



Sygn. akt III SK 69/15

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 1 lutego 2017 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Jolanta Strusińska-Żukowska (przewodniczący)

SSN Jolanta Frańczak

SSN Dawid Miąsik (sprawozdawca)

Protokolant Anna Matura

w sprawie z powództwa [...]

przeciwko Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego

z udziałem zainteresowanej A. Spółki z o.o. w Warszawie

o udostępnienie infrastruktury kolejowej,

po rozpoznaniu na rozprawie w Izbie Pracy, Ubezpieczeń Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 1 lutego 2017 r.,

skargi kasacyjnej strony powodowej od wyroku Sądu Apelacyjnego w [...]

z dnia 19 czerwca 2015 r., sygn. akt VI ACa .../14,

1. oddala skargę kasacyjną,

**2. zasądza od powoda na rzecz pozwanego kwotę 270
(dwieście siedemdziesiąt) złotych tytułem zwrotu kosztów
postępowania kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

Decyzją z 20 stycznia 2012 r., Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (Prezes UTK), działając z urzędu, ustalił warunki udostępnienia infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy obowiązujący od 11 grudnia 2011 r. do 8 grudnia 2012 r. między A. sp. z o.o. (zainteresowany) a PKP [...] S.A. (powód).

Odwołanie od powyższej decyzji wniósł powód, zaskarżając ją w całości i wnosząc – ostatecznie - o jej zmianę w sposób wskazany w piśmie z 4 kwietnia 2014 r. Zainteresowany nie zajął stanowiska w sprawie.

Wyrokiem z 6 maja 2014 r., XVII AmK .../12 Sąd Okręgowy w [...] Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów oddalił odwołanie powoda.

Sąd Okręgowy przyjął, że z art. 29 ust. 1 i 4 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (jednolity tekst: Dz.U. z 2007 r., Nr 16, poz. 94 ze zm., dalej jako ustawa o transporcie kolejowym) wynika, że 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, a w zamian za udostępnienie infrastruktury kolejowej jej zarządca nabywa prawo do opłat.

Zgodnie z § 20 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U. 2009 r., Nr 35, poz. 274, dalej jako rozporządzenie dostępowe) w umowie o korzystanie z przydzielonych tras pociągów w szczególności określa się 11 zagadnień. Elementy te stanowią *essentialia negotii* umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Dodatkowo strony obowiązują regulamin przydzielania tras pociągów, opracowany, zgodnie z treścią § 19 ust. 1 rozporządzenia dostępowego, przez zarządcę infrastruktury po przeprowadzeniu konsultacji z przewoźnikami. Regulamin ten wydawany jest na podstawie upoważnienia ustawowego zawartego w art. 32 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym. Uwzględniając te przepisy oraz art. 13 ustawy o transporcie kolejowym, Sąd pierwszej instancji doszedł do przekonania, że zaskarżona decyzja mieści się w granicach kompetencji organu regulacyjnego, skoro do zadań Prezesa UTK należy 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, a także nadzór nad zawieraniem umów o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Sąd przyjął, że Prezes UTK uprawniony jest rozstrzygnąć w sposób władczy nie tylko kwestie sporne między stronami, lecz także kwestie nie będące przedmiotem negocjacji, jeśli są one istotne dla prawidłowego funkcjonowania regulowanego rynku oraz o ile przyjęte rozwiązania mieszczą się w granicach obowiązującego prawa. Rolą Prezesa UTK jest ukształtowanie środkami administracyjnymi stosunku cywilnoprawnego między podmiotami działającymi na rynku regulowanym, w taki sposób, aby odpowiadał on relacjom między kontrahentami funkcjonującymi na rynku konkurencyjnym i zapewniał efektywną konkurencję na rynku transportu kolejowego.

Odnosząc się do poszczególnych zarzutów sformułowanych przez powoda w odwołaniu, Sąd Okręgowy stwierdził, że są one niezasadne. Postanowienie zawarte w § 5 pkt 2 decyzji wprowadza terminy wysłania przez Zarządcę potwierdzenia przyjęcia lub odrzucenia złożonej przez Przewoźnika rezygnacji z przydzielonej mu trasy pociągu, a zgodnie z § 20 rozporządzenia dostępowego, umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej powinna w szczególności określać zasady dokumentowania świadczonych usług, a więc także zasady zmian tych usług. Sprecyzowanie maksymalnego terminu potwierdzenia otrzymania rezygnacji przez Zarządcę przyczynia się do tego i może wyeliminować ewentualne spory między stronami. Postanowienie dodanego § 5 ust. 6 nie nakłada na powoda obowiązków w większym rozmiarze, niż wynika to z treści rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz.U. Nr 151, poz. 987). Pozostająca w gestii Zarządcy infrastruktura kolejowa powinna zapewniać podróżnym odpowiednie warunki bezpieczeństwa i higieny oraz wygody i należytej obsługi, zatem w zakresie obowiązków Zarządcy mieści się nie tylko udostępnianie infrastruktury odpowiadającej określonym normom technicznym, lecz także zapewniającej bezpieczeństwo i wygodę podróżnych. Uregulowanie tych standardów jest tym bardziej uzasadnione, że Zarządca pobiera

