

*Sygn. akt VI ACa 1413/14*

## WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

*Dnia 9 października a 2015 r.*

*Sąd Apelacyjny w Warszawie VI Wydział Cywilny w składzie:*

*Przewodniczący – Sędzia SA - Marcin Strobel (spr.)*

*Sędziowie: Sędzia SA- Ewa Klimowicz - Przygódzka*

*Sędzia SO (del) -Marcin Łochowski*

*Protokolant sekr. sąd. Katarzyna Łopacińska*

*po rozpoznaniu w dniu 25 września 2015 roku w Warszawie*

*na rozprawie*

*rozpoznał sprawę z powództwa (...) S.A. w W.*

*przeciwko Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego i (...) Sp. z o.o. w K.*

*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 11/13*

**I. oddała apelację;**

**II. zasądza od (...) S.A. w W. na rzecz Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego kwotę 270,00 zł (dwieście siedemdziesiąt złotych) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu apelacyjnym.**

**Marcin Łochowski Marcin Strobel Ewa Klimowicz - Przygódzka**

Sygn. akt VI ACa 1413/14

## UZASADNIENIE

Decyzją z dnia 8 lutego 2013 r. Nr (...) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego ustalił warunki udostępnienia infrastruktury kolejowej przewoźnikowi kolejowemu (...) przez zarządcę infrastruktury (...) na rozkład jazdy obowiązujący od dnia 9 grudnia 2012 r. do dnia 14 grudnia 2013 r., w sposób szczegółowo opisany w treści w/w decyzji.

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

Zaskarżonej decyzji zarzuciła:

I. naruszenie prawa materialnego, polegające na błędnej wykładni art. 10 pkt 1 w związku z art. 13 i art. 29 ust. 1i u.t.k., skutkujące niezasadnym

przyjęciem, iż Prezes Urzędu Transportu Kolejowego 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. 1i u.t.k. winna prowadzić do wniosku, iż Prezes 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 sprzeczności drugiej;

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

III. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1i u.t.k. oraz § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, polegające na dowolnym naniesieniu przez Prezesa UTK zapisu § 2 ust. 2 zaskarżonej decyzji oraz na błędnym przyjęciu, iż 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. 1i u.t.k., poprzez niezasadne przyjęcie przez Prezesa UTK, iż 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. 1i u.t.k., poprzez niezasadne przyjęcie przez Prezesa UTK, iż 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 kontaktem między jej stronami, a zatem regulującym jedynie prawa i obowiązki zarządcy i przewoźnika;

VI. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 1i u.t.k. oraz art. 29 ust. 2 u.t.k. poprzez niezasadne przyjęcie przez Prezesa UTK, iż 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 wynikły między przewoźnikami oraz wymuszenia na zarządcy nierównego traktowania przewoźników w omawianym zakresie.

Wyrokiem z dnia 17 lipca 2014 r. Sąd Okręgowy w Warszawie - Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów oddalił odwołanie (pkt. I) i zasądził od (...) S.A. w W. na rzecz Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego kwotę 360,00 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego (pkt. II).

Powołany wyżej wyrok zapadł w oparciu o następujące okoliczności faktyczne:

Spółki (...) prowadziły negocjacje w sprawie zawarcia umowy o udostępnienie licencjonowanemu przewoźnikowi, jakim jest (...), infrastruktury kolejowej przez zarządcę tej infrastruktury, tj. (...).

Umowa obejmować miała udostępnienie (...) infrastruktury kolejowej na potrzeby przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2012/2013, mającym obowiązywać od dnia 9 grudnia 2012 r. do dnia 14 grudnia 2013 r.

Strony nie doszły do porozumienia.

W dniu 10 grudnia 2012 r. (...) złożyła do Prezesa UTK wniosek w sprawie przeprowadzenia przed Prezesem UTK negocjacji dotyczących uzgodnienia ostatecznej wersji umowy o udostępnienie infrastruktury.

Pismem z dnia 20 grudnia 2012 r. 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 w odniesieniu do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2012/2013 pomiędzy zarządcą a przewoźnikami.

Pismem z dnia 21 grudnia 2012 r. (...) S.A. wskazało Prezesowi UTK na zasadność odbycia wspólnych negocjacji ze spółkami z Grupy (...) przed Prezesem UTK dotyczących zawarcia umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej w odniesieniu do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy 2012/2013, na co zgodę w dniu 27 grudnia 2012 r. wyraziła (...) Sp. z o.o. łącznie z (...) Sp. z o.o., (...) Sp. z o.o., (...) Sp. z o.o. i (...) Sp. z o.o.

W dniu 4 stycznia 2013 r. Prezes UTK wydał postanowienie w przedmiocie nałożenia na (...) i (...) obowiązku prowadzenia negocjacji, dotyczących zawarcia umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej w zakresie przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów 2012/2013, wyznaczając termin negocjacji na dzień 10 stycznia 2013 r. oraz termin ich zakończenia na dzień 18 stycznia 2013 r.

W dniu 10 stycznia 2013 r. przeprowadzono negocjacje przed Prezesem UTK pomiędzy pięcioma spółkami grupy (...), w tym (...) a (...). Negocjacje te nie przyniosły jednak rezultatu w postaci uzgodnienia zapisów umowy.

Rozbieżności dotyczyły § 9 ust. 3, § 11 ust. 7, § 12 ust. 4; § 9 ust. 7; § 15 ust. 5 i § 16 umowy o dostępie do infrastruktury kolejowej.

Pismem z dnia 10 stycznia 2013 r. Prezes UTK wyznaczył (...) Sp. z o.o. i (...) S.A. pięciodniowy termin od dnia otrzymania pisma do zgłoszenia ewentualnych stanowisk w postępowaniu administracyjnym.

W obu przypadkach doręczenie w/w pisma nastąpiło w dniu 15 stycznia 2013 r.

W dniu 8 lutego 2013 r. Prezes UTK wydał zaskarżoną decyzję.

W tak ustalonym stanie faktycznym Sąd Okręgowy uznał, że odwołanie jest nie zasługuje na uwzględnienie.

Zdaniem Sądu I instancji brak jest podstaw do twierdzenia, iż w niniejszej sprawie doszło do naruszenia norm wskazanych w zarzutach powołanych w odwołaniu.

Zaskarżona decyzja znajduje oparcie w przepisie art. 29 ust 11 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 udostępnienie 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 korzystania z niezbędnej infrastruktury kolejowej, w zamian za co jej zarządca nabywa prawo do opłat, o których mowa w art. 33 u.t.k.

Umowa zawierana jest na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów.

W myśl § 20 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej, 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 rozstrzygania sporów.

Elementy te stanowią essentialia negotii umowy o udostępnianie infrastruktury kolejowej.

Istotną z punktu widzenia elementów umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej jest również zasada, że strony uczestniczące w procesie udostępniania i korzystania z infrastruktury obowiązują regulamin przydzielania tras pociągów, opracowany przez zarządcę (zgodnie z treścią § 19 ust. 1 w/w rozporządzenia), po przeprowadzeniu konsultacji z przewoźnikami.

