

Sygn. akt VIA Ca 1379/14

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 29 września 2015 r.

Sąd Apelacyjny w Warszawie VI Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący – Sędzia SA - Ewa Zalewska (spr.)

Sędzia SA - Maciej Kowalski

Sędzia SO (del.) - Marcin Łochowski

Protokolant: sekr. sądowy Magdalena Męczkowska

po rozpoznaniu w dniu 16 września 2015 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) S.A. w W.

przeciwko Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego

przy udziale zainteresowanego (...) Sp. z o.o. w P.

o udostępnienie infrastruktury kolejowej

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 17 lipca 2014 r.

sygn. akt XVII AmK 10/13

I. oddala apelację;

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

Sygn. akt VI ACa 1379/14

UZASADNIENIE

Decyzją Nr (...) z dnia 8 lutego 2013 roku Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (dalej jako „Prezes UTK” lub „pozwany”) wydaną na podstawie art. 29 ust. 1 i art. 6 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007 r., Nr 16, poza. 94 z zm.) działając w sprawie zawarcia między spółką (...) sp. z o.o. z siedzibą w P. (dalej jako (...)) a spółką (...) S.A. z siedzibą w W. (dalej jako (...) lub powód) umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, ustalił warunki udostępniania przez powoda jako zarządcę tej infrastruktury przewoźnikowi kolejowemu (...) na rozkład jazdy obowiązujący od dnia 9 grudnia 2012 roku do dnia 14 grudnia 2013 roku. Decyzji tej nadano rygor natychmiastowej wykonalności.

Powyższą decyzję w całości zaskarżyła (...), wnosząc o jej uchylenie w całości, ewentualnie o zmianę zaskarżonego orzeczenia oraz zasądzenie kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm

przepisanych. Na podstawie art. 479⁷⁴ k.p.c. odwołujący wniósł o wstrzymanie wykonania zaskarżonej decyzji do czasu merytorycznego rozstrzygnięcia odwołania.

Zaskarżonej decyzji powód zarzucił:

I. naruszenie prawa materialnego, polegające na błędnej wykładni art. 10 pkt 1 u.t.k. w zw. z art. 13 u.t.k. w zw. art. 29 ust. 1 u.t.k., skutkujące niezasadnym przyjęciem, że Prezes UTK w ramach zadań z zakresu regulacji, jest uprawniony do dowolnego kreowania praw i obowiązków licencjonowanego przewoźnika i zarządcy zamierzających zawrzeć umowę o udostępnienie do infrastruktury kolejowej, podczas gdy prawidłowa interpretacja regulacji z art. 29 ust. 1 u.t.k. winna prowadzić do wniosku, że 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 lub postulowanych tylko przez jedną ze stron przy sprzeciwie drugiej;

II. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1 u.t.k., art. 32 ust. 1 u.t.k. w zw. z art. 384 k.c., § 19 ust. 1 pkt 1 lit. c rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2009, Nr 35, poz. 274, dalej rozporządzenie w sprawie warunków dostępu), polegające na błędnym przyjęciu, że regulamin przydzielania tras pociągów, o którym mowa w art. 32 ust. 1 u.t.k. jest wzorcem umowy w rozumieniu art. 384 k.c., co jednocześnie w odniesieniu do innych umów zawieranych przez zarządcę z licencjonowanymi przewoźnikami narusza zasadę równego traktowania wszystkich przewoźników w zakresie zawieranych z nimi umów;

III. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1 u.t.k. oraz § 3 ust. 1 cyt. rozporządzenia w sprawie warunków dostępu polegające na dowolnym naniesieniu przez Prezesa UTK zapisu § 2 ust. 2 zaskarżonej decyzji oraz na błędnym przyjęciu, że powód obowiązany jest do weryfikacji dokumentów przedkładanych przez przewoźnika niezbędnych do uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej, podczas gdy dokumenty te wydawane są przez Prezesa UTK, a nadto nie jest jasne, na czym przedmiotowa weryfikacja miałaby polegać;

IV. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1 u.t.k., poprzez niezasadne przyjęcie przez Prezesa UTK, że posiada on uprawnienie do nakładania na zarządcę obowiązku opracowania i wdrożenia systemu rekompensat dla przewoźników towarowych za przejazd pociągów drogą okrężną z przyczyn leżących po stronie zarządcy, w oparciu o wyznaczenie tras wzorcowych, podczas gdy prawidłowa wykładnia powyższego przepisu prowadzi do wniosku odwrotnego;

V. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1 u.t.k., poprzez niezasadne przyjęcie przez Prezesa UTK, że posiada on uprawnienie do nakładania na zarządcę i przewoźnika obowiązku w postaci informowania Prezesa UTK o dokonaniu przez zainteresowanego wpłaty należności, podczas gdy ewentualne wprowadzenie takiej powinności nie może znajdować odzwierciedlenia w zapisach decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej, będącej w rzeczywistości kontraktem między jej stronami, a zatem regulującym jedynie prawa i obowiązki zarządcy i przewoźnika między nimi;

VI. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1 u.t.k. oraz art. 29 ust. 2 u.t.k. poprzez niezasadne przyjęcie przez Prezesa UTK, że posiada on uprawnienie do nałożenia na zarządcę obowiązku wprowadzania kar umownych oraz ustalania ich wysokości, jak również nakładania na zarządcę infrastruktury kolejowej obowiązku ich rozliczania, w tym również tych, które wynikały między przewoźnikami oraz wymuszenie na zarządcy nierównego traktowania przewoźników w omawianym zakresie.

Podnosząc powyższe zarzuty (...) wniósł o uchylenie w całości zaskarżonej decyzji ewentualnie o zmianę zaskarżonego orzeczenia w postulowanym w odwołaniu zakresie tj. o wykreślenie niektórych lub części niektórych zapisów umowy lub zmianę poszczególnych paragrafów umowy na zapisy uzgodnione przez strony w trakcie negocjacji. Powód wniósł także o zasądzenie od pozwanego kosztów procesu.

W uzasadnieniu odwołania powód wskazał, że strony na skutek wydania zaskarżonej decyzji zostały zmuszone do przestrzegania stosunku zobowiązaniowego wbrew wcześniejszym ustaleniom i własnym oświadczeniom, przy przekroczeniu granic wymaganych przez prawo do zawarcia umowy o udostępnienie do infrastruktury kolejowej. Nastąpiło w jego ocenie naruszenie prawa na skutek dowolności Prezesa UTK w zakresie formułowania postanowień umowy, co skutkowało winno uchynieniem decyzji. Zdaniem powoda Prezes UTK w sposób nieuprawniony przez przepisy prawa wprowadził dodatkowe uregulowania, zaś na tle poszczególnych wydanych przez Prezesa UTK decyzji zastępujących umowy pojawiły się, w jego ocenie, pewne odrębności w stosunku do poszczególnych przewoźników. W związku z tym (...) na mocy rozstrzygnięcia organu została narażona na zarzut związany z nierównym ich traktowaniem i naruszeniem art. 29 ust. 2 u.t.k. W uzasadnieniu odwołania wywodzono, że wydając zaskarżoną decyzję Prezes UTK przekroczył zakres orzekania, który został określony przez przepis art. 29 ust. 1 u.o.t.k. Zdaniem powoda wydana przez pozwanego decyzja miała na celu stworzenie swego rodzaju wzorca umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej na skutek wprowadzenia nowych regulacji, które weszły w życie w dniu 14 października 2011 roku, do czego w jego ocenie nie był uprawniony.

Według (...) Prezesowi UTK nie przysługuje uprawnienie wynikające z art. 29 ust. 1 i u.t.k. z zakresu regulacji rynku. Odwołujący wskazał na konieczność zbadania zakresu narzędzi władczych mogących wpłynąć na kształt umowy stron na skutek wydania decyzji zastępującej umowę. W jego ocenie, Prezes UTK nie posiada uprawnień do formułowania ustaleń pomiędzy niezależnymi przedsiębiorcami w zakresie *accidentalia negotii* umowy o udostępnienie infrastruktury w postaci dodatkowych uregulowań, a pomimo tego w niniejszej sprawie ukształtował stosunek cywilnoprawny w zakresie, w jakim strony go nie negocjowały. Uprawnienie takie nie wynika z art. 29 ust. 1 u.o.t.k. i nie może on być interpretowany rozszerzająco. Prezes UTK, zdaniem powoda, stworzył tym samym własną wizję umowy o udostępnienie infrastruktury. Prezes przekroczył tym samym art. 29 ust. 1 u.t.k. poprzez wydanie rozstrzygnięcia, w zakresie którego nie był uprawniony orzekając o stosunkach cywilnoprawnych i handlowych między stronami umowy.

Odwołujący wniósł nadto o wykreślenie części zapisu § 1 pkt 2 tj. „stanowiący wzorzec umowy w rozumieniu art. 384-385 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 roku (Dz. U z 1964 r., Nr 16, poz. 93 z późn. zm.) zwanej dalej „Kodeksem Cywilnym” lub „k.c.”. Argumentował, że przewoźnik nie wnosił o wprowadzenie takiej treści postanowienia do umowy, a ponadto określony w art. 32 u.t.k. regulamin przydzielania tras pociągów nie jest wzorcem umowy w rozumieniu art. 384 k.c., a jedynie specyficznym określeniem warunków działania na płaszczyźnie rynku regulowanego, gdyż regulamin jest aktem powstałym w wyniku konsultacji z przewoźnikami, a nie narzucanym przez zarządcę jako stroną umowy.

Odwołujący wskazał ponadto na niezgodny ze stanem faktycznym zapis § 2 ust. 2 zaskarżonej decyzji, podnosząc bezcelowość zapisu od słów: „W przypadku gdy Przewoźnik złożył ww. dokumenty”, gdyż przewoźnik nie może złożyć dokumentów przed składaniem wniosków o przydział tras pociągów, gdyż wnioski do rozkładu jazdy na rok 2012/2013 zostały już rozpatrzone. W jego ocenie zasadna jest zmiana wskazanego paragrafu na zapis uzgodniony przez powoda i zainteresowanego (...) sp. z o.o. z siedzibą w W..

Przykładem nieuprawnionego, w ocenie odwołującego, ingerowania przez organ w rozliczenia między stronami jest zapis § 9 ust. 7 zaskarżonej decyzji, ponieważ wypłacanie przewoźnikowi rekompensat z tytułu prac remontowo-utrzymaniowych nie znajduje źródeł w przepisach prawa, stanowiąc jedynie wolę Prezesa UTK, a skutkuje pogorszeniem trudnej sytuacji finansowej zarządcy.

Nadto zdaniem powoda w treści § 16 ust. 6 zaskarżonej decyzji znalazł się kolejny przykład nakładania na zarządcę obowiązku niezajdującego podstaw prawnych, a który odnosi się do zobowiązania w stosunku do organu, a zatem do podmiotu trzeciego niebędącego stroną decyzji zastępującej umowę, co w konsekwencji skutkowało winno zmianą zapisu na przyjęty przez zarządcę i przewoźnika w projekcie umowy.

Również bezpodstawne było zdaniem skarżącego zawarcie w umowie postanowienia dotyczącego kwestii kar umownych z tytułu niewykonania umowy (§ 15 umowy, co do którego domagał się uchynienia), gdyż sposób ich

nakładania stanowić może jedynie dodatkowe zobowiązanie umowne i musi być wynikiem zgodnych i wspólnych oświadczeń woli stron umowy. Organ w tym wypadku, wchodząc w kompetencje Zarządu (...) S.A., wygenerował dodatkowe koszty bez ponoszenia odpowiedzialności za wynik finansowy. Zdaniem (...) udział w systemie kar umownych i odszkodowań wynikających z rozporządzenia 1371 WE winien być dobrowolny. Zarządca zwracał uwagę, że winien on rozliczać tylko szkody powstałe z jego winy a nie także szkody powstałe z winy przewoźników.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wniósł o oddalenie odwołania w całości, oddalenie wniosku o wstrzymanie wykonalności decyzji oraz o zasądzenie kosztów postępowania według norm przepisanych.

