 100 t za każdą lokomotywę czynną.

3. W przypadku, kiedy Przewoźnik zrealizował przejazd pociągu według trasy przydzielonej w Rocznym Rozkładzie Jazdy, dla którego ma zastosowanie ulga, opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 2 i pomniejszana o wartość wynikającą z udzielonej ulgi.

4. Za przejazd zrealizowany według trasy przydzielonej w Indywidualnym Rozkładzie Jazdy, opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 2 i powiększana o wartość wynikającą z naliczenia 10 % marży zysku.

5. Za przejazd zrealizowany według trasy przydzielonej w Indywidualnym Rozkładzie Jazdy i dla którego została udzielona ulga, opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 2 i pomniejszana o wartość, wynikającą z udzielonej ulgi, naliczonej od opłaty wyznaczonej według zasady podanej w ust. 2 oraz powiększana o wartość wynikającą z naliczenia 10 % marży zysku od opłaty, wyznaczonej według zasady podanej w ust. 2.

6. Za przejazd pociągu z przesyłkami nadzwyczajnymi, zrealizowany według trasy przydzielonej w Rocznym Rozkładzie Jazdy, opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 2 i zwiększana o wartość wynikającą z zastosowania odpowiedniego współczynnika lub współczynników, ujętych w Cenniku część III.

7. Za przejazd pociągu z przesyłkami nadzwyczajnymi, zrealizowany według trasy przydzielonej w Indywidualnym Rozkładzie Jazdy, opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 6 i powiększana o wartość wynikającą z naliczenia 10 % marży zysku od opłaty, wyznaczonej według zasady podanej w ust. 2.

8. Za przejazd pociągu z przesyłkami nadzwyczajnymi, zrealizowany według trasy przydzielonej w Rocznym Rozkładzie Jazdy, dla którego została udzielona ulga, opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 6 i pomniejszana o wartość wynikającą z udzielonej ulgi, obliczoną od opłaty wyznaczonej według zasady podanej w ust. 2.

9. Za przejazd pociągu z przesyłkami nadzwyczajnymi, zrealizowany według trasy przydzielonej w Indywidualnym Rozkładzie Jazdy, dla którego ma zastosowanie ulga, opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej wyznaczana jest według zasady podanej w ust. 8 i powiększana o wartość wynikającą z naliczenia marży zysku 10 % od opłaty, wyznaczonej według zasady podanej w ust. 2.

10. Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej za przejazdy pociągów Przewoźnika za każdy okres rozliczeniowy, naliczana jest jako suma opłat podstawowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej poszczególnych przejazdów pociągów zrealizowanych w tym okresie, z uwzględnieniem postanowień powyższych ustępów.

11. Zarządca zobowiązany jest do zachowania parametrów linii kolejowych oraz czasu przejazdu pociągów zgodnie z danymi przekazanymi Przewoźnikowi. W przypadku obniżenia parametrów linii kolejowych Zarządca zobowiązany jest do aktualizowania parametrów charakteryzujących kategorie linii kolejowych, w szczególności w związku z prowadzonymi pracami remontowymi i modernizacyjnymi oraz przedłużającymi się ograniczeniami prędkości, wynikającymi ze złego stanu infrastruktury kolejowej.

§ 10. Wyznaczenie opłaty rezerwacyjnej

1. Opłata rezerwacyjna naliczana jest za zamówione i niewykorzystane trasy pociągów z wyjątkiem sytuacji, w których przydzielona trasa pociągu nie została wykorzystana w całości lub części z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, w szczególności w przypadkach, określonych w § 34 ust. 3 pkt 6 Regulaminu.

2. Opłata rezerwacyjna dla określonej trasy pociągu wynosi:

1) 10% opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, wyznaczonej zgodnie z postanowieniami § 9 ust. 2, za przejazd planowanego pociągu według przydzielonej trasy w przypadku rezygnacji z tego przejazdu w terminie krótszym niż 30 dni i równym lub dłuższym niż 72 godziny przed planowanym terminem jego realizacji;

2) 25 % opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, wyznaczonej zgodnie z postanowieniami § 9 ust. 2, za przejazd planowanego pociągu według przydzielonej trasy w przypadku rezygnacji z tego przejazdu w terminie krótszym niż 72 godziny przed planowanym terminem jego realizacji.

3. W przypadku, kiedy Przewoźnik złoży rezygnację z przejazdu w terminie co najmniej na 30 dni przed planowanym terminem jego realizacji, Zarządca nie pobiera opłaty rezerwacyjnej.

4. W przypadku, kiedy Przewoźnik nie złoży rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu i nie wykorzysta jej w całości lub w części, opłata rezerwacyjna za niewykorzystaną część trasy 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 stanowią: wykonana przez Zarządcę i potwierdzona przez Przewoźnika usługa oraz stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, ujęte w Cenniku część I.2.

2. Opłata za usługi wymienione w Załączniku nr 2 w pkt 1 i 3 wyznaczana jest jako iloczyn sumy wykonanych pociągokilometrów i stawki jednostkowej, odrębnie dla pojazdów kolejowych luzem, autobusów szynowych, pozostałych pojazdów trakcyjnych i składów manewrowych. Długość przejazdu dla tych usług liczona jest od osi stacji po najkrótszej drodze przejazdu do granicy własności środka trwałego lub granicy użytkowania przez Zarządcę. Wykaz wyznaczonych odległości dla tych usług stanowi Załącznik nr 2.8 do Regulaminu. Przejazdy realizowane tam i z powrotem liczone są jako odrębne przejazdy.

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

4. Opłata za usługę wymienioną w Załączniku nr 2 w pkt 4 wyznaczana jest jako iloczyn liczby formowanych składów pociągów z wykorzystaniem co najmniej dwóch torów i stawki jednostkowej. Opłatę pobiera się również w przypadku wykorzystania co najmniej dwóch torów w celu dokonania wymiany grup wagonów, włączania i wyłączania wagonów.

5. Opłata za usługę wymienioną w Załączniku nr 2 w pkt 5 wyznaczana jest jako iloczyn sumy czasu zajętości toru przez tabor kolejowy i stawki jednostkowej. Opłata jest pobierana za zajętość toru przez tabor kolejowy, trwający co najmniej dwie godziny. Opłata za usługę nie jest pobierana w przypadku, w którym zajętość toru przez tabor kolejowy wynika z przyczyn leżących po stronie Zarządcy. Do czasu zajętości toru nie zalicza się czasu od momentu zgłoszenia Zarządcy gotowości pociągu do odjazdu do czasu rzeczywistego odjazdu pociągu.

6. Opłata za usługę wymienioną w Załączniku nr 2 w pkt 6 wyznaczana jest jako iloczyn liczby wjeżdżających wagonów Przewoźnika na stację G. Postojowa i stawki jednostkowej

§ 12. Wyznaczenie opłaty dodatkowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej

1. Podstawę do wyznaczenia opłat za usługi, określone w Załączniku nr 3 stanowi zrealizowana usługa, której realizacja potwierdzona jest przez Przewoźnika i stawki jednostkowe opłat dodatkowych ujęte w Cenniku część II.

2. Opłata dodatkowa za usługę w Załączniku nr 3 w pkt 1 składa się z opłaty dodatkowej za opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną i ewentualnej opłaty dodatkowej za czynności nadzoru wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu. Zarządca pobiera opłatę dodatkową za opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną, za każde rozpatrzone zawiadomienie złożone przez Przewoźnika i wydaną decyzję. Za przystosowanie obiektów i urządzeń Zarządcy do wymaganych warunków technicznych przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną opłatę pobiera się według indywidualnej kalkulacji.

3. Opłata dodatkowa za usługę wymienioną w Załączniku nr 3 w pkt 2 wyznaczana jest jako iloczyn długości trasy i stawki jednostkowej, z zaokrągleniem do pełnego kilometra według ogólnie obowiązujących zasad.

§ 13. Zasady dokumentowania świadczonych usług

1. W zakresie realizacji usług podstawowych minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej Zarządca zobowiązany jest do prowadzenia rejestracji wykonanych przez Przewoźnika przejazdów w systemie SEPE, a Przewoźnik po sprawdzeniu i wyjaśnieniu ewentualnych wątpliwości zobowiązany jest najpóźniej w ciągu 24 godzin po zrealizowaniu przejazdu pociągu, do dokonania ich autoryzacji, tj. potwierdzenia przejazdu w systemie SEPE.

2. Zarządca dla każdego okresu rozliczeniowego zobowiązany jest do sporządzania zestawienia wykonanych przejazdów pociągów Przewoźnika i przekazywania go drogą elektroniczną na adres (...) najpóźniej w dniu dostarczenia faktury VAT. W zestawieniu ujęte są m.in. informacje dotyczące wykorzystania przez Przewoźnika poszczególnych tras pociągów przydzielonych w danym okresie rozliczeniowym, wysokość opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i opłaty rezerwacyjnej, liczba zrealizowanych i niezrealizowanych pociągokilometrów oraz opłaty za dostęp i korzystanie z peronów.