Regulamin wydawany jest na podstawie upoważnienia ustawowego wynikającego z art. 32 ust. 1 u.t.k. i określa w szczególności: 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 zapobiegający ich pyleniu.

To zaś zdaniem Sądu I instancji oznacza, że umowa nie może być sprzeczna z regulaminem, tym bardziej, że zarządcę obowiązuje zasada zapewnienia niedyskryminacyjnego dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej.

Istotny, ze względu na treść zaskarżonej decyzji, stanowiącej substytutu umowy o udostępnianie infrastruktury kolejowej, jest również 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.

W kontekście powołanych przepisów oraz zadań Prezesa UTK w zakresie regulacji transportu kolejowego (art. 13 u.t.k.) polegających między innymi na:

- 1) nadzorze nad zapewnieniem niedyskryminującego dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej, jak również równoprawnym traktowaniu wszystkich przewoźników kolejowych, w szczególności w zakresie rozpatrywania wniosków o udostępnienie tras pociągów i naliczania opłat,
- 2) nadzorze nad zawieraniem umów o udostępnienie infrastruktury kolejowej, Sąd I instancji uznał, że wydana decyzja mieści się w granicach kompetencji Prezesa UTK.

Prezes UTK w wypadku poddania mu do rozstrzygnięcia sporu między przewoźnikiem z zarządcą infrastruktury, uprawniony jest rozstrzygnąć w sposób władczy nie tylko kwestie sporne między stronami, ale również te nie będące przedmiotem negocjacji, jeśli są one istotne dla prawidłowego funkcjonowania regulowanego rynku, o ile oczywiście przyjęte rozwiązania mieszczą się w granicach prawa, albowiem decyzja zastępująca umowę, winna regulować dany stosunek prawny w sposób kompleksowy. Przyjęcie takiego rozwiązania jest konieczne ze względu na charakter umowy warunkującej dostęp do rynku, na którym działalność gospodarcza opiera się na sieci, co do 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.

Prezes UTK wydając decyzję w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej, ma bowiem 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. Skoro zaś decyzja o dostępie do infrastruktury kolejowej, zastępuje umowę, to musi ona zawierać niezbędne elementy tej umowy, które umożliwią jej realne funkcjonowanie w obrocie.

Tego rodzaju wnioskowi nie sprzeciwia się treść art. 10 pkt 1 ani art. 13 ustawy o transporcie kolejowym skoro ust.1 pkt. 9 tego przepisu wymienia, jako jedną z kompetencji pozwanego, wydawanie decyzji w sprawie otwartego dostępu. Rolą Prezesa UTK jest zatem takie ukształtowanie stosunku cywilnoprawnego pomiędzy podmiotami działającymi na rynku regulowanym aby odpowiadał on relacjom między kontrahentami występującymi na rynkach konkurencyjnych i zapewniał efektywną konkurencję na rynku transportu kolejowego.

W konsekwencji Sąd I instancji uznał, że wydana w sprawie decyzja nie przekracza zakresu regulacji określającej kompetencje organu w tym zakresie,

wobec istnienia podstawy prawnej do wydania przez Prezesa UTK zaskarżonej decyzji.

Odnosząc się do zarzutu dotyczącego postanowienia zawartego w § 1 pkt 2 zaskarżonej decyzji i uznania regulaminu przydzielania tras pociągów za wzorzec umowy, Sąd Okręgowy wskazał, że ten określa zasady współpracy pomiędzy przedsiębiorcami, których dotyczy, tj. przewoźników kolejowych i zarządcy infrastruktury. Regulamin nie dotyczy, co

prawda stosunków z konsumentami, lecz przepisy art. 384-385 k.c. nie ograniczają możliwości stosowania wzorców umów czy regulaminów do kształtowania relacji jedynie z konsumentami. Bez znaczenia dla uznania regulaminu, jako wzorca umowy jest również sposób jego tworzenia. Zasadnym jest natomiast zapatrywanie, że stanowi on jednostronny akt, podobnie jak każdy wzorzec umowny, który jedna ze stron tworzy na potrzeby ujednolicenia relacji z innymi podmiotami.

Regulamin przydzielania tras pociągów, jest zatem wzorcem umowy o jakim mowa w art. 384-385 k.c., przy czym wbrew zapatrywaniom powoda nie podlega on abstrakcyjnej ocenie dokonywanej przez Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów w ramach postępowania uregulowanego w art. 479<sup>36</sup> k.p.c. albowiem stosownie do przepisu art. 385<sup>1</sup> k.c. jedynie wzorce stosowane w umowach zawieranych z konsumentami podlegają weryfikacji pod kątem ich sprzeczności z dobrymi obyczajami, czy rażącego naruszenia interesów konsumentów.

Chybionym jest zarzut odwołania dotyczący naruszenia art. 29 ust. 1i u.t.k. oraz § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, postanowieniem § 3 ust. 1 umowy.

Postanowienie to nakłada na zarządcę obowiązek weryfikacji dokumentów przedkładanych przez przewoźnika niezbędnych do uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej.

Żądanie wykreślenia kwestionowanego postanowienia jest o tyle niezasadne, że regulacja ta w istocie stanowi powtórzenie § 3 ust. 1 w/w rozporządzenia, 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. W zaskarżonej decyzji Prezes UTK zawarł bowiem zapis, że przewoźnik jest obowiązany do przedłożenia zarządcy tych dokumentów niezwłocznie, jednak nie później niż w terminie 3 dni roboczych od otrzymania decyzji. Od obowiązku tego zwolniony jest natomiast przewoźnik, który już wcześniej, złożył wzmiankowane dokumenty, o ile nie straciły one ważności lub ich treść nie uległa zmianie. W takiej sytuacji przewoźnik może złożyć jedynie oświadczenie potwierdzające ważność dokumentów.

Wskazać zaś należy, iż świetle § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie dostępu, uzyskanie przez przewoźnika prawa dostępu do infrastruktury kolejowej następuje po złożeniu:

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

Posiadanie ważnych dokumentów i złożenie ich zarządcy jest zatem warunkiem niezbędnym dla przystąpienia do wykonywania umowy.

To z kolei, zdaniem Sądu I instancji oznacza, iż zarządca jest władny ocenić ich ważność, skoro to do niego właśnie dokumenty te są kierowane. Może on bowiem udostępnić infrastrukturę kolejową dopiero po przedłożeniu ważnych dokumentów. W przeciwnym bowiem razie mogłyby udostępnić infrastrukturę kolejową przewoźnikowi z naruszeniem normy § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie dostępu.

Zdaniem Sądu Okręgowego w granicach kompetencji regulatora mieści się również określenie terminu, w jakim te dokumenty mają być złożone, skoro kwestię tą strony mogłyby uregulować w umowie. Racjonalnym jest nakazanie

przewoźnikowi złożenia takich dokumentów niezwłocznie po wydaniu decyzji, skoro decyzja ta jest niezbędnym warunkiem dostępu do infrastruktury.