Pozwany wskazując na przepisy art. 29 ust. 1, art. 10 pkt 1 w zw. z art. 13 u.t.k. odnośnie I. zarzutu, nie zgodził się z zarzutem zastosowania błędnej wykładni tych przepisów. Wskazał, że posiada uprawnienia do formułowania ustaleń pomiędzy niezależnymi przedsiębiorcami w zakresie *accidentalia negotii* umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Wywiódł, że na mocy obowiązujących przepisów ma prawo do wydawania decyzji w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej i kształtowania w całości umowy stron dotyczącej infrastruktury. Podkreślił, że przepisy nie nakładają na Prezesa UTK obowiązku rozstrzygnięcia tylko kwestii spornych między stronami takiej umowy, a jego zadaniem, jako regulatora rynku kolejowego, jest dbałość o dobro tego rynku i utrzymywanie prawidłowych relacji pomiędzy zarządcą infrastruktury, a przewoźnikiem kolejowym. Skoro więc umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej jest umową nazwaną, charakteryzującą się istnieniem pewnych *essentialia negotii*, to powinna ona spełniać wymagania m.in. określone w § 20 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, który wskazuje na jej obligatoryjne składniki.

Odnosząc się do zarzutu II. Prezes podtrzymał wyrażone w zaskarżonej decyzji stanowisko, że regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z tych tras przez licencjonowanych przewoźników w ramach rozkładu jazdy, opracowany przez zarządcę stanowi wzorzec umowny w rozumieniu art. 384 k.c. Stwierdził, że regulamin spełnia przesłanki wzorca umownego. Organ nie zgodził się z zarzutem, że uznanie regulaminu za wzorzec umowny narusza zasadę równego traktowania przewoźników kolejowych, ponieważ regulacje dotyczące regulaminu zostały wprowadzone we wszystkich decyzjach zastępujących umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Dodał, że w jego ocenie regulamin wiąże strony umowy jak wzorzec, niezależnie od tego, czy zostanie uznany za wzorzec umowny.

W zakresie zarzutu III. pozwany uznał go za chybiony. Wskazał, że powód zgodnie z obowiązującymi przepisami powinien przyjmować wnioski przewoźników kolejowych do realizacji dopiero po sprawdzeniu ważności dokumentów wymienionych w § 2 ust. 2 decyzji, bowiem powód przydzielał trasy pociągów przewoźnikom kolejowym, którzy posiadali bądź nieważny jeden z dokumentów zapisu ww. zapisu, bądź otrzymywali trasy pociągów niezgodnie z wystawionymi przez pozwanego dokumentami na podstawie § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu. Dodał, że w żadnym punkcie decyzji pozwany nie wskazał, że przedłożenie wymienionych w decyzji dokumentów jest wystarczające do uzyskania prawa dostępu do infrastruktury powoda, ale je jedynie warunkuje.

Także, jeśli chodzi o zarzut IV., tj. dotyczący zapisu § 9 ust. 7 Prezes UTK nie widzi jego sprzeczności z rozporządzeniem w sprawie warunków dostępu, który w § 20 ust. 1 pkt 8 i 9 stanowi, że umowa o korzystanie z przydzielonych tras pociągów określa zakres i sposób ustalania odpowiedzialności stron umowy w przypadku wystąpienia szkód oraz zasady postępowania i regulowania ewentualnych zobowiązań w przypadku powstania przeszkód w wywiązaniu się ze zobowiązań umownych. Skoro zaś, w ocenie pozwanego, strony umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej mają obowiązek uregulować powyższe kwestie, to obowiązek taki spoczywa także i na pozwanym, który w sytuacji, gdy strony umowy nie dojdą do porozumienia co do jej treści na podstawie art. 29 ust. 1 u.t.k. wydaje decyzję zastępującą przedmiotową umowę.

Również w odniesieniu do zarzutu V. odwołania pozwany wskazywał na jego niezasadność. Stwierdził bowiem, że jakkolwiek zaskarżona decyzja zastępuje umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej, to w dalszym ciągu jako decyzja administracyjna jest aktem władczym, jednostronnym, zewnętrznym i indywidualnym, wydanym w konkretnej sprawie, zatem nie może być uchylona wolą stron, a więc także wniosek o wyrażenie zgody na rozwiązanie takiej umowy jest niedopuszczalny.

Odnosnie zarzutu VI. pozwany zauważył, że kwestia kar umownych znana jest odwołującej, albowiem uprzednia ich wysokość na poziomie 8 zł była kształtowana dobrowolnie przez samego powoda. W obecnym systemie stawka ta wynosi 6 zł i jest propozycją powoda, na którą to stawkę zgodę wydał zarząd powoda. Pozwany doprecyzował jedynie niektóre zapisy i objął nimi wszystkich przewoźników kolejowych, z czym uprzednio miał problemy odwołujący. Podkreślił natomiast, że żaden z przewoźników nie skarży się na uczestnictwo w systemie. Zdaniem Prezesa UTK przez samo tylko doprecyzowanie, i tak stosowanego już przez zarządcę systemu kar umownych, nie nałożył na niego żadnego dodatkowego obowiązku, w tym także tworzenia nowego systemu informatycznego. Dodatkowe kary umowne wynikają bezpośrednio z Rozporządzenia nr 1371/2007 i były proponowane przez powoda, do czego przychylił się pozwany.

Zainteresowany (...) Sp. z o. o. w P. nie zajął stanowiska w sprawie.

Postanowieniem z dnia 1 października 2013 roku Sąd Okręgowy w Warszawie odmówił wstrzymania wykonania zaskarżonej Decyzji.

Na rozprawie przed Sądem Okręgowym w Warszawie w dniu 17 lipca 2014 r. pełnomocnik powoda poparł stanowisko zawarte w odwołaniu, wnosząc o uchylenie w całości zaskarżonej decyzji ewentualnie o uchylenie jej w zakresie punktu 4 i 6 (vide protokół rozprawy k. 177).

Wyrokiem z dnia 17 lipca 2014 roku Sąd Okręgowy oddalił odwołanie (pkt I wyroku) oraz zasądził od (...) z siedzibą w W. na rzecz Prezesa UTK kwotę 360 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego (pkt 2 wyroku).

Powyższe rozstrzygnięcie zapadło w oparciu o następujący stan faktyczny, bezsporny między stronami, ustalony na podstawie wskazanych przez Sąd Okręgowy dowodów z dokumentów.

(...) oraz (...) prowadziły negocjacje w sprawie zawarcia umowy o udostępnienie licencjonowanemu przewoźnikowi, jakim jest (...) infrastruktury kolejowej przez zarządcę tej infrastruktury, którym jest (...). Negocjowana umowa miała dotyczyć udostępnienia infrastruktury na potrzeby przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2012/2013, który miał obowiązywać od dnia 9 grudnia 2012 roku do dnia 14 grudnia 2013 roku. Strony nie doszły jednak do porozumienia. Pismem z dnia 10 grudnia 2012 roku (...) zwróciła się do Prezesa UTK o zorganizowanie spotkania mediacyjnego w celu uzgodnienia ostatecznej treści umowy z (...), następnie pismem z dnia 20 grudnia 2012 roku Prezes UTK zwrócił się do (...) i pięciu spółek grupy (...), w tym (...), o przeprowadzenie wspólnych negocjacji przed Prezesem UTK w sprawie zawarcia umów o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2012/2013 pomiędzy Zarządcą a tymi przewoźnikami. Pismem z dnia 21 grudnia 2012 roku (...) wskazało Prezesowi UTK na zasadność odbycia wspólnych negocjacji ze spółkami z Grupy (...) przed Prezesem UTK, dotyczących zawarcia umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy 2012/2013. W piśmie z dnia 27 grudnia 2012 roku (...) sp. z o.o. wyraziła zainteresowanie przeprowadzeniem wspólnych negocjacji przed Prezesem UTK razem z (...) sp. z o.o., (...) sp. z o.o., (...) sp. z o.o. i (...) sp. z o.o. a (...) w sprawie zawarcia umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2012/2013 pomiędzy zarządcą a tymi przewoźnikami.

W dniu 4 stycznia 2013 roku Prezes UTK wydał postanowienie w przedmiocie nałożenia na (...) i (...) obowiązku prowadzenia negocjacji dotyczących zawarcia umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2012/2013 przed Prezesem UTK, wyznaczając termin negocjacji przed Prezesem UTK na dzień 10 stycznia 2013 roku oraz wyznaczające termin zakończenia negocjacji dotyczących zawarcia przedmiotowej umowy na dzień 18 stycznia 2013 roku. W dniu 10 stycznia 2013 roku w siedzibie Urzędu Transportu Kolejowego zostały przeprowadzone wspólne negocjacje przed Prezesem UTK pomiędzy pięcioma spółkami grupy (...), w tym (...) a (...). Negocjacje te nie przyniosły rezultatu w postaci uzgodnienia zapisów umowy. Pozostały rozbieżności w zakresie: § 9 ust. 3, § 11 ust. 7, § 12 ust. 4, § 9 ust. 7, § 15 ust. 5 i § 16 umowy (w zakresie dodania kolejnego ustępu). Prezes UTK pismem z dnia 10 stycznia 2013 roku wyznaczył (...) i (...) pięciodniowy termin od dnia otrzymania pisma

do zgłoszenia ewentualnych stanowisk w postępowaniu administracyjnym. W obu przypadkach doręczenie nastąpiło w dniu 15 stycznia 2013 roku. W dniu 8 lutego 2013 roku Prezes UTK wydał zaskarżoną decyzję.

W oparciu o powyższe ustalenia Sąd Okręgowy doszedł do przekonania, że odwołanie jako bezzasadne nie zasługiwało na uwzględnienie, gdyż w jego ocenie przy wydawaniu zaskarżonej decyzji nie doszło do naruszenia norm prawa powołanych w zarzutach.

W pierwszym rzędzie Sąd meriti wskazał, że zaskarżona decyzja znajduje podstawę prawną w treści art. 29 ust. 1 u.t.k., w myśl którego Prezes UTK wydaje, po bezskutecznym upływie terminu zakończenia negocjacji, decyzję w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej, która zastępuje umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Umowa o udostępnianie infrastruktury kolejowej zawarta z zarządcą infrastruktury lub zastępująca ją decyzja daje przewoźnikowi kolejowemu prawo do korzystania z przydzielonych i wyznaczonych w rozkładzie jazdy pociągów tras pociągów i umożliwia mu korzystanie z niezbędnej infrastruktury kolejowej (art. 29 ust. 1 u.t.k.), a w zamian za udostępnienie infrastruktury kolejowej jej zarządca nabywa prawo do opłat, o których mowa w art. 33 u.t.k. (art. 29 ust. 4 u.t.k.). Umowa zawierana jest na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów.

Następnie Sąd Okręgowy przytoczył treść cyt. wyżej § 20 rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków dostępu, z którego wynika, że w umowie o korzystanie z przydzielonych tras pociągów w szczególności określa się:

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

Powyższe elementy, w ocenie Sądu Okręgowego stanowią essentialia negotii umowy o udostępnianie infrastruktury kolejowej. Poza nimi jest również zasada, zgodnie z którą strony uczestniczące w procesie udostępniania i korzystania z infrastruktury kolejowej obowiązują regulamin przydzielania tras pociągów, opracowany, zgodnie z treścią § 19 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, przez zarządcę infrastruktury po przeprowadzeniu konsultacji z przewoźnikami, który wydawany jest na podstawie upoważnienia ustawowego wynikającego wprost z art. 32 ust.

1 u.t.k. Regulamin ten w szczególności określa: tryb składania i rozpatrywania wniosków o przydział tras pociągów, charakterystykę infrastruktury kolejowej przeznaczonej do udostępniania przewoźnikom kolejowym oraz informacje o warunkach dostępu do niej, sposób ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, warunki korzystania z udostępnionej infrastruktury kolejowej, zakres usług związanych z udostępnianiem infrastruktury kolejowej i warunki ich zapewnienia oraz sposób przewożenia materiałów sypkich zapobiegających ich pyleniu.

