

Sygn. akt VI ACa 435/15

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 14 kwietnia 2016 r.

Sąd Apelacyjny w Warszawie VI Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący - Sędzia SA Ewa Stefańska (spr.)

Sędziowie: SA Ksenia Sobolewska - Filcek

SA Jan Szachulowicz

Protokolant: protokolant Katarzyna Mikiciuk

po rozpoznaniu w dniu 14 kwietnia 2016 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) S.A. w W.

przeciwko Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego

o nałożenie kary pieniężnej

na skutek apelacji powoda

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

z dnia 31 grudnia 2014 r.

sygn. akt XVII AmK 15/13

1) zmienia zaskarżony wyrok w całości w ten sposób, że:

a) w punkcie pierwszym – uchyla decyzję Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 20 czerwca 2013 r. nr (...);

b) w punkcie drugim – zasądza od Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na rzecz (...) S.A. w W. kwotę 460 zł (czterysta sześćdziesiąt złotych) tytułem zwrotu kosztów postępowania;

2) zasądza od Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na rzecz (...) S.A. w W. kwotę 370 zł (trzysta siedemdziesiąt złotych) tytułem zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego.

Sygn. akt VI ACa 435/15

UZASADNIENIE

Decyzją nr (...) z dnia 20 czerwca 2013 r., wydaną na podstawie art. 14 ust. 4, art. 66 ust. 1 pkt 5 lit. b, art./ 14b ust. 1 oraz art. 66 ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jedn. Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 ze zm., zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”), Prezes Urzędu Transportu Kolejowego nałożył na (...) S.A. z siedzibą w W. karę pieniężną w wysokości 452.080 zł za naruszenie zakazu stosowania bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym, polegających na:

1) nieprawidłowym realizowaniu obowiązku udzielania pasażerom informacji o ruchu pociągów na stacjach kolejowych (...), W., W. oraz K., co jest niezgodne z punktem 4.2.12.1 Załącznika I do Rozporządzenia Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. w sprawie technicznej specyfikacji interoperacyjności odnoszącej się do podsystemu „Aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich” transeuropejskiego systemu kolei (Dz. Urz. UE L nr 123 z 12.05.2011, zwanego dalej „TAP TSI”);

2) przekazywaniu informacji głosowych niespójnych z informacjami zamieszczonymi na wyświetlaczach na stacjach kolejowych (...), co jest niezgodne z art. 21 ust. 1 Rozporządzenia (WE) Nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. Urz. UE L nr 315 z 03.12.2007, zwanego dalej „Rozporządzeniem 1371”), w związku z punktem 4.1.2.11.1 Załącznika do Decyzji Komisji z dnia 21 grudnia 2007 r. dotyczącej technicznej specyfikacji interoperacyjności w zakresie aspektu „Osoby o ograniczonej możliwości poruszania się” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych i transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości (Dz. Urz. UE L nr 64 z 7.03.2008 ze zm., zwanego dalej „PRM TSI”).

Powód (...) S.A. z siedzibą w W. wniósł odwołanie, w którym zaskarżył decyzję w całości i domagał się jej uchylenia. Decyzji tej powód zarzucił:

1) niezasadne włączenie do materiału dowodowego skarg z okresu poprzedzającego odbiór (...) i uwzględnienie ich przy wydaniu zaskarżonej decyzji; zdaniem powoda błędy stwierdzone w okresie testowym zostały zgłoszone wykonawcy i miały zostać wyeliminowane przy odbiorze systemu;

2) niezasadne przyjęcie, jakoby powód nie podjął skutecznych działań zmierzających do usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości działania (...);

3) iż powód nie może ponosić odpowiedzialności za jakość wszystkich danych wprowadzanych do systemu, ponieważ w procesie przygotowania informacji biorą udział także inni przewoźnicy;

4) iż powód nie może ponosić odpowiedzialności za ręczne wprowadzanie zmian do (...), gdyż pomimo wielokrotnych szkoleń pracownicy przewoźników nie przestrzegali instrukcji;

5) niezasadne przyjęcie jako dowodu w sprawie zeznań świadka, który nie znał zasad funkcjonowania (...), a pomimo to przyjął, że jego działanie było nieprawidłowe.

Powód nie kwestionował faktu, że występowały nieprawidłowości w realizacji obowiązku udzielania pasażerom informacji o ruchu pociągów, lecz w jego ocenie nie miały one charakteru bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów, skoro wystąpiły na etapie wdrażania nowatorskiego na kolei systemu (...). W związku z tym zarzucił bezzasadność nałożenia na niego kary pieniężnej, a co najmniej nałożenie tej kary w wysokości niewspółmiernej do rzeczywistego stanu rzeczy.

Pozwany Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wnosil o oddalenie odwołania w całości.

Wyrokiem z dnia 31 grudnia 2014 r. Sąd Okręgowy w Warszawie - Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów oddalił odwołanie.

Wyrok Sądu Okręgowego został wydany w oparciu o poniższe ustalenia faktyczne i rozważania prawne.

(...) S.A. z siedzibą w W. prowadzi działalność gospodarczą polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową. W czerwcu 2012 r. na wchodzących w skład tej infrastruktury dworcach kolejowych: W., W., W. i K. zainstalowany został System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (...), którego właścicielem jest powód. W związku z tym powód odpowiada wobec pasażerów za funkcjonowanie (...) w zakresie: zapewnienia zasilania bazy danych informacjami o rozkładzie jazdy, sprawności urządzeń wizualnych i rozgłoszeniowych oraz utrzymania i rozwoju aplikacji informatycznej. (...) jest pierwszym systemem w polskiej sieci kolejowej, którego zasilanie odbywa się w

sposób automatyczny z systemów eksploatacyjnych (...) S.A. Po etapie wdrożenia system ten został odebrany z końcem sierpnia 2012 r. i wówczas znalazł się w fazie stabilizacji i optymalizacji działania.