3. W zakresie realizacji usług podstawowych, zapewniających dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów Zarządca zobowiązany jest do prowadzenia rejestracji:

1) wykonanych przejazdów do/z punktów z urządzeniami zaopatrzenia w paliwo, torów postojowych oraz punktów utrzymania pojazdów kolejowych dla pociągów pasażerskich, o których mowa w § 11 ust. 2, według wzoru stanowiącego Załącznik nr 2.1.a;

2) liczby formowanych składów pociągów, o których mowa w § 11 ust. 4, według wzoru stanowiącego Załącznik nr 2.2.a;

3) czasu zajętości torów przez tabor Przewoźnika, o którym mowa w § 11 ust. 5, według wzoru stanowiącego Załącznik nr 2.3.a;

4) liczby wagonów wjeżdżających na stację G. Postojowa, o których mowa w § 11 ust. 6 niniejszej Decyzji, według wzoru stanowiącego Załącznik nr 2.4, a upoważnieni pracownicy Przewoźnika dokonują jej potwierdzenia.

4. Zarządca zobowiązany jest, dla każdego okresu rozliczeniowego, sporządzić zestawienia wykonanych usług podstawowych w zakresie dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, odpowiednio według Załączników nr 2.1, 2.2, 2.3 oraz 2.4 i przekazywania ich Przewoźnikowi drogą elektroniczną na adres e-mail wskazany w Załączniku nr 2.5 najpóźniej w dniu dostarczenia faktury VAT.

5. Przewoźnik zobowiązany jest do wyznaczenia stanowiska lub imiennie osoby upoważnionej do potwierdzania wykonanych usług podstawowych w zakresie dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ewidencji Zarządcy. Wykaz upoważnionych stanowisk lub osób ze wskazaniem okresów potwierdzania stanowi Załącznik nr 2.5. Strony mogą dokonywać zmian stanowisk lub osoby wyznaczonej w Załączniku nr 2.5. Dokonane zmiany obowiązujące są z dniem doręczenia przez Przewoźnika pisemnego zawiadomienia Zarządcy.

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

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

1. Zarządca zobowiązany jest za usługi, o których mowa w Załączniku nr 1 i 2 pkt 2, w terminie do 7 dni po zakończeniu okresu rozliczeniowego, do wystawienia, zgodnie ze sporządzonymi zestawieniami wykonanych usług, odrębnych faktury VAT. Za usługi, o których mowa w Załączniku nr 2 pkt 1, 3, 4, 5 i 6, w terminie 7 dni po zakończeniu okresu rozliczeniowego, zgodnie ze sporządzonym zestawieniem wykonanych usług, faktury VAT wystawia właściwa terytorialnie dla miejsca ich realizacji jednostka organizacyjna Zarządcy (Zakład (...)) i przekazuje je do właściwej terytorialnie jednostki organizacyjnej Przewoźnika (Zakład (...)).

2. W fakturze VAT z opłatą podstawową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej Zarządcy uwzględnia się opłatę rezerwacyjną, o której mowa w § 10, przy czym wysokość opłaty rezerwacyjnej musi być wyraźnie wyodrębniona w treści faktury VAT.

3. W terminie 7 dni po wykonaniu usług, o których mowa w Załączniku nr 3 pkt 1 i 2, faktury VAT wystawia jednostka organizacyjna Zarządcy;

1) Centrum (...): za opracowanie Indywidualnego Rozkładu Jazdy, dokonanie aktualizacji Roczego Rozkładu Jazdy i za opracowanie warunków przejazdu pociągu z przesyłką nadzwyczajną;

2) zakład linii kolejowych, wykonujący czynności nadzoru wynikające ze szczególnych warunków realizacji przejazdu.

4. Należności wynikające z faktur VAT, o których mowa w ust. 1 i 3, wnoszone są w terminie 14 dni od daty otrzymania faktur - na rachunek wskazany w fakturach.

5. Rozliczenia z tytułu ponoszonych kosztów likwidacji skutków trudności eksploatacyjnych na liniach kolejowych, użycia pojazdu trakcyjnego Przewoźnika do eliminacji zakłóceń eksploatacyjnych, uruchomienia komunikacji zastępczej, dokonywane są odpowiednio - przez Zarządcę lub Przewoźnika lub ich jednostki organizacyjne - z zachowaniem 14-dniowych terminów płatności od daty otrzymania faktury VAT, na rachunek wskazany w fakturze.

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

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

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

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

10. W przypadku powstania zaległości płatniczych powstałych wskutek nieterminowego uiszczenia na rzecz Zarządcy opłat, o których mowa w § 7 ust. 1, Zarządca - pomimo wskazania przez Przewoźnika długu, który chce zaspokoić - może:

a) w pierwszej kolejności zaliczyć płatność dokonaną przez Przewoźnika na poczet wynikającego z niniejszej Decyzji najdawniej wymagalnego świadczenia głównego za dany okres rozliczeniowy,

b) następnie zaliczyć płatność na poczet należności ubocznych związanych ze świadczeniem, o którym mowa w pod lit. a),

c) wreszcie zaliczyć płatność na poczet kolejnych następujących po sobie i wynikających z niniejszej Decyzji świadczeń głównych i ubocznych przy odpowiednim zastosowaniu zasad, określonych pod lit. a)-b).

W przypadku skorzystania z uprawnień w wymienionych pod lit. a)-c), Zarządca zobowiązany jest w terminie 10 dni od daty dokonania płatności do pisemnego poinformowania Przewoźnika o zaliczeniu dokonanych płatności na poczet innych zobowiązań niż te, które zostały wskazane w tytule przelewu przez Przewoźnika.

§ 15. Szczególne zobowiązania Stron

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

2. Zobowiązuje się Strony do bezzwłocznego powiadamiania się o wszelkich okolicznościach i zdarzeniach, mających wpływ na wykonywanie zobowiązań wynikających z niniejszej 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 w zakresie reprezentacji oraz danych teleadresowych niezbędnych do prawidłowego wykonania Decyzji.

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

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

6. Warunkiem świadczenia przez Zarządcę usług udostępnienia infrastruktury kolejowej jest przedłożenie przez Przewoźnika stosownych zabezpieczeń, gwarantujących zobowiązania wynikające z wykonywania niniejszej Decyzji. Za stosowne Zabezpieczenie Prezes UTK uznaje weksel wraz z deklaracją wekslową, które stanowią Załącznik nr 8. Przewoźnik zobowiązany jest do przedłożenia Zarządcy stosowanego zabezpieczenia w terminie 7 dni od momentu otrzymania niniejszej Decyzji.

§ 16. Postanowienia końcowe

1. Szacowana wartość zobowiązań Przewoźnika wobec Zarządcy, wynikających z niniejszej Decyzji, w okresie jej obowiązywania wynosi łącznie 409.918.756,86 zł netto (słownie: czterysta dziewięć milionów dziewięćset osiemnaście tysięcy siedemset pięćdziesiąt sześć złotych i osiemdziesiąt sześć groszy) i 504.200.070,94 zł brutto (słownie: pięćset cztery miliony dwieście tysięcy siedemdziesiąt złotych i dziewięćdziesiąt cztery grosze).

2. Szacowana wartości Decyzji może ulec zmianie i nie ma to wpływu na obowiązki Stron wynikające z Decyzji.

3. W przypadku nieuregulowania przez Przewoźnika opłaty, o której mowa w § 9, w wysokości należnej za 3 kolejne okresy rozliczeniowe, Zarządca ma obowiązek zawiadomić o tym Prezesa UTK.

4. Zarządca uprawniony jest do ograniczenia zakresu wykonywania niniejszej Decyzji w odniesieniu do świadczonych usług w przypadku nieuregulowania przez Przewoźnika opłat za korzystanie z tych usług, w wysokości wynikającej z wystawionych faktur VAT za 2 kolejne 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 do 20 % planowanej pracy eksploatacyjnej przez Przewoźnika, a w przypadku niewskazania przez Przewoźnika tras pociągów, których dotyczy ograniczenie lub wskazanie na poziomie niższym niż 19 %, Zarządca wskazuje trasy pociągów do ograniczenia. Termin przekazania informacji o trasach pociągów do ograniczenia ich kursowania oraz termin wprowadzenia ograniczenia zakresu wykonywania usług muszą być podane do wiadomości Przewoźnika z wyprzedzeniem 14 – dniowym. Przewoźnik jest zobowiązany do niezwłocznego poinformowania pasażerów o planowanych przez Zarządcę ograniczeniach oraz ich terminach. Ograniczenie wykonywania Decyzji zostanie zniesione po uregulowaniu przez Przewoźnika całej zaległej należności. Ponadto, zarówno Zarządca jak i Przewoźnik zobowiązani są do poinformowania Prezesa UTK o wprowadzanych ograniczeniach kursowania pociągów.

5. Przelew wierzytelności którejkolwiek ze Stron, wynikających z Decyzji, wymaga dla swej ważności zgody drugiej Strony w formie pisemnej z podpisami notarialnie poświadczonymi.

6. 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, za 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.

7. Strony uprawnione są od dochodzenia roszczeń z tytułu ujawnienia informacji, które są objęte i opatrzone klauzulą „tajemnica przedsiębiorcy” na zasadach ogólnych.