Zdaniem Sądu Okręgowego, oznacza to, że umowa nie może być sprzeczna z regulaminem, tym bardziej, że zarządcą obowiązuje zasada zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej. Istotny, ze względu na treść decyzji wydawanej przez Prezesa UTK, jako substytutu umowy o udostępnianie infrastruktury kolejowej, jest także zdaniem Sądu Okręgowego przepis art. 31 ust. 9 u.t.k., który określa granice swobody umów w zakresie korzystania z linii kolejowej, wskazując, że nie może ona naruszać zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego, bezpiecznego przewozu osób i rzeczy oraz ochrony środowiska, a także ochrony zabytków.

Mając na względzie powołane przepisy, a także biorąc pod uwagę fakt, że Prezes UTK wypełnia zadania w zakresie regulacji transportu kolejowego (art. 13 u.t.k.) m. in. poprzez: 1) nadzór nad zapewnieniem niedyskryminującego dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej jak też równoprawnym traktowaniem przez zarządców wszystkich przewoźników kolejowych, w szczególności w zakresie rozpatrywania wniosków o udostępnienie tras pociągów i naliczania opłat, 2) nadzór nad zawieraniem umów o udostępnienie infrastruktury kolejowej - Sąd pierwszej instancji doszedł do przekonania, że wydana decyzja mieści się w granicach kompetencji Prezesa UTK.

W szczególności zdaniem Sądu meriti Prezes UTK w sytuacji poddania jego kompetencji sporu między przewoźnikiem z zarządcą infrastruktury, uprawniony jest rozstrzygnąć w sposób władczy nie tylko kwestie sporne między stronami, ale także te niebędące przedmiotem negocjacji, jeśli są one istotne dla prawidłowego funkcjonowania regulowanego rynku, o ile oczywiście przyjęte rozwiązania mieszczą się w granicach prawa, gdyż decyzja zastępująca umowę winna regulować dany stosunek prawny w sposób kompleksowy. Sąd I uznał, że przyjęcie takiego rozwiązania jest konieczne ze względu na charakter umowy warunkującej dostęp do rynku, na którym działalność gospodarcza opiera się na sieci, której zarządca jest monopolistą naturalnym a jednocześnie dotyczy takich usług, które mają istotne znaczenie dla całego systemu przewozów i są powszechnie wykorzystywane przez społeczeństwo oraz przedsiębiorców. Powyższą tezę Sąd Okręgowy oparł także na założeniu, że Prezes UTK, wydając decyzję w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej, ma obowiązek stworzenia prawnych warunków dla zapewnienia minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz dostępu na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów, a także do zapewnienia tej obsługi, określonych w części I załącznika do ustawy. Jeżeli zaś decyzja o dostępie do infrastruktury kolejowej w zakresie objętym decyzją zastępuje umowę, to musi ona zawierać niezbędne elementy tej umowy, które umożliwią jej realne funkcjonowanie w obrocie.

Powyższemu stanowisku, w ocenie Sądu meriti, nie sprzeciwia się ani treść art. 10 pkt 1 u.t.k. ani art. 13 tej ustawy, tym bardziej, że ust. 1 pkt 9 tego przepisu wymienia, jako jedną z kompetencji pozwanego, wydawanie decyzji w sprawie otwartego dostępu, bowiem rolą Prezesa Urzędu jest ukształtowanie środkami administracyjnymi stosunku cywilnoprawnego pomiędzy podmiotami działającymi na rynku regulowanym tak, aby odpowiadał on relacjom między kontrahentami występującymi na rynkach konkurencyjnych i zapewniał efektywną konkurencję na rynku transportu kolejowego. Mając zaś na uwadze, że wydana decyzja nie przekracza zakresu regulacji, zdaniem Sądu Okręgowego brak było podstaw do uwzględnienia zarzutów przekroczenia kompetencji przez organ.

Na marginesie Sąd I instancji dodał, że postulowane przez powoda w zarzucie I wyłączenie kompetencji Prezesa UTK w odniesieniu do zobowiązań wykreowanych w decyzji zastępujących umowę a postulowanych tylko przez jedną ze stron, a co do których druga strona zgłasza sprzeciw - w zasadzie tworzyłoby fikcję poddania sporu między przewoźnikiem a zarządcą infrastruktury pod rozstrzygnięcie Prezesa UTK. Skoro bowiem istota sporu sprowadza się do braku zgodności kontrahentów co do pewnych kwestii m.in. postulowanych przez jedną ze stron, co do których druga strona się nie zgadza, to co zatem miałyby być przedmiotem rozstrzygnięcia władczego, skoro to właśnie konflikt stron musi stanowić asumpt do poddania sprawy pod rozstrzygnięcie Prezesa UTK.

Mając powyższe na uwadze Sąd Okręgowy doszedł do przekonania, że wobec istnienia podstawy prawnej do wydania przez Prezesa UTK zaskarżonej decyzji nie zachodziła podstawa do jej uchylenia w całości jak tego domagał się powód. Sąd Okręgowy wskazał, że orzecznictwo Sądu Najwyższego zasadniczo bardzo wyjątkowo dopuszcza uchylenie decyzji wydanej przez regulatora rynku, wskazując że wobec merytorycznego rozpoznawania przez sąd powszechny sporu między organem a przedsiębiorcą prawie wszystkie wady postępowania administracyjnego mogą zostać konwalidowane w toku postępowania sądowego. Jedynie wady kwalifikowane takie jak np. wydanie decyzji bez podstawy prawnej, czy też pozbawienie strony prawa do obrony mogą prowadzić do uchylenia decyzji.

Przechodząc do rozpoznania poszczególnych zarzutów (poza zarzutem I, który dotyczył zasadniczo kompetencji Prezesa UTK do orzekania w przedmiotowej sprawie i który został omówiony wyżej), Sąd Okręgowy zważył, co następuje.

Zarzut II odnoszący się do postanowienia zawartego w § 1 pkt 2 decyzji, dotyczącego uznania regulaminu przydzielania tras pociągów za wzorzec umowy, Sąd Okręgowy uznał za bezpodstawny, argumentując, że regulamin ten określa zasady współpracy pomiędzy przedsiębiorcami, których dotyczy, tj. przewoźników kolejowych i zarządcy infrastruktury. Sąd Okręgowy wywiódł, że regulamin nie dotyczy stosunków z konsumentami, lecz przepisy art. 384-385 k.c. nie ograniczają stosowania wzorców umów czy regulaminów do kształtowania li tylko relacji z konsumentami, bowiem w odniesieniu do konsumentów w kodeksie cywilnym (art. 385¹ k.c.) jak i kodeksie postępowania cywilnego (479³⁶ k.p.c. i następne) znajdują się szczególne uregulowania mające na celu ochronę konsumentów w sytuacji posługiwania się ich kontrahenta takim wzorcem, co nie zmienia faktu, że tego typu rozwiązanie prawne, jakim jest wzorzec umowy, może być stosowane także między przedsiębiorcami. Nie zmienia zdaniem Sądu Okręgowego także charakteru prawnego regulaminu jako wzorca umowy fakt, że podstawę jego tworzenia stanowi przepis ustawy, skoro znajduje on zastosowanie w relacjach czysto cywilistycznych przy zawieraniu umów o charakterze zobowiązaniowym. Sąd I instancji wskazał, że podobnie także w odniesieniu do relacji z konsumentami przepisy prawa nakładają obowiązek regulowania pewnych aspektów umów w regulaminach, a które także traktowane są w kategoriach wzorca (np. regulamin tworzony w oparciu o art. 8 ust. 1 pkt 1 ustawy z dnia 18 lipca 2002 roku o świadczeniu usług drogą elektroniczną). Natomiast bez znaczenia dla uznania regulaminu jako wzorca umowy w ocenie Sądu Okręgowego było jego stworzenie, tj. kreowanie go w konsultacji z przewoźnikami czy też bez ich udziału, skoro stanowiska konsultacyjne nie mają zasadniczego znaczenia dla kształtu regulaminu. Mając powyższe na względzie Sąd Okręgowy uznał, że właściwe jest przyjęcie, że regulamin to jednostronny akt, podobnie jak każdy wzorzec umowny, który jedna ze stron tworzy na potrzeby ujednoczenia relacji z innymi podmiotami. W omówionym wyżej znaczeniu, w ocenie Sądu meriti regulamin przydzielania tras pociągów jest więc wzorcem umowy, o jakim mowa w art. 384-385 k.c., przy czym zdaniem tego Sądu powód błędnie wywodzi co do dualizmu weryfikacji tego regulaminu jako wzorca, bowiem regulamin taki nie podlega abstrakcyjnej ocenie dokonywanej przez Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów w ramach postępowania uregulowanego w art. 479³⁶ k.p.c. i następne, gdyż w myśl art. 385¹ k.c. jedynie wzorce stosowane w umowach zawieranych z konsumentami podlegają weryfikacji pod kątem sprzeczności z dobrymi obyczajami i rażącego naruszania interesów konsumentów.

Odnośnie zarzutu wyartykułowanego w pkt. III odwołania, wskazującego na naruszenie postanowieniem § 3 ust. 1 umowy prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1 i u.t.k. oraz § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu to także ten zarzut Sąd Okręgowy uznał za chybiony. Żądanie wykreślenia kwestionowanego postanowienia (nakładającego pośrednio na zarządcę obowiązek weryfikacji dokumentów przedkładanych przez przewoźnika niezbędnych do uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej) było zdaniem Sądu I instancji niezasadne, gdyż paragraf ten w pierwszej części stanowi powtórzenie § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, stanowiąc, że warunkiem dostępu przewoźnika do infrastruktury kolejowej zarządcy jest posiadanie przez niego ważnych dokumentów, o których mowa w § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu. Organ w decyzji zawarł zapis, że przewoźnik jest zobowiązany do przedłożenia tych dokumentów zarządcy niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 3 dni roboczych od otrzymania decyzji. Dodatkowo regulator zawarł passus odnoszący się do sytuacji, w której przewoźnik już wcześniej, bo wraz z wnioskami o przydzielenie tras złożył wzmiankowane dokumenty, rozstrzygając,

że przewoźnik może się zwolnić z ponownego ich przedkładania zarządcy o ile dokumenty te nie straciły ważności lub ich treść nie uległa zmianie. W takiej sytuacji przewoźnik może złożyć jedynie oświadczenie potwierdzające ważność dokumentów. Sąd Okręgowy zauważył, że w świetle powołanego § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie dostępu, uzyskanie przez przewoźnika prawa dostępu do infrastruktury kolejowej następuje po złożeniu zarządcy następujących dokumentów:

- poświadczonej kopii ważnej licencji;
- poświadczonej kopii ważnego certyfikatu bezpieczeństwa, lub poświadczonej kopii ważnego świadectwa bezpieczeństwa;
- oświadczenia przewoźnika, że do realizacji przejazdów będzie wykorzystywał tabor spełniający warunki określone w przepisach.

Z powyższego Sąd Okręgowy wywiódł, że posiadanie ważnych dokumentów i złożenie ich zarządcy jest warunkiem niezbędnym dla przystąpienia do wykonywania umowy, przy czym już sama treść przepisu § 3 powołanego wyżej rozporządzenia wskazuje, że muszą to być dokumenty ważne, co oznacza, że to zarządca infrastruktury jest władny ocenić ich ważność, skoro to do niego dokumenty są kierowane i winien to uczynić każdorazowo przed przyznaniem prawa dostępu do zarządzanej infrastruktury. Zdaniem Sądu Okręgowego skoro więc zarządca może udostępnić infrastrukturę kolejową dopiero po przedłożeniu mu ważnych dokumentów, to on winien tę ważność każdorazowo ocenić, w przeciwnym wypadku udostępnić mógłby infrastrukturę przewoźnikowi nieposiadającemu ważnych dokumentów, czym naruszyłby normę § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie dostępu. Mieści się również, zdaniem Sądu Okręgowego, w granicach kompetencji regulatora rynku kolejowego określenie terminu, w jakim te dokumenty winny być przedłożone zarządcy, bo skoro same strony mogłyby tę kwestię uregulować w umowie, to także w decyzji zastępującej umowę to zagadnienie może być wyartykułowane. Przy czym, w ocenie Sądu Okręgowego, racjonalnym jest nakazanie przewoźnikowi złożenia dokumentów niezwłocznie po wydaniu decyzji, skoro decyzja ta jest również niezbędnym warunkiem dostępu do infrastruktury. Wykreowany decyzją zastępującą umowę dostęp przewoźnika do infrastruktury kolejowej byłby więc iluzoryczny, gdyby przewoźnik niezwłocznie nie złożył dokumentów, o jakich mowa w przepisie.