Odnosząc się do zarzutu dotyczącego regulacji zawartej w § 9 ust. 7 zdanie 2 Sądu Okręgowy 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. Relacje przewoźnika z zarządcą oparte są w znacznej mierze na nieplanowanych przejazdach, na podstawie wniosków przewoźników 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 koszty i złożyć realną ofertę kontrahentowi. W sytuacji, gdy zarządca infrastruktury nie udostępnia trasy wzorcowej z przyczyn leżących po jego stronie m.in. z powodu przedłużających się zamknięć torowych, wynikających z prowadzonych prac remontowych i modernizacyjnych, szczególnie gdy te przekraczają termin, w jakim prace winny być wykonane, winien rekompensować przewoźnikowi straty, jakie ten ponosi z tego tytułu, że realizował przejazd drogą okrężną.

Takie rozwiązanie przyjęte w zaskarżonej decyzji może przyczynić się do poprawy dostępności do infrastruktury zarządzanej przez powoda, gdyż bodziec finansowy, w postaci konieczności rekompensowania strat przewoźników niewątpliwie wpłynie na przyśpieszenie modernizacji i remontów oraz ich rozważne planowanie.

Jak wskazał przy tym Sąd I instancji organ regulacyjny nie narzucił zarządcy infrastruktury rodzaju systemu rekompensat oraz zasad jego funkcjonowania, pozostawiając szczegółowe uregulowanie tych kwestii w gestii zarządcy. Zatem to od zarządcy będzie zależało na przykład to za jakie odstępstwa drogi okrężnej od drogi wzorcowej możliwa jest rekompensata, i czy należy się ona za każde wyłączenie infrastruktury z użytkowania, czy też tylko takie które przekraczają określony czas.

Podstawę do uregulowania powyższej kwestii stanowił § 20 ust. 8 i 9 rozporządzenia w sprawie dostępu, zgodnie z którym 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.

I ten zatem zarzut odwołania, zdaniem Sądu Okręgowego, uznać należało za chybiony.

Z kolei zawarte w § 16 ust. 6 umowy postanowienie odnosi się do sytuacji, w której przewoźnik nie uregulował opłat przewidzianych w decyzji za 3 okresy rozliczeniowe i nakłada na zarządcę obowiązek zawiadomienia o tym Prezesa UTK.

Kwestionując nałożenie na niego takiego obowiązku powód postuluje zaś zamieszczenie w jego miejsce uprawnienia zarządcy do wystąpienia z wnioskiem do Prezesa UTK o zgodę na rozwiązanie umowy.

Zdaniem Sądu Okręgowego nałożony na powoda obowiązek zawiadomienia Prezesa UTK o nieuregulowaniu przez przewoźnika należnej opłaty, za trzy okresy rozliczeniowe oraz brak w decyzji wskazania na możliwość wystąpienia do Prezesa UTK z wnioskiem o rozwiązanie umowy, nie wyłączają możliwości wystąpienia z takim wnioskiem, który uzależniony jest od woli powoda.

Powiadomienie o 3 miesięcznej zwłoce w płatnościach służy zaś realizacji ustawowych zadań powierzonych organowi, który nie tylko sprawuje nadzór nad rozwiązywaniem umów, ale zbiera i analizuje również informacje dotyczące rynku przewozów kolejowych (art. 13 ust 1 pkt. 6 utk), do których należą również informacje o złej kondycji finansowej przewoźników.

Ponadto regulacja zawarta w art. 29 ust 5 ustawy o transporcie kolejowym przewiduje konieczność uzyskania zgody Prezesa UTK na rozwiązanie umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej stanowiąc samodzielną podstawę do

wystąpienia o taką zgodę, niezależnie od tego czy takie postanowienie zawiera również umowa (decyzja zastępująca umowę stron).

Zaskarżona decyzja nie ogranicza zatem prawa powoda do wystąpienia z takim wnioskiem i brak jest podstaw do dublowania w niej regulacji ustawowej.

Odnosząc się do ostatniego z zarzutów odwołania dotyczącego nałożenia na zarządcę obowiązku wprowadzania kar umownych oraz ustalania ich wysokości, jak również nakładania na zarządcę obowiązku ich rozliczania, Sąd Okręgowy wskazał, że podstawę 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. Analogicznie zatem taki sam zakres możliwej, a nawet koniecznej regulacji, przysługuje organowi, który wydaje decyzje zastępującą umowę.

W stosunkach cywilnych jedną z konsekwencji niewykonania zobowiązania jest zaś możliwość żądania naprawienia szkody w pieniądzu tj. zapłaty odszkodowania. Alternatywną formą odszkodowania jest natomiast kara umowna, która ma tę przewagę nad odszkodowaniem, że jest niezależna od wysokości poniesionej szkody, co wyłącza konieczność ustalania szkody i eliminuje spory mogące powstać na tym tle. Tego rodzaju zryczałtowane odszkodowanie jest typowe w stosunkach o charakterze ciągłym. Jest to instytucja bardziej dostosowana i ekonomicznie uzasadniona w tego typu relacjach, gdyż nie angażuje stron czy organów w proces wyceny powstałych szkód.

Tego rodzaju pozytywne aspekty dostrzegł również zarządca proponując przewoźnikom przystąpienie, na zasadach dobrowolności, do zorganizowanego przez niego systemu kar umownych, który opierał się na zaproponowanych przez przewoźnika stawkach za opóźnienia pociągów, płatnych przez przewoźników na rzecz zarządcy i wypłacanych przez niego poszkodowanym.

Niezrozumiałym jest zatem zarzucanie regulatorowi rynku kolejowego wprowadzenia systemu kar obejmujących wszystkich przewoźników. Ujednoczenie systemu kar umownych i objęcie nim wszystkich przewoźników wpisuje się bowiem w podstawową dla regulacji kolei zasadę równego traktowania wszystkich przewoźników albowiem przekłada się ono na równe obciążenie przewoźników konsekwencjami opóźnień.

Powód nie wykazał natomiast, iż stawki kar umownych obciążające go jako zarządcę, zostały ustalone na wyższym poziomie niż dla przewoźników. Sąd nie mógł natomiast z braku podstaw do uchylecia zaskarżonej decyzji dokonać jej zmiany w zakresie wysokości stawek kar umownych albowiem powód nie zgłosił takiego żądania w wywiedzionym od niej odwołaniu.

Z powołanych wyżej względów Sąd Okręgowy oddalił odwołanie i orzekł o kosztach w oparciu o zasadę odpowiedzialności za wynik postępowania przewidzianą w art. 98 k.p.c.

Apelację od powołanego wyżej wyroku wywiódł powód zaskarżając go w całości.