Na podstawie art. 13 ust. 6a Prezes Urzędu Transportu Kolejowego nadał decyzji rygor natychmiastowej wykonalności.

Przedmiotową decyzję w całości zaskarżył powód – (...) S.A. z siedzibą w W..

Zaskarżonej decyzji zarzucił:

I. naruszenie prawa materialnego, polegające na błędnej wykładni art. 10 pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (tj. Dz.U. z 2007 Nr 16, póź. 94), dalej u.t.k. w zw. z art. 13 u.t.k. w zw. art. 29 ust. 1 u.t.k., skutkujące niezasadnym przyjęciem, iż Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: Prezes UTK) w ramach zadań z zakresu regulacji, jest uprawniony do dowolnego kreowania praw i obowiązków licencjonowanego przewoźnika i zarządcy zamierzających zawrzeć umowę o udostępnienie do 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;

II. naruszenie przepisów postępowania, mających wpływ na treść zaskarżonego orzeczenia, tj. art. 29 ust. 1 e u.t.k., poprzez wyznaczenie przez Prezesa UTK krótszego niż wynikającego z powyższego przepisu terminu na zakończenie przez strony negocjacji do zawarcia umowy o udostępnienie z infrastruktury kolejowej;

III. 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 2009 r. 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 zarządcę z licencjonowanymi przewoźnikami narusza zasadę równego traktowania wszystkich przewoźników w zakresie zawieranych z nimi umów;

IV. naruszenie prawa materialnego tj; art. 30 ust. o transporcie kolejowym, polegające na nałożeniu przez Prezesa UTK obowiązku wynikającego z treści § 4 ust. 7 i 8 Umowy zobowiązującej Zarządcę Infrastruktury do przekazywania „prawidłowo przygotowanego zastępczego rozkładu jazdy” i nakładającego karę umowną w wysokości 1000 zł wtedy gdy obowiązek ten przekracza nałożone na Zarządcę (przez art. 30 Ustawy oraz § 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej) obowiązki związane z przygotowaniem rozkładu jazdy, wprowadzając nieostre pojęcia „prawidłowego” i penalizując ich naruszenie przez bezprawną karę umowną;

V. naruszenie prawa materialnego tj; § 67 instrukcji Ir-1 zatwierdzonej decyzją Prezesa UTK oraz wprowadzenie sprzeczności wewnętrznej umowy (decyzji) pomiędzy § 4 ust. 11 oraz § 7 ust. 8 i 9 umowy poprzez niezasadne nałożenie na Zarządcę Infrastruktury kary w kwocie 50 zł za ograniczenie dysponowania taborem przewoźnika, wtedy gdy ograniczenie takie wypływa z zatwierdzonej przez Prezesa UTK instrukcji Ir - 1 oraz konieczności wykorzystania taboru przewoźnika do ściągnięcia innego uszkodzonego taboru z linii kolejowej;

VI. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1 u.t.k., poprzez niezasadne nałożenie na zarządcę infrastruktury obowiązku informowania przewoźnika o potwierdzeniu przejścia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu oraz informowania o błędnych danych zawartych w rezygnacji w terminie nie przekraczającym jednego dnia roboczego, podczas gdy, zapisy takie nie były przedmiotem negocjacji stron umowy, zaś ich wykonanie, z uwagi na ilość wpływających wniosków może nie być możliwe, zaś ewentualne uchybienie nie wpływa na wysokość opłaty rezerwacyjnej, do której poniesienia byłby zobowiązany przewoźnik;

VII. naruszenie prawa materialnego poprzez nałożenie na Zarządcę obowiązku, wynikającego z § 5 ust. 5 i 6 Umowy (decyzji) wtedy gdy zakres standardów został określony przez Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie z dnia 10 września 1998 r. (Dz.U. Nr 151, póź. 987) i Zarządca Infrastruktury nie jest uprawniony do jego zmiany;

VIII. naruszenie prawa materialnego tj. § 5 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej z dnia 27 lutego 2009 r. (Dz.U. Nr 35, póź. 274) uprawniającego Zarządcę do odmowy przydzielenia trasy pociągu w przypadkach braku możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej zarządcy w wyniku wyłączenia z eksploatacji linii kolejowej lub jej części, lub powstania ograniczeń przepustowości wynikających z prowadzenia remontów i modernizacji linii kolejowych, poprzez wprowadzenie zapisu § 4 ust. 5 w związku z § 7 ust. 10 i 11 umowy (decyzji), przy czym Rozporządzenie nie wprowadza obowiązku ponoszenia jakichkolwiek kosztów związanych z koniecznością wprowadzenia komunikacji zastępczej lub skierowania pociągów na trasę objazdową;

IX. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 u.t.k., poprzez niezasadne przyjęcie przez Prezesa UTK, iż zarządca infrastruktury winien zostać zobligowany do każdorazowego aktualizowania kategorii linii kolejowych w związku z prowadzonymi pracami remontowymi i modernizacyjnymi oraz przedłużającymi się ograniczeniami prędkości wynikającymi ze złego stanu infrastruktury kolejowej;

X. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 li u.t.k., poprzez niezasadne przyjęcie przez Prezesa UTK, iż zarządca infrastruktury winien być ograniczony w sposobie zaliczania płatności przewoźnika na poczet należności ubocznych od należności głównych najdalej wymagalnych oraz niemożliwości zaliczania tych płatności na poczet innych długów przewoźnika, podczas gdy wprowadzona regulacja uwzględnia jedynie dążenia przewoźnika, naruszając tym samym interesy ekonomiczne zarządcy;

XI. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 li u.t.k., poprzez niezasadne przyjęcie przez Prezesa UTK, iż wobec wydania zaskarżonej decyzji zastępującej umowę o korzystanie z infrastruktury kolejowej, nie istnieje możliwość podjęcia przez zarządcę możliwości jej wypowiedzenia, podczas gdy, prawidłowe ustalenia w tym zakresie prowadzą do wniosków odwrotnych, a nadto brak jest podstaw prawnych do ograniczania zarządcy prawa o wnioskowanie do organu w tym zakresie;

XII. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 li u.t.k. poprzez niezasadne przyjęcie przez Prezesa UTK, iż przelew wierzytelności z tytułu zawieranej umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej winien wymagać zgody stron wyrażonej w formie pisemnej z podpisami notarialnie poświadczonymi, podczas gdy wprowadzenie takiej regulacji jest zgodne z wolą tylko jednej ze stron umowy, a nadto brak jest podstaw do ograniczenia prawa zarządcy w tym zakresie;

XIII. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 li u.t.k. poprzez niezasadne przyjęcie przez Prezesa UTK, iż najlepszym zabezpieczeniem roszczeń mogących wyniknąć z tytułu nienależytego wykonania zobowiązania przez przewoźnika, jest weksel wraz z deklaracją wekslową, podczas gdy, wprowadzenie zabezpieczenia wekslowego nie było przez strony negocjowane, zaś zdaniem mojego Mocodawcy najlepszą funkcję w tym zakresie, aby uniknąć drogi postępowania sądowego, może spełnić jedynie oświadczenie o poddaniu się egzekucji w trybie art. 777 k.p.c.

Powołując się na w/w zarzuty powód wniósł o uchylenie zaskarżonej decyzji w całości ewentualnie o jej zmianę w postulowanym w odwołaniu zakresie.

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.

Wyrokiem z dnia 25 listopada 2013 r. Sąd Okręgowy w Warszawie - Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów oddalił odwołanie w całości, zasądził od (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. na rzecz Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego kwotę 360 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego, zasądził od (...) Spółka Akcyjna z siedzibą w W. na rzecz (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. kwotę 360 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego.

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

Pismem z dnia 30 listopada 2011 r. nr(...) Prezes UTK na podstawie art. 61 § 1 i § 4 K.p.a. oraz art. 29 ust. 1e, 1f oraz ust. 1i ustawy o transporcie kolejowym, zawiadomił Strony o wszczęciu z urzędu postępowania administracyjnego w sprawie zawarcia między (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. oraz (...) S.A. z siedzibą w W. umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, a także o przysługującym im prawie do zapoznania się ze zgromadzonymi aktami sprawy oraz wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów oraz zgłoszonych żądań w każdym stadium postępowania.

Następnie postanowieniem z dnia 1 grudnia 2011 r. nr (...) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wyznaczył termin zakończenia negocjacji dotyczących zawarcia umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej na dzień 9 grudnia 2011 r. Ponadto Prezes Urzędu Transportu Kolejowego nałożył na (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. oraz (...) S.A. z siedzibą w W. obowiązek prowadzenia negocjacji dotyczących zawarcia umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy 2011/2012 przed Prezesem UTK, wyznaczając termin negocjacji na dzień 5 grudnia 2011 r. o godzinie 11:00 w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego nałożył także na Strony obowiązek dostarczenia, w terminie 5 dni roboczych od dnia otrzymania niniejszego postanowienia,

projektu umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej oraz aktualnych stanowisk stron, z zaznaczeniem części spornych umowy.