Kolejny IV zarzut odwołania, odnoszący się do zawartego w § 9 ust. 7 zd. 2 zobowiązania zarządcy do opracowania i wdrożenia systemu rekompensat dla przewoźników towarowych za przejazd pociągów drogą okrężną z przyczyn leżących po stronie zarządcy, w oparciu o wyznaczenie tras wzorcowych, zdaniem Sądu I instancji również nie mógł zostać uwzględniony. Na poparcie powyższego Sąd ten wskazał, że specyfika przewozów towarowych warunkuje znacznie częstsze wykorzystywanie indywidualnych rozkładów jazdy niż rozkładów rocznych, co wiąże się z dynamiką relacji gospodarczych przewoźników z ich klientami zlecającymi przewozy, a także z dynamiką całej gospodarki warunkowanej aktualną sytuacją ekonomiczną poszczególnych branż i ich dynamiką rozwoju, ograniczeniami eksportu wywołanymi różnymi czynnikami, czasem też sezonowością sprzedaży niektórych towarów itp. Dlatego relacje przewoźnika z zarządcą oparte są w dużej mierze nie na planowanych z dużym wyprzedzeniem przejazdach, ale właśnie na podstawie poszczególnych wniosków przewoźników składanych ad hoc o przydzielenie trasy pociągu. Nie może to jednak oznaczać, że przewoźnicy nie mogą oczekiwać, że przejazd odbędzie się wzorcową trasą, dla której są w stanie skalkulować z łatwością koszty i złożyć realną ofertę swojemu kontrahentowi. Wobec powyższego, oczywistym dla Sądu meriti było to, że w sytuacji, gdy zarządca infrastruktury trasy wzorcowej nie udostępnia z przyczyn leżących po jego stronie m.in. z powodu przedłużających się zamknięć torowych, wynikających z prowadzonych prac remontowych i modernizacyjnych, szczególnie, gdy te zamknięcia przekraczają termin, w jakim prace winny się zakończyć, to zarządca winien rekompensować przewoźnikowi straty, jakie ten ponosi z tego tytułu, że realizował przejazd drogą okrężną. To, że przejazd drogą okrężną generuje większe koszty jest oczywiste, bo w grę może wchodzić zwiększone zużycie paliwa, opłacenie kolejnej ekipy maszynistów, bo zostanie przekroczony czas pracy pierwszej ekipy itp. Takie rozwiązanie jak przyjęte w decyzji może, zdaniem Sądu Okręgowego, przyczynić się do poprawy w zakresie dostępności do infrastruktury zarządzanej przez powoda, gdyż bodziec finansowy w postaci konieczności rekompensowania strat przewoźników znakomicie wpłynie na przyspieszenie modernizacji i remontów oraz rozważne

ich planowanie. Sąd Okręgowy dodał przy tym, że Prezes UTK nie narzucił zarządcy infrastruktury tego, jak taki system rekompensat ma funkcjonować, jakie mają być warunki wypłaty rekompensat itp., pozostawiając wszystkie szczegółowe kwestie w gestii zarządcy. Zatem to od zarządcy będzie zależało, np., za jakie odstępowstwa drogi określonej od drogi wzorcowej możliwa jest rekompensata, czy rekompensata należy się za każde wyłączenie infrastruktury z użytkowania czy też tylko za takie, które przekraczają jakiś określony czas, czy też może rekompensaty będą dotyczyły tylko takich sytuacji, w których wyłączenie możliwości korzystania z trasy wzorcowej przekroczyło z winy zarządcy planowany czas wyłączenia.

Sąd Okręgowy uznał, że należy zgodzić się z organem, iż podstawę do uregulowania powyższego zagadnienia we wzajemnych relacjach stron w decyzji stanowi § 20 ust. 8 i 9 rozporządzenia w sprawie dostępu, który stanowi, że umowa powinna zawierać zakres i sposób ustalania odpowiedzialności stron umowy w przypadku wystąpienia szkód oraz zasady postępowania i regulowania ewentualnych zobowiązań w przypadku powstania przeszkód w wywiązaniu się z zobowiązań wynikających z umowy.

Sąd I instancji następnie wskazał, że kwestionowane w zarzucie V postanowienie zawarte w § 16 ust. 6 umowy odnosiło się do sytuacji, w której przewoźnik nie uregulował opłat przewidzianych w decyzji za 3 okresy rozliczeniowe i nakłada na zarządcę obowiązek zawiadomienia o tym fakcie Prezesa UTK, jednakże powód kwestionował nałożenie na niego takiego obowiązku i postulował zamieszczenie w decyzji w miejsce tego postanowienia uprawnienia zarządcy do wystąpienia w tej sytuacji do Prezesa UTK z wnioskiem o zgodę na rozwiązanie umowy.

Zdaniem Sądu Okręgowego zarzuty odnoszące się do ww. regulacji nie są uzasadnione, gdyż ani nałożony tym postanowieniem na powoda obowiązek zawiadomienia Prezesa UTK o nieuregulowaniu przez przewoźnika należnej opłaty za trzy okresy rozliczeniowe, ani też nie zawarcie w decyzji możliwości zwrócenia się przez zarządcę do Prezesa UTK z wnioskiem o rozwiązanie umowy - nie wyłącza możliwości wystąpienia przez powoda z takim wnioskiem. Złożenie takiego wniosku zależne jest od woli powoda, który decyduje w oparciu o własną ocenę, czy zwłoka ma charakter trwały czy jedynie przejściowy i czy w związku z tym zasadne jest dalsze trwanie umowy czy też nie. Powiadomienie o 3 miesięcznej zwłoce w płatnościach Prezesa UTK służy zaś realizacji ustawowych zadań powierzonych temu organowi, który nie tylko sprawuje nadzór nad rozwiązywaniem umów, ale do jego kompetencji należy również zbieranie i analizowanie informacji dotyczących rynku przewozów kolejowych (art. 13 ust. 1 pkt. 6 u.t.k.), a niewątpliwie informacje o złej kondycji finansowej przewoźników, czy o zatorach płatniczych mieszczą się w granicach informacji dotyczących rynku przewozów kolejowych.

Niezależnie od powyższego Sąd I instancji stwierdził, że przewidziany w ustawie o transporcie kolejowym przepis art. 29 ust. 5 wskazujący, że rozwiązanie umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej wymaga zgody Prezesa UTK udzielonej w drodze decyzji, stanowi samodzielną podstawę do wystąpienia do organu o zgodę na rozwiązanie umowy, niezależnie czy regulacja tożsamej treści znajdzie się w decyzji zastępującej umowę łączącą strony. Tak więc wydana przez Prezesa UTK decyzja nie ogranicza tego prawa, nie ma też bezwzględnej konieczności, aby dublować ten zapis w decyzji.

Ostatni, VI zarzut odwołania, odnosił się do niezasadnego zdaniem zarządcy przyjęcia przez Prezesa UTK, że posiada on uprawnienie do nałożenia na zarządcę obowiązku wprowadzania kar umownych oraz ustalania ich wysokości, jak również nakładania na zarządcę infrastruktury kolejowej obowiązku ich rozliczania, w tym również tych, które wynikały między przewoźnikami oraz wymuszenie na zarządcy nierównego traktowania przewoźników w omawianym zakresie.

Odnosząc się do przedmiotowego zarzutu w pierwszej kolejności Sąd Okręgowy stwierdził, że podstawę do uregulowania w umowie kwestii zasad postępowania i regulowania ewentualnych zobowiązań w przypadku powstania przeszkód w wywiązaniu się z zobowiązań wynikających z umowy stanowi przepis § 20 ust. 1 pkt 9 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, a co za tym idzie analogicznie, taki sam zakres możliwej a nawet koniecznej regulacji przysługuje organowi, który wydaje decyzję zastępującą umowę.

W ocenie Sądu Okręgowego niewątpliwie jest także, że w stosunkach cywilnych konsekwencją niewykonania zobowiązań jest możliwość żądania naprawienia szkody w pieniądzu, tj. zapłaty odszkodowania. Alternatywną formą odszkodowania jest natomiast kara umowna, która ma tą przewagę nad odszkodowaniem, że jest niezależna od wysokości poniesionej szkody, co wyłącza konieczność ustalania szkody i eliminuje spory mogące wyniknąć na tym tle. To swego rodzaju zryczałtowane odszkodowanie jest typowe w stosunkach umownych o charakterze ciągłym, gdzie często następują sytuacje mogące rodzić odpowiedzialność za niewłaściwe wykonanie umowy. Sąd wskazał, że jest to instytucja znakomicie bardziej dostosowana i ekonomicznie uzasadniona w tego typu relacjach, gdyż nie angażuje niepotrzebnie sztabu ludzi, którzy musieliby każdorazowo wyceniać wartość powstałych szkód. Sam zarządca dostrzegał w dotychczasowych relacjach z przewoźnikami przydatność i racjonalność takiego rozwiązania, proponując przewoźnikom przystępowanie na zasadach dobrowolności do zorganizowanego przez niego systemu kar umownych, który to system opierał się na zaproponowanych przez przewoźnika stawkach za opóźnienia pociągów, które przewoźnicy płacili zarządcy a ten kwoty te wypłacał właściwym poszkodowanym przez opóźnienia. Sąd okręgowy podkreślił, że sam zarządca przyznawał, iż nie wszyscy przewoźnicy uczestniczyli w tym systemie, w szczególności przewoźnicy towarowi odmawiali w nim udziału, m. in. z tego powodu, że to ich pociągi najczęściej powodowały opóźnienia innych przewoźników. Dlatego niezrozumiałym w ocenie Sądu Okręgowego jest, że w sytuacji, gdy regulator rynku kolejowego systemem kar umownych objął wszystkich przewoźników, także towarowych, co znalazło wyraz w decyzjach zastępujących umowę i ci nie kwestionowali tego faktu, to zarządca sprzeciwia się tej regulacji, zwłaszcza że ujednoczenie systemu kar umownych i objęcie nim wszystkich przewoźników wpisuje się w podstawową dla regulacji kolei zasadę równego traktowania wszystkich przewoźników, skoro przekłada się na równe obciążenie przewoźników konsekwencjami opóźnień.

Jeśli chodzi natomiast o stawki kar umownych i zarzuty związane z nadmiernym obciążeniem zarządcy infrastruktury karami, które sam musi płacić za opóźnienia zawinione jego działaniem, a dla którego stawki zostały ustalone na wyższym poziomie niż dla przewoźników, to wobec nie podniesienia tego zarzutu w odwołaniu i braku dowodów na niekorzystny dla zarządcy bilans płaconych kar umownych, zarzuty te nie zostały uwzględnione przez Sąd Okręgowy, gdyż postępowanie przez Sądem Ochrony Konkurencji i Konsumentów, jako postępowanie kontradiktoryjne wymaga udowodnienia okoliczności istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy, z których strona wywodzi skutki prawne. W tej kwestii powód żądał jedynie uchylecia § 15 decyzji zastępującej umowę, co wzięwszy pod uwagę fakt, że Sąd nie mógł, bo nie miał podstaw decyzji uchylić o czym wyżej, to także nie stwarzało to Sądowi Okręgowemu możliwości zmiany decyzji w zakresie wysokości stawek kar umownych, skoro takiego żądania powód nie zgłosił, a Sąd w postępowaniu cywilnym nie może orzekać ponad żądanie.

O kosztach postępowania Sąd Okręgowy orzekł w oparciu o przepis art. 98 k.p.c., zasadzając na rzecz Prezesa UTK, który proces w całości wygrał poniesione przez niego koszty, które w sprawie niniejszej stanowiły koszty zastępstwa procesowego.