Za pośrednictwem przewoźników kolejowych do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego wpłynęło 70 skarg pasażerów, które dotyczyły funkcjonowania (...). Wynikało z nich, że wygłaszane na stacjach W., W., W. oraz K. komunikaty megafonowe oraz informacje wyświetlane na tablicach nie były zgodne ze stanem faktycznym, tj. z rzeczywistym ruchem pociągów. Do nieprawidłowości w funkcjonowaniu systemu (...) na stacjach położonych w W. dochodziło począwszy od czerwca 2012 r., zaś na stacji K. od końca grudnia 2012 r. Wadliwość działania (...) wynika również z pism kierowanych do Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego przez przewoźników, tj. (...) spółkę z o.o. w W. i (...) spółkę z o.o. w W., a także z notatek pracowników organu regulacyjnego z czynności nadzorczych.

Z powołanych dowodów wynika, że na przedmiotowych stacjach system generował poważne błędy. Część informacji o pociągach kończących bieg nie była kasowana z tablic, kasowała się przed czasem lub powracała do systemu, który wygłaszał automatycznie odjazd pociągu, który już odjechał. Komunikaty wygłaszane automatycznie nie pokrywały się ze stanem rzeczywistym, gdyż inny pociąg stał przy peronie, a inny był wygłaszany w komunikacie. Informacje te wprowadzały w błąd pasażerów.

W toku postępowania administracyjnego przesłuchano świadka T. H., który zeznał, że (...) funkcjonuje nieprawidłowo i sytuacja ta trwa od uruchomienia (...) w czerwcu 2012 r. W grudniu 2012 r. oraz w styczniu i lutym 2013 r. świadek brał udział w czynnościach nadzorczych pozwanego na stacjach: W., W., W., W. i K.. Stwierdził, że (...) wyświetlał błędne informacje, niezgodne z rzeczywistym stanem rzeczy. Przykładowo, przybył pociąg do W., lecz na tablicy wyświetlany był pociąg do N.. Wjazd pociągu do W. był zapowiedziany na peron 3, a faktycznie pociąg przyjechał na peron 2. Na tablicy wyświetlony był pociąg do R., lecz podjechał pociąg do S.. Sąd Okręgowy ocenił zeznania tego świadka jako wiarygodne, wskazując, że do opisanego zaobserwowanych okoliczności faktycznych nie była konieczna znajomość zasad działania (...).

Zdaniem Sądu pierwszej instancji w przedmiotowej sprawie niesporna była okoliczność podawania na stacjach kolejowych komunikatów megafonowych oraz informacji wyświetlanych na tablicach niezgodnie z rzeczywistym ruchem pociągów. Natomiast sporny między stronami był okres, w którym występowały wady (...). Prezes Urzędu Transportu Kolejowego przyjął, że okres ten rozpoczął się już w fazie testowej systemu, tj. od czerwca 2012 r. Natomiast powód twierdził, że okres testowania systemu od czerwca 2012 r. do chwili jego wdrożenia w sierpniu 2012 r. nie powinien podlegać ocenie pod kątem naruszenia zbiorowych interesów pasażerów, albowiem (...) jest systemem nowatorskim, zaś błędy stwierdzone w okresie testowym zostały zgłoszone wykonawcy i wyeliminowane przy odbiorze systemu. Według powoda wszystkie błędy systemu zostały skutecznie usunięte w kwietniu 2013 r., więc nieprawidłowe było przyjęcie w decyzji ich występowania jeszcze w czerwcu 2013 r.

W ocenie Sądu Okręgowego czas trwania obydwu bezprawnych praktyk został określony w decyzji prawidłowo. Testowe działanie systemu nie może być bowiem usprawiedliwieniem dla nieprawidłowego udzielania pasażerom informacji o ruchu pociągów oraz informacji głosowych niespójnych z informacjami wizualnymi. Zdaniem Sądu pierwszej instancji istotne jest, że w tym czasie błędne działanie (...) wprowadzało pasażerów w błąd. Pasażerowie mają bowiem prawo działać w zaufaniu do zarządzającego dworcem kolejowym, że podawane im informacje o ruchu pociągów są zgodne z rzeczywistością. Tymczasem dążąc do wyłączenia swojej odpowiedzialności za działanie systemu w okresie próbnym powód bezskutecznie próbował skonstruować nie przewidzianą przez ustawodawcę przesłankę egzoneracyjną w postaci wdrażania systemu (...).

Jeśli chodzi o zakończenie okresu wadliwego działania (...), Sąd Okręgowy uznał, że samo odbywanie przez powoda spotkań z przewoźnikami i wykonawcą systemu, których celem było określenie przyczyn powstawania błędów i wypracowanie mechanizmów ich usuwania oraz zapobiegania im na przyszłość, nie dowodzi likwidacji stanu naruszenia zbiorowych interesów pasażerów. Począwszy od marca 2012 r. odbyło się 10 spotkań i nie przynosiły one poprawy sytuacji. Ponadto pomimo obowiązku wynikającego z art. 6 k.c., powód nie zaoferował żadnych dowodów na

okoliczność, iż począwszy od kwietnia 2013 r. (...) działał prawidłowo. Tymczasem odnotowany po kwietniu 2013 r. spadek ilości błędów systemu nie dowodzi jego całkowicie poprawnego działania.

