

*Sygn. akt VII AGa 275/18*

## WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

*Dnia 9 maja 2018 r.*

*Sąd Apelacyjny w Warszawie VII Wydział Gospodarczy w składzie:*

*Przewodniczący: SSA Jolanta de Heij-Kaplińska (spr.)*

*Sędziowie: SA Marek Kolasiński*

*SA Magdalena Sajur - Kordula*

*Protokolant: sekr. sądowy Izabela Sokołowska*

*po rozpoznaniu w dniu 9 maja 2018 r. w Warszawie*

*na rozprawie sprawy z powództwa (...) S.A. z siedzibą w W.*

*przeciwko (...) S.A. z siedzibą w W.*

*o zapłatę*

*na skutek apelacji powoda*

*od wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie*

*z dnia 22 lipca 2016 r., sygn. akt XXVI GC 218/15*

**I. oddala apelację;**

**II. zasądza od (...) S.A. z siedzibą w W. na rzecz (...) S.A. z siedzibą w W. kwotę 14 400 zł (czternaście tysięcy czterysta złotych) tytułem zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego.**

Sygn. akt VII AGa 275/18

## UZASADNIENIE

Powód (...) S.A. z siedzibą w W. wytoczył powództwo o zasądzenie od pozwanego (...) S.A. z siedzibą w W. kwoty 2.183.000,00 zł wraz z ustawowymi odsetkami:

od kwoty 73.000,00 zł od dnia 21 listopada 2012 r. do dnia zapłaty,

od kwoty 27.000,00 zł od dnia 21 listopada 2012 r. do dnia zapłaty,

od kwoty 1.000,00 zł od dnia 21 listopada 2012 r. do dnia zapłaty,

od kwoty 2.082.000,00 zł od dnia 22 grudnia 2012 r. do dnia zapłaty

oraz o zasądzenie kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych tytułem kary umownej za nieprzekazanie prawidłowo przygotowanych zastępczych rozkładów jazdy, która została przewidziana w decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (Prezes UTK) w wysokości 1000 zł za każde naruszenie dotyczące każdego pociągu. Decyzją z dnia 30 grudnia 2011 r. Prezes UTK ustalił warunki udostępniania infrastruktury kolejowej obowiązującej na rozkład jazdy od 11 grudnia 2011 r. do 8 grudnia 2012 r. między stronami procesu. Pozwany

naruszył obowiązek wynikający z decyzji Prezesa UTK poprzez brak przekazywania powodowi w okresie od 1 czerwca 2012 r. do 15 października 2012 r. jednego prawidłowo przygotowanego zastępczego rozkładu jazdy dla każdego pociągu uwzględniającego wszystkie zamknięcia na przydzielonej trasie. Naruszenie obowiązku przekazywania prawidłowo przygotowanych zastępczych rozkładów jazdy polegało na tym, że przekazywane rozkłady nie zawierały wszystkich niezbędnych elementów i nie były w nich uwzględniane wszystkie zamknięcia na przydzielonej trasie.

Dnia 27 stycznia 2015 r. Sąd Okręgowy w Warszawie wydał nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym.

Pozwany wniósł sprzeciw od nakazu zapłaty wnosząc o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powoda zwrotu kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych w wysokości trzykrotności stawki minimalnej. Pozwany wskazał, że nie doszło do naruszenia obowiązku przekazywania powodowi prawidłowo przygotowanych zastępczych rozkładów jazdy. Prezes UTK nie narzucił stronom w decyzji sposobu sporządzania zastępczych rozkładów jazdy. Powód w spornym okresie nigdy nie kwestionował sposobu przekazywania przez pozwanego zastępczych rozkładów jazdy. Kwota wskazana w decyzji jako kara za naruszenie obowiązku przekazywania prawidłowo przygotowanych zastępczych rozkładów jazdy nie stanowi kary umownej. Powód nie udowodnił zaistnienia przesłanek odpowiedzialności kontraktowej.

Wyrokiem z dnia 22 lipca 2016 r. Sąd Okręgowy w Warszawie oddalił powództwo (...) S.A. z siedzibą w W. przeciwko (...) S.A. z siedzibą w W. o zapłatę i zasądził od powoda (...) S.A. z siedzibą w W. na rzecz pozwanego (...) S.A. z siedzibą w W. kwotę 7 217,00 złotych (siedem tysięcy dwieście siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego.

***Powyższy wyrok został wydany na podstawie następujących ustaleń faktycznych i rozważań prawnych:***

Powód (...) S.A. i pozwany (...) S.A. byli związani decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 30 grudnia 2011 r., ustalającą warunki udostępniania infrastruktury kolejowej obowiązującej na rozkład jazdy od 11 grudnia 2011 r. do 8 grudnia 2012 r. i zastępującą umowę stron o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Na podstawie § 4 ust. 7 decyzji, pozwany był zobowiązany do przekazywania powodowi od dnia 1 czerwca 2012 r. każdorazowo jednego prawidłowo przygotowanego zastępczego rozkładu jazdy dla każdego pociągu uwzględniającego wszystkie zamknięcia na przydzielonej trasie. W § 4 ust. 8 decyzji wskazano, że w przypadku nieprzekazania prawidłowo przygotowanego jednego zastępczego rozkładu jazdy dla każdego pociągu pozwany jest zobowiązany do zapłaty na rzecz powoda kary w wysokości 1000 zł za każde naruszenie dotyczące każdego pociągu. Strony były zobowiązane także do bezzwłocznego powiadamiania siebie wzajemnie o wszelkich okolicznościach i zdarzeniach mających wpływ na wykonywanie zobowiązań wynikających z decyzji, w tym w szczególności takich, które mogą wywołać niekorzystne skutki dla jednej lub obu stron (§ 15 ust. 2 decyzji).

Sąd Okręgowy ustalił, że powód w okresie od 1 czerwca 2012 r. do 15 października 2012 r. przekazywał pozwanemu jeden prawidłowo przygotowany zastępczy rozkład jazdy, zgodnie z postanowieniami decyzji z dnia 30 grudnia 2011 r.

Powód wystawił na rzecz pozwanego noty księgowe z tytułu kar umownych za przekazywanie wadliwych zastępczych rozkładów jazdy. Pozwany poinformował powoda, że nie uznaje należności wynikających z not księgowych tytułem kar umownych. Pozwany nie uiszczył żądanej przez powoda kwoty 2.183.000,00 zł, wskazanej w wezwaniach do zapłaty.

Postanowieniem z dnia 11 maja 2016 r. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego odmówił wyjaśnienia wątpliwości co do treści decyzji Prezesa UTK z dnia 30 grudnia 2011 r.

Ustaleń faktycznych Sąd Okręgowy dokonał na podstawie dokumentów zgromadzonych w aktach sprawy, które w większości stanowiły dokumenty prywatne. Strony w toku postępowania nie zakwestionowały autentyczności i prawdziwości tych dokumentów, a Sąd nie znalazł podstaw, aby uczynić to z urzędu. Dla ustaleń posłużyły również uwierzytelnione odpisy dokumentów urzędowych, tj. decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 30 grudnia 2011 r. i postanowienia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 11 maja 2016 r. Zgodnie z art. 244 §

1 k.p.c. dokumenty urzędowe, sporządzone w przepisanej formie przez powołane do tego organy władzy publicznej i inne organy państwowe w zakresie ich działania, stanowią dowód tego, co zostało w nich urzędowo zaświadczone. Z domniemania wyrażonego w art. 244 k.p.c. wynika, że strona zaprzeczająca treści dokumentu, powinna wykazać, że dokument nie pochodzi od organu, który go wystawił lub że zawarte w nim oświadczenie jest niezgodne z prawdą. Pozwany nie kwestionował autentyczności dokumentów załączonych do akt niniejszej sprawy. Sąd Okręgowy oparł się dodatkowo na zeznaniach przesłuchanych w sprawie świadków: J. M., I. K., M. P., K. K. oraz P. J..

