

Sygn. akt VI A Ca 1473/13

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 18 czerwca 2014 r.

Sąd Apelacyjny w Warszawie VI Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący - Sędzia SA Ewa Śniegocka (spr.) Sędziowie: SA Aldona Wapińska

SO (del.) Małgorzata Borkowska

Protokolant: sekr. sądowy Agnieszka Pawłowska

po rozpoznaniu na rozprawie

w dniu 5 czerwca 2014 r. w Warszawie

sprawy z powództwa (...) Spółki Akcyjnej w W.

przeciwko Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego

przy udziale zainteresowanego (...) Spółki Akcyjnej w W.

o zawarciu umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej

na skutek apelacji pozwanego i zainteresowanego

od wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów

z dnia 28 maja 2013 r.

sygn. akt XVII AmK 1/12

I. zmienia zaskarżony wyrok w punkcie I i III w ten sposób, że:

1. w punkcie I oddala odwołanie od decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 30 grudnia 2011 r. nr (...);

2. w punkcie III zasądza od powoda (...) Spółki Akcyjnej w W. na rzecz pozwanego Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego kwotę 360 (trzysta sześćdziesiąt) zł tytułem zwrotu kosztów procesu; zasądza od powoda (...) Spółki Akcyjnej w W. na rzecz pozwanego Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego kwotę 270 (dwieście siedemdziesiąt) zł i na rzecz zainteresowanego (...) Spółki Akcyjnej w W. kwotę 370 (trzysta siedemdziesiąt) zł tytułem zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego.

Sygn. akt VI A Ca1473/13

UZASADNIENIE

Zaskarżonym wyrokiem Sąd Okręgowy w Warszawie Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów zmienił decyzję Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 30 grudnia 2011r. o zawarciu umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej w ten sposób, że wykreślił postanowienia zawarte w § 1 ust.2 , § 4 ust.7, ust.8, ust.9 i ust.12 , § 5 ust.1 pkt 2 w zakresie sformułowania w brzmieniu : „nie dłużej jednak niż w ciągu jednego dnia roboczego”, § 5 ust.2 pkt 1, § 5

ust.5 i ust.6, § 4 ust.5 w zw. z §7 ust.10 i ust.11, § 7 ust.17 i §15 ust.5 i ust.7, § 9 ust.11, § 16 ust.1 i ust.3 decyzji, oddalił odwołanie w pozostałej części, zniósł wzajemnie między stronami koszty postępowania.

Wyrok ten zapadł na podstawie następujących ustaleń faktycznych i rozważań prawnych:

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wydał w dniu 30 grudnia 2011r. decyzję, w której ustalił warunki udostępnienia przez (...) SA z/s w W. na rzecz (...) SA z/s w W. infrastruktury kolejowej obowiązujące na rozkład jazdy funkcjonujący w dniach od 11 grudnia 2011r. do 8 grudnia 2012r.

W uzasadnieniu Prezes UTK wskazał, że rozstrzygając w postępowaniu administracyjnym kwestie sporne, opierał się na stanowisku stron, kierował się kryteriami określonymi w art. 13 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym. Przyjął również, że wcześniejsze uzgodnienia stron mają pierwszeństwo przed rozstrzygnięciami administracyjnymi, o ile nie naruszają przepisów prawa i są zgodne z wymogami określonymi w art. 13 uotk.

(...) SA zaskarżyła decyzję Prezesa UTK w całości. Zaskarżonej decyzji powód zarzucił naruszenie przepisów prawa materialnego polegające na:

I błędnej wykładni art. 10 pkt 1 uotk w zw z art. 13 uotk i w zw z art. 29 ust. 1 uotk skutkujące niezasadnym przyjęciem, iż 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 infrastruktury kolejowej podczas, gdy prawidłowa interpretacja regulacji z art. 29 ust. 11 uotk winna prowadzić do wniosku, iż Prezes UTK władny jest podjąć jedynie ograniczone działania w tym zakresie, w szczególności nie naruszające integralności ekonomicznej podmiotów gospodarczych oraz nie tworzące dodatkowych zobowiązań i uzgodnień nie postulowanych przez strony w trybie negocjacji;

IIa ponadto naruszenie art. 29 ust. 11 uotk, art. 32 ust. 1 w zw z art. 384 kc, § 19 ust. 1 pkt 1 lit c rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej polegające na błędnym przyjęciu, iż regulamin przydzielania tras pociągów, o którym mowa w art. 32 ust. 1 uotk jest wzorcem umowy w rozumieniu art. 384 kc, 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;

III art. 30 uotk polegające na nałożeniu przez Prezesa UTK obowiązku wynikającego z treści § 4 ust. 7 i 8 Umowy zobowiązującego 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 obowiązki związane z przygotowaniem rozkładu jazdy, wprowadzając nieostre pojęcia i penalizujące ich naruszenie przez bezprawną karę umowną;

IV art. 10 pkt 1 uotk w zw z art. 13 uotk w zw z art. 29 ust. 1 uotk skutkujące niezasadnym przyjęciem, iż Prezes UTK w ramach zadań z zakresu regulacji, jest uprawniony do dowolnego kreowania obowiązków uczestników rynku kolejowego poprzez nakładanie na nich obowiązków finansowych – stworzenia oprogramowania wartego nawet kilkanaście mln złotych wtedy, gdy żaden przepis prawa nie uprawnia Prezesa UTK do nakładania obowiązku tworzenia systemów informatycznych w ramach § 4 ust. 9 Umowy (decyzji);