Zaskarżonemu wyrokowi zarzucił naruszenie:

1. przepisu art. 29 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (u.t.k.) polegające na niezasadnym oddaleniu odwołania powoda w całości, skutkującym pozostawieniem w decyzji 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 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (rozporządzenie w sprawie warunków dostępu) polegające na niewłaściwym uznaniu, iż przepis ten stanowi podstawę legitymizującą nałożenie przez



Prezesa UTK w decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury 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 i u.t.k. w związku z przepisem § 20 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej polegające na niewłaściwym uznaniu, iż 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 (...) SA postanowień decyzji (umowy) nie ma wpływu na jej funkcjonowanie w obrocie;

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

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

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

7. naruszenie przepisu art. 29 ust 1 i u.t.k. w związku 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, iż 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 miała by polegać;

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

c. niezasadnej ocenie, iż 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 zobowiązań;

d. błędnej ocenie, iż pozwany słusznie nałożył na strony w przepisie § 15 ust. 5 decyzji 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, zaś ewentualne uzgodnienia w tym zakresie winny prowadzić do przeprowadzenia rozwiązań modelowych, tak aby nie naruszać zasady równego traktowania przewoźników;

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

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

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

Powołując się na powyższe zarzuty powód wnosił o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez uwzględnienie odwołania i zmianę decyzji Prezesa UTK dnia 8 lutego 2013 r., w części, w postulowanym w odwołaniu zakresie i zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kosztów postępowania przed Sądem I i II instancji, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych, ewentualnie 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 wnosił o jej oddalenie i zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Apelacja powoda nie zasługuje na uwzględnienie.

Sąd Apelacyjny podziela ustalenia faktyczne dokonane przez Sąd I instancji i uznając je za prawidłowe, przyjmuje za własne.

Przed przystąpieniem do oceny poszczególnych zarzutów apelacji wskazać jednak należy, iż przedmiotem wywiezionego przez powoda odwołania była decyzja Prezesa UTK z dnia 8 lutego 2013 r. zastępująca umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej pomiędzy (...) Sp. z o.o. w K., a (...) S.A. w W., obejmująca rozkład jazdy od dnia 9 grudnia 2012 r. do dnia 14 grudnia 2013 r.

Decyzja ta zastępując umowę o dostępie do infrastruktury kolejowej miała przy tym charakter czasowy, regulując wzajemne uprawnienia i obowiązki stron

we wskazanym w niej okresie tj. od dnia 9 grudnia 2012 r. do dnia 14 grudnia 2013 r. Tego rodzaju czasowy charakter decyzji skutkował jej wygaśnięciem

po upływie przewidzianego w niej okresu, skutkując niemożnością jej zmiany bądź uchylenia po jego upływie. Zarówno w orzecznictwie Sądu Najwyższego jak i Naczelnego Sądu Administracyjnego utrwalili się słuszny skądinąd pogląd, że utrata mocy obowiązującej takiej decyzji, powoduje że nie może być ona uchylona lub zmieniona w trybie przewidzianym w art. 155 k.p.a., z uwagi na brak przedmiotu zmiany lub uchylenia - wobec wygaśnięcia decyzji.

Taka zmiana lub uchylenie decyzji dopuszczalna jest bowiem jedynie w odniesieniu do decyzji pozostającej w obrocie prawnym w chwili orzekania (patrz tak Naczelny Sąd Administracyjny w wyrokach z dnia 14 października 1999 r. IV SA 1440/97 – Lex nr 48240, z dnia 9 listopada 2006 r. II OSK 1316/05 – Lex nr 310883, z dnia 17 września 2009 r. II OSK 1406/08, z dnia 22 września 2009 r. II OSK 1431/08, z dnia 17 września 2009 r. II OSK 1406/08 oraz Sąd

Najwyższy w wyrokach z dnia 10 czerwca 2009 r. III SK 42/08 – Lex nr 785149 i z dnia 26 listopada 2012 r. III SK 7/12 – Lex nr 1267167).

Jednocześnie w orzecznictwie Sądu Najwyższego wyrażono pogląd, stosownie do którego, po upływie terminu obowiązywania decyzji, o takim czasowym charakterze, sąd rozpoznający odwołanie od decyzji nie może dokonać jej zmiany czy też decyzji uchylić, lecz władny jest orzec, o tym czy ukształtowanie w niej określonych praw i obowiązków, w przewidziany w niej sposób, było zasadne. Tego rodzaju rozstrzygnięcie wymaga jednak wykazania przez skarżącego interesu prawnego w takim żądaniu (patrz tak Sąd Najwyższy w powołanym wyżej wyroku z dnia 10 czerwca 2009 r. III SK 42/08).

Przenosząc powyższe na grunt niniejszej sprawy wskazać należy, iż będąca przedmiotem odwołania decyzja Prezesa UTK z dnia 8 lutego 2013 r. została skonsumowana (wyekspirowała) z końcem okresu na jaki, zastępując umowę stron, regulowała ich wzajemne stosunki w zakresie udostępnienia infrastruktury kolejowej tj. z końcem dnia 14 grudnia 2014 r., a więc jeszcze przed wydaniem wyroku przez Sąd I instancji. W toku niniejszego postępowania powód nie wykazał zaś aby posiadał interes prawny w ustaleniu oceny zasadności i zgodności z prawem objętych nią regulacji, dotyczących dostępu do infrastruktury kolejowej, nie wskazując tak na jakiegokolwiek istniejące i wynikające z w/w decyzji należności, które nie zostały uregulowane przed upływem okresu jej obowiązywania, ani po tym okresie, czy też inne zaszłości natury faktycznej lub prawnej, wymagające takiego ustalenia pomimo wygaśnięcia zaskarżonej decyzji.

Takiego interesu dla powoda nie stwarza zdaniem Sądu Apelacyjnego chęć wypracowania jednolitej linii orzeczniczej, wskazującej na zakres dopuszczalnej regulacji, objętych decyzją o dostępie do infrastruktury kolejowej i mieszczących się w ramach kompetencji przyznanych Prezesowi UTK przez ustawę, co zdaniem skarżącego wpływać może na przyszłe decyzje tego organu wyznaczając granice jego kompetencji w odniesieniu do możliwości regulacji wzajemnych praw i obowiązków stron umowy o dostępie do infrastruktury kolejowej. Tego rodzaju okoliczności nie rzutują bowiem na zakres regulacji objętych zaskarżoną decyzją i nie uzasadniają ustalenia prawidłowości tych regulacji w odniesieniu do już skonsumowanej decyzji.

Wbrew zapatrywaniu apelującego (patrz oświadczenie pełnomocnika powoda złożone na rozprawie w dniu 25 września 2015 r. k. 287-288), nie uzasadniają one zatem twierdzenia o istnieniu interesu prawnego w ustaleniu czy w odniesieniu do w/w decyzji, przyjęte w niej przez organ regulacje, zastępujące umowę stron, były zasadne i prawidłowe.

Z powołanych wyżej względów uznać zatem należy, iż zmiana lub uchylenie opisanej na wstępie decyzji, jako „skonsumowanej” decyzji administracyjnej o charakterze czasowym nie były możliwe, a brak wykazania przez powoda interesu prawnego, nie uzasadniał również wydania orzeczenia stwierdzającego, że objęty zaskarżoną decyzją przedmiot regulacji dokonanej przez organ był niezasadny, nieprawidłowy czy wątpliwy w świetle obowiązujących przepisów.

Już zatem z tego względu wywiedziona przez powoda apelacja winna podlegać oddaleniu.