Powód złożył apelację od powyższego wyroku, zarzucając mu naruszenie:

- 1) przepisu art. 29 ust. 1 u.t.k., polegające na niezasadnym oddaleniu odwołania powoda w całości, skutkującym pozostawieniem w decyzji (zastępującej umowę) przepisów wykraczających poza essentialia negotii umowy o udostępnienie infrastruktury, w sytuacji gdy organ nie ma kompetencji do obciążania adresatów zaskarżonej decyzji postanowieniami wykraczającymi poza niezbędne postanowienia umowy;
- 2) przepisu § 20 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej, polegające na niewłaściwym uznaniu, że przepis ten stanowi podstawę legitymizującą nałożenie przez Prezesa UTK w decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury na (...) obowiązków, które nie wynikają z przepisów prawa kolejowego, w sytuacji gdy wszelkie nałożone przez Prezesa UTK na zarządcę obowiązki muszą mieć źródło w konkretnych przepisach prawa kolejowego;
- 3) przepisu art. 29 ust. 1 u.t.k. w zw. z przepisem cyt. § 20 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej, polegające na niewłaściwym uznaniu, że zaskarżone przez powoda przepisy decyzji Prezesa

UTK z dnia 20 stycznia 2012 roku są niezbędnymi elementami funkcjonowania w obrocie umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, w sytuacji gdy obowiązywanie zakwestionowanych przez (...) postanowień decyzji (umowy) nie ma wpływu na jej funkcjonowanie w obrocie;

4) przepisu art. 29 ust. 11 u.t.k. polegające na niewłaściwym uznaniu, że wydając decyzję zastępującą umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej Prezes UTK uprawniony jest do wprowadzania do jej treści zobowiązań niebędących przedmiotem negocjacji między stronami, w sytuacji gdy podstawą poszczególnych przepisów tejże decyzji winna być zgodna wola stron - niezależnych przecież podmiotów gospodarczych, a nie wola i koncepcje Prezesa UTK;

5) przepisu art. 10 ust. 1 pkt 1 u.t.k., w zw. z art. 13 ust. 6c u.t.k. w zw. z art. 29 ust. 11 u.t.k. w zw. z art. 7 Konstytucji RP, polegające na niewłaściwym uznaniu przez Sąd, że w ramach regulacji rynku kolejowego rolą Prezesa UTK jest dowolne ukształtowanie stosunku pomiędzy przewoźnikiem i zarządcą działającymi na rynku regulowanym w taki sposób, aby stosunek ten odpowiadał równoprawnym relacjom pomiędzy kontrahentami na rynkach konkurencyjnych, w sytuacji gdy prawidłowa interpretacja powyższych przepisów prowadzi do konkluzji, że organ nie ma uprawnień do nakładania na uczestników rynku obowiązków nie mających podstaw w przepisach prawa i naruszania integralności ekonomicznej podmiotów gospodarczych;

6) naruszenie przepisu art. 29 ust. 11 u.t.k., w zw. z art. 32 ust. 1 u.t.k. w zw. z art. 384 k.c. w zw. z § 19 ust. 1 pkt 1 lit. c cyt. rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej, polegające na błędnym przyjęciu, że regulamin przydzielania tras pociągów, o którym mowa w art. 32 ust. 1 u.t.k. jest wzorcem umowy w rozumieniu przepisu art. 384 k.c.;

7) przepisu art. 29 ust. 11 u.t.k. w zw. z art. 10 ust. 1 pkt 1 u.t.k. poprzez niewłaściwe uznanie, iż następujące przepisy umowy mieszczą się w zakresie dopuszczalnej regulacji rynku kolejowego przez Prezesa UTK i są zgodne z obowiązującymi przepisami prawa, polegające na:

a) niezasadnej ocenie, że pozwany właściwie nałożył na Zarządcę w przepisie § 2 ust. 2 zaskarżonej decyzji obowiązek weryfikacji dokumentów przedkładanych przez Przewoźnika niezbędnych do uzyskania dostępu do infrastruktury, w sytuacji gdy dokumenty te wydawane są przez Prezesa UTK, a nadto nie jest jasne na czym taka weryfikacja miałaby polegać;

b) błędnej ocenie, że pozwany zasadnie nałożył w przepisie § 9 ust. 7 zaskarżonej decyzji na powoda obowiązek opracowania i wdrożenia systemu rekompensat dla przewoźników towarowych za przejazd pociągu drogą określoną z przyczyn leżących po stronie zarządcy, w oparciu o wyznaczenie tras wzorcowych, podczas gdy obciążenie (...) przez Prezesa UTK wskazanym powyżej obowiązkiem wykracza poza kompetencje przysługujące organowi;

c) niezasadnej ocenie, że przepis § 16 ust. 6 zaskarżonej decyzji nie wyłącza możliwości wystąpienia przez powoda z wnioskiem o rozwiązanie umowy do Prezesa UTK, w sytuacji gdy przedmiotowy przepis stanowi wyraz bezprawnego dążenia organu do pozbawienia zarządcy możliwości wnioskowania o uchylenie decyzji z uwagi na niewywiązywanie się przez przewoźnika z jego zobowiązań;

d) błędnej ocenie, że pozwany słusznie nałożył w przepisie § 15 ust. 5 decyzji na strony obowiązek wypracowania w treści dwustronnej umowy uzgodnień w zakresie wysokości i sposobu obliczania kar umownych, podczas gdy przepisy prawa nie nakładają takiego obowiązku na strony o udostępnienie infrastruktury kolejowej, zaś ewentualne uzgodnienia w tym zakresie winny prowadzić do przeprowadzenia rozwiązań modelowych, tak aby nie naruszać zasady równego traktowania przewoźników;

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

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

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

Podnosząc powyższe zarzuty skarżący wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku Sądu Okręgowego poprzez uwzględnienie odwołania (...) i zmianę decyzji Prezesa UTK z dnia 8 lutego 2013 roku nr (...) w części w postulowanym w odwołaniu zakresie oraz o zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kosztów postępowania przed Sądem I i II instancji, w tym kosztów zastępstwa procesowego przed tymi instancjami według norm prawem przepisanych. Ewentualnie w razie uznania, że Sąd I instancji nie rozpoznał istoty sprawy, skarżący wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku w całości i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania z uwzględnieniem rozstrzygnięcia o kosztach postępowania, w tym kosztach zastępstwa procesowego w postępowaniu odwoławczym.

W odpowiedzi na apelację pozwany wniósł o oddalenie apelacji w całości oraz o zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Zainteresowany nie zajął stanowiska w sprawie apelacji powoda.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje.

Apelacja powoda nie zasługuje na uwzględnienie.

Na wstępie należy stwierdzić, że nie było jakichkolwiek podstaw prawnych do uwzględnienia wniosku apelacji o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy Sądowi Okręgowemu do ponownego rozpoznania. Zgodnie z art. 386 § 2 i § 4 k.p.c. sąd odwoławczy może uchylić zaskarżony wyrok i przekazać sprawę do ponownego rozpoznania tylko w przypadku nieważności postępowania oraz w razie nierozpoznania istoty sprawy przez sąd I instancji albo gdy wydanie wyroku wymaga przeprowadzenia postępowania dowodowego w całości. Z żadną z ww. sytuacji w niniejszej sprawie nie mamy do czynienia. W szczególności nie można podzielić zarzutu apelacji, że doszło w sprawie do nierozpoznania istoty sprawy przez Sąd Okręgowy.

W świetle ugruntowanych poglądów judykatury i piśmiennictwa, nierozpoznanie istoty sprawy odnosi się do roszczenia będącego podstawą powództwa i zachodzi, gdy Sąd nie orzekł w ogóle merytorycznie o żądaniach stron, gdy np. rozstrzygnięcie sądu pierwszej instancji nie odnosi się do tego, co było przedmiotem sprawy, gdy zaniechał zbadania materialnej podstawy żądania pozwu albo pominął merytoryczne zarzuty pozwanego (por. SN w wyroku z dnia 26 stycznia 2011 r. w sprawie IV CSK 299/10, LEX nr 784969, podobnie w wyroku z dnia 6 września 2011 r. w sprawie I UK 70/11, LEX nr 1102258, podobnie Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz Tom II pod red. H. Doleckiego i T. Wiśniewskiego, WKP 2010, teza 16 do art. 386 k.p.c.). Analiza zaskarżonego wyroku jednoznacznie wskazuje, że Sąd Okręgowy odniósł się do roszczenia objętego żądaniem odwołania wywodzonego z treści powołanych w odwołaniu konkretnych przepisów ustawy o transporcie kolejowym, rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej oraz kodeksu cywilnego, wskazał jego podstawę faktyczną oraz prawną i ostatecznie uznał, że brak jest przesłanek dla uwzględnienia zarzutów odwołania i uchylenia lub zmiany zaskarżonej decyzji z powodów szczegółowo przedstawionych w uzasadnieniu zaskarżonego orzeczenia. Ostatecznie zatem oddalenie odwołania poprzedzone zostało analizą jego żądania w

kontekście merytorycznych przesłanek wynikających z ww. przepisów prawa. W tym stanie rzeczy nie sposób zgodzić się z apelującym, że Sąd I instancji uchylił się od rozpoznania istoty sporu.

Sąd Apelacyjny nie doszukał się także podstaw do uwzględnienia wniosku skarżącego zawartego w apelacji o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez zmianę zaskarżonej decyzji Prezesa UTK w części w zakresie postulowanym w odwołaniu (w pozwie).

Trzeba też wskazać, że w apelacji skarżący nie wnosił już o uchylenie zaskarżonej decyzji w całości, ani nie stawiał zarzutów naruszenia prawa w zakresie nieuwzględnienia wniosku odwołania w zakresie, w jakim Sąd Okręgowy uznał, że nie ma podstaw do uchylenia zaskarżonej decyzji w całości. Z tego względu Sąd Apelacyjny nie miał konieczności odnoszenia się szczegółowego do tej kwestii i wskazuje zatem jedynie, że w całości podzielił ustalenia i argumentację prawną Sądu I instancji, dotyczącą braku podstaw do uwzględnienia żądania odwołania w części, w jakiej skarżący wnosił o uchylenia zaskarżonej decyzji w całości.

Odnosząc się zaś do poszczególnych zarzutów apelacji Sąd II instancji wskazuje, że w całości podziela ustalenia Sądu Okręgowego i uznaje je za własne, a zarzuty apelacji uznaje za bezzasadne.

Nie ma racji powód zarzucając w apelacji naruszenie przepisu art. 29 ust. 1i u.t.k. w zw. z § 20 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, polegające na oddaleniu odwołania w całości, skutkującym pozostawieniem w decyzji, a tym samym w umowie stron przepisów wykraczających poza essentialia negotii umowy o udostępnienie infrastruktury i polegające na niewłaściwym uznaniu, że przepis § 20 ww. rozporządzenia stanowi podstawę legitymizującą nałożenie przez Prezesa UTK w decyzji zastępującej umowę obowiązków, które nie wynikają z przepisów prawa kolejowego.

Z treści art. 29 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jedn. Dz. U. z 2013 r., poz. 1594 ze zm., zwanej dalej u.t.k.) wynika, że udostępnianie infrastruktury kolejowej polega na przydzielaniu przewoźnikowi kolejowemu trasy pociągu na liniach kolejowych oraz umożliwieniu mu korzystania z niezbędnej infrastruktury kolejowej, przy czym Zarządca jest obowiązany do udostępniania infrastruktury kolejowej na podstawie wniosków składanych zgodnie z regulaminem przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych, z zachowaniem zasady równego ich traktowania. Zgodnie z art. 29 ust. 1a i 1b ustawy o transporcie kolejowym, przewoźnicy kolejowi są uprawnieni do minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej oraz dostępu na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów, a także do zapewnienia tej obsługi, określonych w części I załącznika do ustawy. Zarządca nie może odmówić dostępu na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów, a także do zapewnienia tej obsługi, chyba że istnieją inne podmioty udostępniające te urządzenia i zapewniające obsługę na zasadach rynkowych.