V art. 10 pkt 1 uotk w zw z art. 13 uotk skutkujące niezasadnym przyjęciem, że Prezes UTK w ramach zadań z zakresu regulacji, jest uprawniony do dowolnego wskazywania którzy pracownicy Zarządcy winni zajmować się sprawami przewoźników, określając w § 7 ust. 10 umowy (decyzji), iż pracownikiem odpowiedzialnym za kontakt w sprawach niniejszego paragrafu jest j.m. wtedy, gdy zgodnie z powierzonymi obowiązkami w (...) odpowiedzialną została wskazana K. O.;

VI§ 67 instrukcji (...) zatwierdzonej decyzją Prezesa UTK oraz wprowadzenie sprzeczności wewnętrznej umowy (decyzji) pomiędzy § 4 ust. 12 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 (...) oraz konieczności wykorzystania taboru przewoźnika do ściągnięcia innego uszkodzonego taboru linii kolejowej;

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 1998r. i Zarządca Infrastruktury nie jest uprawniony do jego zmiany.

VIII naruszenie § 5 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej z dnia 27 lutego 2009r. 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 art. 29 ust. 1i uotk poprzez niezasadne przyjęcie przez Prezesa UTK, iż strony winny wypracować w treści dwustronnej umowy uzgodnienia w zakresie wysokości i sposobu wypłacania kar umownych oraz innych odszkodowań, w tym wynikających z treści rozporządzenia 1371/2007 WE, podczas gdy przepisy prawa nie nakładają takiego obowiązku na strony umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, zaś ewentualne uzgodnienia w tym zakresie winny prowadzić do przeprowadzenia rozwiązań modelowych, tak aby nie naruszać zasady równego traktowania przewoźników;

X naruszenie art. 29 ust. 1i uotk, poprzez niezasadne nałożenie na zarządcę infrastruktury obowiązku informowania przewoźnika o potwierdzeniu przyjęcia 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 być niemożliwe, zaś ewentualne uchybienie nie wpływa na wysokość opłaty rezerwacyjnej, do której poniesienia byłby zobowiązany przewoźnik;

XI naruszenie art. 29 ust. 1i uotk 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 art. 29 ust. 1i uotk, 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,

XIII naruszenie art. 29 ust. 1i uotk poprzez wprowadzenie w błąd stron umowy (decyzji) polegające na nieprecyzyjnym określeniu wartości zobowiązań przewoźnika wobec zarządcy.

Na podstawie podniesionych zarzutów powód wniósł o uchylenie w całości zaskarżonej decyzji, ewentualnie o zmianę decyzji w postulowanym w odwołaniu zakresie.

Powód stwierdził, że w przedstawionym zakresie zaskarżona decyzja powinna zostać zmieniona poprzez wykreślenie kwestionowanych zapisów.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wniósł o oddalenie odwołania i zasądzenie od (...) kosztów postępowania wraz z kosztami zastępstwa procesowego według norm przepisanych, przyznał jednak, że wskazana w zaskarżonej decyzji kwota dotycząca szacowanej wartości brutto zobowiązań przewoźnika wobec zarządcy została podana omyłkowo.

Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów ustalił następujący stan faktyczny:

Pismem z dnia 21 października 2011r. (...) przesłało do (...) projekt umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej w rozkładzie jazdy mającym obowiązywać w okresie od 11 grudnia 2011r. do 8 grudnia 2012r. z prośbą o ustosunkowanie się do przedstawionego projektu.

(...) w piśmie z dnia 10 listopada 2011r. przesłały (...) własny projekt umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, w którym uwzględniono część propozycji zawartych w projekcie przesłanym przez przewoźnika. Projekt zawierał zmiany wprowadzone przez zarządcę infrastruktury.

W dniu 24 listopada 2011r. odbyło się spotkanie przedstawicieli stron, na którym (...) reprezentowało nową wersję projektu bazującą na projekcie (...). Strony nie doszły do porozumienia w przedmiocie treści całej umowy. Uzgodniono jedynie kilka zapisów.

Wnioskiem z dnia 25 listopada 2011r. (...) SA wystąpiła do Prezesa UTK o wyznaczenie terminu zakończenia negocjacji między (...) a zainteresowanym. Postanowieniem z dnia 29 listopada 2011r. Prezes UTK:

- nałożył na (...) i (...) obowiązek prowadzenia negocjacji w sprawie zawarcia umowy,
- wyznaczył termin i miejsce negocjacji na dzień 1 grudnia 2011r. w siedzibie Urzędu,
- wyznaczył termin zakończenia negocjacji na dzień 9 grudnia 2011r.

Po przeprowadzeniu negocjacji i ustaleniu szeregu kwestii w trakcie spotkań w dniach 1 i 6 grudnia 2012r. strony zgodnie wniosły o rozstrzygnięcie przez Prezesa UTK tylko tych elementów umowy, które nie zostały ustalone w toku negocjacji. Strony oświadczyły, że akceptują zmianę literalnego brzmienia wynegocjowanych zapisów w toku dostosowywania ich treści do treści decyzji.