Sąd Okręgowy częściowo dał wiarę zeznaniom świadka J. M.. Za niewiarygodne w szczególności uznał zeznania świadka w zakresie, w jakim wskazywał, że zastępcze rozkłady jazdy pociągów były wadliwe, a tym samym niezgodne z decyzją Prezesa UTK z dnia 30 grudnia 2011 r., a także że wszelkie nieprawidłowości były zgłaszane pozwanemu. Zeznania świadka w tym zakresie nie korespondują z materiałem dowodowym zebrany w sprawie, a w szczególności z decyzją Prezesa UTK z dnia 30 grudnia 2011 r. i postanowieniem Prezesa UTK z dnia 11 maja 2016 r., a także z zeznaniami pozostałych przesłuchanych w sprawie świadków. Zeznania świadka I. K. Sąd Okręgowy uznał za wiarygodne w całości. Świadek ten zeznał na okoliczności dotyczące jego pracy zawodowej oraz wykonywanych obowiązków. Zeznania te znajdują potwierdzenie w dokumentach zgromadzonych w aktach sprawy, w szczególności w decyzji Prezesa UTK z dnia 30 grudnia 2011 r. Podobnie Sąd Okręgowy w całości dał wiarę zeznaniom świadków: M. P., K. K. i P. J.. Zeznania te pozostają ze sobą spójne i znajdują potwierdzenie w materiale dowodowym zgromadzonym w aktach sprawy w postaci dokumentów. Sąd Okręgowy przytoczył zeznania świadków, i tak świadek J. M. zeznał, że jest pracownikiem powoda od 2008 r. i pełni funkcję Naczelnika Wydziału (...) Przed 2012 r. powodowi były przekazywane e – mailem cząstkowe rozkłady jazdy pociągów. Rozkłady były niespójne i wymagały dodatkowej, dogłębnej analizy oraz sprawdzenia czy rozkład będzie można pokazać od początku do końca. Powód zgłaszał pozwanemu, że są rozbieżności. Powód spotykał się z pozwanym celem wyjaśnienia nieprawidłowości i otrzymywał informacje, że pozwany nad tym pracuje. Rozmowy były prowadzone przede wszystkim z I. K., który wskazywał, że jak powstanie (...) to wtedy powód będzie otrzymywał rozkład jazdy pociągu z całej trasy dla każdego pociągu, tj. zastępczy rozkład jazdy. Świadek zeznał, że w poprzednim systemie, tj. (...), nie było możliwości pokazania rozkładu pociągu na całej trasie. Świadek wskazał, że powód domagał się od pozwanego rozkładu jazdy od początku do końca dla danego pociągu. Powód zgłaszał uwagi merytoryczne do projektu zastępczego rozkładu jazdy. Uwagi były zgłaszane także do formy projektu zastępczego rozkładu jazdy poprzez wskazanie, że rozkład powinien uwzględniać trasę pociągu od początku do końca. Zastępcze rozkłady jazdy zawierały błędy, tj. były różne braki, niespójne informacje dla tego samego pociągu w tym samym dniu. Świadek wyjaśnił, że są roczne, zamknięciowe (zastępcze) i indywidualne rozkłady jazdy. Świadek wskazał, że zastępcze rozkłady jazdy są przygotowywane w przypadku remontów na trasach.

Świadek I. K. zeznał, że jest obecnie dyrektorem zarządu w pozwanej spółce, wcześniej zaś pełnił m.in. funkcję dyrektora Centrum (...). Świadek potwierdził, że można wyróżnić trzy rodzaje rozkładów jazdy: roczne, indywidualne i zastępcze. Rozkład jazdy jest informacją o przebiegu pociągu od punktu A do punktu B po liniach kolejowych w określonym czasie. Zastępczy rozkład jazdy powstaje na podstawie rocznego i indywidualnego rozkładu jazdy oraz uwzględnia prace na torach. Przed 2012 r. rozkłady jazdy były przekazywane w częściach, w każdej z ekspozytur. Po decyzji Prezesa UTK pozwany wysyłał powodowi „jedną książeczkę ze wszystkimi zmianami”. Świadek wskazał, że na roczny rozkład jazdy nakładano zmiany z zastępczego rozkładu jazdy. Świadek wyjaśnił, że należy korzystać z zastępczego i rocznego rozkładu jazdy, aby wyczytać informacje jak jedzie pociąg z punktu A do punktu B. Świadek wskazał, że nikt z nim nie rozmawiał, aby otrzymywać całkowite zamknięte rozkłady jazdy. Świadek zeznał, że trasa pociągu to plan od stacji początkowej do stacji końcowej. Od 2012 r. pozwany wprowadził nowe narzędzie do tworzenia rozkładów jazdy, tj. nowy system komputerowy. Świadek wyjaśnił, że § 4 ust. 9 decyzji z dnia 30 grudnia 2011 r. dotyczy wdrożenia nowego systemu, tak jak to obecnie jest wykonywane. Świadek wskazał, że system ma możliwość przekazywania jednocześnie rocznego i zamknięciowego rozkładu jazdy. Obecnie rozkłady są dostarczane przez system – na serwer, z którego przewoźnik je pobiera.

Świadek M. P. zeznała, że pracuje w pozwanej spółce na stanowisku dyrektora ds. sprzedaży. Świadek wyjaśniła, że rozkład jazdy to inaczej przydzielona trasa pociągu w relacji z punktu początkowego do punktu końcowego. Świadek wskazała, że wyróżnia się trzy rodzaje rozkładów jazdy: roczne, indywidualne i zastępcze. Świadek zeznała, że

zastępcze rozkłady jazdy są związane z prowadzeniem robót na trasach. Powód otrzymywał jeden zbiorczy zastępczy rozkład jazdy po decyzji Prezesa UTK. W zastępczym rozkładzie jazdy miały być uwzględnione zmiany na całej trasie pociągu. Świadek wskazała, że obecnie jest system informatyczny i przewoźnicy sami mogą pobrać rozkład jazdy na dany dzień, nie wiedząc nawet jaki jest to rodzaj rozkładu. Świadek zeznała, że nie było ze strony powoda ani przewoźników żadnych sygnałów, że nieprawidłowo wykonano decyzję Prezesa UTK z dnia 30 grudnia 2011 r. Świadek wskazała, że obecnie jest możliwość pobrania jednego rozkładu jazdy ze zmianami naniesionymi z zastępczego rozkładu jazdy. Świadek zeznała, że zastępcze rozkłady jazdy są dla poszczególnych fragmentów na całej trasie pociągu. Zastępczy rozkład jazdy to rozkład zawierający zmiany z uwagi na prowadzone prace. W toku negocjacji umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej nie było mowy jak zastępczy rozkład jazdy ma wyglądać. Świadek wskazała, że technologicznie pozwany nie był przygotowany, aby zastępczy rozkład jazdy był przekazywany za pomocą systemu informatycznego, gdyż miał być on wdrożony od listopada 2012 r. Zastępczy rozkład jazdy był od czerwca 2012 r. przygotowywany ręcznie.