Za niezasadne Sąd Okręgowy uznał zarzuty braku odpowiedzialności powoda za jakość danych wprowadzanych do (...) przez przewoźników, a także za „ręczne” wprowadzanie przez nich zmian do systemu. Argumenty te mogłyby mieć znaczenie dla ewentualnych roszczeń odszkodowawczych powoda wobec przewoźników, lecz są irrelewantne przy ocenie jego odpowiedzialności z tytułu praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym. Sąd pierwszej instancji wyjaśnił, że to powód jest właścicielem (...) i nim zarządza. Jeżeli więc dopuszcza do obsługi systemu inne podmioty, to odpowiada wobec pasażerów za ich błędy jako zarządca stacji i jej infrastruktury, w której skład wchodzi (...). Zgodnie bowiem z punktem 4.2.12.1 TAP TSI na zarządcę stacji kolejowej nałożony jest obowiązek udzielania informacji na terenie stacji, w szczególności o przyjazdach i odjazdach pociągów. Przepis ten stosuje się wówczas, gdy po wejściu w życie TAP TSI, tj. od dnia 13 maja 2011 r., miała miejsce odnowa, istotna modernizacja lub montaż nowego systemu zapowiedzi słownych lub wyświetlaczy. W związku z wprowadzeniem systemu (...) po tej dacie na stacjach W., W., W. i K., przepisy TAP TSI stosuje się do oceny realizacji obowiązku udzielania pasażerom informacji na terenie tych stacji.

Sąd pierwszej instancji wyjaśnił, że zgodnie ze sporządzonymi przez m.in. (...) S.A. „Wytycznymi w zakresie standardów dynamicznej informacji kolejowej w obsłudze podróżnych na stacjach/dworcach kolejowych”, pod pojęciem dynamicznej informacji pasażerskiej rozumie się wszelkie informacje o rozkładzie jazdy pociągów, opisujące bieżącą realizację planu rozkładu jazdy pociągów oraz odchylenia/zakłócenia, przekazywane podróżnym poprzez aktualnie stosowane media w tym, stacyjne tablice informacyjne oraz informacje głosowe, sterowane z centralnej lub lokalnej bazy danych rozkładu jazdy pociągów, do momentu odjazdu pociągu z danego dworca/stacji/przystanku. (...) jest zatem systemem zapowiedzi słownych lub wyświetlaczy, o którym mowa w pkt 4.2.12 TAP TSI.

Sąd Okręgowy wskazał, że zgodnie z punktem 4.2.12.1 TAP TSI zarządcy stacji udzielają klientom na stacjach następujących informacji dotyczących odjazdów pociągów: typ lub numer pociągu, stacja lub stacje przeznaczenia, przystanki pośrednie, peron lub tor, planowa godzina odjazdu. W razie odstępstw od wymienionych informacji dotyczących odjeżdżających pociągów zarządcy stacji udzielają na stacjach przynajmniej następujących informacji dotyczących pociągów: typ lub numer pociągu, stacja lub stacje przeznaczenia, planowa godzina odjazdu, odstępstwo od planu. W odniesieniu do informacji dotyczących pociągów przyjeżdżających, zarządca stacji udziela przynajmniej następujących informacji dotyczących pociągów: stacja lub stacje rozpoczynania biegu, godzina przyjazdu na stację, na której pociąg kończy bieg, typ lub numer pociągu, peron lub tor, na który wjeżdża pociąg. W razie odstępstw w przypadku pociągów przyjeżdżających, zarządca stacji udziela przynajmniej następujących informacji dotyczących tego rodzaju pociągów: typ lub numer pociągu, stacja lub stacje rozpoczynania biegu, planowa godzina przyjazdu, odstępstwo od planu. Do odstępstw od planu zalicza się: istotne opóźnienia, zmianę toru lub peronu, pełne lub częściowe odwołanie pociągu, zmianę trasy pociągu.

Tymczasem, w ocenie Sądu pierwszej instancji, powód nie zapewnił pasażerom właściwej informacji pasażerskiej na terenie stacji: W., W., W. oraz K.. Informacje dotyczące przyjazdów/odjazdów pociągów oraz wszelkich odstępstw od rozkładu jazdy udzielane pasażerom za pomocą (...) na w/w stacjach wprowadzały w błąd. Podróżni nie wiedzieli, że informacje wyświetlane na tablicach nie są zbieżne ze stanem faktycznym i o tym, że czekają na niewłaściwym peronie lub wsiedli do nieodpowiedniego pociągu dowiadawali się po czasie. Dla pasażerów niezrozumiała i zaskakująca była sytuacja, gdy na tablicy widniała informacja, że przyjazd opóźni się, a następnie okazywało się, że pociąg odjechał chwilę wcześniej. Wielokrotnie zdarzało się również, że brak było jakiegokolwiek informacji o opóźnieniu. W skargach pasażerowie wskazywali, że nieprawidłowe informacje głosowe i wizualne powodowały, iż wsiadali do niewłaściwych pociągów, co skutkowało poniesieniem dodatkowych kosztów i utratą czasu.