Niezależnie od powyższych rozważań za chybione uznać również należy powołane w apelacji zarzuty, dotyczące uchybienia przez Sąd I instancji przepisom prawa procesowego oraz materialnego.

Przechodząc do oceny poszczególnych zarzutów, w pierwszej kolejności wskazać należy, na niezasadność zarzutu naruszenia przez Sąd I instancji przepisu art. 328 § 2 k.p.c.

Zarówno w doktrynie, jak i orzecznictwie, ugruntowanym jest bowiem pogląd, iż zarzut naruszenia powołanego wyżej przepisu stanowić może skuteczny zarzut środka zaskarżenia, jedynie wówczas gdy uzasadnienie zaskarżonego orzeczenia, z uwagi na brak poszczególnych elementów wskazanych w tym przepisie, uniemożliwia lub całkowicie wyklucza

możliwość poddania ocenie, zasadności wnioskowania sądu, stanowiącego podstawę wydania zaskarżonego rozstrzygnięcia, wykluczając tym samym możliwość jego kontroli w ramach środka zaskarżenia.

W niniejszej sprawie tego rodzaju okoliczności jednak nie zachodzą. Wbrew zapatrywaniom apelującego, uzasadnienie wyroku Sądu I instancji zawiera elementy niezbędne dla wyjaśnienia przyczyn wydania zaskarżonego rozstrzygnięcia. Sąd Okręgowy w sposób jasny i klarowny wskazał, dlaczego kwestionowane postanowienia decyzji są 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 zastępującą umowę stron. We wnioskowaniu Sądu I instancji nie sposób doszukać się również wewnętrznych sprzeczności.

Zdaniem Sądu Apelacyjnego, Sąd Okręgowy prawidłowo wskazał z jednej strony, że obowiązkiem Prezesa UTK jest zawarcie w decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej elementów niezbędnych do jej funkcjonowania w obrocie, podkreślając jednocześnie, że rolą Prezesa UTK jest również ukształtowanie między stronami stosunku cywilnoprawnego, w taki sposób, aby odpowiadał on równoprawnym relacjom występującym pomiędzy kontrahentami na konkurencyjnych rynkach. Powyższa konstatacja nie rodzi przy tym żadnych wewnętrznych sprzeczności zważywszy na fakt, iż z punktu widzenia regulatora rynku elementy dotyczące jego funkcjonowania mogą i powinny stanowić jeden z elementów niezbędnych do funkcjonowania umowy w obrocie.

Powyższy zarzut uznać zatem należy za chybiony.

Za chybiony uznać również należy zarzut naruszenia przepisu art. 29 ust. 1i u.t.k. oraz § 20 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, mającego polegać na oddaleniu odwołania w całości, skutkując pozostawieniem w decyzji, a tym samym w umowie stron, przepisów wykraczających poza essentialia negotii umowy o udostępnienie infrastruktury i niewłaściwym uznaniu, że przepis § 20 w/w rozporządzenia stanowi podstawę legitymizującą nałożenie przez Prezesa UTK obowiązków, które nie wynikają z przepisów prawa kolejowego.

Kompetencja Prezesa UTK do wydania decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej wynika z regulacji art. 29 ust. 1i ustawy o transporcie kolejowym, stosownie do którego, po upływie terminu do zakończenia negocjacji Prezes UTK wydaje decyzję w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej, która zastępuje umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej.

W art. 4 pkt 19 d w/w ustawy o transporcie kolejowym, ustawodawca 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. W art. 31 ust. 1 wskazał zaś, że umowa ta określa sposób i warunki korzystania z tras pociągów przydzielonych w rozkładzie jazdy pociągów.

W w/w ustawie o transporcie kolejowym ustawodawca nie określił natomiast, jakie postanowienia umowy o udostępnieniu infrastruktury kolejowej, stanowią postanowienia przedmiotowo istotne takiej umowy (essentialia negotii).

Zgodnie z wyrażanym w doktrynie poglądem konieczne postanowienia umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej zawarto w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. Nr 35 poz. 274, zwanym dalej „rozporządzeniem w sprawie warunków dostępu”), wydanym na podstawie delegacji ustawowej zawartej w art. 35 pkt. 5 w/w ustawy o transporcie kolejowym, zastąpionym obecnie rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej.

Zgodnie zaś z § 20 ust. 1 i 2 powołanego wyżej rozporządzenia, umowę o korzystanie z przydzielonych tras pociągów zawiera się w formie pisemnej, przy czym umowa ta winna określać w szczególności:

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.

Katalog powyższych uregulowań umownych jest przy tym otwarty, co oznacza, iż w tego rodzaju umowie zawarte być mogą również inne postanowienia, o ile nie będą sprzeczne z prawem (por. E. Grudzień, P. Wajda (red.), M. Wierzbowski (red.), - Komentarz LEX do ustawy o transporcie kolejowym Warszawa 2014, Wolters Kluwer business, str. 547).

Uznać zatem należy, że skoro w/w przepis nakładają na strony obowiązek uregulowania w umowie kwestii w nim określonych, to obowiązek ten spoczywa również na Prezesie UTK, jako organie, który w przypadku braku porozumienia stron, obowiązany jest do wydania decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej.

Zdaniem Sądu Apelacyjnego wskazane w w/w przepisie postanowienia umowne winny zatem zostać uregulowane, tak w zawartej przez strony umowie, jak i zastępującej ją decyzji organu regulacyjnego, wydawanej w oparciu o przepis art. 29 ust. 1i u.t.k., jako postanowienia przedmiotowo istotne takiej umowy.

W konsekwencji uznać należy, że Prezes UTK jest uprawniony do uregulowania wszystkich kwestii wskazanych w/w przepisie, skoro wydana w powołanym wyżej trybie decyzja zastępuje umowę stron.

Nieuprawnionym jest zatem twierdzenie, jakoby decyzja organu regulacyjnego, zawierająca tego rodzaju postanowienia wykraczała poza unormowane przepisami prawa kolejowego kompetencje organu, albowiem bez zaskarżonych postanowień decyzja mogłaby bez przeszkód funkcjonować w obrocie gospodarczym.

Powołane wyżej rozporządzenie wydane w oparciu o wyraźną delegację ustawową, jest bowiem wiążące dla organu, jako jedno ze źródeł prawa wskazanych w art. 87 ust. 1 Konstytucji RP, stosownie do którego źródłem takim są nie tylko ustawy, lecz również rozporządzenia.

Uznać zatem należy, iż niezależnie od zakresu postanowień stanowiących istotę sporu pomiędzy stronami przyszłej umowy (decyzji) o udostępnienie infrastruktury kolejowej, Prezes UTK jest uprawniony do rozstrzygnięcia w sposób władczy nie tylko kwestii spornych między stronami, lecz także kwestii nie będących przedmiotem negocjacji, a stanowiących wskazane

w rozporządzeniu składniki takiej umowy, a nadto inne składniki wprost nie wskazane w ustawie, czy wydanym na jej podstawie rozporządzeniu, o ile są one istotne dla prawidłowego funkcjonowania regulowanego rynku i mieszczą się w granicach obowiązującego prawa.