W dniu 30 grudnia 2011r. Prezes UTK wydał zaskarżoną decyzję.

Sąd Okręgowy uznał, że z zebranego w sprawie materiału dowodowego wynika, że po przeprowadzeniu w dniach 1 i 6 grudnia 2011r. negocjacji strony w protokole negocjacji zgodnie oświadczyły, że wnoszą o rozstrzygnięcie przez Prezesa UTK tylko tych kwestii, które nie zostały ustalone w drodze przeprowadzonych rozmów. W ocenie Sądu powyższe sformułowanie stanowi doprecyzowanie wniosku (...) z dnia 25 listopada 2011r. o wydanie decyzji zastępującej umowę. Wydaje się, że intencją stron było, aby Prezes UTK przy wydawaniu decyzji przyjął za bazowy projekt umowy w treści uzgodnionej przez strony i uzupełnił ten projekt w drodze rozstrzygnięcia kwestii spornych. Nie ma przy tym znaczenia, że w protokole strony zgodziły się, iż w wydanej przez Prezesa UTK decyzji literalne brzmienie postanowień negocjowanej umowy w zakresie przez nie ustalonym może ulec zmianie. Wydając decyzję Prezes UTK powinien dążyć do zachowania zapisów uzgodnionych przez strony w niezmienionej formie, o ile były one zgodne z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa o charakterze ogólnym i traktowały w sposób jednolity wszystkich uczestników rynku. Przyjęcie takiego sposobu rozstrzygnięcia sporu znacząco przyczynia się do osiągnięcia pożądanego skutku w postaci porozumienia stron.

Zdaniem Sądu Prezes UTK nie powinien w decyzji indywidualnej zawierać rozstrzygnięć o charakterze generalnym, odnoszących się do wszystkich przewoźników występujących lub mogących pojawić się na rynku. Jeśli jednak w decyzji indywidualnej znajdują się zapisy regulujące kwestie ogólne, Prezes UTK powinien dbać, aby takie same zapisy były w umowach dotyczących innych przewoźników. Tylko w tym przypadku zostanie zrealizowana ustawowa funkcja Prezesa UTK jako regulatora rynku. Wydanie decyzji indywidualnych, powinno być poprzedzone wydaniem decyzji generalnej, która określałaby wspólne dla wszystkich uczestników rynku zasady działania zarządcy infrastruktury.

Taka kolejność wydawania decyzji pozwoli na jednolite ustalanie uprawnień wszystkich przewoźników i umożliwi jednakowe ich traktowanie oraz stworzy jednakowe możliwości dostępu do rynku, w tym do infrastruktury kolejowej, którą zarządzają (...).

Odnosząc się do zarzutów odwołania dotyczących poszczególnych postanowień decyzji Prezesa UTK Sąd Okręgowy stwierdził, że zasługują one na uwzględnienie. Zapis zawarty w § 1 pkt 2 decyzji dotyczący uznania Regulaminu przydzielania tras pociągów (...) za wzorzec umowy jest bezpodstawny. Należy podkreślić, że zgodnie z treścią § 19 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej zarządca infrastruktury opracowuje regulamin po przeprowadzeniu konsultacji z przewoźnikami. Nie jest to działanie bez porozumienia z odbiorcami usługi. Ponadto Regulamin określa zasady współpracy pomiędzy przedsiębiorcami. Nie dotyczy stosunków z konsumentami. Nie reguluje tych stosunków, więc nie ma wpływu na interesy konsumentów, których nie może naruszyć. Z tej przyczyny Regulamin nie może być poddany kontroli Sądu OKiK w trybie art. 479⁽³⁶⁾ kpc. Nawet jeżeli Regulamin spełnia cechy wzorca umownego, to jego postanowień nie można uznać za niedozwolone w świetle przepisu art. 385⁽¹⁾ § 1 kc. Postanowienie zawarte w § 1 ust. 2 decyzji jest więc nieprawidłowe i nawet, jeśli nie może wywoływać negatywnych dla powoda skutków, może wprowadzać w błąd co do kwalifikacji Regulaminu jako wzorca umownego i wynikających z tej okoliczności skutków prawnych.

Z tego względu zapis ten należało uchylić.

§ 4 ust. 7 i 8 decyzji – w ocenie Sądu brak jest podstawy prawnej w przepisach uotk do takiego ukształtowania obowiązków (...). Zapis przyjęty w decyzji jest nieprecyzyjny w zakresie określenia dokładności i treści zastępczego rozkładu jazdy. Pozwany nie przedstawił też kalkulacji uzasadniającej ustalenie poziomu kary pieniężnej.

§ 4 ust. 9 – postanowienie dotyczy nałożenia na (...) obowiązku wdrożenia systemu informatycznego, co wiąże się z koniecznością poniesienia wielomilionowych nakładów. Prezes UTK nałożył ten obowiązek bez podania podstawy prawnej oraz wskazania źródeł dochodów na sfinansowanie jego realizacji.

§ 5 ust. 2 pkt 1 – postanowienie zostało sformułowane w sposób zbyt szczegółowy w zakresie dotyczącym wskazania osoby upoważnionej, do której przewoźnik powinien kierować informację o rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu. Jednak z uwagi na wprowadzenie możliwości i trybu zmiany adresata rezygnacji postanowienie można uznać za dopuszczalne.