W piśmiennictwie wskazuje się, że minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmuje: obsługę wniosku o przyznanie zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej (art. 29 ust. 2 i art. 30 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym) - zarządca nie może odmówić rozpatrzenia złożonego przez przewoźnika kolejowego wniosku o przydzielenie tras pociągów, jeżeli spełnia on wszystkie wymogi formalne, a przewoźnik legitymuje się dokumentami przyznającymi mu prawo dostępu do infrastruktury, prawo do użytkowania przyznanej infrastruktury kolejowej, korzystanie z rozjazdów i węzłów kolejowych w zakresie koniecznym do przejazdu pociągu po przyznanej trasie, sterowanie ruchem pociągów, w tym sygnalizację, kontrolę, odprawianie i łączność oraz dostarczanie informacji o ruchu pociągów, udostępnienie informacji wymaganej do wdrożenia lub prowadzenia przewozów, dla których została przyznana zdolność przepustowa infrastruktury kolejowej, udostępnienie urządzeń sieci trakcyjnej, jeżeli są one dostępne. Jest to katalog zamknięty (por. E. Grudzień w: P. Wajda (red.), M. Wierzbowski (red.), Komentarz do art. 29 ustawy o transporcie kolejowym, Lex/el. 2014).

Według art. 29 ust. 1c i 1e-1i ustawy o transporcie kolejowym, przewoźnik kolejowy nabywa prawo do korzystania z przydzielonych w rozkładzie jazdy tras pociągów po zawarciu umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Prezes UTK na pisemny wniosek zarządcy lub przewoźnika kolejowego albo z urzędu, w drodze postanowienia, może wyznaczyć termin zakończenia negocjacji dotyczących zawarcia umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, nie krótszy niż 14 dni, licząc od dnia doręczenia wniosku o zawarcie umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej.

Wniosek o wyznaczenie terminu zakończenia negocjacji dotyczących zawarcia umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej powinien zawierać projekt umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej oraz aktualne stanowiska stron, z zaznaczeniem tych części umowy, co do których strony nie doszły do porozumienia. Po bezskutecznym upływie wyznaczonego terminu zakończenia negocjacji, Prezes UTK wydaje decyzję w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej, która zastępuje umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej.

Kompetencja Prezesa UTK do wydania decyzji administracyjnej zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej wynika więc z treści art. 29 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym. Ustawodawca w art. 4 pkt 19d ustawy o transporcie kolejowym zdefiniował umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej jako umowę zawartą pomiędzy zarządcą infrastruktury a przewoźnikiem określającą trasy przejazdów, zasady korzystania z infrastruktury oraz standard jakości dostępu do infrastruktury. Zaś w art. 31 ust. 1 ustawy wskazał, że umowa ta określa sposób i warunki korzystania z tras pociągów przydzielonych w rozkładzie jazdy pociągów.

Jednakże wprost w ustawie o transporcie kolejowym ustawodawca nie określił, jakie są essentialia negotii tej umowy, a co za tym idzie, jakie kwestie powinna regulować decyzja zastępująca umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Uczynił to w wydanym na podstawie art. 35 pkt 5 tej ustawy, obowiązującym w dacie wydania zaskarżonej decyzji rozporządzeniu Ministra infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2009 r., Nr 35 poz. 274, zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie warunków dostępu”), które obecnie zostało zastąpione rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2014 r., poz. 788).

Zgodnie z § 20 ust. 1 i 2 powołanego rozporządzenia, umowę o korzystanie z przydzielonych tras pociągów zawiera się w formie pisemnej. Również zmiana umowy wymaga zachowania tej formy. W umowie w o korzystanie z przydzielonych tras pociągów w szczególności określa się: (1) rozkład jazdy pociągów przewoźnika; (2) warunki udostępniania oraz korzystania z infrastruktury kolejowej związanej z przydzieloną trasą pociągu; (3) usługi, które zarządca zapewnia na rzecz przewoźnika; (4) jednostki organizacyjne wyznaczone do współpracy; (5) zasady dokumentowania świadczonych usług; (6) zastosowane ulgi i współczynniki zwiększające stawki; (7) termin, a także sposób uiszczenia: (a) opłaty podstawowej, (b) opłat dodatkowych, (c) opłaty rezerwacyjnej, (d) innych zobowiązań finansowych wynikających z umowy; (8) zakres i sposób ustalania odpowiedzialności stron umowy w przypadku wystąpienia szkód; (9) zasady postępowania i regulowania ewentualnych zobowiązań w przypadku powstania przeszkód w wywiązaniu się z zobowiązań wynikających z umowy; (10) sposób odstąpienia od umowy albo jej rozwiązania; (11) sposób rozstrzygania sporów.

W piśmiennictwie trafnie wskazuje się, że jest to katalog otwarty, a więc w treści umowy mogą znaleźć się również inne postanowienia, o ile nie będą sprzeczne z prawem (por. E. Grudzień w: P. Wajda (red.), M. Wierzbowski (red.), Komentarz LEX do ustawy o transporcie kolejowym Warszawa 2014, Wolters Kluwer business, str. 547). Jednakże skoro przepis prawa nakłada zarówno na zarządcę infrastruktury kolejowej jak i przewoźnika kolejowego obowiązek określenia w umowie o udostępnienie infrastruktury kolejowej kwestii wymienionych w § 20 ust. 1 ww. rozporządzenia, to obowiązek ten spoczywa analogicznie na Prezesie UTK w przypadku wydawania decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej.

Z tego względu Sąd Apelacyjny uznaje, że elementy wymienione w ww. rozporządzeniu powinny znaleźć się w każdej umowie i stąd stanowią one essentialia negotii umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej. W konsekwencji należy przyjąć, że Prezes UTK był uprawniony do uregulowania wszystkich powyższych elementów w zaskarżonej decyzji, która zastępuje umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Nie ma racji powód twierdzący w apelacji, że decyzja ta „wykracza poza unormowane przepisami prawa kolejowego kompetencje organu”, albowiem bez zaskarżonych postanowień decyzja (zastępująca umowę) mogłaby bez przeszkód funkcjonować w obrocie gospodarczym. Skoro wymagana treść umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej została uregulowana w wydanym na podstawie upoważnienia ustawowego rozporządzeniu, nie można twierdzić, że nie została ona unormowana „przepisami prawa kolejowego”. Zgodnie bowiem z treścią art. 87 ust. 1 Konstytucji RP, nie tylko ustawy, lecz także rozporządzenia są źródłami powszechnie obowiązującego prawa.

Zdaniem Sądu odwoławczego ma rację Sąd Okręgowy twierdząc, że wydając decyzję w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej, Prezes UTK jest uprawniony do rozstrzygnięcia w sposób władczy nie tylko kwestii spornych między stronami, lecz także kwestii nie będących przedmiotem negocjacji, jeśli są one istotne dla prawidłowego funkcjonowania regulowanego rynku oraz o ile przyjęte rozwiązania mieszczą się w granicach obowiązującego prawa. Przyjęcie takiego rozwiązania jest konieczne ze względu na charakter umowy warunkującej dostęp do rynku, na którym prowadzenie działalności gospodarczej opiera się na korzystaniu z sieci zarządzanej przez monopolistę naturalnego, a zarazem dotyczy usług, które mają istotne znaczenie dla społeczeństwa.

W piśmiennictwie wyrażono pogląd, że wprawdzie ustawodawca nie określił, jakimi kryteriami powinien kierować się Prezes UTK wydając decyzję, jednakże nie powinien on zmieniać zgodnych ustaleń stron dokonanych na etapie negocjacji (por. E. Grudzień w: P. Wajda (red.), M. Wierzbowski (red.), Komentarz ...). Zasada ta miałaby wynikać pośrednio z treści art. 29 ust. 1g ustawy o transporcie kolejowym, który stanowi, iż wniosek o wyznaczenie terminu zakończenia negocjacji dotyczących zawarcia umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej powinien zawierać projekt umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej oraz aktualne stanowiska stron, z zaznaczeniem tych części umowy, co do których strony nie doszły do porozumienia. Zdaniem Sądu Apelacyjnego powyższy przepis nie pozwala wywieść stanowczego zakazu regulowania przez Prezesa UTK poszczególnych kwestii w sposób odbiegający od zgodnej woli stron. Jego funkcją jest bowiem jedynie umożliwienie organowi regulacyjnemu „zorientowania się” w zakresie sporu między stronami i ich stanowiskach, a także ułatwienie mu sformułowania decyzji w oparciu o przedłożony projekt umowy.

Niewątpliwie ingerencja Prezesa UTK powinna obejmować zwłaszcza te kwestie, co do których strony nie osiągnęły porozumienia. Jednakże nie są to jedyne zagadnienia, które powinny być uregulowane w decyzji. Jak słusznie przyjmuje się w piśmiennictwie, wydając decyzję organ regulacyjny powinien uwzględnić treść wniosku przewoźnika, ustawowe obowiązki nałożone na strony umowy, interes użytkowników sieci kolejowej, charakter zaistniałych kwestii spornych, utrzymanie ciągłości świadczenia usług przewozów kolejowych, interes publiczny, zasady obowiązujące przy ustalaniu regulaminu przydzielania tras pociągów, określone zarówno w ustawie o transporcie kolejowym, przepisach wykonawczych, jak i postanowieniach regulaminu, o którym mowa w art. 32 ustawy o transporcie kolejowym. W decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej należy więc uregulować wszystkie kwestie istotne dla prawidłowego funkcjonowania regulowanego rynku, z tym zastrzeżeniem, że przyjęte rozwiązania muszą mieścić się w granicach obowiązującego prawa, co wynika z art. 6 k.p.a., który stanowi, że organy administracji publicznej działają na podstawie przepisów prawa. Trzeba także w tym miejscu dodać, że zgodnie z art. 7 k.p.a. w toku postępowania Prezes UTK jako organ administracji publicznej stoi na straży praworządności i nie tylko na wniosek stron, ale także z urzędu podejmuje wszelkie czynności niezbędne do załatwienia sprawy, mając na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli.

Odnosząc się do zarzutu zawartego w punkcie 3 zarzutów tj. naruszenia przepisu art. 29 ust. 1i u.t.k. w zw. z przepisem cyt. § 20 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, polegającego na niewłaściwym uznaniu, że zaskarżone przez powoda przepisy decyzji Prezesa UTK z dnia 20 stycznia 2012 roku są niezbędnymi elementami funkcjonowania w obrocie umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, w sytuacji gdy obowiązywanie zakwestionowanych przez (...) postanowień decyzji (umowy) nie ma wpływu na jej funkcjonowanie w obrocie, należy na wstępie stwierdzić, że jest on oczywiście bezzasadny przede wszystkim z tego względu, że dotyczy innej decyzji niż objęta niniejszym sporem, który związany jest z zaskarżeniem decyzji z dnia 8 lutego 2013 r., a nie z 20 stycznia 2012 r. Poza tym, gdyby przyjąć, że w apelacji mamy do czynienia z oczywistą omyłką skarżącego, to należy stwierdzić, że nawet gdyby zarzut ten dotyczył spornej decyzji, to i tak nie mógłby odnieść skutku głównie z tego względu, że w aktach brak jest jakiegokolwiek dowodu na okoliczność tego, że zaskarżone przez powoda postanowienia umowy nie mają, tak jak powód wywodzi w apelacji, wpływu na funkcjonowanie umowy w obrocie. W ocenie Sądu Apelacyjnego w sytuacji, gdy zakwestionowane w umowie postanowienia są istotne z punktu widzenia Prezesa UTK jako regulatora rynku i mają one charakter postanowień dotyczących kwestii wynikających z cyt. wyżej rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, a także w sytuacji gdy zainteresowany ich potrzeby nie kwestionuje, to na powodzie spoczywał ciężar wykazania zgodnie z art. 6 k.c. i art. 232 k.p.c., że wszystkie lub choćby część z tych postanowień nie ma wpływu na funkcjonowanie umowy

w obrocie, czego nie uczynił. Poza tym problem możliwości funkcjonowania w obrocie umowy bez kwestionowanych postanowień nie może przesądzać o zasadności odwołania. Ważne jest bowiem nie to czy bez tych postanowień umowa mogłaby funkcjonować w obrocie, tylko to, czy są one istotne dla prawidłowego funkcjonowania regulowanego rynku, a strona powodowa nie udowodniła by sporne postanowienia takiej cechy istotności nie miały, mimo, że kwestie, o których stanowi § 20 cyt. rozporządzenia z pewnością należy traktować jako elementy istotne umowy o dostępie.