Zdaniem Sądu Okręgowego powyższe okoliczności wyczerpują przesłanki praktyki naruszającej zbiorowe interesy pasażerów określonej w art. 14b ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. Przepis ten stanowi, że zakazane jest stosowanie bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym, w szczególności naruszających przepisy prawa przewozowego w zakresie wymogu podawania do publicznej wiadomości

rozkładu jazdy dla przewozu osób, taryf i cenników, wykonywania umowy przewozu z uwzględnieniem obowiązku zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz użycia środków transportowych odpowiednich dla danego przejazdu. Według Sądu pierwszej instancji opisane postępowanie powoda było bezprawne, gdyż naruszało treść załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 454/2011 z dnia 5 maja 2011 r. TAP TSI. Postępowanie to naruszało zbiorowy interes pasażerów, albowiem godziło w ich chroniony prawem interes, tj. prawo do otrzymywania rzetelnej informacji o ruchu pociągów.

Analogicznie Sąd pierwszej instancji ocenił drugą ze stwierdzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego praktyk, polegającą na przekazywaniu informacji głosowych niespójnych z informacjami zamieszczonymi na wyświetlaczach na stacjach W. i W.. Obowiązek zachowania spójności tych informacji spoczywa na przedsiębiorstwie kolejowym i zarządcy stacji. Sąd Okręgowy wskazał, że zgodnie z art. 21 ust. 1 Rozporządzenia 1371 przedsiębiorstwo kolejowe i zarządca stacji zapewniają, zgodnie z (...) dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej, dostępność stacji, peronów, taboru kolejowego i innych pomieszczeń dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Wyjaśnił, że od 1 lipca 2011 r. zakres stosowania Rozporządzenia 1371 określają przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 maja 2011 r. w sprawie zwolnienia ze stosowania niektórych przepisów Rozporządzenia (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu krajowym (Dz.U. Nr 117, poz. 683). Na podstawie § 1 powołanego rozporządzenia stosowanie art. 21 ust. 1 Rozporządzenia 1371 wyłączono w stosunku do kolejowych krajowych połączeń pasażerskich oraz połączeń ze stacjami położonymi poza granicami Unii Europejskiej. Przepis ten ma więc zastosowanie wyłącznie w ruchu międzynarodowym, tj. do stacji W. i W., na których zatrzymują się pociągi międzynarodowe.

Sąd pierwszej instancji wskazał, że według punktu 6 preambuły TAP TSI, informacje udzielane pasażerom powinny być dostępne zgodnie z wymogami PRM TSI, których celem jest zwiększenie dostępności transportu kolejowego dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Natomiast zgodnie z punktem 4.1.2.11.1 PRM TSI na terenie stacji wszystkie podawane informacje powinny być spójne oraz zgodne z przepisami europejskimi lub krajowymi. Tam, gdzie zastosowano informację dynamiczną, powinna być ona spójna z kluczowymi informacjami podawanymi ustnie. Tymczasem na stacjach W. i W. zapowiedzi megafonowe nie pokrywały się z informacjami widniejącymi na wyświetlaczach. Powodowało to dezorientację, albowiem pasażerowie nie wiedzieli, która informacja jest prawidłowa. Sytuacja ta była uciążliwa nie tylko dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, lecz dla wszystkich pasażerów.

Sąd Okręgowy stwierdził, że opisane zachowanie powoda było sprzeczne z art. 21 ust. 1 Rozporządzenia 1371 w związku z pkt 4.1.2.11.1 PRM TSI, a więc było bezprawne w rozumieniu art. 14b ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. Naruszało ono zbiorowe interesy pasażerów o ograniczonej sprawności ruchowej, do których na podstawie pkt 2.2. PRM TSI zalicza się m.in. osoby niedowidzące i osoby niewidzące, stanowiące grupę, do której kierowane są komunikaty głosowe.

Odnosząc się do nałożonej na powoda w decyzji kary pieniężnej Sąd pierwszej instancji wskazał, że zgodnie z treścią art. 66 ust. 1 pkt 5b ustawy o transporcie kolejowym za naruszenie zakazu stosowania bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym, o którym mowa w art. 14b ust. 1 ustawy, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego obligatoryjnie nakłada na zarządcę, przewoźnika kolejowego lub właściciela dworca albo zarządzającego dworcem karę pieniężną w wysokości do 2% rocznego przychodu takiego przedsiębiorcy osiągniętego w roku kalendarzowym poprzedzającym rok, w którym wydano decyzję o ukaraniu o czym stanowi art. 66 ust. 2 ustawy.

Zdaniem Sądu Okręgowego w niniejszej sprawie nie zachodziły wskazane w art. 66 ust. 2a ustawy o transporcie kolejowym przesłanki odstąpienia od nałożenia kary pieniężnej, albowiem jest to możliwe jedynie w sytuacji, gdy skutki naruszenia zakazu zostały przez przedsiębiorcę usunięte. Tymczasem w stosunku do pasażerów już wprowadzonych w błąd skutki materialne, ale też niematerialne w postaci niewygody, stresu i zbędnego wysiłku oraz straty czasu, są nieodwracalne.

Sąd pierwszej instancji wskazał, że zgodnie z treścią art. 66 ust. 2b ustawy o transporcie kolejowym, wymierzając karę pieniężną Prezes Urzędu Transportu Kolejowego uwzględnia zakres naruszenia przepisu, dotychczasową działalność podmiotu i jego możliwości finansowe. Zgodził się organem regulacyjnym, że zakres naruszenia przez powoda przepisów prawa miał charakter zasadniczy, albowiem w sprawie wystąpiły aż dwie praktyki bezprawnego naruszenia interesów pasażerów w transporcie kolejowym, przy czym jedna z nich dotyczyła interesów pasażerów niepełnosprawnych.