wynagrodzenie (opłaty) za udostępnianie infrastruktury, więc jego kontrahent (Przewoźnik) ma prawo oczekiwać precyzyjnych informacji, jaki standard usług będzie zapewniał Zarządca. Postanowienie § 5 ust. 7 decyzji zobowiązywało powoda do podjęcia określonych działań, stosownie do posiadanych możliwości, a przy tym jedynie wówczas, gdy Przewoźnik złożył wniosek o przydzielenie trasy pociągu dla przejazdów pociągów międzynarodowych. Odnosząc się do zarzutu dotyczącego uregulowania zasad odpowiedzialności powoda, Sąd uwzględnił, że niezaplanowane ograniczenia w dostępie do infrastruktury, powodujące konieczność uruchomienia komunikacji zastępczej, bądź zawinione przez Zarządcę przekroczenia uzgodnionych terminów wyłączeń, stanowią nienależyte wykonanie umowy (decyzji). Sąd pierwszej instancji przyjął również, że przepis art. 29 ust. 3a ustawy o transporcie kolejowym zobowiązuje Zarządcę, w zakresie pasażerskich przewozów kolejowych, do zachowania parametrów linii kolejowej i czasu przejazdu pociągów zgodnie z danymi przekazanymi organizatorom publicznego transportu kolejowego. Sąd uznał także za niezasadny zarzut naruszenia prawa przez wprowadzenie do decyzji § 7 ust. 13, gdyż wbrew twierdzeniom powoda zapis ten nie zabrania Zarządcy pobierania opłat rezerwacyjnych, a tylko ogranicza tę możliwość w sytuacjach szczegółowo określonych w § 7 ust. 13 decyzji. Za niezasadny Sąd uznał zarzut naruszenia prawa przez § 9 ust. 11 decyzji, który zobowiązuje powoda do aktualizowania kategorii linii kolejowych w związku z prowadzonymi pracami remontowymi i modernizacyjnymi oraz przedłużającymi się ograniczeniami prędkości wynikającymi ze złego stanu infrastruktury kolejowej. Powód w odwołaniu wskazał na przepisy prawa, które regulują ten obowiązek Zarządcy. W tej sytuacji bez znaczenia jest okoliczność, że strony nie prowadziły negocjacji w tym zakresie. Sąd nie uwzględnił również zarzutu naruszenia art. 29 ust. 1i ustawy o transporcie kolejowym przez zawarcie w decyzji § 15 ust. 8. Przyjęcie przez organ regulacyjny, że strony powinny wypracować zasady (system) wzajemnych rozliczeń w zakresie wysokości i sposobu obliczania odszkodowań zmierza do harmonizacji całego rynku usług kolejowych i przełoży się na sprawiedliwe, jednolite rozliczanie przewoźników z tytułu opóźnień w przejazdach (zasada równego traktowania). Wreszcie, Sąd Okręgowy w [...] przyjął, że obowiązek zawiadomienia Prezesa UTK o nieuregulowaniu przez Przewoźnika

nałej opłaty za trzy okresy rozliczeniowe nie wyłącza możliwości wystąpienia przez powoda z wnioskiem o rozwiązanie umowy. Powiadomienie o trzymiesięcznej zwłoce w płatnościach służy umożliwieniu organowi regulacyjnemu realizacji jego ustawowych zadań, polegających nie tylko na sprawowaniu nadzoru nad rozwiązywaniem umów, lecz także na zbieraniu i analizowaniu informacji dotyczących rynku przewozów kolejowych (art. 13 ust. 1 pkt 6 ustawy o transporcie kolejowym). Sąd pierwszej instancji stwierdził ponadto, że wynikająca z art. 29 ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym zasada, że rozwiązanie umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej wymaga zgody Prezesa UTK udzielonej w drodze decyzji, stanowi samodzielną podstawę do wystąpienia do organu regulacyjnego o zgodę na rozwiązanie umowy. Zaskarżona decyzja nie ogranicza tego prawa.

Apelację od wyroku Sądu Okręgowego wniósł powód, zaskarżając go w całości. W odpowiedzi na apelację Prezes UTK wniósł o jej oddalenie i zasądzenie kosztów postępowania.

Wyrokiem z 19 czerwca 2015 r., VI ACa .../14 Sąd Apelacyjny w [...] oddalił apelację powoda i obciążył go kosztami postępowania.

W uzasadnieniu wyroku Sąd Apelacyjny stwierdził, że kompetencja Prezesa UTK do wydawania decyzji administracyjnej zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury wynika z treści art. 29 ust. 1i ustawy o transporcie kolejowym. Sama umowa o udostępnienie infrastruktury została ustawowo zdefiniowana w art. 4 pkt 19d ustawy o transporcie kolejowym jako umowa zawarta pomiędzy zarządcą infrastruktury a przewoźnikiem, określająca trasy przejazdów, zasady korzystania z infrastruktury oraz standardy jakości dostępu do infrastruktury. Art. 31 ustawy wskazał, że umowa ta określa sposób i warunki korzystania z tras pociągów przydzielonych w rozkładach jazdy. W ustawie o transporcie kolejowym ustawodawca nie określił wprost jakie są *essentialia negotii* tej umowy, a co za tym idzie, jakie kwestie powinna regulować decyzja zastępująca umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Uczynił to natomiast w rozporządzeniu dostępowym. Prezes UTK był uprawniony do uregulowania wszystkich powyższych elementów w zaskarżonej decyzji, która zastępuje umowę o udostępnienie infrastruktury.

Sąd drugiej instancji potwierdził stanowisko Sądu Okręgowego, że Prezes UTK ma prawo do rozstrzygania w sposób władczy nie tylko kwestii spornych między stronami, lecz także kwestii niebędących przedmiotem negocjacji, jeśli są one istotne dla prawidłowego funkcjonowania regulowanego rynku, oraz o ile przyjęte rozwiązania mieszczą się w granicach prawa. Ingerencja Prezesa UTK powinna obejmować kwestie, co do których stron nie osiągnęły porozumienia, jednakże nie są to jedyne zagadnienia, które powinny zostać uwzględnione. Decyzja organu powinna uwzględniać 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 ustaleniu 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, a także zawarte już przez zarządcę z innymi przewoźnikami umowy i dotychczas przydzielone trasy pociągów.

Zdaniem Sądu Apelacyjnego, w decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej należy uregulować wszystkie kwestie istotne dla prawidłowego funkcjonowania regulowanego rynku, w granicach obowiązującego prawa. W ocenie Sądu drugiej instancji, brak wprost uregulowanych w art. 29 ust. 1i ustawy o transporcie kolejowym kryteriów, którymi powinien kierować się Prezes UTK wydając decyzję o udostępnieniu infrastruktury kolejowej nie może prowadzić do zawężenia kompetencji organu. Kryteria te bowiem można wywieść z innych przepisów ustawy.

Skargę kasacyjną od powyższego wyroku Sądu Apelacyjnego wniósł powód, zaskarżając go w całości. Wyrokowi sądu drugiej instancji zarzucił naruszenie: 1) art. 10 ust. 1 pkt 1 w zw. z art. 13 ust. 1 pkt 6c w zw. z art. 29 ust. 1i, art. 31 oraz art. 33 ustawy o transporcie kolejowym przez błędną jego wykładnię i uznanie, że przedmiotowy przepis na tyle szeroko reguluje uprawnienia Prezesa UTK do określania wzajemnych praw i obowiązków stron stosunku prawnego o udostępnienie infrastruktury kolejowej, że uzasadnia obciążenie powoda w decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej obowiązkami