Świadek K. K. zeznała, że pracuje w pozwanej spółce od 1998 r., gdzie obecnie zajmuje się głównie rozliczeniami z przewoźnikami. Początkowo każda ekspozytura przygotowywała fragment rozkładu jazdy na swoim odcinku, drukowano zeszyt i przekazywano go przewoźnikom. Decyzją Prezesa UTK pozwany został zobowiązany do wdrożenia od listopada 2012 r. systemu elektronicznego, zaś od czerwca 2012 r. do przekazywania jednego zastępczego rozkładu jazdy. Świadek zeznała, że obecnie system daje funkcjonalność pobrania rozkładu jazdy na całej trasie. Świadek wskazała, że zgodnie z decyzją Prezesa UTK przygotowywanie i przekazywanie zastępczego rozkładu jazdy miało wyglądać tak jak dotychczas. Na radzie przewoźników nigdy nie spotkała się z zastrzeżeniami co do formy zastępczego rozkładu jazdy. Świadek wskazała, że nie ma instrukcji jak rozkład jazdy ma wyglądać, lecz jest to kwestia leżąca w gestii spółki. Świadek zeznała, że pozwany rozumiał rozkład jazdy zgodnie z jego definicją zawartą w ustawie o transporcie kolejowym.

Świadek P. J. zeznał, że pracuje w pozwanej spółce od 2008 r. Od 2011 r. przygotowywany był jeden zastępczy rozkład jazdy. Świadek zeznał, że przewoźnicy nie wymagali innej formy zastępczego rozkładu jazdy. Od początku 2011 r. tworzenie zastępczego rozkładu jazdy funkcjonowało w taki sam sposób, jak wymagała tego decyzja Prezesa UTK z dnia 30 grudnia 2011 r. Od 1 czerwca 2012 r. nie było różnic w przygotowywaniu zastępczych rozkładów jazdy. Świadek wyjaśnił, że wprowadzenie systemu informatycznego od listopada 2012 r. spowodowało zautomatyzowanie pracy w sporządzaniu rozkładów jazdy, która była dotychczas wykonywana ręcznie. Świadek wskazał, że zastępcze rozkłady jazdy obejmowały lokalizacje zamknięć i spowolnień, nie obejmowały całej trasy pociągu, gdyż takie były uzgodnienia z przewoźnikami.

Sąd Okręgowy za bezsporne uznał, że strony procesu były związane decyzją Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 30 grudnia 2011 r., która zastąpiła umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Przedmiotem decyzji było ustalenie zasad udostępnienia infrastruktury kolejowej, będącej w zarządzie pozwanego, w celu realizacji rozkładu jazdy pociągów, przy czym zasady te obowiązywały między stronami procesu na rozkład jazdy obowiązujący od 11 grudnia 2011 r. do 8 grudnia 2012 r. Spór między stronami procesu sprowadzał się natomiast do tego, co należy rozumieć pod pojęciem „jeden prawidłowo przygotowany zastępczy rozkład jazdy”, do którego przekazywania powodowi był zobowiązany pozwany na mocy § 4 ust. 7 decyzji z dnia 30 grudnia 2011 r. Według twierdzeń powoda, dostarczane przez pozwanego zastępcze rozkłady jazdy były wadliwe, co skutkowało naliczeniem kary umownej w wysokości dochodzonej pozwem. Istotne dla rozstrzygnięcia sprawy było zatem ustalenie, czy zastępcze rozkłady jazdy przekazywane powodowi przez pozwanego w spornym okresie, tj. od 1 czerwca 2012 r. do 15 października 2012 r. były dotknięte wadliwością czy też nie.

Sąd Okręgowy zaznaczył, że w toku postępowania powód prezentował swoje stanowisko w przedmiocie wadliwości zastępczych rozkładów jazdy niekonsekwentnie. Początkowo podnosił, że „właściwe ekspozyтуры zarządzania ruchem kolejowym (...) przekazywały (...) zastępcze rozkłady jazdy, które uwzględniały zamknięcia wyłącznie na obszarze działania tych ekspozytur, przez co – w omawianym okresie – dochodziło do permanentnego naruszania obowiązku przekazywania w odniesieniu do każdego pociągu zastępczych rozkładów jazdy uwzględniających wszystkie zamknięcia na przydzielonej trasie” (pozew k. 8). Następnie, w trakcie przesłuchania informacyjnego w trybie

art. 212 k.p.c., P. R., członek zarządu powodowej spółki wyjaśnił, że pozwany powinien przekazywać powodowi zastępczy rozkład jazdy w postaci jednego dokumentu, podczas gdy faktycznie powód otrzymywał od pozwanego wiele dokumentów (wiele rozkładów jazdy) (k. 1721 – 1722). Z kolei w piśmie z dnia 30 września 2015 r. (k. 1736 – 1746), powód wskazał, że zastępcze rozkłady jazdy przekazywane przez pozwanego zawierały nieprawidłowości szczegółowo opisane w rzeczonym piśmie.

W ocenie Sądu Okręgowego powód nie wykazał, aby doszło w jakikolwiek sposób do naruszenia obowiązku pozwanego w zakresie przekazywania jednego prawidłowo przygotowanego zastępczego rozkładu jazdy. Pozwany w toku postępowania udowodnił natomiast, że powyższy obowiązek był prawidłowo realizowany.

Sąd Okręgowy wskazał, iż decyzja Prezesa UTK z dnia 30 grudnia 2011 r. definiowała zarówno pojęcie „rozkładu jazdy pociągów”, jak i „zastępczego rozkładu jazdy pociągów”. Zgodnie z § 1 pkt 4 tej decyzji, przez „rozkład jazdy pociągów” należało rozumieć „trasy pociągów przydzielone w rocznym i indywidualnym rozkładzie jazdy”. Z kolei według brzmienia definicji „zastępczego rozkładu jazdy pociągów” (§ 1 pkt 5 decyzji) stanowił on „rozkład jazdy pociągów sporządzony przez Zarządcę (pozwanego) i uzgadniany z Przewoźnikiem (powodem), zawierający zmiany w przydzielonych trasach pociągów z uwagi na planowaną realizację robót”. Jak słusznie wskazał pozwany, rozkład jazdy ma swoją definicję także na gruncie ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, w myśl której jest to „plan, według którego mają się odbywać przejazdy pociągów na danej sieci kolejowej lub jej części w czasie, w którym on obowiązuje” (art. 4 pkt 23 ustawy o transporcie kolejowym).

Dla Sądu Okręgowego zasadnicze znaczenie w kwestii interpretacji pojęcia „jeden prawidłowo przygotowany zastępczy rozkład jazdy” miało brzmienie decyzji Prezesa UTK z dnia 30 grudnia 2011 r. Sąd podkreślił, że jest związany powyższą decyzją, także w zakresie jej wykładni i nie może ingerować w jej treść. Nie bez znaczenia dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy miało także postanowienie Prezesa UTK z dnia 11 maja 2016 r., którego wydanie było wynikiem zwrócenia się przez powoda w trybie art. 113 § 2 k.p.a. do Prezesa UTK celem wyjaśnienia wątpliwości co do treści decyzji z dnia 30 grudnia 2011 r. w zakresie definicji pojęcia „zastępczy rozkład jazdy”. Pomimo, iż w rzeczonem postanowieniu Prezes UTK odmówił wyjaśnienia wątpliwości co do treści decyzji z dnia 30 grudnia 2011 r. we wskazanym wyżej zakresie, z jego uzasadnienia wynikają istotne dla rozpoznawanej sprawy wnioski. Prezes UTK odmówił wyjaśnienia wątpliwości co do treści decyzji z dnia 30 grudnia 2011 r. w zakresie definiowania pojęcia „jeden prawidłowo przygotowany zastępczy rozkład jazdy”, argumentując to faktem, iż kwestie związane z elementami konstrukcyjnymi zastępczego rozkładu jazdy, jak również z formą i sposobem konstruowania prawidłowo sporządzonego zastępczego rozkładu jazdy nie były w ogóle przedmiotem rozstrzygnięcia objętego decyzją Prezesa UTK z dnia 30 grudnia 2011 r. Wobec powyższego, wyjaśnienie wątpliwości wskazanych przez wnioskodawcę (powoda) wykraczałoby, zdaniem Prezesa UTK, poza treść i zakres decyzji z dnia 30 grudnia 2011 r.