W dniu 5 grudnia 2011 r. w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego odbyły się negocjacje w sprawie zawarcia między (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. oraz (...) S.A. z siedzibą w W. umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Protokół z przeprowadzonych negocjacji stanowił dla Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego materiał dowodowy w sprawie. Strony zgodnie ustaliły, że negocjacje będą kontynuowane w dniu 9 grudnia 2011 r. w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego.

W dniu 9 grudnia 2011 r. w Urzędzie Transportu Kolejowego odbyło się drugie spotkanie negocjacyjne w sprawie zawarcia między (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. a (...) S.A. z siedzibą w W. umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Strony zgodnie oświadczyły, że wnoszą o rozstrzygnięcie tylko tych kwestii, które nie zostały ustalone pomiędzy stronami w toku negocjacji, tj.: § 1 pkt 8; § 1 pkt 2; § 2 ust. 1 1, ust. 12; § 4 ust. 7, ust. 10; § 5 ust. 4 (częściowo od słów „przy czym.”), ust. 5, ust. 6, ust. 7, ust. 8; § 7 ust. 10, ust. 15; § 9 ust. 3, ust. 5, ust. 6, ust. 8, ust. 10; 13 ust. 7, ust. 8; § 14 ust. 4, ust. 5, ust. 7, ust. 10; § 15 ust. 6, ust. 7; § 16 ust. 6, ust. 7, ust. 8, ust. 13.

W pozostałym zakresie strony zgodnie oświadczyły, że akceptują warunki negocjowanej umowy oraz fakt, że brzmienie wynegocjowanych zapisów może ulec zmianie w toku dostosowywania ich treści do treści decyzji.

Pismem z dnia 14 grudnia 2011 r. (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. cofnęły wniosek o rozstrzygnięcie decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego kwestii, o której mowa w § 13 ust. 8 w brzemieniu zaproponowanym przez Przewoźnika. W pozostałym zakresie (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. podtrzymały wnioski zgłoszone w toku negocjacji.

Pismem z dnia 16 grudnia 2011 r. nr (...) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zawiadomił Strony o zakończeniu postępowania w sprawie, informując o przysługujących uprawnieniach odnośnie składania oświadczeń i stanowisk, jak również wypowiedzania się co do materiałów zgromadzonych w postępowaniu. W związku z powyższym, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zwrócił się o wyrażenie stanowiska przez Strony w terminie 5 dni od dnia otrzymania niniejszego zawiadomienia. Do dnia wydania decyzji w sprawie strony nie zajęły stanowisk.

Po przeprowadzeniu postępowania administracyjnego Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydał decyzję, będącą przedmiotem niniejszej sprawy.

W ocenie Sądu Okręgowego odwołanie jest bezzasadne.

Bezzasadny jest zarzut naruszenia art. 29 ust. 11 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.

W ocenie Sądu Okręgowego 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 objętym decyzją 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.

Sąd Okręgowy miał na względzie, że regulacja rynku jest działaniem administracyjnoprawnym podejmowanym 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.

Zaskarżona decyzja w ocenie Sądu Okręgowego 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. Zdaniem Sądu 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.

Także zapis § 4 ust. 7 i 8, w ocenie Sądu Okręgowego, 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. Sąd podkreślił, że powód jako wyspecjalizowany przedsiębiorca nie powinien mieć trudności z interpretacją słowa „prawidłowy” o ile tylko zechce odnosić się do zasad obiektywnych.

Zdaniem Sądu 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.

W ocenie Sądu Okręgowego brak jest również sprzeczności pomiędzy § 4 ust. 11 i § 7 ust. 8 i 9 umowy. Uregulowanie zasad odpłatności za wykorzystanie pojazdu trakcyjnego przewoźnika do „ściągnięcia” uszkodzonego pojazdu nie dają uprawnienia powodowi do dysponowania cudzym taborem w zakresie szerszym niż wynikający z bezpieczeństwa ruchu. Nie ma również powodów, aby „ściągnięcie” uszkodzonych pojazdów przy użyciu taboru przewoźnika musiało się odbywać bez jego zgody i wiedzy. Tym bardziej, że udzielenie takiej zgody leży w zwykłe w jego interesie, gdyż udroźnienie szlaku służy sprawniejszemu wykonywaniu przewozów. Sąd miał jednak na względzie, że udroźnianie szlaków kolejowych nie należy do obowiązków zainteresowanego.

Wprowadzenie w zapisach § 5 pkt 1 ppkt 2 uściślenia terminów wysłania potwierdzenia przyjęcia lub odrzucenia „Rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu”, w ocenie Sądu Okręgowego, również służy zapewnieniu skutecznego korzystania z infrastruktury. W interesie obydwu stron jest uzyskanie stanu pewności czy rezygnacja została dokonana skutecznie, a sprecyzowanie maksymalnego terminu bezsprzecznie temu służy. Sąd podkreślił przy tym, że powód nie zgłaszał wniosków co do wydłużenia tego terminu. Nadto Sąd zauważył, że powód nie wykazał, aby wykonanie czynności wysłania jednego potwierdzenia przyjęcia lub odrzucenia „Rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu” musiało trwać aż 10 minut (w zwłaszcza przy obecnym stanie techniki) i musiała wykonywać to jedna osoba.

W ocenie Sądu Okręgowego uzasadnienie ma również wprowadzenie do umowy zapisów odnośnie odśnieżania, czystości peronów i ich parametrów technicznych, gdyż zgodnie z art. 14 ust. 1 ustawy Prawo przewozowe, przewoźnik jest obowiązany do zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz wygody i należytej obsługi. Mając na względzie te obowiązki, przewoźnik musi stworzyć kontraktową gwarancję dla zapewnienia przez pomioty, którymi się będzie posługiwał przy wykonywaniu zobowiązania względem pasażera, warunków umożliwiających należyte wykonanie umowy przewozu osób.

Także ze względu na zobowiązania przewoźnika wobec osób trzecich (pasażerów) konieczne jest umowne zagwarantowanie uzgodnionych parametrów tras kolejowych. Sąd podkreślił, że powód jest przedsiębiorcą, który w ramach swojej działalności udostępnia własną infrastrukturę kolejową. Jest zatem jego wewnętrzną sprawą skąd pozyskuje środki na remonty i modernizację a także jakie działania podejmuje dla utrzymania infrastruktury w należywym stanie. Fakt uzyskiwania dotacji, a tym bardziej obecny zły stan tej infrastruktury, nie uzasadniają

przerzucania ryzyka, związanego z obniżeniem parametrów linii kolejowych, czy tzw. „zamknięć torowych”, na przewoźników.

W ocenie Sądu Okręgowego zasadne było również uregulowanie w sposób wskazany w decyzji § 14 ust. 10. Na powódzie ciąży wynikający z art. 29 ust. 1a ustawy o transporcie kolejowym obowiązek zapewnienia podmiotom uprawnionym dostępu do infrastruktury kolejowej, a zatem umowa o dostępie (lub zastępująca ją decyzja) nie mogą stwarzać rozwiązań, umożliwiających wymuszanie spełniania innych, niezwiązanych z tą umową świadczeń. Taka możliwość stwarzałaby arbitralne zaliczanie oznaczonych przez zainteresowanego wpłat na poczet innych należności (w szczególności spornych), gdyż zaliczenia wpłaty z tytułu korzystania z infrastruktury kolejowej na poczet innego długu powodowałby stan nienależytego wykonania tej umowy i konsekwencje wynikające z tego faktu, prowadzące nawet do rozwiązania umowy. Zainteresowany byłby zatem pod presją, wynikającą z przewagi powoda związanej z faktem posiadania infrastruktury.

Zdaniem Sądu Okręgowego nie zasługują na uwzględnienie także zastrzeżenia powoda dotyczące treści § 16 ust. 3. 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.

Odnosząc się do zapisu § 16 ust. 5 Sąd Okręgowy zważył, że zgodnie z art. 509 § 1 k.c. wierzyciel może bez zgody dłużnika przenieść wierzytelność na osobę trzecią (przelew), chyba że sprzeciwiałoby się to ustawie, zastrzeżeniu umownemu albo właściwości zobowiązania. W ocenie Sądu, pozwany nie wykazał żadnej konkretnej przyczyny, aby zasada ta nie miała zastosowania w relacjach pomiędzy powodem i zainteresowanym, a w szczególności, aby cesja wierzytelności godziła w bezpieczeństwo Państwa. Zdaniem Sądu, to właśnie ograniczenie możliwości cesji prowadzi do nałożenia na zainteresowanego obowiązku kredytowania przewoźnika. Stoi to w sprzeczności z zadaniami powoda, który ma dbać o infrastrukturę kolejową, prowadząc m.in. działalność inwestycyjną. Ograniczenie możliwości cesji wierzytelności bezsprzecznie ogranicza możliwości pozyskiwania środków finansowych niezbędnych dla działalności powoda i wyboru optymalnych źródeł finansowania.

Sąd miał również na względzie, że obowiązkiem zainteresowanego jest terminowe regulowanie zobowiązań pieniężnych, wynikających z zaskarżonej decyzji. Musi się on zatem liczyć z wszelkimi skutkami, wynikającymi z niewykonywania tego obowiązku.