§ 4 ust. 12 – w ocenie Sądu brak podstaw prawnych dla wprowadzenia w decyzji zapisu, który w inny sposób reguluje kwestię unormowaną w § 67 instrukcji (...) podlegającej zatwierdzeniu przez Prezesa UTK. W umowie regulującej indywidualne zasady dostępu do infrastruktury niezasadne jest zawieranie zapisów szczególnych w stosunku do instrukcji ogólnej, ponieważ mogłoby to doprowadzić do uprzywilejowania jednego z przewoźników. Kara pieniężna została ustalona na poziomie symbolicznym, bez uzasadnienia jej wysokości. Zapis dotyczący kary może przysporzyć więcej problemów z rozliczeniem niż korzyści i w efekcie ustalenie to może stać się zapisem martwym.

§ 5 ust. 5 i 6 – w odwołaniu powód zarzucił, że standard peronów został szczegółowo uregulowany w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998r. – pozwany nie zaprzeczył temu zarzutowi. Zdaniem Sądu brak podstaw prawnych do wprowadzenia do umowy indywidualnej zapisów nakładających na (...) obowiązki większe od ustalonych w przepisie powszechnie obowiązującym. Miałyby to być uznane za nieuzasadnione uprzywilejowane traktowanie jednego przewoźnika i utrwaląc niejednolite standardy zachowania w stosunku do różnych przewoźników.

§ 4 ust 5 w zw z § 7 ust. 10 i 11 – kwestie, których dotyczą wymienione postanowienia zostały uregulowane w przepisach rozporządzenia o dostępie do infrastruktury, wobec tego brak podstaw do wprowadzenia szczegółowych regulacji w umowie indywidualnej, ponieważ może się pojawić zarzut nierównomiernego traktowania wszystkich uczestników rynku – przewoźników, oraz ukształtowania wzajemnych stosunków stron w sposób niezgodny z powszechnie obowiązującymi przepisami.

§ 7 ust. 17, § 15 ust. 5 i 7 – kwestie kar umownych i kosztów wynikających z innych wzajemnych rozliczeń czy wypłaty odszkodowań zostały uregulowane i nie powinny być przedmiotem rozstrzygnięcia w decyzji indywidualnej, ponieważ może to doprowadzić do nierównego traktowania przewoźników występujących na rynku. Ponadto z treści § 15 ust. 7 wynika, że kwestie te reguluje rozporządzenie nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym.

§ 5 ust. 1 pkt 2 w części dotyczącej sformułowania w brzmieniu: „nie dłużej jednak niż w ciągu jednego dnia roboczego.” Jego niewykonanie nie pociąga za sobą żadnych skutków w postaci naliczania kar umownych. W efekcie zapis będzie martwy. Z tego względu w ocenie Sądu jest zbędny.

§ 16 ust. 3 – zapis ten nie jest sprzeczny z przepisami ustawy, jednak wobec istnienia w uotk przepisu art. 29 ust. 5 zamieszczenie go w decyzji zastępującej umowę stron przyczyni się do zbędnego przedłużenia procedury. Wystąpienie przez zarządcę infrastruktury do Prezesa UTK z wnioskiem o zgodę na rozwiązanie umowy jest jednoznaczne z podaniem przyczyn złożenia wniosku i zawiadomieniem Prezesa UTK o okoliczności nieuregulowania przez przewoźnika opłaty, o której mówi § 9 decyzji za trzy kolejne okresy rozliczeniowe.

§ 9 ust. 11 – zawarty w tym postanowieniu obowiązek ma charakter generalny i był przedmiotem innej decyzji administracyjnej Prezesa UTK, w związku z tym brak podstaw prawnych do zamieszczenia tego postanowienia w decyzji o charakterze indywidualnym, ponieważ mogłoby to doprowadzić do postawienia zarządcy zarzutu nierównomiernego traktowania przewoźników.

§ 16 ust. 1 – zapis ten powinien być sprostowany przez pozwanego, który przyznał, że jest błędny. Wobec tego, że Prezes UTK nie dokonał sprostowania decyzji w tym zakresie, zapis należało uchylić.

Mając na uwadze przedstawione okoliczności Sąd Okręgowy na podstawie art. 479⁷⁵ § 2 kpc uchylił zaskarżoną decyzję w części i oddalił odwołanie w pozostałym zakresie jako bezzasadne.

O kosztach postępowania orzeczono na podstawie art. 100 kpc. stosownie do wyniku sporu.

Od tego wyroku apelacje wnieśli pozwany i zainteresowany.

Pozwany zaskarżonemu wyrokowi zarzucił:

naruszenie przepisów postępowania, tj.

art. 479⁷⁵ § 1 kpc poprzez jego niezastosowanie, w sytuacji, gdy odwołanie nie zawierało zarzutów uzasadniających jego uwzględnienie oraz gdy istniała podstawa prawna do wydania decyzji, oraz art. 479⁷⁵ § 2 kpc, poprzez jego niewłaściwe zastosowanie polegające na zmianie w części zaskarżonej decyzji, gdy nie było ku temu przesłanek;

art. 325 kpc w związku z art. 328 § 2 kpc, polegające na sprzeczności sentencji wyroku, w którym Sąd I instancji w pkt I wskazuje, iż zmienia zaskarżoną decyzję w części, a uzasadnieniem wyroku, w którym SOKiK stwierdził, iż na podstawie art. 479⁷⁵ § 2 kpc uchyła zaskarżoną decyzję w części;

art. 328 § 2 kpc poprzez wadliwe uzasadnienie wyroku,

- które to naruszenia miały wpływ na wynik sprawy.