Zdaniem Sądu Okręgowego działanie powoda naruszało podstawowe prawo pasażera, tj. prawo do uzyskania rzetelnej, prawdziwej i pełnej informacji o ruchu pociągów. Skutkowało to podejmowaniem przez pasażerów błędnych decyzji, które musieli gwałtownie zmieniać, aby dotrzeć do właściwego pociągu. Zdarzało się również, iż pasażerowie wsiadali do niewłaściwego pociągu, albo dowiadywali się, że ich właśnie zapowiedziany pociąg już odjechał. Nie były to sytuacje jednorazowe czy odosobnione, ponieważ im większy był ruch pociągów, tym gorzej działał system (...). Problem ten przez prawie rok nie został rozwiązany przez powoda, zarzucane praktyki miały więc charakter długotrwały. Sąd pierwszej instancji negatywnie ocenił bierność powoda, który mając wiedzę o problemach pasażerów, pierwsze skuteczne kroki w celu poprawy ich sytuacji podjął dopiero w marcu 2013 r., a więc po 10 miesiącach od uruchomienia (...). Sąd pierwszej instancji stwierdził, że chociaż dokładna liczba pasażerów wprowadzonych w błąd nie jest znana, to ich ilość musiała być znaczna, zważywszy na czas trwania praktyk oraz fakt, iż miały one miejsce na dworcach kolejowych obsługujących bardzo dużą liczbę podróżnych.

Za trafne uznał Sąd Okręgowy uwzględnienie przez organ regulacyjny jako okoliczności łagodzącej przy wymiarze kary okoliczności, że uruchomienie (...) miało na celu wprowadzenie udogodnień informacyjnych dla pasażerów, zaś sam system był produktem nowym i jego wdrożenie wymagało wysiłku logistycznego. Jednakże, w ocenie Sądu pierwszej instancji, przy wdrażaniu tego systemu powód nie wykazał się zapobiegliwością, ostrożnością, ani szybkością reagowania na ujawniające się usterki, co znacząco osłabiło wpływ powyższej okoliczności na wymiar kary.

Oceniając dotychczasową działalność przedsiębiorcy jako przesłankę wymiaru kary, Sąd pierwszej instancji nie podzielił poglądu organu regulacyjnego, iż fakt, że powód nie był jeszcze przez niego ukarany, należy traktować jako okoliczność łagodzącą. Wskazał, że każdy podmiot, na który przepisy prawa nakładają obowiązek określonego działania bądź zaniechania, powinien postępować zgodnie z ich dyspozycją. Działanie zgodne z prawem nie powinno więc być traktowane jako okoliczność łagodząca. Zdaniem Sądu Okręgowego przesłankę dotychczasowej działalności przedsiębiorcy należy raczej wiązać z faktem uprzedniego prawomocnego ukarania przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, a w konsekwencji jej potencjalny wpływ na karę ogranicza się do jej zaostrzenia, nigdy zaś do jej złagodzenia. Jednakże będąc związany zakresem decyzji i odwołania, Sąd pierwszej instancji uznał, że także w tej sytuacji nie ma kompetencji do podwyższenia kary pieniężnej.

Oceniając możliwości finansowe powoda, Sąd Okręgowy uznał, że odnosząc wysokość wymierzonej kary pieniężnej 452.080 zł do wysokości osiągniętego przez powoda przychodu za rok poprzedzający w kwocie 4.389.126.644,28 zł, stanowi ona jedynie 0,01% tego przychodu, a także jedynie 0,5% maksymalnego jej wymiaru. Jest to więc kara pieniężna niska i zarazem adekwatna do zakresu stwierdzonego naruszenia przepisów. Ponadto Sąd pierwszej instancji podkreślił, iż powód nie udowodnił, aby zapłata kary pieniężnej w tej wysokości miała naruszyć bądź znacząco ograniczyć jego płynność finansową. Tymczasem kara musi być na tyle dolegliwa, aby spełniła funkcje represyjną, prewencyjną i wychowawczą.

Od wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie - Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów apelację wniósł powód (...) S.A. z siedzibą w W..

Apelacją powód zaskarżył wyrok w całości, wnosząc o jego uchylenie i przekazanie sprawy Sądowi pierwszej instancji do ponownego rozpoznania, ewentualnie zmianę zaskarżonego wyroku poprzez uchylenie decyzji, a także zasądzenie od pozwanego na jego rzecz kosztów postępowania apelacyjnego. Powód zarzucił wyrokowi Sądu Okręgowego naruszenie:

1) art. 233 § 1 k.p.c. poprzez dokonanie wadliwej oceny zgromadzonego materiału dowodowego i uznanie, że sam fakt wprowadzenia pasażerów w błąd jest wystarczający do ustalenia, iż powód dopuścił się stosowania bezprawnych praktyk, podczas gdy do takiego ustalenia niezbędne jest stwierdzenie stosowania praktyk, a nie incydentalnych zachowań, tj. stwierdzenie pewnej powtarzalności naruszeń w pewnym przedziale czasowym, czego ze zgromadzonego materiału dowodowego nie można wywieść;

2) art. 233 § 1 k.p.c. poprzez pominięcie faktu, że wprowadzenie systemu (...) miało charakter innowacyjny, a powód podejmował niezbędne działania naprawcze w celu wyeliminowania błędów, co miało niewątpliwie wpływ na ocenę celowości i zamiaru działania powoda, w szczególności w kontekście przesłanki bezprawności i dla ustalenia zbiorowego interesu pasażerów;