Biorąc pod uwagę treść decyzji Prezesa UTK z dnia 30 grudnia 2011 r., Sąd Okręgowy stwierdził, że nie wskazano w niej precyzyjnie, jaką formę mają przybierać zastępcze rozkłady jazdy. Trafne spostrzeżenia co do istoty zastępczego rozkładu jazdy poczyniono w uzasadnieniu postanowienia Prezesa UTK z dnia 11 maja 2016 r. Wskazano w nim bowiem, że zastępcze rozkłady jazdy miały być sporządzane tylko dla tras, na których występowały zamknięcia w związku z pracami prowadzonymi na sieci. Rozkłady te były zatem rozkładami, w stosunku do których pozwany wprowadził zmiany w kursowaniu pociągów. Jeżeli zmiany obejmowały całą trasę pociągu, zastępcze rozkłady jazdy miały być przekazywane w jednolitej formie dla całej trasy pociągu z uwzględnieniem wszystkich zmian (od stacji początkowej do stacji końcowej), natomiast jeżeli zmiany dotyczyły tylko części trasy – należało przekazać jeden zastępczy rozkład jazdy uwzględniający te zmiany. Sąd Okręgowy podzielił pogląd wyrażony przez pozwanego, iż przez „jeden prawidłowo sporządzony zastępczy rozkład jazdy” należało rozumieć rozkład jazdy spełniający dwa warunki: 1) mający postać jednego dokumentu oraz 2) pozbawiony wadliwości. Odnosząc powyższe na grunt niniejszej sprawy, Sąd wskazał, że przedłożone do akt sprawy dokumenty w postaci zastępczych rozkładów jazdy nie nasuwają wątpliwości co do zachowania przez pozwanego formy jednego dokumentu dla jednego zastępczego rozkładu jazdy przekazanego powodowi. W kwestii zaś wadliwości zastępczych rozkładów jazdy, zarzuty powoda okazały się nieuzasadnione.

Dalej Sąd Okręgowy wskazał, że wbrew twierdzeniom powoda, zastępczy rozkład jazdy mógł dotyczyć części trasy pociągu, na której nastąpiły zmiany, a niekoniecznie całej trasy pociągu. Wskazuje na to wyraźnie brzmienie wspomianej już definicji rozkładu jazdy, wynikającej z art. 4 pkt 23 ustawy o transporcie kolejowym, zgodnie z którą plan, według którego mają się odbywać przejazdy pociągów stanowi rozkład jazdy także wówczas, gdy dotyczy przejazdów pociągów na części określonej sieci kolejowej, w czasie w którym on obowiązuje. Zarzuty powoda odnośnie wadliwości zastępczych rozkładów jazdy jako nieobejmujących całej trasy pociągu nie zasługiwały zatem na uwzględnienie. Obowiązek uwzględniania w zastępczym rozkładzie jazdy całej trasy pociągu, podczas gdy zmiany w kursowaniu pociągów dotyczyły jedynie części trasy, nie wynika w żaden sposób z decyzji Prezesa UTK z dnia 30 grudnia 2011 r., jak również z definicji ustawowej rozkładu jazdy.

Odnosząc się do kwestii wadliwości zastępczych rozkładów jazdy, Sąd Okręgowy zwrócił uwagę także na to, iż strony procesu zostały zobowiązane na mocy § 15 ust. 2 decyzji Prezesa UTK z dnia 30 grudnia 2011 r. do bezzwłocznego powiadamiania siebie wzajemnie o wszelkich okolicznościach i zdarzeniach, mających wpływ na wykonywanie zobowiązań wynikających z decyzji, w tym w szczególności takich, które mogą wywołać niekorzystne skutki dla jednej lub obu stron. Z powyższego wynika zatem, iż strony były obowiązane współdziałać ze sobą w zakresie realizacji obowiązków wynikających z decyzji, zaś współpraca ta wyrażała się chociażby we wzajemnym informowaniu się o zdarzeniach istotnych dla wykonywania tych obowiązków. Tymczasem, zdaniem Sądu Okręgowego, powód nie wywiązał się z nałożonego na niego obowiązku informacyjnego względem pozwanego. Skoro bowiem powód miał zastrzeżenia co do prawidłowości przekazywanych mu przez pozwanego zastępczych rozkładów jazdy, powinien on poinformować pozwanego o występujących, jego zdaniem, w tych rozkładach nieprawidłowościach. W toku postępowania powód wskazywał wprawdzie, iż takie zastrzeżenia były zgłaszane pozwanemu, jednak nie zostało to w żaden sposób przez powoda udowodnione, zaś pozwany konsekwentnie temu zaprzeczał. Powód nie przedstawił na tę okoliczność żadnych dokumentów, które potwierdzałyby, że pozwany był informowany o wadliwościach zastępczych rozkładów jazdy. Poza tym, przesłuchani w sprawie świadkowie: I. K., M. P., K. K. i P. J., zatrudnieni w pozwanej spółce, zgodnie zeznali, że pozwany nie otrzymywał żadnych informacji na temat błędów czy też innych nieprawidłowości w zastępczych rozkładach jazdy – takich informacji pozwany nie otrzymał również ze strony przewoźników. Sąd Okręgowy podkreślił, że powód już od stycznia 2012 r. przygotowywał zastępcze rozkłady jazdy w takiej samej formie, jak w spornym okresie, tj. od czerwca 2012 r. do października 2012 r. Powód zaczął naliczać kary umowne z tytułu nieprzekazywania prawidłowo przygotowanych zastępczych rozkładów jazdy dopiero od listopada 2012 r., co pokrywało się z okresem, kiedy zaczął być wdrażany nowy system informatyczny, mający ułatwić chociażby opracowywanie zastępczych rozkładów jazdy. Zaznaczenia wymaga w tym miejscu okoliczność, iż na skutek wprowadzenia nowego systemu informatycznego doszło wprawdzie do zmian, jednak nie mogły mieć one wpływu na sposób konstruowania przez pozwanego zastępczych rozkładów jazdy. Powyższe wzmacnia zatem przekonanie, że powód nie miał uwag co do sposobu przygotowywania przez pozwanego zastępczych rozkładów jazdy i akceptował je w takiej formie, w jakiej były już od dłuższego czasu sporządzane.