Równocześnie wobec treści art. 509 § 1 k.c., w ocenie Sądu Okręgowego zbędne jest zamieszczanie zapisu w treści proponowanej przez powoda. Sąd miał na względzie, że w dacie zamknięcia rozprawy upłynął już termin obowiązywania orzeczonej umowy. Bezprzedmiotowa w związku z tym byłaby zmiana zaskarżonej decyzji w tym zakresie.

Nie budził natomiast zastrzeżeń Sądu zapis § 15 ust. 6. Konieczność zabezpieczenia wierzytelności jest bezsporna. Powód nie wykazał, że sposób zabezpieczenia określony przez Prezesa UTK w postaci weksla in blanco z deklaracją wekslową nie chroni dostatecznie jego interesów.

Z tych względów Sąd Okręgowy odwołanie oddalił. O kosztach postępowania orzeczono stosownie do wyniku sporu, zasądając na rzecz pozwanego koszty zastępstwa procesowego według norm przepisanych (art. 98 k.p.c.).

Apelację od powyższego orzeczenia wniósł powód, zaskarżając wyrok w całości i zarzucając mu naruszenie:

1. przepisu art. 29 ust. 1a ustawy z dnia 28 marca 2003 roku o transporcie kolejowym (dalej u.t.k.), polegające na niezasadnym oddaleniu odwołania powoda w całości, skutkującym pozostawieniem w decyzji (zastępującej umowę) przepisów wykraczających poza essentialia negotii umowy o udostępnienie infrastruktury, w sytuacji gdy organ nie

ma kompetencji do obciążania adresatów zaskarżonej decyzji postanowieniami, wykraczającymi poza niezbędne postanowienia umowy;

2. przepisu art. 29 ust 1 u.t.k., polegające na niewłaściwym uznaniu, iż zaskarżone przez powoda przepisy decyzji Prezesa UTK z dnia 30 grudnia 2011 roku są niezbędnymi elementami funkcjonowania w obrocie umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, w sytuacji gdy obowiązywanie zakwestionowanych przez (...) SA postanowień decyzji (umowy) nie ma wpływu na jej funkcjonowanie w obrocie;

3. przepisu art. 29 ust 1 u.t.k., polegające na niewłaściwym uznaniu, iż wydając decyzję zastępującą umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej Prezes UTK uprawniony jest do wprowadzania do jej treści zobowiązań nie będących przedmiotem negocjacji między stronami, w sytuacji gdy podstawą poszczególnych przepisów tejże decyzji winna być zgodna wola stron - niezależnych przecież podmiotów gospodarczych, a nie wola i koncepcje Prezesa UTK;

4. przepisu art. 10 ust 1 pkt 1 u.t.k., w zw. z art. 13 ust 6c u.t.k. w zw. z art. 29 ust 1 u.t.k. w zw. z art. 7 Konstytucji RP, polegające na niewłaściwym uznaniu przez Sąd, iż w ramach regulacji rynku kolejowego rolą Prezesa UTK jest dowolne ukształtowanie stosunku pomiędzy przewoźnikiem i zarządcą, działającymi na rynku regulowanym w taki sposób, aby stosunek ten odpowiadał równoprawnym relacjom pomiędzy kontrahentami na rynkach konkurencyjnych, w sytuacji gdy prawidłowa interpretacja powyższych przepisów prowadzi do konkluzji, iż organ nie ma uprawnień do nakładania na uczestników rynku obowiązków niemających podstaw w przepisach prawa i naruszania integralności ekonomicznej podmiotów gospodarczych;

5. naruszenie przepisu art. 29 ust 1 u.t.k., w zw. z art. 32 ust 1 u.t.k. w zw. z art. 384 Kodeksu cywilnego (dalej k.c.) w zw. z § 19 ust 1 pkt 1 lit. c rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2009 r., Nr 35, poz. 274) - dalej rozporządzenie w sprawie warunków dostępu, polegające na błędnym przyjęciu, iż regulamin przydzielania tras pociągów, o którym mowa w art. 32 ust 1 u.t.k. jest wzorcem umowy w rozumieniu przepisu art. 384 k.c.;

6. naruszenie przepisu art. 29 ust 1 u.t.k. w zw. z art. 10 ust 1 pkt 1 u.t.k. poprzez niewłaściwe uznanie, iż następujące przepisy umowy mieszczą się w zakresie dopuszczalnej regulacji rynku kolejowego przez Prezesa UTK i są zgodne z obowiązującymi przepisami prawa, polegające na:

a. błędnej ocenie, iż przepisy § 4 ust 7 i 8 zaskarżonej decyzji są właściwe i służą wyłącznie zapewnieniu realnego dostępu do infrastruktury, w sytuacji gdy przepisy te określają obowiązek zarządcy do przekazywania przewoźnikowi „prawidłowo przygotowanego zastępczego rozkładu jazdy” w sposób nieprecyzyjny i bezprawnie nakładają na zarządcę karę umowną, wykraczając poza ustawowe obowiązki zarządcy w tym zakresie określone w przepisie art. 30 u.t.k. i przepisie § 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej;

b. błędnej ocenie, iż brak jest sprzeczności pomiędzy przepisami § 4 ust 11 oraz § 7 ust. 8 i 9 decyzji oraz pominięciu okoliczności, iż organ nałożył na zarządcę karę w kwocie 50 zł za ograniczenie dysponowania taborem przewoźnika, rozumiane jako przejazd pracownika (...) SA w kabinie maszynisty, w sytuacji gdy uprawnienie do przejazdu pracowników zarządcy w kabinie maszynisty nie może być sklasyfikowane jako ograniczenie w dysponowaniu taborem przewoźnika, a uprawnienie takie zostało zagwarantowane zarządcy w przepisie § 67 instrukcji(...) zatwierdzonej przez Prezesa UTK;

c. błędnej ocenie Sądu, iż wprowadzone w przepisie § 5 pkt 1 ust 2 decyzji jednodniowego terminu potwierdzenia przyjęcia lub odrzucenia rezygnacji jest uzasadnione z uwagi na zapewnienie skutecznego korzystania z infrastruktury, w sytuacji gdy brak jest podstaw prawnych do takiego ukształtowania obowiązku zarządcy, ponadto zapis ten nie był przedmiotem negocjacji stron umowy, a jego wykonanie z uwagi na okoliczności faktyczne nie będzie możliwe, zaś jego niewykonanie nie wpływa na wysokość opłaty rezerwacyjnej, do której poniesienia byłby zobowiązany przewoźnik;

d. niezasadnym przyjęciu, iż nałożenie na zarządcę zobowiązań wynikających z przepisów § 5 ust 5 i 6 decyzji uzasadnione jest obowiązkami przewoźnika płynącymi z przepisów prawa przewozowego, w sytuacji gdy zakres obowiązków zarządcy dotyczących parametrów technicznych i bezpieczeństwa peronów określony został w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie z dnia 10 września 1998 r. (Dz. U. z 1998 r. Nr 151, poz. 987), a zawarte w decyzji obowiązki zarządcy wykraczają poza przepisy powszechnie obowiązującego prawa, a mianowicie powyższego rozporządzenia;

e. błędnej ocenie, iż zasadnym jest obciążenie zarządcy w przepisie § 4 ust 5 w zw. z § 7 ust. 10 i 11 zaskarżonej decyzji obowiązkiem zwrotu przewoźnikowi całości kosztów poniesionych z tytułu wprowadzenia komunikacji zastępczej w przypadku zamknięć torowych nieprzewidzianych w załączniku do decyzji, w sytuacji gdy przepis § 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej z dnia 27 lutego 2009 r. (Dz. U. z 2009 r. Nr 35, poz. 274) uprawnia zarządcę do odmowy przydzielenia trasy pociągu w przypadkach braku możliwości z korzystania z infrastruktury kolejowej zarządcy w wyniku wyłączenia z eksploatacji linii kolejowej lub jej części, lub powstania ograniczeń przepustowości wynikających z prowadzenia remontów i modernizacji linii kolejowych, przy czym powyższe rozporządzenie nie przewiduje możliwości obciążenia zarządcy jakimikolwiek kosztami związanymi z wprowadzeniem komunikacji zastępczej lub skierowaniem pociągów na trasę objazdową;

f. niezasadnym przyjęciu, iż z uwagi na zobowiązania przewoźnika wobec osób trzecich konieczne jest umowne zagwarantowanie uzgodnionych parametrów tras kolejowych i zobowiązanie zarządcy do każdorazowego aktualizowania kategorii linii kolejowych w związku z prowadzonymi pracami remontowymi i modernizacyjnymi oraz przedłużającymi się ograniczeniami prędkości, wynikającymi ze złego stanu infrastruktury kolejowej, w sytuacji gdy taki zapis nie był negocjowany przez strony, a kwestia obowiązku aktualizacji kategorii linii kolejowych była przedmiotem innego rozstrzygnięcia administracyjnego, a ponadto niezagwarantowanie parametrów przejazdu pociągu z przyczyn leżących po stronie zarządcy (a zatem również z obniżenia parametrów linii) uregulowane zostały w załączniku 7 do decyzji, w którym określono zasady naliczania kar umownych oraz rozliczeń z tytułu nienależytej realizacji rozkładu jazdy pociągów;