Z powodów przedstawionych wyżej za niezasadny Sąd Apelacyjny uznał także zarzut zawarty w punkcie 4 i 5 zarzutów apelacji tj. naruszenia art. 29 ust. 11 u.t.k., polegającego na niewłaściwym uznaniu, że wydając decyzję zastępującą umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej Prezes UTK uprawniony jest do wprowadzania do jej treści zobowiązań niebędących przedmiotem negocjacji między stronami oraz naruszenia art. 10 ust. 1 pkt 1 u.t.k., w zw. z art. 13 ust. 6c u.t.k. w zw. z art. 29 ust. 11 u.t.k. w zw. z art. 7 Konstytucji RP, polegającego na niewłaściwym uznaniu przez Sąd, że w ramach regulacji rynku kolejowego rolą Prezesa UTK jest dowolne ukształtowanie stosunku pomiędzy przewoźnikiem i zarządcą działającymi na rynku regulowanym w taki sposób, aby stosunek ten odpowiadał równoprawnym relacjom pomiędzy kontrahentami na rynkach konkurencyjnych, w sytuacji gdy prawidłowa interpretacja powyższych przepisów prowadzi do konkluzji, że organ nie ma uprawnień do nakładania na uczestników rynku obowiązków nie mających podstaw w przepisach prawa i naruszania integralności ekonomicznej podmiotów gospodarczych.

Zgodnie z § 20 ust. 1 pkt 8 i 9 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej powinna określać zakres i sposób ustalania odpowiedzialności stron umowy w przypadku wystąpienia szkód oraz zasady postępowania i regulowania ewentualnych zobowiązań w przypadku powstania przeszkód w wywiązywaniu się z zobowiązań wynikających z umowy. Skoro zatem wyżej wymieniony przepis rozporządzenia w sprawie warunków dostępu obliguje do uwzględnienia powyższych warunków w umowie, to powinny się one także znaleźć w decyzji, która taką umowę zastępuje. Niezasadny jest zatem zarzut powoda jakoby pozwany z przekroczeniem kompetencji przewidział w umowie zapis § 9 ust. 7 przewidujący obowiązek opracowania i wdrożenia systemu rekompensat dla przewoźników towarowych za przejazd pociągu drogą okreśną z przyczyn leżących po stronie zarządcy oraz zapis § 15 ust. 5 decyzji, dotyczący obowiązku wypracowania uzgodnień w zakresie wysokości i sposobu obliczania kar umownych. Trzeba też w tym miejscu podnieść, że powód w żaden sposób nie wykazał w toku procesu, że zaproponowane przez Prezesa UTK ww. rozwiązanie nie ma cechy rozwiązania modelowego, że powoduje ono nierówne traktowanie przewoźników. W aktach sprawy brak jest dowodów na okoliczność tego, że sporne postanowienia umowne stanowią zbytnią ingerencję w ekonomiczną sytuację powoda. Są to tylko twierdzenia powoda nie poparte żadnymi dowodami. Sąd zaś nie ma wiedzy specjalnej, aby dokonać takiej analizy. W szczególności nie był władny ocenić, czy rzeczywiście ww. sporne postanowienia umowne są niemożliwe do realizacji z uwagi na to, że przekraczają możliwości finansowe powoda lub choćby koszt ich wdrożenia jest niewspółmierny dla zapewnienia dbałości o prawidłowe utrzymanie infrastruktury kolejowej lub czy faktycznie nie są niezbędne dla realizacji celów ustawowych.

Nie ma racji powód twierdząc w apelacji, że procedurę analogiczną do zawartej w art. 29 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym ustawodawca przewidział w art. 28 ust. 1 ustawy z dnia 16 lipca 2004 r. - Prawo telekomunikacyjne (tekst jedn. Dz. U. z 2014 r., poz. 243 ze zm., zwanej dalej „ustawą - Prawo telekomunikacyjne”) i pomimo podobieństwa procedury, zakres ingerencji Prezesa Urzędu Komunikacji Elektronicznej jest szerszy, niż Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Zdaniem skarżącego wynika to z faktu, że w art. 28 ust. 1 ustawy - Prawo telekomunikacyjne określone zostały kryteria, które powinny być brane pod uwagę przez organ regulacyjny, których nie wskazano w ustawie o transporcie kolejowym. Zdaniem Sądu Apelacyjnego z faktu, że w art. 29 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym nie określono wprost kryteriów, którymi powinien kierować się Prezes UTK wydając decyzję o udostępnieniu infrastruktury kolejowej, nie można wywodzić twierdzenia o węższych kompetencjach organu regulacyjnego. Kryteria te wynikają bowiem z innych przepisów ustawy, o czym była mowa powyżej. Ponadto dostrzec należy, że regulacje zawarte w obu ustawach są różne także pod względem proceduralnym (m.in. w ustawie o transporcie kolejowym nie przewidziano utraty mocy decyzji na skutek zawarcia umowy, możliwości zmiany decyzji przez Prezesa UTK

na wnioski każdej ze stron lub z urzędu, w przypadkach uzasadnionych potrzebą zapewnienia ochrony interesów użytkowników końcowych, skutecznej konkurencji lub interoperacyjności usług).

Na poparcie powyższej argumentacji można wskazać także na to, że celem wprowadzenia regulacji zawartych w art. 29 ust. 1e-1i u.t.k. było wzmocnienie funkcji regulacyjnej Prezesa UTK nad działaniami podejmowanymi przez zarządcę i przewoźników kolejowych, co wynika choćby z uzasadnienia do projektu ustawy o zmianie u.t.k., w którym padają m. in. takie sformułowania jak np., że relacje pomiędzy zarządcą i przewoźnikiem kolejowym wymagają dalej idących ingerencji regulatora, że Prezes UTK powinien mieć możliwość władczego kształtowania prawa dostępu, że ważne jest wprowadzenie uprawnień Prezesa UTK w zakresie nadzoru nad umowami o dostęp do infrastruktury, wzmocnienie administracyjnej kontroli nad realizacją prawa dostępu na równych zasadach dla wszystkich przewoźników, że zmiana ustawy jest odpowiedzią na potrzeby praktyki, która wykazuje komplikacje podczas zawierania tych umów oraz przedłużanie się okresów, w których umowy te, wbrew przepisom prawa, nie są zawierane, że umowa o dostęp jest umową szczególną, która musi być poddana ścisłemu nadzorowi regulatora łącznie z prawem do decydowania o jej zawarciu, rozwiązaniu i istotnych postanowieniach, gdyż jest to umowa warunkująca dostęp do rynku, na którym działalność gospodarcza opiera się o sieć (infrastrukturę), której zarządcą (właścicielem) jest monopolista itp. (por. strona internetowa Sejmu i Senatu <http://www.senat.gov.pl>. Sejm RP VI kadencji, nr druku (...)).

Należy także zaznaczyć, że skarżącemu umknęło to, że na rozprawie przed Sądem Okręgowym pełnomocnik powoda do protokołu złożył oświadczenie, że w przypadku nie uwzględnienia wniosku o uchylenie zaskarżonej decyzji w całości wnosi o zmianę zaskarżonej decyzji jedynie co do dwóch punktów decyzji tj. kwestii poruszonych w punkcie 4 i 6 odwołania (tj. co do zakwestionowanego zapisu § 9 ust. 7, dotyczącego obowiązku opracowania i wdrożenia systemu rekompensat dla przewoźników towarowych za przejazd pociągów drogą okrężną z przyczyn leżących po stronie zarządcy oraz co do zakwestionowanego zapisu § 15 ust. 5 dot. kar umownych). Tak w każdym razie Sąd II instancji rozumie zapis protokołu rozprawy z dnia 17 lipca 2014 r. (k. 177).

Stąd w apelacji nie mógł skarżący domagać się zmiany spornej decyzji w większym zakresie niż domagał się tego ostatecznie w czasie rozpoznawania odwołania przed Sądem I instancji. Powyższe oznacza, że powód nie mógł żądać w apelacji zmiany wyroku poprzez usunięcie lub częściowe usunięcie postanowień decyzji, czy też zastąpienie zapisów z decyzji postanowieniami uzgodnionymi przez strony, a dotyczącymi § 1 pkt 2 decyzji (kwestia wzorca umowy), § 2 ust. 2 decyzji (dot. posiadania ważnych dokumentów i ich sprawdzania przez zarządcę), § 16 ust. 6 umowy (dot. udzielania dodatkowego terminu przewoźnikowi na zapłatę i związanej z tym podnoszonej przez powoda kwestii braku możliwości wystąpienia do Prezesa UTK z wnioskiem o zgodę na rozwiązanie umowy).

Niemniej Sąd Apelacyjny uznał za celowe odniesienie się także do zarzutów apelacji dotyczących powyższych kwestii, skoro formalnie odwołanie w tym zakresie nie zostało cofnięte, jak również Sąd Okręgowy w tym zakresie sprawę rozpoznał, mimo ww. stanowiska powoda odnotowanego w protokole rozprawy.

I tak zdaniem Sądu II instancji zapis zawarty w § 16 ust. 6 zaskarżonej decyzji nie jest sprzeczny z zapisami ustawy o transporcie kolejowym i nie wyłącza możliwości wystąpienia przez powoda z wnioskiem o rozwiązanie umowy do Prezesa UTK, w sytuacji niewywiązywania się przez przewoźnika z jego zobowiązań. 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. 6 decyzji, a mianowicie tego, że rozwiązanie umowy wymaga zgody Prezesa UTK, która jest udzielana w drodze decyzji, zaś uregulowanie § 16 ust. 6 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 miałby powodować pozbawienie możliwości wnioskowania o uchylenie decyzji. 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 odebrane jest mu ustawowe prawo do złożenia wniosku o wyrażenie zgody na rozwiązanie umowy.

Nie mógł także odnieść skutku zarzut naruszenia art. 29 ust. 1 i u.t.k. w zw. z art. 10 ust. 1 pkt 1 u.t.k. poprzez uznanie, że § 2 ust. 2 zaskarżonej decyzji (dot. posiadania ważnych dokumentów i obowiązku ich sprawdzania przez zarządcę) jest postanowieniem umownym, które mieści się w zakresie dopuszczalnej ingerencji rynku kolejowego przez Prezesa UTK i jest zgodne z obowiązującymi przepisami prawa. W tym zakresie Sąd Apelacyjny w całości podziela i uznaje za własną argumentację zawartą w uzasadnieniu Sądu Okręgowego i w związku z tym nie ma potrzeby jej ponownego, szczegółowego przytaczania w tym miejscu.

Należy także zaznaczyć, że w odwołaniu, które zastępuje pozew skarżący precyzyjnie nie wskazał odnośnie niektórych kwestionowanych postanowień umowy, jakiej zmiany decyzji (umowy) się domaga. Dotyczy to postanowienia umowy zawartego w jej § 2 ust. 2 oraz § 16 ust. 6, gdyż w odwołaniu powód wskazywał jedynie, że wnosi o zmianę spornych zapisów na te przyjęte przez strony czyli zarządcę i przewoźnika w projekcie umowy, ale nie zostało w treści odwołania wyraźnie wyartykułowane, jaka treść ww. postanowień ma być przez Sąd Okręgowy uwzględniona. Samo odesłanie do projektu umowy jest niewystarczające w świetle treści art. 187 § 1 pkt 1 k.p.c., z którego wynika, że pozew powinien zawierać dokładnie określone żądanie. Był to brak formalny pozwu, którego nie można naprawić w postępowaniu apelacyjnym, który prowadzi do oddalenia powództwa w tym zakresie i tym samym oddalenia w tym zakresie apelacji jako bezzasadnej. Trzeba też wskazać, że również w apelacji skarżący nie sprecyzował, jakiej zmiany ww. postanowień oczekiwał od Sądu II instancji.