naruszenie przepisów prawa materialnego, tj.

naruszenia przepisów prawa materialnego, to jest art. 29 ust. 11 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym poprzez jego błędną wykładnię, tj. uznanie, że Prezes UTK w decyzji w sprawie udostępnienia

infrastruktury kolejowej, która zastępuje umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej, może rozstrzygnąć tylko te kwestie, co do których strony nie doszły do porozumienia;

naruszenie przepisów prawa materialnego tj. art. 29 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym poprzez jego błędną wykładnię, tj. uznanie, iż wydanie decyzji indywidualnej, która zastępuje umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej pomiędzy zarządcą infrastruktury a poszczególnymi przewoźnikami powinno być poprzedzone wydaniem decyzji generalnej, która określałaby wspólne dla wszystkich uczestników rynku zasady działania zarządcy infrastruktury;

naruszenie przepisów prawa materialnego tj. art. 29 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym poprzez jego błędną wykładnię tj. uznanie, iż Prezes UTK nie powinien w decyzji indywidualnej zawierać rozstrzygnięć o charakterze generalnym;

naruszenie przepisów prawa materialnego tj. art. 384 Kodeksu cywilnego w związku z art. 29 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym i § 19 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej w związku z art. 32 ustawy o transporcie kolejowym, poprzez ich błędną wykładnię i przyjęcie, że regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych, o którym mowa w art. 32 ustawy o transporcie kolejowym, nie może być uznany za wzorzec umowy w rozumieniu art. 384 Kodeksu cywilnego;

e) naruszenie przepisów prawa materialnego tj. art. 29 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym w związku z § 20 rozporządzenia z dnia 27 lutego 2009 r., poprzez ich niewłaściwe zastosowanie i uznanie, iż Prezes UTK w decyzji w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej, która zastępuje umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej,

dokonał bez podstawy prawnej określenia w § 4 ust. 7 Decyzji, zobowiązania Powoda, aby od dnia 1 czerwca 2012 r. przekazywał Zainteresowanemu każdorazowo jeden prawidłowo przygotowany zastępczy rozkład jazdy dla każdego pociągu uwzględniający wszystkie zamknięcia na przydzielonej trasie,

nałożył bez podstawy prawnej w § 4 ust. 8 Decyzji, obowiązek zapłaty kary umownej w wysokości 1000 zł za każde naruszenie dotyczące każdego pociągu i przedstawienia kalkulacji uzasadniającej ustalenia poziomu kary pieniężnej;

dokonał w § 4 ust. 9 Decyzji, zobowiązania Powoda do wdrożenia od 1 listopada 2012 r. systemu komputerowego umożliwiającego opracowanie jednego zastępczego rozkładu jazdy dla każdego pociągu uwzględniającego wszystkie zamknięcia na przydzielonej trasie, bez podstawy prawnej i wskazania źródeł finansowania tego obowiązku;

dokonał w § 5 ust. 2 pkt 1 decyzji, zbyt szczegółowego sformułowania w zakresie dotyczącego wskazania osoby upoważnionej, do której Przewoźnik powinien kierować informacje o rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu;

wprowadził bez podstawy prawnej w § 4 ust. 12 Decyzji zapis, który reguluje kwestię unormowaną w § 67 instrukcji (...) podlegającej zatwierdzeniu przez Prezesa UTK.

nałożył bez podstawy prawnej w § 5 ust. 5 Decyzji na Powoda obowiązek w zakresie standardów peronów większych od uregulowanych w rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r.

uregulował w § 4 ust. 5 w związku z § 7 ust. 10 i 11 Decyzji bez podstawy prawnej kwestie, które zostały szczegółowo unormowane w rozporządzeniu z dnia 27 lutego 2009 r.;

uregulował bez podstawy prawnej w § 7 ust. 17, § 15 ust. 5 i 7 Decyzji kwestię kar umownych i kosztów wynikających z innych wzajemnych rozliczeń, czy wypłat odszkodowań,

wprowadził w decyzji indywidualnej zapisy dotyczące szczegółowego określenia zasad współpracy, które mogą doprowadzić do nierównego traktowania przewoźników występujących na rynku;

wprowadził § 5 ust. 1 pkt 2 Decyzji zapis „nie dłużej jednak niż w ciągu jednego dnia roboczego”, który jest zapisem zbędnym;

wprowadził w § 9 ust. 11 Decyzji postanowienie o charakterze generalnym, które powinno być przedmiotem innej decyzji administracyjnej;

f) naruszenie przepisów prawa materialnego tj. art. 29 ust. 5 w związku z art. 29 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym, poprzez jego niewłaściwe zastosowanie i uznanie, że wprowadzenie § 16 ust. 3 Decyzji przyczyni się zbędnego przedłużenia procedury;

W konkluzji pozwany wniósł o:

zmianę zaskarżonego wyroku w zakresie pkt I poprzez oddalenie w całości odwołania Powoda od decyzji z dnia 30 grudnia 2011 r. nr (...);

oraz o zasądzenie kosztów postępowania

ewentualnie o:

uchylenie zaskarżonego wyroku w zakresie pkt I oraz przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi I instancji i zasądzenie kosztów postępowania,