wykraczającymi poza zakres warunków koniecznych (*essentialia negotii*) umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, w szczególności obowiązkami ujętymi w § 5 ust. 6 i 7, § 7 ust. 10 i 11, § 7 ust. 13, § 9 ust. 11, § 15 ust. 8 oraz § 16 ust. 5 decyzji zastępującej umowę, podczas gdy warunki konieczne umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, to jest warunki, bez których nie może dojść do skutecznego zaistnienia stosunku obligacyjnego, polegającego na udostępnieniu infrastruktury kolejowej, zostały określone w art. 29 ust. 1i, art. 31 oraz 33 ustawy o transporcie kolejowym i zaliczają się do nich przydzielenie trasy pociągu, ustalenie sposobu i warunków korzystania z tras pociągów przydzielonych w rozkładzie jazdy pociągów oraz ustalenie opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej, zaś pozostałe elementy umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej (w szczególności w zakresie kwestionowanym przez powoda) stanowią *accidentalialia negotii* bądź wręcz *naturalia negotii*, i nie są niezbędne dla ważności i skuteczności umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej; 2) § 20 ust. 1 rozporządzenia dostępowego przez błędną jego wykładnię i uznanie, że przedmiotowy przepis ustala w sposób kompleksowy *essentialia negotii* umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, zaś brak któregośkolwiek z elementów wymienionych w przedmiotowym przepisie przesądza o nieważności umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, a w konsekwencji decyzji zastępująca umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej, podczas gdy przedmiotowy przepis stanowi wyłącznie przykładowe wyliczenie zagadnień, które mogą być uregulowane w umowie o udostępnienie infrastruktury kolejowej, o czym przesądza użycie w treści przedmiotowego przepisu słów „w szczególności”, zaś fakt powielenia w tym przepisie wymogów wymienionych w ustawie o transporcie kolejowym, które opisują elementy konieczne umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, nie może stanowić podstawy wykładni rozszerzającej, skutkującej uznaniem, że § 20 ust. 1 rozporządzenia dostępowego wymienia wszystkie *essentialia negotii* i brak któregośkolwiek z elementów tam wymienionych powoduje nieważność umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej; 3) art. 29 ust. 1i ustawy o transporcie kolejowym w zw. z przepisem § 20 rozporządzenia dostępowego przez błędne jego zastosowanie i uznanie, że zaskarżone przez powoda zapisy decyzji zastępującej umowę są niezbędnymi elementami funkcjonowania w obrocie umowy o udostępnienie infrastruktury

kolejowej, podczas gdy brak w decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej elementów zaskarżonych przez powoda (tj. § 5 ust. 6 i 7, § 7 ust. 10, § 7 ust. 13, § 9 ust. 11, § 15 ust. 8 oraz § 16 ust. 5 w zakresie objętym odwołaniem) nie ma wpływu na jej ważność i możliwość prawidłowego wykonania;

4) art. 29 ust. 1g oraz 1i ustawy o transporcie kolejowym przez błędną jego wykładnię i uznanie, że w decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej Prezes UTK uprawniony jest do nałożenia na Zarządcę zobowiązań nie będących przedmiotem negocjacji między stronami, podczas gdy Decyzja zastępująca umowę powinna być oparta na projekcie umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej dostarczonym przez strony oraz zgodnych ustaleniach, tj. woli niezależnych przecież podmiotów gospodarczych, a nie woli i koncepcji Prezesa UTK;

5) art. 29 ust. 1i ustawy o transporcie kolejowym w zw. z art. 10 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym przez niewłaściwe uznanie, iż następujące przepisy umowy mieszczą się w zakresie dopuszczalnej regulacji rynku kolejowego przez Prezesa UTK i są zgodne z obowiązującymi przepisami prawa, a w szczególności:

a) wprowadzony w przepisie § 5 ust. 2 decyzji zastępującej umowę jednodniowy termin do powiadomienia Przewoźnika o błędach danych przekazanych w rezygnacji z przydzielonej trasy pociągów, w sytuacji gdy brak jest podstaw prawnych do takiego ukształtowania obowiązku Zarządcy, ponadto zapis ten nie był przedmiotem negocjacji stron umowy, a jego wykonanie z uwagi na okoliczności faktyczne nie będzie możliwe, zaś jego niewykonanie nie wpływa na wysokość opłaty rezerwacyjnej, do której poniesienia byłby zobowiązany Przewoźnik;

b) nałożenie na Zarządcę zobowiązań wynikających z przepisów § 5 ust. 6 decyzji zastępującej umowę w relacjach z konkretnym przewoźnikiem (Zainteresowanym), podczas gdy rozwiązania wynikające z obowiązków nałożonych na Powoda mają charakter systemowy, skuteczność wskazanego w tym zapisie harmonogramu prac wykracza poza ramy umowy i reguluje stosunki pomiędzy Powodem a wszystkimi przewoźnikami korzystającymi z infrastruktury kolejowej, a w konsekwencji nie może stanowić przedmiot umowy z konkretnym przewoźnikiem, lecz obowiązek taki powinien być nakładany w trybie decyzji administracyjnej, w ramach której Prezes UTK realizuje swoje uprawnienia jako regulator całego rynku kolejowego; nie zaś w decyzji zastępującej umowę między

dwoma podmiotami działającymi na tym rynku; c) błędnej ocenie, iż zasadnym jest obciążenie Zarządcy w przepisie § 5 ust. 7 decyzji obowiązkiem przekazywania przewoźnikowi informacji o zmianach rozkładu jazdy pociągów międzynarodowych na trasie sieci kolejowych zarządzanych przez sąsiednich zarządców infrastruktur, w sytuacji gdy wykonanie takiego obowiązku nie jest możliwe z uwagi na brak uregulowań międzynarodowych zobowiązujących sąsiednich zarządców do przedkładania takich danych powodowi; d) błędnej ocenie, że Prezes UTK uprawniony jest do regulowania pomiędzy stronami stosunku prawnego, przedmiotem którego jest udostępnienie infrastruktury kolejowej, obowiązków odszkodowawczych, w szczególności ustalanie zasad odpowiedzialności odszkodowawczej powoda względem zainteresowanego, a wręcz ich modyfikowanie, podczas gdy zakres odpowiedzialności powoda określony został w regulaminie przydzielania tras pociągów, a ponadto w sposób wystarczający i precyzyjny wynika z norm prawa cywilnego, w szczególności art. 471 i n. k.c.; e) wprowadzenie w przepisie § 7 ust. 13 decyzji zastępującej umowy zakazu pobierania opłat rezerwacyjnych, podczas gdy przyjęcie proponowanego przez Prezesa UTK rozwiązania jest niezgodne z przepisem § 18 ust. 1 rozporządzenia dostępowego, a ponadto prowadzi do nierównego traktowania przewoźników; f) niezasadnym przyjęciu, iż z uwagi na zobowiązania przewoźnika wobec osób trzecich konieczne jest umowne zagwarantowanie uzgodnionych parametrów tras kolejowych i zobowiązanie Zarządcy do każdorazowego aktualizowania kategorii linii kolejowych w związku z prowadzonymi pracami remontowymi i modernizacyjnymi oraz przedłużającymi się ograniczeniami prędkości wynikającymi ze złego stanu infrastruktury kolejowej, w sytuacji gdy taki zapis nie był negocjowany przez strony, kwestia obowiązku aktualizacji kategorii linii kolejowych była przedmiotem innego rozstrzygnięcia administracyjnego, a ponadto niezagwarantowanie parametrów przejazdu pociągu z przyczyn leżących po stronie Zarządcy (a zatem również z obniżenia parametrów linii) uregulowane zostały w załączniku 7 do decyzji, w którym określono zasady naliczania kar umownych oraz rozliczeń z tytułu nienależytej realizacji rozkładu jazdy pociągów; g) błędnej ocenie, iż pozwany słusznie nałożył w przepisie § 15 ust. 8 decyzji na strony obowiązek wypracowania w treści dwustronnej umowy uzgodnień w zakresie wysokości i