g. niezasadnym przyjęciu, że zarządca winien być ograniczony w sposobie zaliczania płatności przewoźnika na poczet należności ubocznych od należności głównych najdalej wymagalnych oraz niemożliwości zaliczania tych płatności na poczet innych długów przewoźnika, w sytuacji gdy wprowadzona regulacja uwzględnia jedynie dążenia przewoźnika, naruszając tym samym interesy ekonomiczne zarządcy;

h. niezasadnej ocenie, iż przepis § 16 ust. 3 zaskarżonej decyzji nie wyłącza możliwości wystąpienia przez powoda z wnioskiem o rozwiązanie umowy do Prezesa UTK, w sytuacji gdy przedmiotowy przepis stanowi wyraz bezprawnego dążenia organu do pozbawienia zarządcy możliwości wnioskowania o uchylene decyzji z uwagi na niewywiązywanie się przez przewoźnika z jego zobowiązań;

i. niezasadnej ocenie przepisu § 15 ust 6 decyzji jako niebudzącego zastrzeżeń Sądu, z uwagi na okoliczność, iż powód nie wykazał, że sposób zabezpieczenia wskazany w decyzji przez Prezesa UTK nie chroni dostatecznie jego interesów, w sytuacji gdy Prezes UTK nie ma w ogóle kompetencji do dowolnego kreowania sposobu zabezpieczeń wiarygodności powoda, wobec czego ocena skuteczności wprowadzonego zabezpieczenia pozostaje poza sporem;

7. naruszenie przepisu art. 479⁷⁵ k.p.c. polegające na oddaleniu odwołania (...) SA w całości i uznaniu, iż jego zmiana byłaby bezprzedmiotowa wobec upływu terminu obowiązywania zaskarżonej decyzji, w sytuacji gdy w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku Sąd przychylił się do zarzutu XII przedmiotowego odwołania, a fakt, iż zaskarżona decyzja już nie obowiązuje nie zwalnia Sądu z podjęcia prawidłowego rozstrzygnięcia, tym bardziej, że powód złożył odwołanie w terminie i nie miał wpływu na okoliczność, iż rozpoznanie sprawy (na pierwszym terminie) nastąpiło po upływie niemal dwóch lat od złożenia odwołania;

8. Naruszenie przepisu art. 328 § 2 k.p.c. polegające na wadliwości uzasadnienia zaskarżonego wyroku, a mianowicie na:

a. zaniechaniu wyjaśnienia przez Sąd I instancji dlaczego zaskarżone przez powoda w oddalonym odwołaniu przepisy są zdaniem Sądu niezbędne dla funkcjonowania decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej w obrocie prawnym;

b. wewnętrznej sprzeczności uzasadnienia, z uwagi na fakt, iż Sąd Okręgowy z jednej strony wskazuje, iż obowiązkiem Prezesa UTK jest zawarcie w decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej tylko elementów niezbędnych do jej funkcjonowania w obrocie, a z drugiej jednak podnosi, iż rolą Prezesa UTK jest ukształtowanie między stronami stosunku cywilnoprawnego w taki sposób, aby odpowiadał on równoprawnym relacjom występującym pomiędzy kontrahentami występującymi na rynkach konkurencyjnych, rozszerzając tym samym kompetencje organu do wpływania na całokształt relacji gospodarczych między stronami umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej.

Podnosząc powyższe zarzuty powód wniósł o :

1. zmianę zaskarżonego wyroku poprzez uchylenie w całości decyzji Prezesa UTK j z dnia 30 grudnia 2011 roku nr (...),
2. ewentualnie zmianę zaskarżonego wyroku poprzez zmianę powyższej decyzji w zakresie postulowanym w odwołaniu (...) SA z dnia 19 stycznia 2012 roku,
3. zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kosztów postępowania przed Sądem I i II instancji, w tym kosztów zastępstwa procesowego przed tymi instancjami według norm prawem przepisanych.

Ewentualnie w razie uznania, że Sąd I instancji nie rozpoznał istoty sprawy, wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku w całości i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania z uwzględnieniem rozstrzygnięcia o kosztach postępowania, w tym kosztach zastępstwa procesowego w postępowaniu odwoławczym.

Sąd Apelacyjny ustalił i zważył co następuje:

Apelacja nie jest zasadna.

Na wstępie zauważyć należy, iż stan faktyczny istniejący w sprawie został prawidłowo ustalony przez Sąd Okręgowy, które to ustalenia Sąd Apelacyjny w całości podziela i przyjmuje za własne.

Zdaniem Sądu Apelacyjnego nie doszło do naruszenia zarzucanego w apelacji naruszenia art. 10 pkt 1 i art. 29 ust 1i ustawy o transporcie kolejowym. Zgodnie z art. 10 pkt 1 tej ustawy Prezes Urzędu Transportu Kolejowego jest 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, właściwym w sprawach m.in. regulacji transportu kolejowego.

Według art. 29 ust 1i „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.”

Oznacza to, zdaniem Sądu Apelacyjnego możliwość kreowania w sposób kompleksowy przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego praw i obowiązków przewoźnika i zarządcy w wydanej przez niego decyzji zastępującej umowę, której przewoźnik i zarządca ostatecznie nie zawarli. Przepisy ustawy o transporcie kolejowym w żadnym z przepisów dotyczących przedmiotowej kwestii nie wspominają o obowiązku regulowania wyłącznie kwestii spornych, czy też kwestii, na które wyraziły zgodę obie strony umowy bądź też jej istotnych postanowień, z wyłączeniem kwestii mających wagę *accidentalia negotii*.

Wskazać należy, że zgodnie z § 20 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej, obowiązującego w dacie wydania decyzji (analogiczne unormowanie zawiera art. 9 § 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej) „umowę o korzystanie z przydzielonych tras pociągów zawiera się w formie pisemnej. W umowie w szczególności określa się:

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

Biorąc pod uwagę wyżej cytowane przepisy rozporządzenia, w umowie o udostępnienie infrastruktury kolejowej należy określić zarówno sposób zapłaty „wynagrodzenia dla zarządcy”, jak i dodatkowe koszty związane z wykonaniem umowy, istnienie lub nieistnienie kar umownych między stronami, czy też zabezpieczenia. Skoro zatem przepisy prawa nakładają zarówno na zarządcę infrastruktury kolejowej, jak i przewoźnika kolejowego obowiązek określenia w umowie o udostępnienie infrastruktury kolejowej kwestii wymienionych w § 20 ust. 1 ww. rozporządzenia, to obowiązek ten spoczywa także analogicznie na Prezesie UTK w przypadku wydawania decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej.

Mając na uwadze powyższe wskazać należy z całą stanowczością, że pozwany uprawniony był do szczegółowego uregulowania całokształtu kwestii dotyczących relacji gospodarczych pomiędzy zarządcą infrastruktury kolejowej a przewoźnikami w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej w celu zapewnienia przewoźnikom prawa do korzystania z przydzielonych w rozkładzie jazdy tras pociągów. W ocenie Sądu Apelacyjnego pozwany przy rozpatrywaniu przedmiotowej sprawy, nie przekroczył uprawnień wynikających z przepisu art. 29 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. Zarzut powoda, iż pozwany nie był uprawniony do orzekania o stosunkach cywilnoprawnych i handlowych między stronami umowy uznać zatem należy za niezasadny i oparty jedynie na własnej interpretacji, nie mającej potwierdzenia w przepisach ustawy o transporcie kolejowym, w szczególności art. 29 ust. 1-11 tejże ustawy. Pozwany ma bowiem obowiązek uregulować całość stosunku zobowiązaniowego między stronami, w

szczególności w zakresie zapisów § 20 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu. Nie sposób się przy tym zgodzić z tezą powoda, że w zaskarżonej decyzji zakwestionowane przez zarządcę postanowienia należą do zbioru postanowień dodatkowych. Wymienione przez powoda postanowienia dotyczą warunków udostępniania oraz korzystania z infrastruktury kolejowej związanej z przydzieloną trasą pociągu (§ 20 ust. 1 pkt 2 ww. rozporządzenia), usług które zarządca zapewnia na rzecz przewoźnika (§ 20 ust. 1 pkt 2 ww. rozporządzenia), zakresu i sposobu ustalania odpowiedzialności stron umowy w przypadku wystąpienia szkód (§ 20 ust. 1 pkt 8 ww. rozporządzenia), zasad postępowania i regulowania ewentualnych zobowiązań w przypadku powstania przeszkód w wywiązaniu się z zobowiązań wynikających z umowy (§ 20 ust. 1 pkt 9 ww. rozporządzenia) oraz sposobu odstąpienia od umowy albo jej rozwiązania (§ 20 ust. 1 pkt 10 ww. rozporządzenia).

Zgodnie ze stanowiskiem Sądu Okręgowego słuszne jest określenie zastosowane w § 1 pkt 2 skarżonej decyzji i uznanie Regulaminu za wzorzec umowny. Według art. 384 k.c. wzorzec umowny ma być ustalany przez jedną ze stron, nie jest zaznaczone w tym przepisie, czy ma ona działać w porozumieniu z drugą stroną umowy, czy też nie, zaś w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej jest mowa o konsultacjach zarządcy z przewoźnikami, czyli zarządca sam ustala Regulamin (po zgromadzeniu ewentualnych opinii przewoźników).