3) art. 233 § 1 k.p.c. poprzez uznanie dowodu z zeznań świadka H. za wiarygodne, w sytuacji, gdy jako osoba zatrudniona w charakterze Naczelnika Wydziału (...) w Departamencie (...), nie był bezstronnym obserwatorem zdarzeń, w szczególności, że do obowiązków jego Wydziału należało prowadzenie postępowania w sprawie wydania zaskarżonej decyzji;

4) art. 14b ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym poprzez wadliwą subsumcję do niego stanu faktycznego sprawy i przyjęcie, że doszło do naruszenia zbiorowych interesów pasażerów w transporcie kolejowym;

5) art. 66 ust. 2 w związku z art. 66 ust. 1 pkt 5 lit. b ustawy o transporcie kolejowym poprzez wadliwą subsumpcję do nich stanu faktycznego i przyjęcie, że istnieją przesłanki do nałożenia kary pieniężnej.

Ponadto powód wnosił o zawieszenie postępowania apelacyjnego, na podstawie art. 177 § 3 k.p.c., do czasu prawomocnego zakończenia postępowania przed Naczelnym Sądem Administracyjnym sprawy oznaczonej przed Wojewódzkim Sądem Administracyjnym w W. sygnaturą akt VII SA/Wa 2609/13, a następnie wydania ewentualnej decyzji przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w przedmiocie stwierdzenia naruszenia zbiorowych interesów pasażerów.

Pozwany Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wnosił o oddalenie apelacji i zasądzenie od powoda na jego rzecz kosztów postępowania apelacyjnego.

Sąd Apelacyjny zważył:

Apelacja powoda zasługuje na uwzględnienie.

Dokonane przez Sąd pierwszej instancji ustalenia faktyczne są prawidłowe i Sąd Apelacyjny przyjmuje je za własne. Jednakże wymagały one uzupełnienia o okoliczności wynikające z dowodów z dokumentów w postaci odpisu wyroku Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w W. z dnia 5 czerwca 2014 r. wydanego w sprawie o sygn. akt VII SA/Wa 2609/13 wraz z uzasadnieniem oraz wyroku Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 22 marca 2016 r. wydanego w sprawie o sygn. akt II GSK 2263/14. W konsekwencji rozważania prawne Sądu Okręgowego okazały się wadliwe.

Zgodnie z treścią art. 14b ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jedn. Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 ze zm., zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym”) zakazane jest stosowanie bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym, w szczególności naruszających przepisy ustawy - Prawo przewozowe w zakresie wymogu podawania do publicznej wiadomości rozkładu jazdy dla przewozu osób, taryf i cenników, wykonywania umowy przewozu z uwzględnieniem obowiązku zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa i higieny oraz użycia środków transportowych odpowiednich do danego przewozu. W myśl powołanego przepisu zakazane są zarzucane powodowi działania polegające na: nieprawidłowym realizowaniu obowiązku udzielania pasażerom informacji o ruchu pociągów na stacjach kolejowych W., W., W. oraz K., a także przekazywaniu informacji głosowych niespójnych z informacjami zamieszczonymi na wyświetlaczach na stacjach kolejowych W. i W.. Z przyczyn wyjaśnionych w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku stanowią one bezprawne praktyki naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym.

Z przepisu art. 14b ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym wynika, że w przypadku naruszenia powyższego zakazu Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydaje decyzję, o której mowa w art. 13 ust. 6 pkt 2 ustawy. Przepis ten stanowi, że organ regulacyjny stwierdza w drodze decyzji naruszenie prawa przez przewoźnika kolejowego, zarządcę infrastruktury kolejowej, właściciela dworca bądź zarządzającego dworcem, określając zakres nieprawidłowości oraz termin ich usunięcia. Taka właśnie decyzja została wydana w stosunku do powoda.

W dniu 19 czerwca 2013 r. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, na podstawie art. 14 ust. 4 oraz art. 10 ust. 1 pkt 5 i art. 14b ust. 1 i 2 w związku z art. 13 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, wydał decyzję nr (...), w której stwierdził stosowanie przez powoda bezprawnych praktyk naruszających zbiorowe interesy pasażerów w transporcie kolejowym, polegających na nieprawidłowym realizowaniu obowiązku udzielania pasażerom informacji o ruchu pociągów na stacjach kolejowych W., W., W. oraz K., a także przekazywaniu informacji głosowych niespójnych z informacjami zamieszczonymi na wyświetlaczach na stacjach kolejowych W. i W.. W decyzji tej organ regulacyjny nakazał powodowi usunięcie nieprawidłowości poprzez zaniechanie stosowania powyższych praktyk w terminie 90 dni od dnia doręczenia decyzji. Mając na uwadze czas niezbędny na doręczenie decyzji, termin ten przypadął po dniu 17 września 2013 r. Tymczasem przedmiotowa decyzja została wydana już w dniu 20 czerwca 2013 r., pomimo, iż organ regulacyjny wyznaczył powodowi 90-cio dniowy termin na usunięcie nieprawidłowości.