Zainteresowany (...) S.A. w W. zaskarżył wyrok w części w zakresie pkt. 1 i zarzucił mu:

1. naruszenie przepisów prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym i art. 29 ust. 2 u.t.k. w zw. art. 13 ust. 1 pkt 4 u.t.k., § 19 ust 1 oraz § 20 ust. Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej poprzez ich błędną wykładnię i uznanie, że rozstrzygnięcie w Decyzji o uprawnieniach lub obowiązkach Spółki w sposób odmienny niż w umowach, które wiążą (...) z innymi przewoźnikami kolejowymi prowadzi do nierównego traktowania przewoźników kolejowych w myśl przepisów u.t.k., podczas gdy z przepisów regulujących zakres umowy o dostęp do infrastruktury kolejowej wynika, że ma ona kształtować w sposób indywidualny stosunek zobowiązaniowy pomiędzy Zarządcą a poszczególnymi przewoźnikami kolejowymi,

2. naruszenie przepisów prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 11 u.t.k. i art. 29 ust. 2 u.t.k. w zw. art. 13 ust. 1 pkt 4 u.t.k. oraz 104 k.p.a. poprzez jego błędną wykładnię i uznanie, że Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zobowiązany był zapewnić, aby takie same zapisy, jak w umowie pomiędzy (...) a (...), występowały w umowach o dostęp do infrastruktury kolejowej dotyczących innych przewoźników, poprzez wydanie "decyzji generalnej", która określałaby wspólne dla wszystkich uczestników rynku zasady działania zarządcy infrastruktury, podczas gdy zgodnie z przepisami u.t.k., to w regulaminie przydzielania tras pociągów i korzystania z tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych, a nie w umowach o dostęp określone są generalne warunki uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej.

3. naruszenie przepisów prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 11 u.t.k. poprzez jego błędną wykładnię polegającą na przyjęciu, że Prezes UTK wydając Decyzję nie był uprawniony do nałożenia na Zarządcę obowiązków w postaci dostarczania odpowiedniej wersji zamknięciowego rozkładu jazdy oraz utrzymania peronów i międzytorzy w standardzie określonym w załączniku do Decyzji, podczas gdy powołany przepis nie zawiera żadnych ograniczeń w zakresie uprawnień czy obowiązków stron, jakie mogą być kształtowane przez Prezesa UTK w drodze decyzji, która zastąpić ma umowę o dostęp do infrastruktury kolejowej,

4. naruszenie przepisów prawa materialnego, tj. art. 384 §1 k.c. oraz art. 385¹ §1 k.c. w zw. z art. 32 ust. 1 u.t.k., § 19 ust 1 oraz § 20 ust. 1 Rozporządzenia poprzez uznanie, że Regulamin nie stanowi wzorca umownego, ponieważ określa stosunki pomiędzy przedsiębiorcami, a jego postanowienia nie można uznać za niedozwolone w świetle art. 385¹ §1 k.c.,

podczas gdy ani charakter podmiotu posługującego się wzorcem, ani możliwość poddania jego postanowień kontroli abstrakcyjnej w postępowaniu o uznanie postanowień wzorca umowy za niedozwolone, nie determinuje, czy dany dokument jest wzorcem umownym w rozumieniu przepisów k.c.,

5. naruszenie przepisów prawa materialnego, tj. art. 484 §1 k.c. w zw. z art. 29 ust. 1 i u.t.k. poprzez przyjęcie, że Prezes UTK obowiązany był uzasadnić, przy pomocy odpowiedniej kalkulacji, wysokość kar umownych przewidzianych w Decyzji w przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań umownych przez (...), podczas gdy z natury instytucji, jaką jest kara umowna wynika, że ma ona spełniać funkcje represyjną, a zakres odpowiedzialności z tytułu kary umownej nie jest ściśle związany z wymiarem poniesionej szkody.

6. naruszenie przepisów postępowania, tj. art. 233 §1 k.p.c. przez brak wszechstronnego rozważenia materiału dowodowego i dokonania jego oceny z pominięciem istotnej części tego materiału, to jest Protokołu z negocjacji prowadzonych przed Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego w dniu 1 grudnia 2011 r., z którego wynika, że Powód sam w toku negocjacji zobowiązał się do wprowadzenia do dnia 1 listopada 2012 r. systemu informatycznego, tym samym obowiązek nałożony na (...) w Decyzji wynikał z oświadczeń złożonych przez jej przedstawicieli w toku postępowania administracyjnego,

7. naruszenie przepisów postępowania, tj. art. 328 § 2 k.p.c. w zw. z art. 233 § 1 k.p.c., polegające na: niewskazaniu w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku dowodów, na których sąd się oparł, rozstrzygając, że kwestie kar umownych pomiędzy stronami zostały uregulowane poza Załącznikiem 7 do Decyzji, nieprzytoczeniu, jakie uzgodnione uprzednio przez strony postępowania zapisy Umowy zostały zmienione w drodze Decyzji wbrew ich intencji, jak i niewyjaśnieniu podstawy prawnej wyroku z przytoczeniem odpowiednich przepisów prawa w odniesieniu do nierównego, w ocenie Sądu, traktowania przewoźników kolejowych w konsekwencji rozstrzygnięcia w Decyzji, wzajemnych praw i obowiązków pomiędzy (...) a (...).