sposobu obliczania odszkodowań wynikających z treści rozporządzenia nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz. U. UE L 315, s. 14, dalej jako rozporządzenia 1371/2007), podczas gdy przedmiotowe rozporządzenie ma zastosowanie w stosunkach między przewoźnikiem a pasażerem, przepisy prawa nie nakładają takiego obowiązku na strony umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, zaś ewentualna odpowiedzialność cywilna powoda względem zainteresowanego wystarczająco i precyzyjnie wynika z norm prawa cywilnego, w szczególności art. 471 i n. k.c.; h) niezasadnej ocenie, iż przepis § 16 ust. 3 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 nie wywiązywanie się przez Przewoźnika z jego zobowiązań, a także naruszenie przepisów postępowania, to jest art. 233 § 1 k.p.c. przez błędną ocenę treści § 7 ust. 13 decyzji zastępującej umowę i utrzymanie w mocy przedmiotowego zapisu decyzji zastępującej umowę, pomimo rozbieżności pomiędzy treścią przedmiotowego postanowienia decyzji z treścią uzasadnienia decyzji, polegającą na wskazaniu przez Prezesa UTK w treści decyzji, że „w przypadku, w którym przejazd ten odbył się tylko na części trasy według Zastępczego Rozkładu Jazdy, Zarządca nie nalicza opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystaną część trasy”, podczas gdy w treści uzasadnienia decyzji zastępującej umowę, w części odnoszącej się do przedmiotowego zapisu, Prezes UTK wskazuje, że „W przypadku, w którym przejazd ten odbył się tylko na części trasy według Zastępczego Rozkładu Jazdy, Zarządca będzie naliczał opłaty rezerwacyjne za niewykorzystaną część trasy”, a w konsekwencji niezgodne z zasadami logiki i doświadczeniem życiowym wyłożenie treści obowiązku nałożonego na powoda, podczas gdy prawidłowa analiza decyzji prowadzić powinna do wniosku, że jej treść jest wewnętrznie sprzeczna w zakresie postanowień § 7 ust. 13, bowiem w ramach jednego uprawnienia wprowadza dwa rozbieżne rozwiązania oraz art. 98 § 1 k.p.c. przez obciążenie powoda obowiązkiem zwrotu kosztów postępowania na rzecz

Prezesa UTK oraz utrzymanie w mocy rozstrzygnięcia Sądu pierwszej instancji o kosztach postępowania, podczas gdy brak było podstaw do oddalenia apelacji.

Powód wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku przez zmianę decyzji w zakresie § 5 ust. 2 pkt 2, § 5 ust. 6, § 5 ust. 7, § 7 ust. 10, § 7 ust. 11, § 7 ust. 13, § 9 ust. 11, § 15 ust. 8, § 16 ust. 5 oraz zasądzenie od Prezesa UTK na rzecz powoda kosztów procesu wywołanych skargą kasacyjną, w tym kosztów zastępstwa procesowego przed Sądem Okręgowym, Sądem Apelacyjnym oraz Sądem Najwyższym, według norm przepisanych, ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku w całości i przekazanie sprawy Sądowi Apelacyjnemu w [...] do ponownego rozpoznania, z uwzględnieniem rozstrzygnięcia o kosztach, w tym o kosztach postępowania ze skargi kasacyjnej według norm przepisanych.

W odpowiedzi na skargę kasacyjną powoda, Prezes UTK wniósł o jej oddalenie, z uwagi na brak uzasadnionych podstaw oraz zasądzenie kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu kasacyjnym. Kwestionując zarzut naruszenia art. 29 ust. 1g oraz 1i ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK stwierdził, że brak jest podstaw do ograniczania kompetencji Prezesa UTK do regulowania w decyzji zastępującej umowę o udostępnianie infrastruktury jedynie kwestii spornych. W ocenie Prezesa UTK, przysługująca mu na podstawie art. 29 ust. 1i ustawy o transporcie kolejowym kompetencja obejmuje wydawanie decyzji zastępujących umowy, nie zaś rozstrzyganie sporów co do treści umów. W żaden sposób nie można także z treści przepisu wywieźć, że decyzja ma zastępować jedynie część umowy, przeciwnie, ma ona zastąpić umowę w całości, a zatem Prezes UTK nie jest zobligowany do uregulowania tylko tych kwestii, w których strony nie doszły do porozumienia.

Prezes UTK, ustosunkowując się do zarzutu naruszenia art. 29 ust. 1i w związku z art. 10 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym przez niewłaściwe uznanie, iż poszczególne postanowienia decyzji mieszczą się w zakresie dopuszczalnej regulacji rynku kolejowego przez Prezesa UTK i są zgodne z obowiązującymi przepisami prawa, uznał za niezasadny zarzut naruszenia § 5 ust. 2 decyzji. Doprecyzowała ona, w stosunku do wynegocjowanego przez strony porozumienia, termin w jakim Zarządca miał potwierdzić rezygnację Przewoźnika z przydzielonej trasy pociągu, co miało przyczynić się do sprawnej realizacji

nałożonych na przewoźnika obowiązków. Zdaniem Prezesa UTK, wcześniejsze określenie terminu było zapisem nieostрым, który dawał Zarządcy zbyt daleko idącą dowolność.