Takie założenie jest przy tym konieczne nie tylko z uwagi na wskazane wyżej regulacje, ale również ze względu na szczególny charakter umowy warunkującej dostęp do rynku, na którym prowadzenie działalności gospodarczej opiera się na korzystaniu z sieci zarządzanej przez naturalnego monopolistę, dotycząc zarazem usług istotnych dla społeczeństwa.

Wskazać przy tym należy, iż w literaturze wyrażono pogląd stosownie do którego przyjmuje się, iż Prezes UTK wydając decyzję zastępującą umowę

o udostępnienie infrastruktury kolejowej nie powinien, co do zasady ingerować w zgodne ustalenia stron, dokonane na etapie negocjacji (patrz powołany wyżej Komentarz), co pośrednio wynikać może z regulacji art. 29 ust. 1g ustawy o transporcie kolejowym. Niewątpliwym jest jednak, iż ta nie zawiera zakazu regulowania przez Prezesa UTK poszczególnych kwestii (w tym również niespornych) w sposób odmienny od woli stron. Ingerencja Prezesa UTK powinna zatem, co do zasady obejmować kwestie sporne, lecz organ wydając decyzję winien uwzględnić również treść wniosku przewoźnika, ustawowe obowiązki nałożone na strony umowy, interes użytkowników sieci kolejowej, okoliczności związane z potrzebą utrzymania ciągłości świadczenia usług przewozów kolejowych, interes publiczny, zasady obowiązujące przy ustalaniu regulaminu przydzielania tras pociągów - określone zarówno w ustawie o transporcie kolejowym, jak i przepisach wykonawczych oraz postanowieniach regulaminu, o którym mowa w art. 32 ustawy o transporcie kolejowym.

W decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej organ winien zatem uregulować wszystkie kwestie istotne dla prawidłowego funkcjonowania regulowanego rynku, z tym zastrzeżeniem, że przyjęte rozwiązania będą mieścić się w granicach obowiązującego prawa.

Prezes UTK działając jako organ administracji publicznej, w granicach prawa, obowiązany jest bowiem stać na straży praworządności i podejmować odpowiednie w tym względzie działania nie tylko na wniosek stron, ale także z urzędu (patrz art. 7 k.p.a.), mając przede wszystkim na względzie interes społeczny i słuszny interes obywateli.

Odnosząc się do trzeciego z zarzutów apelacji dotyczącego naruszenia przepisu art. 29 ust. 1i u.t.k. w związku z przepisem § 20 rozporządzenia

w sprawie warunków dostępu, wskazać należy, iż możliwości funkcjonowania w obrocie umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, bez kwestionowanych przez powoda postanowień, nie przesądza zasadności odwołania. Ważne jest bowiem nie to czy bez tych postanowień umowa mogłaby funkcjonować w obrocie, tylko to, czy są one wymagalne przez ustawodawcę jako element tej umowy, o którym mowa w § 20 powołanego wyżej rozporządzenia i istotne dla prawidłowego funkcjonowania rynku regulowanego.

Wbrew twierdzeniom apelującego, wszystkie powołane w uzasadnieniu tego zarzutu postanowienia decyzji dotyczą elementów umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej tj. warunki udostępnienia oraz korzystania z infrastruktury kolejowej związanej z przydzieloną trasą pociągów oraz warunki jej udostępnienia (§ 20 ust. 1 pkt. 2), zakresu i sposobu ustalania odpowiedzialności stron w przypadku powstania szkód związanych z wykonaniem umowy (§ 20 ust. 1 pkt. 8), zasad postępowania i regulowania zobowiązań w przypadku powstania przeszkód w wywiązywaniu się z zobowiązań wynikających z umowy (§ 20 ust. 1 pkt. 9) czy wreszcie sposobu odstąpienia od umowy lub jej rozwiązania (§ 20 ust. 1 pkt. 10).

W toku niniejszego postępowania powód nie wykazał również aby tego rodzaju sporne postanowienia nie miały cechy istotnych postanowień umownych, w świetle powołanej wyżej regulacji § 20 w/w rozporządzenia.

Powyższy zarzut uznać zatem należy za niezasadny tym bardziej, iż z powołanej wyżej regulacji art. 29 ust. 11 u.t.k., wynika że wydana przez organ decyzja ma zastępować umowę, a co za tym idzie kompleksowo regulować wszystkie kwestie przewidziane przez ustawodawcę. Nie sposób zatem przyjąć, aby jego wolą było jedynie szcątkowe uregulowanie przez organ dostępu do infrastruktury kolejowej, obejmujące jedynie kwestie sporne i pozostawienie dalszej kompleksowej regulacji woli stron. Tego rodzaju założenie nie spełniałoby bowiem swej funkcji, która odnosi się do zastąpienia aktem władczym (decyzją) umowy stron, a nie rozstrzygnięcia kwestii spornych poprzez zastąpienia spornych postanowień takiej umowy rozstrzygnięciem zawartym w decyzji.

Z powołanych wyżej względów powyższy zarzut uznać należało za chybiony.

Z tych też względów za chybiony uznać również należy zarzut naruszenia art. 29 ust. 11 u.t.k., polegający, zdaniem apelującego, na bezzasadnym 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 zarzut naruszenia art. 10 ust. 1 pkt 1 u.t.k., w związku z art. 13 ust. 6c u.t.k. i art. 29 ust. 11 u.t.k. oraz art. 7 Konstytucji RP, polegający na bezzasadnym uznaniu, 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.

Jak to już wyżej wskazano, skoro umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej powinna obejmować wszystkie elementy wskazane w § 20 w/w rozporządzenia, to niezależnie od tego czy te były przedmiotem negocjacji stron, zastępująca ją decyzja powinna również objąć wszystkie wskazane w w/w przepisie elementy.

Wbrew odmiennym zapatrywaniom apelującego nie sposób również przyjąć, iż wydając decyzję w trybie określonym w art. 29 ust. 11 u.t.k. Prezes UTK winien ograniczać się do kwestii spornych będących przedmiotem negocjacji stron, abstrahując przy tym od zadań jakie nakłada na niego, jako regulatora transportu kolejowego ustawa. Jak słusznie wskazał Sąd Okręgowy zadaniem Prezesa UTK jest bowiem również takie ukształtowanie stosunku cywilnego pomiędzy stronami aby ten odpowiadał relacjom pomiędzy kontrahentami działającymi na rynku, zapewniając efektywną konkurencję

oraz niedyskryminujący dostęp przewoźników do infrastruktury kolejowej.

Nie sposób zatem uznać, iż działając w granicach posiadanych kompetencji, przyznanych mu jako regulatorowi rynku, nie może on ukształtować treści decyzji zastępującej umowę, z uwzględnieniem konieczności dostosowania jej do wymogów rynku, niezależnie od tego czy wprowadzone do decyzji postanowienia wynikające z uprawnień regulacyjnych organu były przedmiotem prowadzonych przez strony negocjacji.