Według twierdzeń zawartych w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 20 stycznia 2011 r., I CSK 218/10 „1. Z mocy art. 384 § 1 k.c. regulamin jest jedną spośród wymienionych tym przepisem szczególnych postaci wzorca umowy, a więc, jak każdy wzorzec umowy, ustalany jest przez jedną ze stron i z tego już choćby powodu nie może być kwalifikowany czy utożsamiany z umową. O jurydycznej odrębności wzorca umowy od umowy świadczy najlepiej norma art. 385 k.c., przyznająca priorytet treści umowy w razie jej sprzeczności z postanowieniami wzorca umowy. Spełnienie się ustawowych przesłanek związania adresata wzorca umowy jego treścią nie nadaje temu wzorcowi charakteru umowy. Umowa zawarta między stroną będącą twórcą wzorca umowy i jej kontrahentem - adresatem wzorca, jest odrębną czynnością prawną, kreującą węzeł obligacyjny. Jednak treść tego stosunku obligacyjnego wyznaczają wówczas nie tylko postanowienia zawartej między stronami umowy, ale także i postanowienia wzorca umowy (a więc również regulaminu) ustalonego przez jedną ze stron, o ile spełniona została przesłanka związania tym wzorcem drugiej strony umowy tj. adresata wzorca.”

W wyroku tym Sąd Najwyższy skupił się wprawdzie przede wszystkim na różnicach pomiędzy regulaminem a umową, niemniej można na podstawie jego stwierdzeń wysnuć wnioski o tym, że zasadnym było zawarcie w § 1 pkt 2 umowy kwestionowanego zapisu. W ocenie Sądu Apelacyjnego prawidłowo określono w decyzji regulamin jako wzorzec umowny, wynika to jasno z art. 384 k.c.

Odnosnie zarzutów odwołania dotyczących § 4 ust 7, 8 trzeba zaznaczyć, że zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym, zarządca zobowiązany jest do opracowania rozkładu jazdy pociągów. Rozkład ten jest ustalany raz w roku. Niemniej, mimo zasady stałości rozkładu jazdy, dopuszczalne jest dokonywanie zmian w trakcie roku obowiązywania danego rozkładu jazdy. Zgodnie z definicją rozkładu jazdy zawartą w art. 4 pkt. 23) ustawy o transporcie kolejowym, rozkład jazdy pociągów to plan, według którego mają się odbywać przejazdy pociągów na danej sieci kolejowej lub jej części w czasie, w którym on obowiązuje. Powyższa definicja mówi zatem o jednym rozkładzie jazdy pociągów, gdyż ustawodawca posłużył się liczbą pojedynczą rzeczownika „plan”. Zauważyć przy tym należy, że definicja ta nie definiuje pojęcia rocznego rozkładu jazdy pociągów, ale ogólnie rozkładu jazdy pociągów. Można z niej zatem wywieść, że zarówno roczny rozkład jazdy pociągów, jak i zastępczy rozkład jazdy pociągów powinny być przedstawiane przez powoda w formie jednolitej. Nałożenie na powoda obowiązku opracowania jednego zastępczego rozkładu jazdy wynika z faktu, że opisana w § 4 ust. 7 i 8 decyzji aktualizacja jest dokonywana z inicjatywy zarządcy infrastruktury. Rozkład ten powinien być wydany w takiej formie, która umożliwi przewoźnikowi jego stosowanie, w sposób spójny oraz nie budzący wątpliwości interpretacyjnych oraz umożliwiający przekazanie wiarygodnych informacji dla pasażerów w odpowiednim czasie. W ocenie Sądu Apelacyjnego powyższe możliwe jest do osiągnięcia tylko w przypadku przedstawiania jednego zastępczego rozkładu jazdy dla całej trasy pociągu zamówionej przez przewoźnika. Przekazując częściowe zastępcze rozkłady jazdy powód przerzuca na zainteresowanego obowiązek sprawdzenia poprawności i prawidłowości sporządzonego zastępczego rozkładu jazdy, który jest odstępstwem od rocznego

rozkładu jazdy z uwagi na wykonywane przez powoda prace modernizacyjne infrastruktury. Wobec powyższego, skoro roczny rozkład jazdy przekazywany jest, zgodnie z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa, w jednolitej formie, to również zastępczy rozkład jazdy powinien być przekazywany w takiej samej postaci. Obowiązek ten wynika wprost z przepisów ustawy o transporcie kolejowym i powinien być respektowany przez powoda w stosunku do wszystkich przewoźników kolejowych. Postawą prawną do wprowadzenia zaskarżonych zapisów jest przepis § 20 ust. 1 pkt 1 i 2 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, zgodnie z którym w umowie w szczególności określa się rozkład jazdy pociągów przewoźnika i warunki udostępniania oraz korzystania z infrastruktury kolejowej związanej z przydzieloną trasą pociągu. Bez wątplenia obowiązek przygotowywania prawidłowo przygotowanego zastępczego rozkładu jazdy jest wypełnieniem w/w przepisów rozporządzenia.

Niezasadne są zarzuty, dotyczące § 4 ust 11 w zw. z § 7 ust 8 i 9. Wbrew twierdzeniom apelacji pozwany wprowadzając w/w zapisy nie ograniczył uprawnień, które zatwierdził w instrukcji(...). Celem proponowanego zapisu jest wyłącznie wprowadzenie ochrony uprawnień przewoźnika odnośnie gospodarowania mieniem, zapisy te nie ograniczają powoda w zakresie bezpiecznego zarządzania infrastrukturą. Wprowadzenie przedmiotowego zapisu miało zapobiec sytuacji, w której powód w sposób nieuzasadniony będzie chciał skorzystać z uprawnień nadanego mu w Instrukcji (...), tj. będzie próbował wykorzystywać tabor przewoźnika w innych celach niż związane z bezpieczeństwem prowadzenia ruchu kolejowego.

Odnośnie zarzutów dotyczących § 5 ust. 2 pkt 1 decyzji, w którym uściślono termin wysłania potwierdzenia przyjęcia lub odrzucenia „Rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu” wskazać należy, że zapis ten służy pasażerom, korzystającym z usług publicznego transportu zbiorowego, w celu zapewnienia prawidłowej, sprawnej i rzetelnej informacji o aktualnie obowiązującym rozkładzie jazdy. Przewoźnicy kolejowi są zobowiązani do udzielania pasażerom na ich żądanie m.in. informacji dotyczących rozkładu jazdy i warunków najszybszej podróży oraz działaniach mogących przerwać lub opóźnić połączenia. Wbrew twierdzeniom powoda przewoźnik nie może poinformować podróżnych o odwołaniu pociągu, dopóki powód nie potwierdzi przyjęcia rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu. Podmiotem odpowiedzialnym za prowadzenie ruchu na sieci kolejowej jest bowiem powód i to on jest odpowiedzialny zarówno za przydzielanie, jak i odwoływanie przydzielonych tras pociągów. Biorąc zatem pod uwagę treść wprowadzonego przez pozwanego zapisu, zaproponowana zmiana powinna przyczynić się do sprawnej realizacji nałożonych na zainteresowanego obowiązków.

Niezasadne są zarzuty, dotyczące § 5 ust. 5 i 6 decyzji. Kwestie, których dotyczą te zapisy nie zostały uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie i dlatego musiały być uregulowane w skarżonej decyzji. Zmiany wskazane w w/w zapisach dotyczą m.in. utrzymywania peronów w czystości, niezwłocznego usuwania z peronów śniegu i lodu oraz likwidacji śliskości, odchwaszczania peronów, utrzymywania wiat (jeżeli na peronie znajduje się wiat) w czystości oraz w stanie zapewniającym ochronienie pasażerom przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi, czy utrzymywania ławek i innych urządzeń przeznaczonych do korzystania przez podróżnych w stanie zapewniającym bezpieczne z nich korzystanie. Przywołane przez powoda rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, nie reguluje jednak kompleksowo tego typu zagadnień.

Odnośnie zarzutów dotyczących § 4 ust. 5 i § 7 ust. 10 i 11 decyzji wskazać należy, że zgodnie z art. 29 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, powód zobowiązany jest do udostępnienia infrastruktury kolejowej na podstawie złożonych przez przewoźników wniosków, składanych zgodnie z regulaminem przydzielania tras pociągów i korzystania z infrastruktury. Jednocześnie ust. 3a powyższego przepisu stanowi, że „w zakresie pasażerskich przewozów kolejowych zarządca w okresie obowiązywania umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej albo umowy ramowej obowiązany jest zachować parametry linii kolejowej i czas przejazdu pociągów zgodnie z danymi przekazanymi organizatorom publicznego transportu kolejowego w trybie art. 5b.” Przewoźnik zaś zobowiązany jest do uiszczania opłat za udostępnioną infrastrukturę kolejową. Przepis § 5 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu stanowi natomiast, że „Zarządca może odmówić przydzielenia trasy pociągu w przypadkach:

1) wyczerpania zdolności przepustowej;

2) braku możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej zarządcy w wyniku:

- a) realizacji postanowień porozumień międzynarodowych,
- b) wyłączenia z eksploatacji linii kolejowej lub jej części,
- c) wszczęcia procedury likwidacji linii kolejowej lub jej części, o której mowa w art. 9 ustawy,
- d) powstania ograniczeń przepustowości wynikających z prowadzenia remontów i modernizacji linii kolejowych.”