Sąd Okręgowy wspomniał, że wskazanym przez powoda w piśmie z dnia 30 września 2015 r. rozbieżnościom między tym, w jakiej formie zostały przekazane przez pozwanego zastępcze rozkłady jazdy a tym, w jaki sposób zdaniem powoda powinny wyglądać prawidłowo przygotowane zastępcze rozkłady jazdy, nie sposób przypisać charakteru błędów czy też innego rodzaju wadliwości w zastępczym rozkładzie jazdy. W rzeczonym piśmie powód podnosił przede wszystkim, że zastępcze rozkłady jazdy dostarczone przez pozwanego obejmowały jedynie fragment trasy pociągu, nie uwzględniając trasy pociągu, której nie dotyczyły zmiany w kursowaniu. Okoliczność ta, jak wskazano już we wcześniejszych rozważaniach, nie dowodzi w żaden sposób o wadliwości zastępczego rozkładu jazdy, gdyż rozkład ten mógł obejmować tylko część trasy pociągu, jeżeli tylko tej części dotyczyły zmiany w kursowaniu. Ponadto, wskazywane przez powoda różnice co do godzin przyjazdów pociągów w zastępczych rozkładach jazdy były sygnalizowane jako zmiany wprowadzone do zastępczych rozkładów jazdy, stąd też nie można przypisać im charakteru błędów czy wewnętrznych sprzeczności.

Mając zatem na względzie, iż powód nie wykazał, aby doszło do naruszenia przez pozwanego obowiązku przekazywania jednego prawidłowo przygotowanego zastępczego rozkładu jazdy, na którym to naruszeniu powód oparł dochodzone

pozwem roszczenie o zapłatę kary umownej, Sąd Okręgowy oddalił powództwo w całości i orzekł o kosztach procesu na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. Z tego też względu koszty procesu zostały w całości zasądzone od powoda na rzecz pozwanego w łącznej kwocie 7217 zł, na którą złożyły się koszty zastępstwa procesowego w kwocie 7200 zł oraz opłata skarbową od dokumentu pełnomocnictwa w kwocie 17,00 zł. Orzekając o kosztach zastępstwa procesowego, Sąd Okręgowy stosownie do treści art. 109 § 2 zd. 2 k.p.c. i § 2 ust. 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu, nie uwzględnił wniosku pozwanego o zasądzenie kosztów zastępstwa procesowego w wysokości trzykrotności stawki minimalnej. Powołane przepisy stanowią, że Sąd przy ustalaniu wysokości kosztów poniesionych przez stronę reprezentowaną przez zawodowego pełnomocnika, bierze pod uwagę niezbędny nakład pracy pełnomocnika oraz czynności podjęte przez niego w sprawie, a także charakter sprawy i wkład pełnomocnika w przyczynienie się do jej wyjaśnienia i rozstrzygnięcia, zaś Sąd może przyznać opłaty stanowiące podstawę zasądzenia kosztów zastępstwa procesowego w wysokości wyższej niż stawki minimalne, jeżeli uzasadnia to rodzaj i stopień zawilości sprawy oraz niezbędny nakład pracy radcy prawnego; nie mogą być one wyższe niż sześciokrotne stawki minimalne. W ocenie Sądu Okręgowego brak jest podstaw do zasądzenia zwrotu kosztów zastępstwa procesowego w wysokości trzykrotności stawki minimalnej. Czynności wykonane w rozpoznawanej sprawie nie odbiegały od czynności typowych, a sprawa nie była szczególnie skomplikowana. Poza tym sam pozwany w żaden sposób nie uzasadnił żądania zwrotu kosztów procesu w wysokości wyższej niż stawki minimalne. W niniejszej sprawie Sąd Okręgowy nie dopatrywał się żadnych nadzwyczajnych, szczególnych okoliczności, które pojawiając się w sprawie zwiększają diametralnie nakład pracy niezbędny do prawidłowej realizacji obowiązków profesjonalnego pomocnika procesowego.

Apelację wywiódł powód zaskarżając wyrok w całości zarzucając naruszenie:

1. art. 1 i 2 § 3 k.p.c., art. 16 i 97 § 1 pkt 4 k.p.a. oraz art. 10 i 7 Konstytucji RP poprzez ich niezastosowanie i uznanie, że Sąd Okręgowy nie jest związany definicjami rozkładu jazdy pociągów i zastępczego rozkładu jazdy pociągów zawartymi w § 1 ust. 4-5 decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego nr (...) z dnia 30 grudnia 2011 r.,

- co doprowadziło do nieprawidłowego uznania, że zastępczy rozkład jazdy mógł „obejmować tylko część trasy pociągu, jeżeli tylko tej części dotyczyły zmiany w kursowaniu”, mimo że sąd cywilny będąc związany ostateczną decyzją administracyjną obowiązany był zastosować definicje określone w decyzji, z których jednoznacznie wynika, że zastępczy rozkład jazdy miał obejmować całość trasy pociągu z uwzględnionymi zmianami (nawet jeśli zmiany te dotyczyły tylko fragmentu trasy);

2. art. 233 § 1 k.p.c. poprzez przekroczenie granic swobodnej oceny dowodów polegające na dokonywaniu ustaleń faktycznych pozostających w oczywistej sprzeczności z treścią zebranego w sprawie materiału dowodowego, oraz dokonywanie wybiórczej, a nie wszechstronnej oceny dowodów, poprzez:

- uznanie, że zastępczy rozkład jazdy miał być dostarczany jako rozkład jazdy jedynie dla fragmentu trasy pociągu, na którym występują zmiany wynikające z planowanych robót, a nie - mimo wyraźnej treści decyzji w tym zakresie - jako rozkład jazdy dla całej trasy pociągu z naniesieniem tych zmian (nawet jeśli zmiany te dotyczyły tylko fragmentu trasy),

- przyjęciu, że zeznania świadków M. P. oraz P. J., w zakresie w jakim wskazali oni, że „w toku negocjacji nie było mowy jak zastępczy rozkład jazdy ma wyglądać” oraz że „przewoźnicy nie wymagali innej formy zastępczego rozkładu jazdy (niż ta dostarczana)” są wiarygodne i znajdują potwierdzenie w materiale dowodowym, podczas gdy z treści protokołu z negocjacji, które odbyły się przed Prezesem UTK w dniu 1 grudnia 2011 r. wynika wprost przeciwnie, że pozwana doskonale wiedziała (już na etapie poprzedzającym wydanie decyzji), że zastępczy rozkład jazdy miał obejmować całą trasę pociągu z naniesionymi zmianami wynikającymi z planowanych robót,

- pominięcie fragmentów uzasadnienia decyzji oraz uzasadnienia postanowienia Prezesa UTK z dnia 11 maja 2016 r., sygn. akt: (...).713.5.2016.16 wskazujących, że pozwana była obowiązana przekazywać powódce zastępczy rozkład jazdy „w takiej formie, która umożliwi Przewoźnikowi jego stosowanie w sposób (...) umożliwiający przekazanie wiarygodnych informacji dla pasażerów w odpowiednim czasie”, co z kolei doprowadziło Sąd Okręgowy do błędnego

przekonania, że zastępczy rozkład jazdy dostarczany powódce był niewadliwy, mimo że nie był dostarczany w formie umożliwiającej jego przekazywanie pasażerom bez uprzedniej obróbki przez pracowników powódk,

- pominięcie zeznań P. J. w zakresie, w jakim potwierdził on różnice pomiędzy rozkładami jazdy technicznymi (przeznaczonymi dla załóg pociągów i osób kierujących ruchem) a handlowymi (przeznaczonymi dla pasażerów) i wskazał, że pozwana w ogóle nie przygotowywała tych ostatnich, co z kolei doprowadziło Sąd Okręgowy do błędnego przekonania, że zastępczy rozkład jazdy dostarczany powódce był niewadliwy, mimo że nie był dostarczany w formie umożliwiającej jego przekazywanie pasażerom bez uprzedniej obróbki przez pracowników powódki.