Zainteresowany wniósł o zmianę wyroku w części, tj. w zakresie punktu I, poprzez oddalenie odwołania w tej części, zasądzenie od Powoda kosztów postępowania wg norm przepisanych, ewentualnie wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku w zaskarżonej części i przekazanie sprawy sądowi I instancji do ponownego rozpoznania, pozostawiając temu sądowi rozstrzygnięcie o kosztach postępowania apelacyjnego według norm przepisanych.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Obie apelacje są zasadne.

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.

Sąd Apelacyjny nie miał problemów z odczytaniem intencji Sądu Okręgowego, aczkolwiek rzeczywiście Sąd Okręgowy nie zawarł w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku wszystkich niezbędnych elementów.

Doszło, zdaniem Sądu Apelacyjnego do naruszenia zarzucanego w apelacjach 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 dowolnego kreowania 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.

Zresztą Sąd I instancji stwierdził, iż „Wydaje się, że intencją stron było...” czyli nie zawarł w uzasadnieniu kategorię stwierdzenia.

Twierdzenie Sądu Okręgowego o tym, że „wydanie decyzji indywidualnych, regulujących stosunki prawne pomiędzy zarządcą infrastruktury kolejowej a poszczególnymi przewoźnikami powinno być poprzedzone wydaniem decyzji generalnej, która określałaby wspólne dla wszystkich uczestników rynku zasady działania zarządcy infrastruktury” nie polega na prawdzie. Generalne zasady dostępu do infrastruktury kolejowej są regulowane w Regulaminie, zbędne jest zatem wydawanie decyzji w tym przedmiocie, zaś kwestie indywidualne są kształtowane w umowach o dostęp (lub w zastępujących je decyzjach). Równe traktowanie przewoźników nie oznacza takiego samego traktowania, bowiem charakter i skala prowadzonej przez nich działalności są różne, dlatego też niemożliwym jest, aby umowy z Zarządcą miały identyczną treść czy były tożsame w zakresie uprawnień i obowiązków po obu stronach.

Wbrew stanowisku Sądu Okręgowego słuszne jest określenie zastosowane w § 1 pkt 2 skarżonej decyzji i uznanie Regulaminu za wzorzec umowny. O konsumentach jest mowa tylko w art. 384 § 2 zdanie drugie. Ponadto według art. 384 kc 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 § skarżonej decyzji (tj. 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.

2. 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.

Ponadto okoliczność, że Regulamin ten nie może być poddany kontroli ze strony SOKiK nie ma żadnego znaczenia. Zresztą zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego z dnia 20 stycznia 2011 r., I CSK 218/10 „Przedmiotem kontroli sądowej w postępowaniu w sprawach o uznanie postanowień wzorca umowy za niedozwolone są wyłącznie postanowienia wzorca umowy ustalonego przez jedną ze stron, a nie także postanowienia zawartej ewentualnie umowy z udziałem strony nawet związanej postanowieniami wzorca, wydanego przez jej kontrahenta.” Nie jest więc bezspornym, że Regulamin ten nie może być poddany kontroli ze strony SOKiK, jest to tylko stanowisko Sądu Okręgowego. Sąd Apelacyjny nie podziela zdania Sądu I instancji, że zapis § 1 pkt 2 może wprowadzać w błąd co do kwalifikacji regulaminu. Przede wszystkim Sąd Apelacyjny jest zdania, że prawidłowo określono w decyzji regulamin jako wzorzec umowny. Wynika to jasno z art. 384 kc.

Odnośnie zarzutów odwołania dotyczących § 4 ust 7, 8 i 12 trzeba zaznaczyć, że wprowadzenie kar umownych nie musi mieć żadnego uzasadnienia ani kalkulacji, po prostu strony umowy tak się umówiły. Znajduje tutaj pełne zastosowanie zasada swobody umów.

Niezrozumiałe są dywagacje Sądu Okręgowego na temat § 5 ust 2 pkt 1 decyzji. Początkowo Sąd zakwestionował prawidłowość tego zapisu, by w końcowej części rozważań na ten temat napisać, że postanowienie to można uznać za dopuszczalne.

Zapis wprowadzony w § 16 ust 1 decyzji, a zakwestionowany przez Sąd Okręgowy jest zwykłą omyłką i tak należy go traktować. Świadczy o tym umieszczenie tej kwoty w nawiasie i wtrącenie jej pomiędzy liczbowe i słowne oznaczenie prawidłowej kwoty brutto. W żadnym razie nie jest to błąd skutkujący uznaniem decyzji za błędną. Sam pozwany przyznał że zapis ten jest błędem, ale chodziło wyłącznie o tenże zapis, nie mający przełożenia na resztę decyzji.