Zarzut nałożenie na powoda zobowiązań wynikających z przepisów § 5 ust. 6 decyzji, które nie dotyczyły relacji z konkretnym przewoźnikiem (zainteresowanym) Prezes UTK uznał za bezzasadny. Powód został zobowiązany do opracowania harmonogramu, celem wprowadzenia kompleksowego systemu odpowiednich standardów korzystania z infrastruktury kolejowej. Przepisy ustawy o transporcie kolejowym nie przyznają Prezesowi UTK kompetencji do wydawania decyzji dotyczących zasad regulacji rynku kolejowego w odniesieniu do wszystkich podmiotów tego rynku. Każda decyzja administracyjna wydawana przez Prezesa UTK jest skierowana do konkretnego adresata. Wprowadzony w § 5 ust. 6 decyzji obowiązek opracowania przez powoda harmonogramu dotyczył kwestii udostępniania infrastruktury kolejowej, a zatem nie wykracza poza ramy decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej oraz był związany z relacjami zarządcy z konkretnym przewoźnikiem.

Ustosunkowując się do zarzutu obciążenie powoda w przepisie § 5 ust. 7 decyzji obowiązkiem przekazywania przewoźnikowi informacji o zmianach rozkładu jazdy pociągów międzynarodowych na trasie sieci kolejowych zarządzanych przez sąsiednich zarządców infrastruktury, Prezes UTK podniósł, że wprowadzenie przedmiotowego zapisu do decyzji miało na celu ułatwienie Przewoźnikowi rozpoczęcie działalności przewozowej na arenie usług międzynarodowych. Ponieważ pierwsza część proponowanego przez zainteresowanego zapisu w tej kwestii dotyczyła stosunków pomiędzy zarządcami infrastruktury, Prezes UTK postanowił uregulować jedynie kwestię dotyczącą stosunków między Przewoźnikiem i Zarządcą.

Uznając za niezasadny zarzut dokonania błędnej oceny, że Prezes UTK uprawniony jest do regulowania pomiędzy stronami stosunku prawnego, przedmiotem którego jest udostępnienie infrastruktury kolejowej, obowiązków odszkodowawczych, w szczególności ustalanie zasad odpowiedzialności odszkodowawczej powoda względem zainteresowanego, podczas gdy zakres odpowiedzialności powoda określony został w regulaminie przydzielania tras

pociągów, a ponadto w sposób wystarczający i precyzyjny wynika z norm prawa cywilnego, w szczególności art. 471 i n. k.c., Prezes UTK podniósł, że wprowadzone przez niego w decyzji kary umowne za nienależytą realizację rozkładu jazdy pociągów miały służyć ograniczeniu czasu i kosztów dochodzenia odszkodowania.

Kwestionując zarzut wprowadzenie w przepisie § 7 ust. 13 decyzji zakazu pobierania opłat rezerwacyjnych, Prezes UTK podkreślił, że § 7 ust. 13 decyzji należy odczytywać całościowo. Tylko bowiem całościowa jego interpretacja prowadzi do prawidłowych wniosków, że w sytuacji gdy przejazd pociągu odbywa się drogą okrężną tylko na części trasy, z przyczyn leżących po stronie Zarządcy, nie nalicza on opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystaną część trasy. W innej sytuacji Zarządca uprawniony jest do pobierania opłaty rezerwacyjnej za niewykorzystaną część trasy, nawet jeżeli przejazd pociągu odbył się tylko na części trasy.

Odnosząc się do zarzutu niezasadnego przyjęcia, iż z uwagi na zobowiązania przewoźnika wobec osób trzecich konieczne jest umowne zagwarantowanie uzgodnionych parametrów tras kolejowych i zobowiązanie Zarządcy do każdorazowego aktualizowania kategorii linii kolejowych w związku z prowadzonymi pracami remontowymi i modyfikacyjnymi oraz przedłużającymi się ograniczeniami prędkości wynikającymi ze złego stanu infrastruktury kolejowej, Prezes UTK stwierdził, że wprowadzenie do decyzji kwestionowanego przez powoda zapisu miało na celu zabezpieczenie Przewoźnika przed potencjalnym obniżeniem parametrów pierwotnie przydzielonych tras, a w przypadku ich obniżenia powód miałby obowiązek ich niezwłocznego zaktualizowania i obniżenia w związku z tym opłat. Wprowadzenie zaskarżonego zapisu było zasadne z uwagi na fakt, że Przewoźnik - przez szereg umów z organizatorami publicznego transportu zbiorowego - zobowiązany jest do utrzymywania w ramach rocznego rozkładu jazdy czasów przejazdów na poszczególnych liniach kolejowych według niezmiennych parametrów. Podmiotem odpowiedzialnym za zachowanie niezmiennych parametrów jest natomiast Zarządca. Ponadto, zgodnie z przepisem § 8 ust. 2 rozporządzenia dostępowego „Stawki różnicuje się zależnie od kategorii linii kolejowej oraz całkowitej masy brutto pociągu, z tym że stawka rośnie wraz ze wzrostem tych parametrów.” Z cytowanego przepisu wynika, że parametry

linii kolejowej mają istotny wpływ na wysokość ponoszonych przez przewoźników kolejowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Nie sposób się przy tym zgodzić z twierdzeniem powoda, jakoby kwestia obniżenia parametrów linii była uwzględniona w załączniku nr 7 do decyzji. Przedmiotowy załącznik dotyczy bowiem zasad pobierania kar oraz rozliczeń z tytułu nienależytej realizacji rozkładu jazdy pociągów, tj. opóźnień bądź odwołań pociągów. Nie dotyczy on jednak kwestii dotyczących obniżenia paramentów linii kolejowych.

Odnosząc się do zarzutu obejmującego § 15 ust. 8 decyzji (obowiązek wypracowania w treści dwustronnej umowy uzgodnień w zakresie wysokości i sposobu obliczania odszkodowań wynikających z treści rozporządzenia 1371/2007), Prezes UTK stwierdził, że decyzja zastępująca umowę, może określać obowiązki Zarządcy i Przewoźnika w sposób szerszy niż wynika to z zapisów ustawy o transporcie kolejowym, nie musi zatem odwoływać się do konkretnych przepisów ustawy, z których odpowiednie zapisy decyzji zastępującej umowę wyprost wynikają.