W oparciu o powyższe zarzuty powód wnosił o:

zamianę zaskarżonego wyroku Sądu Okręgowego w całości i zasądzenie od pozwanej na rzecz powódki łącznej kwoty 2,183.000 PLN wraz z ustawowymi odsetkami:

od kwoty 73.000,00 zł od dnia 21 listopada 2012 r. do dnia zapłaty;

od kwoty 27.000,00 zł od dnia 21 listopada 2012 r. do dnia zapłaty;

od kwoty 1.000,00 zł od dnia 21 listopada 2012 r. do dnia zapłaty;

od kwoty 2.082.000,00 zł od dnia 22 grudnia 2012 r. do dnia zapłaty;

zasądzenie od pozwanej na rzecz powódki zwrotu kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych.

### **Sąd Apelacyjny zważył co następuje:**

Apelacja powoda nie zasługuje na uwzględnienie.

Sąd Apelacyjny w całości podzielił ustalenia faktyczne, dokonane w sprawie przez Sąd Okręgowy, czyniąc je jednocześnie podstawą swojego rozstrzygnięcia. Sąd Okręgowy, w wyniku prawidłowo przeprowadzonego postępowania dowodowego, ustalił wszystkie istotne dla rozstrzygnięcia sprawy okoliczności, które znajdowały odzwierciedlenie w całości zaferowanego przez strony materiału dowodowego. Jednocześnie na podstawie tak przeprowadzonego postępowania dowodowego i zgromadzonych dowodów, Sąd I instancji wywiódł trafne wnioski i oceny prawne, które Sąd Apelacyjny z poniższą korektą podzielił.

Sąd pierwszej instancji spór między stronami określił do kwestii, co należy rozumieć pod pojęciem "jeden prawidłowo przygotowany zastępczy rozkład jazdy". Jednocześnie Sąd wskazał, że według twierdzeń powoda dostarczane przez pozwanego zastępcze rozkłady jazdy były wadliwe co skutkowało naliczeniem kary umownej. Istotne dla rozstrzygnięcia sprawy było ustalenie, czy zastępcze rozkłady jazdy przekazywane powodowi przez pozwanego w okresie od 1 czerwca 2012 r. do 15 października 2012 r. były dotknięte wadliwością czy też nie. Apelujący powód twierdzi, że spór w niniejszej sprawie dotyczy znaczenia postanowień decyzji, a nie tego, czy w spornym okresie pozwany dostarczał powodowi rozkład jazdy dla całej trasy pociągu z naniesionymi zmianami wynikającymi z zamknięć torowych. Zdaniem powoda, okoliczność, że pozwany nie przekazywał takich rozkładów jazdy jest bezsporna. Istotą sporu według powoda jest odpowiedź na pytanie, czy "jeden prawidłowo przygotowany zastępczy rozkład jazdy", o którym mowa w §4 ust. 7 decyzji musiał być skonstruowany w postaci jednolitego dokumentu obejmującego całą trasę pociągu z naniesionymi zmianami wynikającymi z planowanych robót, czy dla jego prawidłowości wystarczające było przekazanie powodowi kilku częściowych rozkładów jazdy, obejmujących wyłącznie fragmenty trasy, ale spiętych razem.

Nie jest jasny zarzut powoda co do braku związania przez Sąd pierwszej instancji definicjami rozkładu jazdy pociągów i zastępczego rozkładu jazdy pociągów zawartymi w §1 ust. 4-5 decyzji. Sąd pierwszej instancji wyraźnie odwołał się do brzmienia decyzji Prezesa UTK dla interpretacji pojęcia "jeden prawidłowo przygotowany zastępczy rozkład



jazdy” (strona 9 uzasadnienia). Interpretacja tego pojęcia, a nie zastępczego rozkładu jazdy miała znaczenie dla rozstrzygnięcia roszczenia powoda. Dochodzone kary umowne uzależnione były od nieprzekazania prawidłowo przygotowanego jednego zastępczego rozkładu jazdy. Tylko w tym kontekście znaczenie “zastępczego rozkładu jazdy” przekładało się na rozumienie “jednego prawidłowo przygotowanego zastępczego rozkładu jazdy”. Dlatego, że decyzja Prezesa UTK była dla Sądu wiążąca, wątpliwości do jej treści w zakresie definicji pojęcia “zastępczy rozkład jazdy” stały się przedmiotem wniosku powoda o wyjaśnienie przez organ treści decyzji. Organ odmówił wyjaśnienia wątpliwości. Mimo to dla powoda treść decyzji jednoznacznie wskazuje, że zastępczy rozkład jazdy powinien obejmować całą trasę pociągów. Powód dochodzi do tego wniosku po analizie treści decyzji, a nie §4 ust. 7 w zw. z §1 pkt 5, a więc w istocie, to nie konkretny zapis decyzji tylko wykładnia decyzji zastępującej umowę doprowadza powoda do wniosku, że “zastępczy rozkład jazdy pociągów” jest rozkładem obejmującym całą trasę pociągu z naniesionymi na nią zmianami wynikającymi z planowanych robót, choćby zmiany te dotyczyły wyłącznie fragmentu trasy. Sąd pierwszej instancji przy interpretacji treści “jeden prawidłowo przygotowany zastępczy rozkład jazdy” uwzględnił postanowienie Prezesa UTK odmawiające wyjaśnienia wątpliwości co do treści decyzji, ale przy wykładni umowy posłużył się treścią art. 4 pkt 23 utk. Problemem było więc nie tyle, że Sąd pierwszej instancji wykroczył poza związanie decyzją, ale że przy wykładni umowy zawartej w decyzji zastępującej umowę odwołał się do przepisów ustawowych. Wynik wykładni był odmienny i z wynikiem tej wykładni powód się nie zgadza. Powód nie przedstawił argumentów podważających wykładnię Sądu pierwszej instancji spornego pojęcia w świetle zapisów umowy łączącej strony zawartej w decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej, która doprowadziła do wniosku, że zastępczy rozkład jazdy mógł dotyczyć części trasy pociągu, na której nastąpiły zmiany, a niekoniecznie całej trasy pociągu.