Do takiej konkluzji nie może, zdaniem Sądu Apelacyjnego, prowadzić porównanie uprawnień przyznanych przez ustawodawcę Prezesowi Urzędu Komunikacji Elektronicznej oraz uprawnień, które ten nadał Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego. Pomimo pewnych podobieństw, w zakresie uregulowań dotyczących rozstrzygania sporów w odniesieniu do sporów powstałych na tle dostępu do infrastruktury, z uwagi na specyfikę regulacji, nie sposób przyjąć, iż rozwiązania przyjęte w ustawie Prawo telekomunikacyjne, świadczą o tym,

iż brak odmiennych i wyszczególnionych kryteriów oceny, w ustawie o transporcie kolejowym, przemawia za poglądem, że uprawnienia Prezesa

UKE są znacznie szersze, niż te przyznane Prezesowi UTK w odniesieniu do poddanego regulacji rynku, a brak takich kryteriów, którymi winien się kierować drugi z powołanych organów oznacza, iż wydane przezeń rozstrzygnięcie, zastępujące umowę, winno ograniczać się jedynie do kwestii spornych pomiędzy stronami i będących przedmiotem negocjacji.

Rola organu regulacyjnego w takim wypadku byłaby bowiem ograniczona jedynie do funkcji arbitra w zaistniałym sporze, abstrahując od zasadniczych zadań jakie nałożył na niego ustawodawca tj. zadań związanych z regulacją poddanego nadzorowi regulatora rynku.

Ponadto wskazać należy, że regulacje zawarte w obu ustawach dotyczą w istocie dwóch różnych i z zasady nieporównywalnych materii, charakteryzujących się daleko posuniętą specyfiką uregulowań.

Powyższą tezę potwierdza zaś cel jaki przyświecał ustawodawcy w związku z wprowadzeniem do ustawy regulacji przewidzianej w art. 29 ust. 1e-1i u.t.k., którym było między innymi wzmocnienie funkcji regulacyjnej Prezesa UTK nad działaniami podejmowanymi przez zarządcę i przewoźników kolejowych (patrz uzasadnienie projektu ustawy - strona internetowa Sejmu i Senatu RP <http://www.senat.gov.pl>. Sejm RP VI kadencji, nr druku 4395).

Zgodnie z § 20 ust. 1 pkt 8 i 9 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej powinna określać również 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, jak to już wyżej wskazano, powołane przepisy określające niezbędne elementy umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, nakazując objęcie w/w kwestii postanowieniami umowy, to te winny również znaleźć swe odzwierciedlenie w zastępującej taką umowę decyzji, wydanej w trybie określonym w art. 29 ust. 1i u.t.k.

Za bezzasadne uznać zatem należy oba zarzuty powołane w pkt. 4 i 5 apelacji.

Za chybiony uznać również należy zarzut wskazany w pkt. 6 apelacji, odnoszący się do błędnego przyjęcia przez Sąd I instancji, iż regulamin przydzielenia tras pociągów, o którym mowa w art. 32 ust. 1 u.t.k., jest wzorcem umownym w rozumieniu przepisu art. 384 k.c.

Zgodnie z § 19 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej zarządca ustala regulamin, po uprzednim przeprowadzeniu konsultacji z przewoźnikami. Z powołanej wyżej regulacji wynika, iż regulamin ustalany jest wyłącznie przez zarządcę, choć wpływ na jego treść mogą mieć wyniki powołanych wyżej konsultacji. To bowiem zarządca kreuje regulamin nie będąc związany wynikiem konsultacji z przewoźnikami. Jest to zatem akt jednostronny stanowiący element przyszłej umowy zawieranej z przewoźnikami, a więc wzorzec, o którym mowa w art. 384 k.c. Sam fakt wcześniejszych konsultacji z przewoźnikami, których opinia nie jest dla zarządcy wiążąca, nie oznacza bowiem, że regulamin jest umową lub częścią umowy zawartej przez podmioty uczestniczące uprzednio w takich konsultacjach.

Zgodnie z poglądem prezentowanym tak w orzecznictwie i doktrynie, uprawnionym do ustalania takich wzorców umów, jest w świetle postanowień kodeksu cywilnego, każdy podmiot prawa, a co za tym idzie jego twórcą może być zarówno osoba fizyczna i prawna, choć w praktyce, takim wzorcem umów, najczęściej posługują się profesjonalści. Funkcją wzorca, jest bowiem ułatwienie zawarcia umów o podobnych, powtarzalnych i zazwyczaj standardowych elementach, czyli umów opierających się na pewnym wzorcu.

Jak słusznie wskazał Sąd I instancji bez znaczenia jest natomiast to kto jest kontrahentem podmiotu posługującego się wzorcem, albowiem jego istotną cechą jest to aby był on ustalony przez jedną ze stron umowy, wiążąc drugą z nich, jako jej integralną część. Istotną cechą takiego wzorca umownego nie jest natomiast to, aby był on elementem umowy



zawieranej wyłącznie z konsumentem. Wzorzec umowny może być zatem wykorzystywany w obrocie do zawierania umów zarówno z osobami mającymi status konsumenta, jak i innymi osobami, w tym zarówno fizycznymi, jak i prawnymi, które statusu takiego nie posiadają.

Inna jest również specyfika reżimu prawnego wzorców stosowanych w obrocie konsumenckim, w odniesieniu do przesłanek związania wzorcem jego adresata (art. 384 § 2 zd. 2 k.c.) oraz reguł wykładni wzorców użytych w umowach konsumenckich (art. 385 § 2 zd. 2 k.c.), a wreszcie ich kontroli (art. 385<sup>1</sup>-385<sup>3</sup> k.c. oraz art. 479<sup>36</sup> – 479<sup>45</sup> k.p.c.), czy sankcji związanych ze stosowaniem wzorców zawierających klauzule abuzywne.

Słusznym jest zatem zapatrywanie wyrażone w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku, iż tworzony w oparciu o powołane wyżej przepisy regulamin, stanowi wzorzec umowny, o którym mowa w art. 384 § 1 k.c. (patrz tak też Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 20 stycznia 2011 r., I CSK 218/10).

Powołany wyżej zarzut apelacji uznać zatem należy za chybiony.

Za bezzasadny uznać również należy ostatni z powołanych w apelacji zarzutów.

Zawarty w § 2 ust. 2 zaskarżonej decyzji obowiązek, w istocie dotyczy bowiem powinności przewoźnika, a nie zarządcy zobowiązując go do złożenia zarządcy powołanych w nim dokumentów. Wbrew twierdzeniom apelującego zapis ten nie przewiduje obowiązku jakiegś szczególnej kontroli (weryfikacji) przez zarządcę dokumentów, od których złożenia prawodawca uzależnił uzyskanie prawa do dostępu do infrastruktury kolejowej. Istotnym jest natomiast aby przewoźnik w chwili zawarcia umowy legitymował się dokumentami, o których mowa w § 3 ust. 1 rozporządzenia w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej, albowiem ich posiadanie jest przesłanką uzyskania prawa dostępu do infrastruktury kolejowej, wskazaną w w/w przepisie.