Odnosząc się do zarzutu pozbawienia powoda - na mocy § 16 ust. 3 decyzji – prawa do wystąpienia przez powoda z wnioskiem o rozwiązanie umowy do Prezesa UTK, Prezes UTK wskazał, że decyzja zastępująca umowę o udostępnienie infrastruktury nie może zostać rozwiązana jak zwykła umowa, gdyż jest aktem prawnym, którego strony nie mogą dobrowolnie zmieniać.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna powoda nie ma uzasadnionych podstaw.

Zarzut naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. nie podlega rozpoznaniu w postępowaniu kasacyjnym, a przy tym przepisu tego nie można naruszyć w ten sposób, że Sąd drugiej instancji w określony sposób odczyta treść postanowienia decyzji kształtującego treść stosunku prawnego dostępu do infrastruktury kolejowej. Z kolei zarzut naruszenia art. 98 § 1 k.p.c. przez obciążenie powoda obowiązkiem zwrotu kosztów postępowania na rzecz Prezesa UTK oraz utrzymanie w mocy rozstrzygnięcia Sądu pierwszej instancji o kosztach postępowania, skoro apelacja powoda została oddalona jest oczywiście bezpodstawny. O naruszeniu tego

przepisu można byłoby mówić w przypadku obciążenia powoda kosztami postępowania w przypadku wygrania przez niego sprawy.

Niezasadne są także zarzuty naruszenia prawa materialnego, których istota sprowadza się do kwestionowania zgodności zaskarżonego wyroku z przepisami ustawy o transporcie kolejowym normującymi kompetencję Prezesa UTK do wydawania decyzji zastępujących umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Dokonując wykładni powołanych w skardze przepisów prawa materialnego, Sąd Najwyższy kierował się statusem infrastruktury kolejowej jako infrastruktury kluczowej dla świadczenia usługi przewozu, uwidocznionym w ustawie o transporcie kolejowym zamierzeniem ustawodawcy w postaci zmiany dotychczasowego modelu organizacji rynku kolejowego i rozdzieleniem funkcji zarządczych od funkcji przewozowych, potrzebą zapewnienia odpowiedniego otoczenia regulacyjnego dla rozwoju konkurencyjnego rynku przewozów kolejowych, okolicznościami w jakich doszło do powstania infrastruktury dostępowej (niestworzonej od podstaw w wyniku działalności inwestycyjnej kapitału prywatnego). Nie można także abstrahować od struktury własnościowej zarządcy infrastruktury.

Zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 6c ustawy o transporcie kolejowym, do zadań Prezesa UTK w zakresie regulacji transportu kolejowego należał nadzór nad zawieraniem umów o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Prezes UTK nie miał zatem ogólnej kompetencji do regulowania rynku kolejowego w drodze wydawania decyzji w zakresie umów o udostępnienie infrastruktury. W ramach regulacji transportu kolejowego Prezes miał natomiast kompetencję do sprawowania nadzoru nad tym, jak zawierane są umowy o udostępnienie infrastruktury. Z drugiej strony, nie ulega wątpliwości, że nadzór jest pojęciem zakresowo szerszym od kontroli i obejmuje uprawnienia do władczego ingerowania w działalność nadzorowanego podmiotu. Jak wskazano w odpowiedzi na skargę kasacyjną powoda, to przepisy prawa wyznaczają zakres, cele i kompetencje organu nadzorczego. W ujęciu doktrynalnym, kompetencje nadzorcze łączy się z uprawnieniem do merytorycznej ingerencji w działalność nadzorowanego podmiotu celem zapewnienia zgodności z prawem tej działalności. Zawsze jednak to treść konkretnego aktu prawnego determinuje, jakie uprawnienia „nadzorcze” przysługują

organowi w danej kategorii spraw. Treści pojęcia nadzoru Prezesa UTK nad zawieraniem umów o udostępnienie infrastruktury kolejowej należy zatem poszukać w przepisach ustawy o transporcie kolejowym.

Ponieważ nadzór nad zawieraniem umów jest zadaniem w zakresie regulacji transportu kolejowego, oznacza to, że regulacja w tym obszarze polega na nadzorze a nie na czystej, klasycznej regulacji, jak przyjął Sąd drugiej instancji w zaskarżonym wyroku, wykorzystując w tym zakresie dorobek z zakresu regulacji komunikacji elektronicznej oraz regulacji energetyki. Ponieważ podstawy prawne „regulacji” rynku kolejowego zostały ukształtowane odmiennie od zasad regulacji wymienionych powyżej rynków, ogólna koncepcja „regulacji rynku” nie jest – niestety - właściwym determinantem treści czynności nadzorczych podejmowanych w ramach wykonywania zadania, o którym mowa w art. 13 ust. 6c ustawy o transporcie kolejowym. Choć więc z uzasadnienia nowelizacji art. 29 ustawy o transporcie kolejowym wynika, że miała ona na celu zwiększenie administracyjnej kontroli nad realizacją prawa dostępu do infrastruktury kolejowej na równych zasadach oraz skrócenie okresów negocjacji, to wzmocnienie kompetencji Prezesa UTK w tym zakresie jest istotnie ograniczone, bo racjonalny ustawodawca zapomniał określić cele, zakres i kryteria nadzoru. Skoro zaś - wolą racjonalnego ustawodawcy - nadzór jest tylko jednym z zadań regulacyjnych, to nie można tego nadzoru definiować przez istotę regulacji rynku.

Powierzając Prezesowi UTK kompetencję polegającą na nadzorze nad zawieraniem umów o udostępnienie infrastruktury, ustawodawca ograniczył się do uszczegółowienia zasad wykonywania tego nadzoru w zakresie w jakim upoważnił Prezesa UTK do: 1) wyznaczenia terminu zakończenia negocjacji (z urzędu albo na wniosek – 1e); 2) nałożenia obowiązku prowadzenia negocjacji przed Prezesem UTK (1f); 3) nałożenia obowiązku dostarczania projektu umowy i protokołu rozbieżności (1g); 4) nałożenia obowiązku przeprowadzenia negocjacji w określonym terminie (w przypadku odmowy podjęcia negocjacji – 1h); 5) wydania decyzji w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej, która zastępuje umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Dlatego zdaniem Sądu Najwyższego, w sytuacji gdy Prezes UTK w ramach kompetencji nadzorczych wydaje decyzję zastępującą umowę, w decyzji takiej może zawrzeć wszystko to, co umowa o