Sąd pierwszej instancji nie uchybił rozumienia definicji “zastępczy rozkład jazdy pociągów” zawartej w umowie, albowiem umowa postanowieniem §4 w zakresie warunków udostępniania oraz korzystania z infrastruktury kolejowej odwoływała się do regulaminu. Według zasad §9 regulaminu zarządca miał opracować zastępczy rozkład jazdy. Z kolei według §1 regulaminu stosowane pojęcie dotyczące udostępniania infrastruktury kolejowej są zgodne z obowiązującymi przepisami, w szczególności z ustawą o transporcie kolejowym. W istocie nie chodzi o to czym jest zastępczy rozkład jazdy pociągów tylko jak ma być skonstruowany i ani umowa, ani ustawa o transporcie kolejowym tego nie precyzowały. Odwołanie się przez sąd pierwszej instancji do art. 4 pkt 23 utk było posiłkowe, albowiem powołany przepis nie określa, czy plan uwzględnia niezmienną część trasy pociągu. Dodatkowo §9 pkt 4 regulaminu przewidywał, że właściwa ekspozytura zarządzania ruchem kolejowym najpóźniej na 42 dni przed terminem planowego zamknięcia, przekazuje do uzgodnienia pocztą elektroniczną, odrębnie każdemu z zainteresowanych przewoźników, projekty zastępczych rozkładów jazdy. Przewoźnik uzgadnia projekt zastępczego rozkładu jazdy lub proponuje zmiany. Zapisy regulaminu tłumaczą rozbieżność stanowisk stron podczas prowadzonych negocjacji, czemu dał wyraz Prezes UTK w uzasadnieniu decyzji. Nadając treść §4 ust. 7 Prezes UTK miał na względzie, że powód nie akceptował sytuacji, w której zastępczy rozkład jazdy pociągów obejmuje tylko część trasy pociągu podlegającą tej ekspozyturze (...), na terenie której prowadzone są roboty skutkujące wydaniem zastępczego rozkładu jazdy pociągów. Ponadto przewoźnik, którego pociąg jedzie po torach różnych ekspozytur zarządzania ruchem kolejowym, otrzymuje różne zastępcze rozkłady jazdy, konieczne jest dokonywanie łączenia rozkładów jazdy dla danego pociągu. Zdaniem powoda złożenie w całość rozkładu jazdy pociągów na skutek wydawania zastępczych rozkładów jazdy przez poszczególne ekspozytury tylko dla obszarów podlegających tym ekspozyturom, powinno być zadaniem zarządcy. Zarządca powinien przekazywać do przewoźnika ostateczny zastępczy rozkład jazdy dla pociągu. (...) podniosła, że nie jest możliwe technicznie spełnienie oczekiwań przewoźnika, a problem zniknie po wprowadzeniu nowego systemu do konstrukcji rozkładu jazdy w terminie 1 listopada 2012 r. Wydając decyzję Prezes UTK uznał, że zastępczy rozkład jazdy powinien być wydawany w takiej formie, która umożliwi przewoźnikowi jego stosowanie w sposób spójny obraz niebudzący wątpliwości interpretacyjnych i umożliwiający przekazanie wiarygodnych informacji dla pasażerów w odpowiednim czasie. Jest to możliwe do osiągnięcia tylko w przypadku przedstawiania jednego zastępczego rozkładu jazdy dla całej trasy pociągu zamówionej przez przewoźnika (k. 162).

Przesłanką powstania roszczenia wierzyciela o zapłatę kary umownej może być każda postać niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania niepieniężnego przez dłużnika, zastrzeżenie kary umownej może odnosić się jednak tylko do określonych, zindywidualizowanych postaci niewykonania lub nienależytego wykonania

zobowiązania. O zakresie zastosowania kary umownej rozstrzyga w każdym razie treść dokonanego przez strony zastrzeżenia. Może być ono przedmiotem wykładni oświadczenia woli stron (art. 65 §2 k.c.).

W świetle powyższych stwierdzeń, powód winien wykazać do przekazywania jakiego prawidłowo przygotowanego zastępczego rozkładu jazdy zobowiązał się pozwany. Po drugie, że zobowiązanie to wykonał nienależycie. Zakres odpowiedzialności z tytułu kary umownej pokrywa się z zakresem ogólnej odpowiedzialności dłużnika za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania (art. 483 § 1 i art. 484 § 1 w związku z art. 471 k.c.). Zobowiązany do zapłaty kary może w związku z tym bronić się zarzutem, że niewykonanie lub nienależyte wykonanie jest następstwem okoliczności, za które nie ponosi odpowiedzialności. Oznacza to, że przesłanką dochodzenia zapłaty kary umownej jest wina dłużnika co najmniej w postaci niedbalstwa (zob. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 9 listopada 1965 r., I CR 545/63, OSPiKA 1967, nr 4, poz. 97, z dnia 2 czerwca 1970 r., II CR 167/70, OSNCP 1970, nr 11, poz. 214, z dnia 27 stycznia 1972 r., I CR 458/71, OSNCP 1972, nr 9, poz. 160, z dnia 13 czerwca 2003 r., III CKN 50/01, nie publ. i z dnia 21 września 2007 r., V CSK 139/07, OSNC-ZD 2008, nr B, poz. 44).

Wytaczając powództwo powód wskazał, że zastępcze rozkłady jazdy opracowywane przez pozwanego powinny być kompletne, co oznacza że powinny uwzględniać wszystkie zamknięcia na całej trasie danego pociągu. Uchybienie polegało na przekazywaniu nieprawidłowo przygotowanych zastępczych rozkładów dla każdego z pociągów, (i) które nie zawierały wszystkich niezbędnych elementów lub (ii) w których nie były uwzględnione wszystkie zamknięcia na przydzielonej trasie. Pozwany przesyłał jedynie (iii) cząstkowe zastępcze rozkłady jazdy dla każdego z pociągów, które pracownicy musieli zestawiać w jeden rozkład dla danego pociągu uwzględniający całą trasę takiego pociągu. Ekspozytury zarządzania ruchem kolejowym przekazywały zastępcze rozkłady jazdy, które uwzględniały zamknięcia wyłącznie na obszarze działania tych ekspozytur. Z uchybieniem tego obowiązku, powód wywodził prawo do naliczenia kary umownej.

Pozwany w odpowiedzi twierdził, że dostosował się do decyzji prezesa i zmodyfikował system opracowywania i przekazywania przewoźnikom zastępczych rozkładów jazdy. Biorąc pod uwagę uzasadnienie decyzji Prezesa przyczyną wprowadzenia postanowienia do decyzji § 4 ust. 7 był zamiar wyeliminowania sytuacji, w której przewoźnikom przekazywane są cząstkowe rozkłady jazdy przez każdą z ekspozytur. Pozwany dostosował się do decyzji i ekspozytury terenowe przekazywały do centrali spółki odpowiednie dane, które następnie były zestawione i opracowywane i w wersji ujednoliconej były przekazywane przewoźnikom. Powód nie określił jakich elementów nie zawierały zastępcze rozkłady jazdy ani jakie zamknięcia na konkretnych przydzielonych trasach nie zostały uwzględnione.

Kolejną nieprawidłowością wskazywaną pismem procesowym z 21 września 2015 r. był brak informacji o początkowej trasie pociągu, godzinach przyjazdu postoju i odjazdu z poszczególnych stacji. Prawidłowy rozkład zastępczy rozkład jazdy powstał dopiero w wyniku scalenia albo kilku zastępczych rozkładów jazdy albo zaciernięcia danych z rocznego rozkładu jazdy. Z kolei zobowiązanie pozwanego do dostarczenia jednego kompletnego zastępczego rozkładu jazdy w rozumieniu §4 ust. 7 umowy przedstawionym w apelacji, polegało na rozkładzie dla całej trasy danego pociągu z naniesionymi zmianami wynikającymi z planowanych robót.