Sąd Apelacyjny podziela też stanowisko Sądu Okręgowego uznające, że regulamin przydzielania tras pociągów, o którym mowa w art. 32 ust. 1 u.t.k. jest wzorcem umowy w rozumieniu art. 384 k.c. Zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej zarządca sam ustala regulamin, po zgromadzeniu ewentualnych opinii przewoźników, co pozwala na uznanie, że regulamin stanowi wzorzec umowny w rozumieniu art. 384 k.c., zgodnie z którym wzorzec umowny ma być ustalany przez jedną ze stron. Sam fakt wcześniejszych konsultacji z przewoźnikami, w sytuacji gdy wyrażona przez nich opinia nie jest dla zarządcy wiążąca, nie oznacza że regulamin jest umową lub częścią zawartej przez strony umowy. Pozostaje on w dalszym ciągu aktem jednostronnym. Trzeba też wskazać, że ugruntowany jest pogląd w doktrynie, że uprawniony do ustalania wzorców umów jest w świetle postanowień kodeksu cywilnego każdy podmiot prawa. Ponieważ wzorce służą do zawierania umów, ustawodawca powyższą myśl wyraża za pośrednictwem sformułowania „ustalony przez jedną ze stron wzorzec” (art. 384 § 1 k.c.). Zatem każda osoba fizyczna i każda osoba prawna jest uprawniona do posługiwania się wzorcami umów w obrocie, a w praktyce będą to przede wszystkim wzorce ustalane przez profesjonalistów, jak w niniejszej sprawie. Wynika to bowiem z funkcji wzorca, który ma ułatwiać zawarcie wielu umów standardowych, czyli umów opierających się na wzorcu. Również kontrahentem podmiotu posługującego się wzorcem może być każdy podmiot prawa, co jasno wynika ze zwrotu „ustalony przez jedną ze stron umowy wzorzec wiąże drugą stronę” (art. 384 § 1 k.c.). Zatem również rola adherenta może przypaść każdej osobie, w tym osobie prawnej, a nie tylko osobie fizycznej jako konsumentowi. Inna jest tylko specyfika reżimu prawnego wzorców w obrocie konsumenckim, która wyraża się bardziej restrykcyjnie określonymi formalnymi przesłankami związania wzorcem adresata wzorca (art. 384 § 2 zd. 2 k.c.). Odmienne określone są również reguły wykładni wzorców użytych w umowach konsumenckich (art. 385 § 2 zd. 2 k.c.). Wreszcie najistotniejsze postanowienia spośród regulacji prawnej wzorców w ogóle tj. przepisy regulujące problematykę kontroli treści wzorców, czyli klauzul abuzywnych (art. 385¹-385³ k.c. oraz tzw. abstrakcyjną kontrolę wzorców (art. 479³⁶ – 479⁴⁵ k.p.c.), a także sankcje za dalsze stosowanie wzorców wbrew zakazowi sądowemu (art. 138b k.w.), odnoszą się wyłącznie do obrotu konsumenckiego, czyli do umów zawartych z konsumentami w rozumieniu art. 22¹ k.c.

Natomiast jeśli chodzi o reżim prawny wzorców umownych w obrocie dwustronnie profesjonalnym, to zasadniczo jest on unormowany przez przepisy tzw. reżimu uniwersalnego tj. art. 384 § 1 i 2 zd. 1 oraz § 4, art. 384¹ i 385 § 1 i 2 zd. 1 k.c. oraz tzw. reżimu prawnego w obrocie dwustronnie profesjonalnym tj. art. 384 § 5 i art. 385⁴ k.c.

W tym stanie rzeczy oraz wobec ugruntowanego stanowiska orzecznictwa Sądu Najwyższego co do charakteru regulaminu jako jednego spośród wymienionych w art. 384 § 1 k.c. szczególnych postaci wzorca umowy (por. Sąd

Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 20 stycznia 2011 r., I CSK 218/10), należało uznać, że stanowisko Sądu Okręgowego w powyższym zakresie było słuszne, a zarzut naruszenia art. 29 ust. 1i u.t.k. w zw. z art. 32 ust. 1 u.t.k. w zw. z art. 384 k.c. w zw. z § 19 ust. 1 pkt 1 lit. c cyt. rozporządzenia w sprawie warunków dostępu za bezzasadny.

Nie ma racji skarżący zarzucając Sądowi pierwszej instancji naruszenie przepisu art. 328 § 2 k.p.c., polegające na zaniechaniu wyjaśnienia przez Sąd I instancji, dlaczego zaskarżone przez powoda w oddalonym odwołaniu przepisy są zdaniem Sądu niezbędne dla funkcjonowania decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej w obrocie prawnym i polegające na wewnętrznej sprzeczności uzasadnienia.

Wbrew twierdzeniom skarżącego, uzasadnienie wyroku Sądu pierwszej instancji zawiera elementy niezbędne dla uzasadnienia z punktu widzenia wyjaśnienia przyczyn wydania rozstrzygnięcia oddalającego odwołanie. Sąd Okręgowy w sposób precyzyjny wskazał, dlaczego zakwestionowane przepisy decyzji są w jego ocenie zgodne z przepisami prawa i niezbędne dla prawidłowego funkcjonowania regulowanego rynku przewozów kolejowych. Podał również kryteria, jakimi powinien kierować się organ regulacyjny wydając decyzję o udostępnieniu infrastruktury kolejowej. Nie sposób w tych wywodach doszukać się wewnętrznych sprzeczności. W szczególności wskazanie przez Sąd Okręgowy z jednej strony, że obowiązkiem Prezesa UTK jest zawarcie w decyzji zastępującej umowę udostępnienie infrastruktury kolejowej tylko elementów niezbędnych do jej funkcjonowania w obrocie przy jednoczesnym podkreśleniu, że rolą Prezesa UTK jest ukształtowanie między stronami stosunku cywilnoprawnego w taki sposób, aby odpowiadał on równoprawnym relacjom występującym pomiędzy kontrahentami występującymi na rynkach konkurencyjnych, w ocenie Sądu II instancji w żaden sposób nie pozostaje, wbrew argumentacji skarżącego, ze sobą w wewnętrznej sprzeczności. Z punktu widzenia regulatora rynku ostatni z ww. elementów może bowiem stanowić jeden z elementów niezbędnych do funkcjonowania umowy w obrocie.

W podsumowaniu Sąd Apelacyjny wskazuje także na to, że powziął wątpliwość co do tego, czy co do zasady byłaby w ogóle obecnie możliwa, nawet w przypadku trafności zarzutów i argumentacji odwołania, zmiana zaskarżonej decyzji, w sytuacji, gdy decyzja zastępująca umowę regulowała prawa i obowiązki stron na okres jednego roku tj. na okres od 9 grudnia 2012 r. do dnia 14 grudnia 2013 r., a Sąd Okręgowy wydał wyrok w dniu 17 lipca 2014 r., czyli już po okresie, na który decyzja regulowała prawa i obowiązki stron. Podobnie jest zresztą z orzeczeniem Sądu II instancji. Powyższa wątpliwość wynika z tego, że spornej decyzji został nadany rygor natychmiastowej wykonalności oraz z faktu, iż była ona przez strony realizowana (vide: niezaprzeczone przez stronę przeciwną oświadczenie pełnomocnika strony powodowej złożone na rozprawie apelacyjnej). Tymczasem ugruntowany jest w doktrynie i orzecznictwie pogląd, że spełnienie świadczenia przez dłużnika zgodnie z treścią zobowiązania i w sposób odpowiadający najogólniej rzecz biorąc zasadom z art. 354 § 1 k.c. stanowi zasadniczą przyczynę wygaśnięcia zobowiązania i wtedy w ocenie Sądu Apelacyjnego nie ma już możliwości ingerowania w stosunek prawny, który wygasł (por. także orzecznictwo dotyczące sądowej zmiany umowy opartej na treści art. 3571 k.c. i problematyki dopuszczalności modyfikacji zobowiązania po spełnieniu świadczenia). W razie zaś niewykonania zobowiązania obowiązek świadczenia może przemienić się na obowiązek naprawienia szkody wyrządzonej przez to wierzycielowi i wtedy wraz z wykonaniem obowiązku naprawienia szkody przez dłużnika tj. przez spełnienie świadczenia odszkodowawczego, zobowiązanie również wygasa, gdyż interes wierzyciela zostaje tą drogą zaspokojony. Zobowiązanie wygasa więc z zaspokojeniem wierzyciela poprzez spełnienie świadczenia wynikającego z umowy, ale także gdy ma miejsce świadczenie w miejsce wypełnienia, a także potrącenie, odnowienie, złożenie przedmiotu do depozytu sądowego lub inne zachowanie – przy istnieniu wskazanych w ustawie przesłanek. Zobowiązanie wygasa także bez zaspokojenia wierzyciela (poza przypadkami niemożliwości świadczenia), gdy ma miejsce zwolnienie z długu, rozwiązanie stosunku prawnego i umorzenie zobowiązania z powodu nadzwyczajnych wypadków. Istnieją ponadto inne jeszcze możliwości wygaśnięcia zobowiązania, które mogą mieć za przyczynę np. połączenie w jednej osobie przymiotu wierzyciela i dłużnika, śmierć jednej ze stron. Ponadto niektóre zobowiązania wygasają nie tyle przez upływ czasu, lecz przez samo osiągnięcie celu, w jakim były zawarte i ilekroć cel zobowiązania został osiągnięty, tym samym gdy interes prawny wierzyciela z tym celem związany został zaspokojony, to brak jest podstaw do dalszego utrzymywania więzi prawnej między stronami. Trzeba też zaznaczyć, że odnośnie zobowiązań ciągłych, polegających na czynieniu lub nieczynieniu, tj. takich jak

unormowane sporną decyzją, ugruntowany jest pogląd, że wygasają one z reguły z upływem czasu, na który były powołane do życia, z chwilą nadejścia przewidzianego w umowie terminu zakończenia stosunku zobowiązaniowego.

W tym stanie rzeczy można by uznać, że umowa, której dotyczy sporna decyzja wygasła z dniem 14 grudnia 2013 r. i orzekanie co do jej zmiany lub uchylecia nie było możliwe. Po tej dacie ewentualnie możliwe byłoby rozpoznanie sporu co do tego czy zmiana decyzji w postulowanym przez powoda zakresie była w dacie składania odwołania zasadna. Na poparcie tego stanowiska można przywołać orzecznictwo Sądu Najwyższego (wyrok SN z 26.11.2012 r., sygn. akt II SK 7/12, LEX nr 1267167, wyrok SN z 10.06.2009 r., sygn. akt III SK 42/08), dotyczące wprawdzie decyzji zatwierdzającej taryfy, jednakże z uzasadnienia w tej sprawie wynika, że decyzja o zatwierdzeniu taryfy dla przedsiębiorstwa energetycznego jest decyzją administracyjną „okresową”, która wygasa z ostatnim dniem okresu, na jaki została zatwierdzona taryfa. W konsekwencji zmiana takiej decyzji po upływie okresu, na jaki zatwierdzono taryfę, w sytuacji gdy została niejako skonsumowana, jej cel został zrealizowany, nie jest możliwa.

Jednakże wobec oświadczenia pełnomocnika powoda na rozprawie apelacyjnej, że umowa ta była realizowana, a Sąd II instancji nie miał dowodów ani jakiegokolwiek wiedzy znanej np. z urzędu na temat tego, czy nie istnieją jakieś nierozliczone pomiędzy stronami kwestie związane z faktycznym realizowaniem postanowień spornej umowy, której był nadany rygor natychmiastowej wykonalności, a tym samym nie mógł kategorycznie stwierdzić, że rozstrzygnięcie sprawy stało się zbędne z uwagi na wygaśnięcie zobowiązań wynikających ze spornej umowy, a tym samym uznał, że nie miał podstaw do umorzenia postępowania w sprawie.

Mając powyższe na uwadze i uznając podniesione przez skarżącego zarzuty za bezzasadne, Sąd Apelacyjny na podstawie art. 385 k.p.c. oddalił apelację powoda.

O kosztach postępowania apelacyjnego orzeczono na podstawie art. 98 § 1 i § 3 k.p.c. w zw. z art. 108 § 1 k.p.c.