Powołany wyżej zapis, zdaniem Sądu Apelacyjnego, jest zatem zgodny z regulacją wydanego w oparciu o przepisy ustawy powołanego wyżej rozporządzenia. To zaś, iż wskazane w nim warunki uzyskania prawa do dostępu do infrastruktury kolejowej mają charakter następczy, w odniesieniu do objętej decyzją regulacji, wynika ze specyfiki uregulowań przyjętych przez ustawodawcę, w przypadku braku porozumienia stron, co do warunków umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej.

Oparcie w przepisach znajduje również zapis § 9 ust. 7 przewidujący obowiązek opracowania i wdrożenia systemu rekompensat dla przewoźników towarowych za przejazd pociągu drogą okrężną z przyczyn leżących po stronie zarządcy oraz zapis § 15 ust. 5 decyzji, dotyczący obowiązku wypracowania uzgodnień w zakresie wysokości i sposobu obliczania kar umownych.

Wskazać bowiem należy (jak to już wyżej podnoszono), iż zgodnie z § 20 ust. 1 pkt. 8 i 9 powoływanego wyżej rozporządzenia w sprawie warunków dostępu, umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej powinna określać zakres i sposób ustalania odpowiedzialności stron w przypadku wystąpienia szkód oraz zasady postępowania i uregulowania ewentualnych zobowiązań w wypadku powstania przeszkód w wywiązaniu się z zobowiązań z niej wynikających. Takie postanowienia, zgodnie z poczynionymi powyżej uwagami powinna zawierać zatem również decyzja zastępująca umowę.

W tych okolicznościach za zasadne uznać należy stanowisko Sądu I instancji, wedle którego kalkulując koszty na potrzeby określonej oferty przewoźnik nie jest w stanie ustalić ich inaczej aniżeli w oparciu o te jakie wyliczone zostały dla trasy wzorcowej. Niemożność realizacji przewozu na tej trasie, z przyczyn zależnych od zarządcy, winna zatem uzasadniać konieczność pokrycia dodatkowych kosztów, jakie przewoźnik poniósł przez to, iż z tych właśnie przyczyn, przewóz odbył się drogą okrężną.

Jak słusznie zauważył przy tym Sąd I instancji nałożony na zarządcę obowiązek opracowania i wdrożenia systemu rekompensat pozostawiony został, zarządcy infrastruktury, umożliwiając mu jego dostosowanie do występujących w rzeczywistości wypadków, które obiektywnie oceniane uznane być mogą za takie odstępstwo, które w danych okolicznościach, uzasadnia przyznanie przewoźnikowi odpowiedniej rekompensaty finansowej. Innymi słowy, możliwość ukształtowania owego systemu przez zarządcę oznacza, iż nie wszystkie odstępstwa związane z przewozem poza trasą wzorcową uzasadniają taką rekompensatę, co w dynamicznych warunkach rynkowych pozwala na takie ukształtowanie systemu rekompensat, który uwzględniając obiektywne kryteria zapewni należyłą ochronę obu stron umowy (decyzji) o udostępnieniu infrastruktury kolejowej.

W świetle powołanych wyżej przepisów uzasadnionym jest również wdrożenie systemu kar umownych i ustalania ich wysokości oraz nałożenia na zarządcę obowiązku ich rozliczania.

Możliwość żądania naprawienia szkody, związanej z niewykonaniem lub nienależytym wykonaniem zobowiązania, jest bowiem jednym z uprawnień wierzyciela, w wypadku powstania szkody wynikłej z takiego działania lub zaniechania. Zryczałtowania kara umowna, stanowiąca alternatywę takiego świadczenia, którego ustalenie i zaspokojenie jest zazwyczaj związane z koniecznością wdrożenia długotrwałego i kosztownego postępowania, jest zatem formą dużo prostszą, a nadto umacniająca pewność obrotu i stosunków gospodarczych, umożliwiając szybszą realizację i egzekucje wzajemnych świadczeń, a nadto stworzenie jednolitego systemu obejmującego wszystkich przewoźników, zapewniając tym samym zachowanie równych zasad dla każdego z nich.

Tego rodzaju system kar wydaje się zatem najbardziej pożądanym i niedyskryminującym poszczególnych przewoźników systemem, zapewniającym odpowiednią i natychmiastową kompensację wzajemnych szkód, poniesionych przez stron umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, związanych z wykonaniem wzajemnych zobowiązań.

Tym samym oba powołane w pkt. 7 apelacji zarzuty (7 b i 7d) uznać należy za chybione.

Podnieść przy tym należy, iż zarówno w postępowaniu przed Sądem I instancji, jak i w postępowaniu apelacyjnym, powód nie wykazał aby stworzenie tego rodzaju systemów i ich wdrożenie wiązało się z jakimiś szczególnymi kosztami, mogącymi wpływać na sytuację ekonomiczną zarządcy, na którego obowiązek ten został nałożony. Powołane w apelacji argumenty natury ekonomicznej, mające przemawiać przeciwko nałożeniu na niego tego rodzaju obowiązków, uznać zatem należy za gołosłowne, a co za tym idzie za chybione.

Wbrew twierdzeniom apelującego nie sposób również uznać, iż regulacja zawarta w § 16 ust. 6 zaskarżonej decyzji pozbawia zarządcę możliwości wystąpienia do organu regulacyjnego o rozwiązanie umowy w wypadku nieregulowania przez przewoźnika opłat przewidzianych umową, za trzy pełne okresy rozliczeniowe.

Przepisu art. 29 ust. 5 u.t.k. przewiduje bowiem jedynie, że rozwiązanie umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej wymaga zgody Prezesa UTK, udzielonej w drodze decyzji.

Powołany wyżej przepis reguluje zatem odmienną kwestię aniżeli postanowienie zawarte w § 16 ust. 6 zaskarżonej decyzji, dotyczące nałożonego na zarządcę obowiązku zawiadomienia Prezesa UTK o zaleganiu przez przewoźnika z opłatami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przez 3 kolejne okresy rozliczeniowe.

Wbrew twierdzeniom apelującego, porównanie obu w/w regulacji nie pozwala na konkluzję, jakoby przewidziany w decyzji obowiązek informacyjny pozbawiał powoda uprawnienia do wystąpienia z wnioskiem o rozwiązanie umowy, będąc tym samym sprzecznym z powołanym wyżej przepisem ustawy.

I ten zatem zarzut uznać należy za chybiony.

Uznając zatem powołane w apelacji zarzuty za bezzasadne Sąd Apelacyjny na podstawie art. 385 k.p.c. orzekł jak w pkt. I sentencji wyroku.

Orzeczenie o kosztach postępowania apelacyjnego, w pkt. II sentencji wyroku, obejmujących wynagrodzenie pełnomocnika procesowego będącego radcą prawnym, ustalone w oparciu o przepis § 12 ust. 1 pkt. 2 w związku z § 14 ust. 3 pkt. 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (tekst jedn. Dz. U. Nr 490 za 2013 r.), uzasadnia przepis art. 99 w związku z art. 391 § 1 k.p.c.

Marcin Strobel Ewa Klimowicz-Przygódzka Marcin Łochowski