W ocenie Sąd Apelacyjny niedopuszczalne było wydanie decyzji nakładającej na przewoźnika karę pieniężną na podstawie art. 66 ust. 1 pkt 5 lit. b ustawy o transporcie kolejowym przed upływem terminu na usunięcie nieprawidłowości, wyznaczonego przewoźnikowi w decyzji wydanej na podstawie art. 13 ust. 6 pkt 2 ustawy, nie można bowiem odczytywać treści art. 66 ust. 1 ustawy w oderwaniu od pozostałych jej przepisów. Sankcje nakładane na przewoźników kolejowych na podstawie art. 66 ust. 1 ustawy mają na celu doprowadzenie do sytuacji, w której działalność przewoźnika będzie prowadzona zgodnie z przepisami ustawy (por. art. 13 ust. 1, 2 i 4 ustawy dotyczący zadań Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego). Analiza treści art. 13 ust. 6 pkt 2 ustawy prowadzi do wniosku, że kara pieniężna jest środkiem ostatecznym, który powinien być stosowany dopiero wówczas, gdy przewoźnik nie zastosuje się do nakazu wynikającego z decyzji wydanej na podstawie art. 13 ust. 6 pkt 2 ustawy. Inna wykładnia tych przepisów prowadziłaby do wniosku, że wydawanie decyzji wyznaczającej przewoźnikowi termin do „usunięcia nieprawidłowości” jest bezprzedmiotowe, skoro organ regulacyjny mógłby nałożyć karę pieniężną niezależnie od podjęcia przez przewoźnika działań w zakreślonym terminie. W takim ujęciu całkowicie niezrozumiałymi byłby cel i sens wydawania decyzji stwierdzającej naruszenie prawa.

Powyższą argumentację dodatkowo wspiera treść art. 66 ust. 2a ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którym Prezes Urzędu Transportu Kolejowego może odstąpić od nałożenia kary, o której mowa w art. 66 ust. 2 ustawy, jeżeli skutki naruszenia przez przedsiębiorcę przepisu art. 66 ust. 1 ustawy zostały przez niego usunięte w terminie określonym w decyzji wydanej na podstawie art. 13 ust. 6 pkt 2 ustawy. Wprawdzie odstąpienie od nałożenia kary pieniężnej jest w dużej mierze uznaniowe, jednak dopiero po upływie terminu określonego w decyzji wydanej na podstawie art. 13 ust. 6 pkt 2 ustawy organ regulacyjny jest w stanie określić, czy w konkretnym wypadku istnieją podstawy do odstąpienia od nałożenia kary. W ocenie Sądu odwoławczego, w świetle treści art. 66 ust. 2a ustawy, nie jest dopuszczalne pozbawienie przewoźnika kolejowego szansy na podjęcie działań mających na celu usunięcie stwierdzonych nieprawidłowości, mogących skutkować odstąpieniem od nałożenia kary pieniężnej.

W ocenie Sądu Apelacyjnego przyjęcie wykładni prezentowanej przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego prowadziłoby do wniosków niemożliwych do zaakceptowania. Po pierwsze, uznanie, że organ regulacyjny jest uprawniony do nałożenia kary pieniężnej przed upływem terminu określonego w decyzji wydanej na podstawie art. 13 ust. 6 pkt 2 ustawy prowadziłoby do podważenia celowości wydawania tej decyzji. Po drugie, w takim wypadku Prezes Urzędu Transportu Kolejowego nie byłby w stanie miarodajnie ocenić istnienia ewentualnych podstaw do odstąpienia od nałożenia kary pieniężnej (art. 66 ust. 2a ustawy).

Przy tym, nie jest istotna okoliczność, iż art. 66 ust. 2a ustawy o transporcie kolejowym przewiduje możliwość odstąpienia od nałożenia kary w wypadku usunięcia skutków naruszenia przez przedsiębiorcę przepisu art. 66 ust. 1 ustawy. Po pierwsze, nie należy temu sformułowaniu nadawać innego znaczenia normatywnego, niż użytemu w art. 13

ust. 6 pkt 2 ustawy zwrotowi „usunięcie nieprawidłowości”. Wprawdzie jedną z podstawowych zasad wykładni tekstu normatywnego jest nienadawanie tożsamego znaczenia różnym zwrotom użytym w tym tekście, jednakże nie sposób nie zauważyć, że art. 13 ust. 6 pkt 2 i art. 66 ust. 2a ustawy odnoszą się do tej samej sytuacji, tj. działań podjętych przez przewoźnika po wydaniu decyzji stwierdzającej naruszenie przepisów. Celem wydania decyzji na podstawie art. 13 ust. 6 pkt 2 ustawy jest bowiem doprowadzenie działalności przewoźnika do stanu zgodnego z prawem. Jeżeli zatem przewoźnik podejmuje działania zmierzające do usunięcia nieprawidłowości w rozumieniu art. 13 ust. 6 pkt 2 ustawy, to tym samym dąży do „usunięcia skutków naruszenia” w rozumieniu art. 66 ust. 2a ustawy.

Po drugie, nie można się zgodzić z Sądem Okręgowym, że w okolicznościach niniejszej sprawy nie było możliwe usunięcie skutków naruszenia, ponieważ skutek już nastąpił, a więc nie może być usunięty. Tak rozumiana treść art. 66 ust. 2a ustawy wykluczałaby w zasadzie zawsze możliwość odstąpienia od nałożenia kary pieniężnej, skoro podstawą wydania decyzji na podstawie art. 13 ust. 6 pkt 2 ustawy jest stwierdzenie zajścia określonego zdarzenia w postaci naruszenia przepisów prowadzącego do różnorodnych skutków. W tym znaczeniu skutek naruszenia przepisów w zasadzie zawsze poprzedza wydanie decyzji i nigdy nie może zostać usunięty, nie można bowiem przecież ingerować w zdarzenia przeszłe.