Ani z przebiegu negocjacji, ani z uzasadnienia wydanej decyzji nie wynika, żeby pozwany zobowiązał się do przekazywania zastępczego rozkładu jazdy scalonego z rocznym rozkładem jazdy (naniesionego na roczny rozkład jazdy). O przebiegu negocjacji świadczą załączone protokoły i pisma poprzedzające wydanie decyzji. O ile pojawiał się w nich problem przekazywania zastępczego rozkładu jazdy przez ekspozytury wymagający łączenia fragmentów z poszczególnych ekspozytur, to nie poruszano wymogu scalania zastępczego rozkładu jazdy z rocznym rozkładem jazdy dla każdego pociągu. Mianowicie, 21 października 2011 r. (...) skierował do (...) wnioski o zawarcie umowy o udostępnienie struktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów (...) załączając projekt umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej (k. 36). W załączonym projekcie umowy brzmienie §4 ust. 5 było następujące "zarządca opracowuje jeden zastępczy rozkład jazdy dla każdego pociągu uwzględniający wszystkie zamknięcia na trasie przebiegu". Przedstawiona przez (...) odpowiedź z dnia 10 listopada 2011 r. zawierała uwagi do projektu umowy i wskazywała, że propozycje uregulowań, w tym §4 ust. 5 projektu nie mogą być zaakceptowane z wyjaśnieniem, że uregulowanie kwestii wymaga zmian w systemach informatycznych i (...) nie mogło zobowiązać się że nastąpi to od

początku rozkładu jazdy (k. 74). (...) proponował, że 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 ust. 4, 5 i 7 regulaminu. Strony nie doszły do porozumienia i 25 listopada 2011 r. (...) złożył wniosek do Prezesa UTK o wyznaczenie terminu zakończenia negocjacji, a przypadku bezskutecznego jego upływu o wydanie decyzji zastępującej umowę (k. 120). Powód nie załączył wersji porównawczej obrazującej stanowiska stron, o której mowa we wniosku 25 listopada 2011 roku, dlatego paragrafy umowy zawarte w protokole z negocjacji z 1 grudnia 2011 roku, nie przystają do numeracji z projektów umów. Niemniej przebieg negocjacji co do §4 ustęp 9 zawiera istotną treść, chodzi o to, że (...) wyraził zgodę na pozostawienie zaproponowanego przez (...) zapisu ze zmianą terminu do 1 listopada 2012 r. na wprowadzenie systemu komputerowego. Do tego dnia (...) chciał otrzymywać jeden spójny zastępczy rozkład jazdy, ponieważ ma problem ze przekazaniem rzetelnej informacji podróżnym. (...) wniósł o dokonanie zapisu, żeby od początku obowiązywania rozkładu jazdy (...) miał obowiązek dostarczenia przewoźnikowi jednego zastępczego rozkładu jazdy dla każdego pociągu. Nie ustalono konkretnej formy w jakim ma być on przekazany. (...) stwierdził, że nie jest w chwili obecnej technologicznie możliwe spełnienie oczekiwań (...), poruszany problem zniknie po wprowadzeniu nowego systemu do konstrukcji rozkładu jazdy w terminie do 1 listopada 2012 r. (...) proponował ten zapis z uwagi na wielokrotne otrzymywanie zastępczego rozkładu jazdy we fragmentach, które w końcowym efekcie nie były ze sobą spójne. W ocenie (...) jeżeli w obecnym stanie faktycznym możliwe jest składanie fragmentów zastępczego rozkładu jazdy w całości przez (...) to możliwe jest również przez zarządcę, który będzie miał możliwość weryfikacji kompletności jednego zastępczego rozkładu jazdy (k. 125).

Decyzja z 30 grudnia 2011 roku w §4 ust. 7 zobowiązywała zarządcę aby od 1 czerwca 2012 r. przekazywał przewoźnikowi każdorazowo jeden prawidłowo przygotowany zastępczy rozkład jazdy dla każdego pociągu uwzględniający wszystkie zamknięcia na przydzielonej trasie. W uzasadnieniu do tego zapisu, Prezes UTK przytoczył stanowiska stron i uznał że zastępczy rozkład jazdy powinien być wydawany w takiej formie, która umożliwi przewoźnikowi jego stosowanie w sposób spójny oraz niebudzący wątpliwości interpretacyjnych i umożliwiający przekazanie wiarygodnych informacji dla pasażerów w odpowiednim czasie. Jest to możliwe do osiągnięcia tylko w przypadku przedstawiania jedyne zastępczego rozkładu jazdy dla całej trasy pociągu zamówionej przez przewoźnika (k. 162).

Zapis §4 ust. 7 decyzji jest niejednoznaczny i pozostawia wątpliwości interpretacyjne, które każda ze stron tłumaczy na swoją korzyść. Ważna jest uwaga Prezesa UTK, który odmówił wyjaśnienia wątpliwości podkreślając jednak, że forma zastępczego rozkładu jazdy nie była określona decyzją. O ile więc strony doskonale zdawały sprawę z problemów wynikających z przekazywanych zastępczych rozkładu jazdy, a więc nie tylko zbieranie danych ze wszystkich ekspozytur, ale i scalanie tak uzyskanych informacji z rocznym rozkładem jazdy wymagało uregulowania, to jednak podkreślanie w trakcie negocjacji trudności technologicznych pozwanego, przeczy zobowiązaniem się pozwanego do scalania zastępczego rozkładu jazdy z rocznym rozkładem jazdy przed 1 listopada 2012 r. Do tej daty pozwany miał przekazać spójne, inaczej mówiąc scalone zastępcze rozkłady jazdy ekspozytur.

Odnosnie zarzutu naruszenia art. 233 k.p.c. Sąd Apelacyjny zaznacza, że prawidłowe postawienie omawianego zarzutu wymaga nie tylko wskazania konkretnych dowodów przeprowadzonych w sprawie, ale także podania, w czym skarżący upatruje wadliwość ich oceny i jej wpływ na ustaloną podstawę faktyczną rozstrzygnięcia. Skarżący nie wykazał w żaden sposób, aby wyeksponowane przez Sąd I instancji okoliczności faktyczne i wyprowadzone z nich wnioski nie znajdowały potwierdzenia w zgromadzonym w sprawie materiale. Wskazywane okoliczności jako błędnie ustalone, a które winne być ustalone odmiennie, nie wskazują na źródło dowodowe, w oparciu o które powód zweryfikował ich prawdziwość. Powód nie podaje w czym przejawia się przekroczenie granic swobodnej oceny dowodów, a dokonuje własnej oceny materiału dowodowego. W ocenie Sądu Apelacyjnego kwestia wykładni umowy w zakresie rozumienia "jednego prawidłowo przygotowanego zastępczego rozkładu jazdy dla każdego pociągu uwzględniającego wszystkie zamknięcia na przydzielonej trasie" nie była związana z wadliwą oceną dowodów w rozumieniu art. 233 § 1 k.p.c., a jedynie mogła być związana z naruszeniem art. 65 § 1 i § 2 k.c. Czynienie skutecznego zarzutu z art. 233 § 1 k.p.c. nie może opierać się wyłącznie na samym zaprzeczeniu albo przedstawieniu odmiennego stanu faktycznego, gdyż nawet

wykazanie, że z tego samego materiału dałoby się wysnuć inne równie logiczne i zgodne z zasadami doświadczenia życiowego wnioski.

Sąd Apelacyjny oceniając materiał zgromadzony w aktach sprawy uznał, że nie zasługiwały na uwzględnienie zarzuty powoda dotyczące naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. i nie znajdując podstaw do zmiany wyroku, dokonując uzupełniającej oceny prawnej oddalił apelację powoda na podstawie art. 385 k.p.c.

Rozstrzygnięcie o kosztach postępowania apelacyjnego oparte jest na treści art. 98 k.p.c. w związku z art. 108 §1 k.p.c. Na rzecz strony wygrywającej postępowanie (pozwanego) zasadny jest zwrot kosztów poniesionych obejmujących wynagrodzenie radcy prawnego ustalone stosownie do § 2 pkt 7 w związku z § 10 ust. 1 pkt. 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz.U. z 2015 r., poz. 1804), w brzmieniu obowiązującym w chwili wniesienia apelacji.