Rację ma pozwany twierdząc, że § 5 ust 1 decyzji nie zawiera żadnych punktów, zatem niezasadna była zmiana przez Sąd Okręgowy § 5 ust 1 pkt 2 w zakresie sformułowania „nie dłużej jednak niż w ciągu jednego dnia roboczego”, jednak zmianę tego właśnie postanowienia należy traktować jako oczywistą omyłkę, sprostowania której można nadal dokonać. Odnośnie jednak meritum sprawy, to trzeba zaznaczyć, że Sąd Okręgowy, który w innym miejscu kwestionował wprowadzenie kar umownych, tutaj podkreśla, że „niewykonanie nie pociąga za sobą żadnych skutków w postaci naliczania kar umownych”. Wbrew stanowisku Sądu Okręgowego zapis ten nie będzie martwy, bowiem w przypadku stwierdzenia błędnych danych zawartych w „Rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu” Zarządca uprawniony jest do ich odrzucenia (zachowanie zarządcy polega nie na żądaniu zapłaty).

Kwestie dotyczące kar umownych nie mogą wynikać z rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady; mogą one być uregulowane wyłącznie wolą stron w łączących je umowach; w rozporządzeniu jest mowa tylko o zasadach odpowiedzialności odszkodowawczej.

Nie jest słuszny zarzut odwołania dotyczący § 4 ust 9. Błędnie uznał Sąd Okręgowy, że decyzja nakłada na zarządcę dodatkowe obowiązki, co do których nie wskazuje ich źródła finansowania. Zarządca sam przyjął na siebie te obowiązki, sam się w toku negocjacji zobowiązał do ich realizacji.

Niezasadne jest rozstrzygnięcie dotyczące § 4 ust 5 w zw. z § 7 ust 10 i 11. Kwestie, których dotyczą te zapisy wcale nie zostały uregulowane w przepisach rozporządzenia o dostępie do infrastruktury i dlatego musiały być uregulowane w skarżonej decyzji. W związku z nimi nie może pojawić się zarzut nierównomiernego traktowania wszystkich uczestników rynku - brak jest jakichkolwiek podstaw do postawienia takiego zarzutu, także uzasadnienie zaskarżonego wyroku nie zawiera w tym względzie wystarczającego wyjaśnienia.

Nie było także podstaw do zmiany decyzji z uwagi na niewykonalność takiej decyzji, o której mowa w art. 156 § 1 pkt 5 kpa. Przepis ten stanowi, iż organ administracji publicznej stwierdza nieważność decyzji, która byłaby niewykonalna w dniu jej wydania i jej niewykonalność ma charakter trwały. Chodzi przy tym zarówno o niewykonalność faktyczną, jak i prawną. Pierwsza z nich ma miejsce wówczas, gdy nie ma możliwości technicznych wykonania decyzji, a druga, gdy istnieją prawne nakazy lub zakazy stwarzające nieusuwalną przeszkodę w wykonaniu praw i obowiązków wynikających z decyzji. W tym przepisie chodzi o sytuację, gdy wydanie decyzji byłoby niecelowe, gdyż i tak nie mogłaby zostać wykonana.

Z taką niewykonalnością decyzji zdaniem Sądu Apelacyjnego mielibyśmy do czynienia w niniejszej sprawie gdyby treść decyzji pozostała zmieniona zgodnie z zaskarżonym wyrokiem. Byłaby ona niewykonalna z uwagi na funkcjonującą w obrocie prawnym decyzję Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego zatwierdzającą cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez (...) SA. Tą decyzją organ jest związany. Związanie to oznacza, że nie może on treści własnego rozstrzygnięcia nadać zupełnie innej treści niż istniejąca już decyzja.

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 wnioski o wyrażenie zgody na rozwiązanie umowy, że musi podać przyczyny złożenia takiego wniosku.

Już te przeanalizowane wyżej zarzuty odwołania pozwalają stwierdzić, że nie miał racji Sąd Okręgowy dokonując zmiany czy też uchylecia skarżonej decyzji, a wskazane przez niego argumenty nie są słuszne. Zarzuty odwołania nie zasługują na uwzględnienie.

Sądowi Apelacyjnemu jest z urzędu wiadomy fakt rozstrzygnięcia przez tenże Sąd w dniu 4 grudnia 2013r w sprawie VI A Ca 649/13 kwestii apelacji od wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie, którym to wyrokiem Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów oddalił odwołanie (...) SA od decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 30 grudnia 2011r. o zawarcie umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej Nr (...). Rozstrzygnięcie to nie ma jednak bezpośredniego wpływu na treść wyroku w sprawie niniejszej.

Sąd Apelacyjny dostrzegł także niespójność wyroku Sądu Okręgowego z jego uzasadnieniem. Otóż w wyroku jest mowa o zmianie decyzji, zaś w uzasadnieniu o uchyleniu decyzji. Stoi to w sprzeczności z art. 479⁷⁵kpc, który w § 2 mówi o tym, że: W razie uwzględnienia odwołania, sąd ochrony konkurencji i konsumentów zaskarżoną decyzję albo uchyla, albo zmienia w całości lub w części i orzeka co do istoty sprawy.” Czyni to skutecznym zarzut 1b) apelacji pozwanego.

W niniejszej sprawie Sąd Apelacyjny uznał, że konieczną jest zmiana zaskarżonego wyroku poprzez oddalenie odwołania (...) SA od decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 30 grudnia 2011r. o zawarcie umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej Nr (...) wobec zasadności zarzutów obu apelacji i z tych względów orzekł, jak w wyroku na mocy art. 386 § 1 kpc.

O kosztach postępowania apelacyjnego Sąd Apelacyjny postanowił na podstawie art. 98 kpc.