udostępnienie infrastruktury powinna zawierać (w zakresie udostępnienia infrastruktury oraz postanowień rozporządzenia wykonawczego). Nie ma zatem potrzeby dokonywania rozróżnienia ani ograniczania kompetencji Prezesa UTK do kształtowania tylko *essentialia negotii* umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, zatem wszystkie zarzuty powoda oparte na zbyt szerokim potraktowaniu przez Sąd Apelacyjny elementów przedmiotowo istotnych umowy o udostępnienie infrastruktury są ze swej istoty bezpodstawne. Sąd Najwyższy generalnie podziela pogląd Prezesa UTK, zgodnie z którym organ regulacji rynku kolejowego jest uprawniony do wydawania decyzji zastępujących umowę, w których uregulowane będą szczegółowe zagadnienia związane z udostępnieniem infrastruktury kolejowej przez Zarządcę konkretnemu Przewoźnikowi. Jak już wspomniano, granice tych kompetencji wyznacza zapewnienie dostępu do infrastruktury na zasadach przewidzianych w ustawie o transporcie kolejowym co do zakresu, jakości i ceny. Nadzór obejmuje także merytoryczną weryfikację postanowień umowy lub ich określenie, tak by umowa zawierała postanowienia odnoszące się do udostępnienia infrastruktury kolejowej (przydzielenie i umożliwienie korzystania). Decyzja może zatem zawierać takie rozwiązania, które dotyczą bezpośrednio lub pośrednio dostępu do infrastruktury i tylko tego dostępu (przydzielenie trasy pociągu oraz umożliwienia korzystania z niezbędnej infrastruktury).

W dalszej kolejności Sąd Najwyższy stwierdza, że Prezes UTK może wydawać decyzje, których treść będzie rozstrzygała kwestie sporne między stronami, o ile dotyczą one dostępu do infrastruktury kolejowej. Organ może przy tym wybierać zarówno „autorskie” rozwiązanie problemu, jak i wykorzystać propozycje uregulowania danej kwestii zawarte w protokole rozbieżności.

Odnosząc się z kolei do kontrowersyjnej (w świetle poglądów piśmiennictwa) kwestii, czy Prezes UTK może w decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej uregulować odmiennie kwestie uzgodnione przez strony, Sąd Najwyższy w pierwszej kolejności stwierdza, że niewątpliwie organ może modyfikować postanowienia umowy uzgodnione przez strony, jeżeli jest to uzasadnione potrzebą zapewnienia ich zgodności z prawem oraz realizacją obowiązków ciążących na stronach, a przewidzianych w innych decyzjach Prezesa UTK, przepisach prawa krajowego lub unijnego. W dalszej kolejności należy zaś

zwrócić uwagę, że przepisy ustawy o transporcie kolejowym nie przewidywały jakichkolwiek przesłanek, czy kryteriów, jakimi Prezes UTK mógłby się kierować przy zmianie postanowień „wynegocjowanych” przez strony, poza wspomnianymi powyżej ogólnymi przesłankami zapewnienia zgodności działalności podmiotów nadzorowanych z prawem za pomocą czynności władczych (decyzja zastępująca umowę). Jest to generalna wada ustawy o transporcie kolejowym, w której przepisach nie było typowych dla prawa regulacyjnego klauzul generalnych i nieostrych zwrotów, typu konkurencyjność rynku, interes pasażerów, skuteczna konkurencja, itp. Brakowało więc kryteriów prawnych, innych niż dające się wyinteretować z uregulowanych w ustawie zasad udostępniania infrastruktury, jakimi może się kierować Prezes UTK wykonując kompetencję, o której mowa w art. 13 ust. 1 pkt 6c) ustawy o transporcie kolejowym. Jednocześnie, jak trafnie podniesiono w odpowiedzi na skargę kasacyjną powoda, kompetencja organu nie została ograniczona tylko do rozstrzygania kwestii spornych i propozycji ich rozstrzygnięcia przez strony. Dlatego Sąd Najwyższy przyjmuje, że wydając decyzję zastępującą umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej, Prezes UTK nie rozstrzygał - formalnie - sporu między zarządcą infrastruktury a przewoźnikiem w zakresie nieobjętym konsensem. Kompetencja nadzorcza Prezesa UTK aktualizuje się, gdy zarządca infrastruktury oraz przewoźnik nie zakończyli negocjacji zawarciem umowy. Nieosiągnięcie przez nich porozumienia upoważnia Prezesa UTK do wydania decyzji zastępującej umowę, w której to decyzji mógł uregulować wszystkie kwestie związane bezpośrednio i pośrednio z udostępnieniem infrastruktury kolejowej na podstawie umowy, zwłaszcza że ustawa o transporcie kolejowym nie przewidywała takiego mechanizmu kształtowania stosunku prawnego dotyczącego dostępu do infrastruktury, jaki przewidziano w ustawie z dnia 16 lipca 2004 r.- Prawo telekomunikacyjne (jednolity tekst: Dz.U. z 2016 r., poz. 1489), gdzie zawarcie przez przedsiębiorców umowy skutkuje wygaśnięciem decyzji regulatora w odpowiednim zakresie. Stąd też Sąd Najwyższy przyjmuje, że jeżeli Prezes UTK odstąpił od projektu umowy uzgodnionego przez strony, zmiana ta była uzasadniona i będzie dotyczyła zagadnień odnoszących się do udostępnienia infrastruktury kolejowej oraz kwestii wymienionych w rozporządzeniu dostępowym, nie ma podstaw do skutecznego kwestionowania

takiej decyzji jako sprzecznej z art. 13 ust. 1 pkt 6c) i art. 29 ustawy o transporcie kolejowym.

Z kolei w odniesieniu do kwestii wprowadzania przez Prezesa UTK postanowień „umownych” regulujących zagadnienia nieprzewidziane w przekazanym organowi projekcie umowy, to w świetle zaprezentowanych wyżej wywodów w przedmiocie zakresu nadzoru Prezesa UTK, o ile były to postanowienia dotyczące udostępnienia infrastruktury bądź odnoszące się do elementów umowy wymienionych w § 20 rozporządzenia dostępowego, Sąd Najwyższy nie znajduje powodów dla stwierdzenia, że decyzja Prezesa UTK została w takiej sytuacji wydana z przekroczeniem jego kompetencji nadzorczych. Natomiast Sąd Najwyższy nie widzi podstaw prawnych dla wprowadzenia przez Prezesa UTK postanowień umownych nie dotyczących udostępniania infrastruktury oraz jakichkolwiek innych obowiązków, wykraczających poza dwustronne relacje między stronami.