Wprowadzane przez powoda zmiany organizacji ruchu kolejowego, wynikające z planowanych robót na liniach powoda, jak również nieprzewidziane utrudnienia eksploatacyjne z przyczyn leżących po stronie powoda, mogą powodować nie tylko konieczność wprowadzenia przez przewoźnika komunikacji zastępczej, ale również i niedotrzymanie parametrów linii kolejowej i czasu przejazdu pociągów zgodnie z danymi przekazanymi organizatorom publicznego transportu kolejowego. Jednak z całą pewnością będzie je można zakwalifikować jako przeszkody w wywiązywaniu się z zobowiązań, wynikających z umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej bądź decyzji, która będzie ją zastępowała. Będą mogły być także przyczyną powstałych po stronie przewoźnika szkód, które przewoźnik poniesie w związku z niewywiązywaniem się ze zobowiązań umownych wobec np. organizatorów publicznego transportu zbiorowego, czy pasażerów korzystających z usług tego przewoźnika. Zgodnie natomiast z § 20 ust. 1 pkt 8 i 9 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej powinna określać zakres i sposób ustalania odpowiedzialności stron umowy w przypadku wystąpienia szkód oraz zasady postępowania i regulowania ewentualnych zobowiązań w przypadku powstania przeszkód w wywiązywaniu się z zobowiązań wynikających z umowy. Skoro zatem wyżej wymieniony przepis rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, obliguje do uwzględnienia powyższych warunków w umowie, to powinny się one także znaleźć w decyzji, która taką umowę zastępuje. Niezasadny jest zatem zarzut powoda, jakoby pozwany z przekroczeniem kompetencji obciążył powoda całością kosztów komunikacji zastępczej.

Niezasadne są zarzuty dotyczące § 14 ust. 10 zaskarżonej decyzji. Na wstępie wskazać należy, że podstawą prawną do uregulowania przedmiotowej kwestii w zaskarżonej decyzji był przepis § 20 ust. 1 pkt 7 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, zgodnie z którym umowa o korzystanie z infrastruktury kolejowej powinna zawierać termin, a także sposób uiszczenia opłaty podstawowej, opłat dodatkowych i opłaty rezerwacyjnej oraz innych zobowiązań finansowych wynikających z umowy. Niewątpliwie zapis § 14 ust. 10 decyzji, dotyczy właśnie sposobu uiszczenia w/w opłat. W ocenie Sądu Apelacyjnego w pierwszej kolejności powinny być zaliczane zobowiązania dłużnika wynikające z zaskarżonej decyzji, umowa o dostępie (lub zastępująca ją decyzja) nie mogą bowiem stwarzać rozwiązań, umożliwiających wymuszanie spełniania innych, nie związanych z tą umową świadczeń.

Jak słusznie zauważył Sąd Okręgowy, zapis zawarty w § 16 ust 3 decyzji nie jest sprzeczny z zapisami ustawy o transporcie kolejowym. Art. 29 ust 5 ustawy o transporcie kolejowym brzmi: „Rozwiązanie umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej wymaga zgody Prezesa UTK, udzielonej w drodze decyzji.” Z treści tego przepisu wynika, że dotyczy on zupełnie czego innego, niż uregulowanie zawarte w § 16 ust 3 decyzji, a mianowicie tego, że rozwiązanie umowy wymaga zgody Prezesa UTK, która jest udzielana w drodze decyzji, zaś uregulowanie § 16 ust 3 decyzji dotyczy obowiązku zarządcy zawiadomienia Prezesa UTK o zaleganiu przez przewoźnika z opłatami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przez okres 3 kolejnych okresów rozliczeniowych. Nie wiadomo, w jaki sposób zapis ten ma przyczynić się do zbędnego przedłużenia procedury. Zgodnie z tym zapisem zarządca ma obowiązek zawiadomić Prezesa UTK o zaleganiu przez przewoźnika z opłatami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przez okres 3 kolejnych okresów rozliczeniowych, to zaś wcale nie oznacza, że składa on wniosek o wyrażenie zgody na rozwiązanie umowy i że musi podać przyczyny złożenia takiego wniosku.

Odnosząc się do zarzutów dotyczących § 15 ust. 6 decyzji wskazać należy, że pozwany jako organ właściwy w sprawach regulacji rynku kolejowego i posiadający na mocy art. 29 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym prawo do regulowania zasad i warunków udostępnienia infrastruktury kolejowej w ramach decyzji administracyjnej,

zastępującej umowę, w sytuacji bezskutecznego upływu terminu zakończenia negocjacji, miał prawo do uregulowania sposobu zabezpieczenia cywilnoprawnych roszczeń stron decyzji, spowodowanych ewentualnym nieregulowaniem należności z niej wynikających. Uprawnienie to wynika w szczególności z § 20 ust. 1 pkt 7 i 9 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, który nakłada obowiązek uregulowania kwestii dotyczących terminu oraz sposobu uiszczania opłat oraz zasad postępowania i regulowania ewentualnych zobowiązań w przypadku powstania przeszkód w wywiązaniu się z zobowiązań, wynikających z umowy. W ocenie Sądu Apelacyjnego weksel wraz z deklaracją wekslową jest bezpieczną i wystarczającą formą zabezpieczenia, przede wszystkim z uwagi na charakter świadczonych przez przewoźnika usług o charakterze użyteczności publicznej. Wskazany sposób zabezpieczenia zapobiega potencjalnej sytuacji, w której tabor przewoźnika, który podda się egzekucji w trybie art. 777 k.p.c., służący do przewozu pasażerów, w bardzo szybkim czasie zostanie zajęty.

Sąd Okręgowy niezasadnie wskazał, że zmiana § 16 ust. 5 decyzji, mimo, iż zarzut dotyczący tej części decyzji jest zasadny, byłaby bezprzedmiotowa wobec upływu terminu obowiązywania zaskarżonej decyzji. Powód złożył odwołanie w terminie i nie miał wpływu na okoliczność, iż rozpoznanie sprawy nastąpiło po upływie obowiązywania decyzji. Powyższa konstatacja nie może jednakże prowadzić do częściowej zmiany zaskarżonej decyzji. Zgodnie z § 16 ust. 5 decyzji przelew wierzytelności z tytułu zawieranej umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej winien wymagać zgody stron wyrażonej w formie pisemnej z podpisami notarialnie poświadczonymi. Wskazać należy, że od zasady, że każda wierzytelność może być przedmiotem przelewu ustawodawca wprowadził trzy istotne wyjątki (przesłanki negatywne). Przyjął bowiem, że wierzytelność nie może być przedmiotem przelewu, jeśli „sprzeciwiałoby się to ustawie, zastrzeżeniu umownemu albo właściwości zobowiązania” (art. 509 § 1 in fine k.c.). W doktrynie wskazuje się, że dopuszczenie przez ustawodawcę możliwości wyłączenia zbywalności wierzytelności przez zastrzeżenie umowne stron stosunku zobowiązaniowego następuje w interesie dłużnika. W niektórych sytuacjach przelew, pomimo tego, że nie jest zakazany przez ustawę ani nie jest sprzeczny z właściwością zobowiązania, mógłby stanowić – z różnych względów – niedogodność dla dłużnika, np. prowadziłaby do zastąpienia akceptowanego wierzyciela osobą nieznaną dłużnikowi, trudną we współpracy (K. Zawada (w:) System..., s. 1025). W przypadku decyzji w przedmiocie udostępnienia infrastruktury kolejowej, które zastępuje umowę stron, w ocenie Sądu Apelacyjnego zasadne jest wprowadzenie zastrzeżenia umownego, opisanego w § 16 ust. 5 decyzji. Ma to znaczenie z uwagi na charakter świadczonych przez przewoźnika usług, bezpieczeństwo obrotu gospodarczego, a przede wszystkim ochronę praw pasażerów korzystających z usług przewoźnika.

Dodatkowo wskazać należy, że Sądowi Apelacyjnemu jest z urzędu wiadomy fakt rozstrzygnięcia przez tenże Sąd w dniu 18 czerwca 2014 r. w sprawie VI ACa 1473/13 kwestii apelacji od wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie, którym to wyrokiem Sąd Apelacyjny zmienił wyrok Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów w sprawie o sygnaturze akt XVII AmK 1/12 w ten sposób, że oddalił odwołanie (...) SA od decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 30 grudnia 2011 r. o zawarcie umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej Nr (...). Rozstrzygnięcie to nie ma jednak bezpośredniego wpływu na treść wyroku w sprawie niniejszej.

Mając powyższe na uwadze Sąd Apelacyjny na podstawie art. 385 k.p.c. oddalił apelację. O kosztach postępowania apelacyjnego orzeczono na podstawie art. 98 k.p.c.