Zdaniem Sądu Apelacyjnego, wykładnia art. 66 ust. 2a ustawy powinna zmierzać w tym kierunku, aby umożliwić przewoźnikowi podporządkowanie się decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i usunięcie nieprawidłowości. W niniejszej sprawie powód naruszył przepis art. 14b ust. 1 ustawy poprzez nieprawidłowe realizowanie obowiązku udzielania pasażerom informacji o ruchu pociągów, a także przekazywanie informacji głosowych niespójnych z informacjami zamieszczonymi na wyświetlaczach na stacjach kolejowych. Należy uznać, że w okolicznościach niniejszej sprawy „usunięcie skutków naruszenia” musi być rozumiane jako wyeliminowanie przyczyny takiego stanu rzeczy, tj. doprowadzenie do prawidłowego działania systemu (...), co doprowadzi do usunięcia na przyszłość skutku w postaci narażenia pasażerów na dezinformację. W konsekwencji, w niniejszej sprawie powód był w stanie usunąć skutki naruszenia w rozumieniu art. 66 ust. 2a ustawy.

W ocenie Sądu odwoławczego zaskarżona decyzja została wydana z naruszeniem art. 66 ust. 1 i 2a w związku z art. 13 ust. 6 ustawy o transporcie kolejowym, co uzasadniało zmianę zaskarżonego wyroku na podstawie art. 479⁷⁵ § 2 k.p.c. poprzez uchylenie zaskarżonej decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 19 lipca 2013 r. Wobec uwzględnienia apelacji z uwagi na naruszenie przez Sąd pierwszej instancji powołanych przepisów prawa materialnego, niecelowe było odnoszenie się do zawartych w apelacji pozostałych zarzutów.

Jedynie uzupełniająco wskazać należy, iż nie są zasadne zarzuty apelacji powoda wskazujące na naruszenie art. 233 § 1 k.p.c. poprzez dokonanie newszechstronnej oceny dowodów, a w konsekwencji dokonanie wadliwych ustaleń faktycznych. W przedmiotowej sprawie stan faktyczny został ustalony przez Sąd Okręgowy prawidłowo, zgodnie z zasadą swobodnej oceny dowodów, która wymaga, aby sąd oceniał materiał dowodowy w sposób logiczny, spójny i zgodny z zasadami doświadczenia życiowego. Należy podzielić utrwalony w orzecznictwie pogląd, że do naruszenia przepisu art. 233 § 1 k.p.c. mogłoby dojść tylko wówczas, gdyby skarżący wykazał uchybienie podstawowym regułom służącym ocenie wiarygodności i mocy poszczególnych dowodów, tj. regułom logicznego myślenia, zasadzie doświadczenia życiowego i właściwego kojarzenia faktów (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 maja 2005 r., sygn. III CK 314/05, Lex nr 172176). Tylko w przypadku, gdy brak jest logiki w wiązaniu wniosków z zebranymi dowodami lub gdy wnioskowanie sądu wykracza poza schematy logiki formalnej albo wbrew zasadom doświadczenia życiowego nie uwzględnia jednoznacznych praktycznych związków przyczynowo - skutkowych, przeprowadzona przez sąd ocena dowodów może być skutecznie podważona (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z dnia 27 lutego 2007 r., sygn. I ACa 1053/06, Lex nr 298433).

Skuteczne postawienie zarzutu naruszenia przepisu art. 233 § 1 k.p.c. wymaga wykazania, że sąd uchybił zasadom logicznego rozumowania lub doświadczenia życiowego, to bowiem może być jedynie przeciwstawione uprawnieniu sądu do dokonywania swobodnej oceny dowodów. Nie jest natomiast wystarczające przekonanie o innej niż przyjął sąd wadze (doniosłości) poszczególnych dowodów i ich odmiennej ocenie, niż ocena sądu (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z dnia 27 kwietnia 2006 r., sygn. I ACa 1303/05, publ. Lex nr 214251). Tymczasem powód w apelacji

ograniczył się do polemiki z ocenami Sądu pierwszej instancji, nie stawiając im przekonujących zarzutów, mogących stać się podstawą uznania rozumowania Sądu Okręgowego za nielogiczne bądź niezgodne z zasadami doświadczenia życiowego, a przez to wadliwe.

Sąd Apelacyjny oddalił zgłoszony przez powoda w apelacji wniosek o zawieszenie postępowania apelacyjnego, na podstawie art. 177 § 3 k.p.c., do czasu prawomocnego zakończenia postępowania przed Naczelnym Sądem Administracyjnym sprawy oznaczonej przed Wojewódzkim Sądem Administracyjnym w W. sygnaturą akt VII SA/Wa 2609/13, a następnie wydania ewentualnej decyzji przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w przedmiocie stwierdzenia naruszenia zbiorowych interesów pasażerów. Odwołując się do powyższych rozważań wskazać należy, że rozstrzygnięcie Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w W. zapadłe w przyszłości co do decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego utrzymującej w mocy decyzję z dnia 19 czerwca 2013 r., nie będzie miało wpływu prejudycjalnego na rozstrzygnięcie w niniejszej sprawie.

Podstawą orzeczenia Sądu Apelacyjnego był art. 386 § 1 k.p.c. O kosztach procesu orzeczono na zasadzie art. 98 § 1 i 3 w zw. z art. 108 § 1 k.p.c.