Przechodząc do oceny zarzutu obejmującego swym zakresem zgodność poszczególnych postanowień decyzji stwierdzić należy - z uwzględnieniem przedstawionej powyżej wykładni art. 13 ust. 1 pkt 6c) i art. 29 ust. 1i ustawy o transporcie kolejowym oraz stanowiska Sądu Najwyższego w przedmiocie stosowania tych przepisów - że zaskarżone postanowienia mieszczą się w zakresie dozwolonej ingerencji Prezesa UTK, ponieważ ich przedmiotem jest udostępnienie infrastruktury kolejowej oraz uregulowanie zagadnień wymienionych w § 20 rozporządzenia dostępowego. Odnosząc powyższe zapatrywania do oceny zarzutu naruszenia art. 29 ust. 1i w związku z art. 10 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym powołanych w skardze kasacyjnej postanowień decyzji, Sąd Najwyższy nie znalazł podstaw do jego uwzględnienia, ponieważ wszystkie te postanowienia dotyczą bezpośrednio lub pośrednio (ale w ramach wyznaczonych przez § 20 rozporządzenia dostępowego) różnego rodzaju zagadnień dotyczących udostępnienia infrastruktury kolejowej.

Dla Sądu Najwyższego nie ulega wątpliwości, że pkt I § 5 ust. 2 decyzji, którego treść była negocjowana przez strony a w decyzji Prezesa UTK została zmieniona, dotyczy udostępnienia infrastruktury kolejowej. Postanowienie to reguluje – w zaskarżonym przez powoda w skardze zakresie – termin w jakim

powód ma poinformować zainteresowanego o odrzuceniu złożonej przez zainteresowanego rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu. Jest to postanowienia dotyczące dostępu do infrastruktury, ponieważ rzutuje na rozliczenia powoda z zainteresowanym z tytułu korzystania z infrastruktury powoda i mieści się w zakresie postanowienia, o którym mowa w § 20 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia dostępowego. Oczywistym jest, że dla zastosowania tego postanowienia decyzji Prezesa UTK najpierw musi ziszczyć się stan faktyczny, w którym powód odrzuca rezygnację zainteresowanego z przydzielonej trasy z powodu błędów w stosownym zgłoszeniu. Dopiero odrzucenie rezygnacji nakłada na powoda obowiązek poinformowania o tym fakcie zainteresowanego. Skoro powód wie, dlaczego odrzucił rezygnację, to poinformowanie o tym fakcie i przyczynach w terminie 1 dnia od odrzucenia nie może zostać uznane za obowiązek nadmiernie obciążający powoda. Nie można także pominąć, że w wynegocjowanej przez powoda i zainteresowanego wersji umowy powód zobowiązany był informować zainteresowanego niezwłocznie o odrzuceniu rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu.

Zakwestionowany w skardze pkt I § 5 ust. 6 decyzji, dodany przez Prezesa UTK, należy do postanowień budzących największe wątpliwości z punktu widzenia kompetencji tego organu do wydawania decyzji na podstawie art. 29 ust. 1i w związku z art. 13 ust. 1 pkt 6c) ustawy o transporcie kolejowym. Jedynie pośrednio postanowienie to reguluje kwestię dostępu do infrastruktury kolejowej. Jak trafnie jednak zauważył Sąd pierwszej instancji, postanowienie to normuje standard świadczonej usługi, jaki ma zostać wypracowany przez powoda. Zarządca otrzymuje wynagrodzenie za udostępnienie infrastruktury, zatem kontrahent powinien otrzymać precyzyjne informacje o standardzie świadczonej usługi. Dlatego ostatecznie Sąd Najwyższy oddalił zarzut skargi powoda obejmujący pkt I § 5 ust. 6 decyzji.

Postanowienie pkt I § 5 ust. 7 decyzji, które przewiduje obowiązek ewentualnego (to jest uzależnionego od złożenia przez zainteresowanego stosownego wniosku) przekazania informacji przewoźnikowi o zmianach rozkładu jazdy pociągów międzynarodowych w sieciach zarządzanych przez sąsiednich zarządców infrastruktury było postanowieniem negocjowanym przez strony. Jego

związek z udostępnieniem infrastruktury kolejowej zarządzanej przez powoda polega w ocenie Sądu Najwyższego na tym, że powód udostępnia tę infrastrukturę zainteresowanemu właśnie na cele świadczenia usługi przewozu w ruchu międzynarodowym, zatem – gdy zajdzie taka potrzeba i powód stosowne informacje będzie posiadał – powinien przekazać je zainteresowanemu. Niezrozumiałe jest uzasadnienie zarzutu, w którym podnosi się brak prawnych możliwości uzyskania takich informacji przez powoda w sytuacji, gdy Rzeczpospolita Polska podpisała stosowne umowy międzynarodowe z państwami sąsiednimi.

Z kolei zakwestionowane przez powoda obowiązki odszkodowawcze, przewidziane w decyzji (kary umowne), mają swoje oparcie w § 20 ust. 1 pkt 8 rozporządzenia dostępowego. Tak długo, jak długo są to kary umowne z tytułu niewykonania (nienależytego wykonania) obowiązków dostępowych ciążących na powodzie, tak długo nie ma podstaw do doszukiwania się sprzeczności tych postanowień z art. 29 lub 31 ustawy o transporcie kolejowym.

Przewidziany w pkt I § 7 ust. 13 decyzji „zakaz pobierania przez powoda opłat rezerwacyjnych” jest postanowieniem bezpośrednio dotyczącym dostępu do infrastruktury kolejowej. Wbrew wywodom powoda oraz dokonanej przez niego wykładni, postanowienie to normuje tylko i wyłącznie zasady pobierania opłat za przejazd pociągu zainteresowanego po trasie skróconej względem trasy pierwotnie zaplanowanej, z winy Zarządcy (a nie w przypadku rezygnacji przez Przewoźnika).

W ocenie Sądu Najwyższego pkt I § 9 ust. 11 decyzji dotyczy zagwarantowania uzgodnionych parametrów tras kolejowych, ma na celu dostosowanie wysokości opłat naliczanych przewoźnikowi do poziomu adekwatnego do rzeczywistych parametrów trasy, a przez to jest niewątpliwie związany z udostępnieniem infrastruktury kolejowej oraz mieści się w zakresie art. 31 i art. 29 ust. 3a ustawy o transporcie kolejowym oraz § 20 ust. 1 pkt 2, 6 i 9 rozporządzenia dostępowego. Z kolei przewidziany w pkt I § 15 ust. 8 obowiązek wypracowania dwustronnych uzgodnień w zakresie wysokości i sposobu rozliczania odszkodowania z rozporządzenia 1371/2007 mieści się w zakresie normowania § 20 ust. 1 pkt 8 i 9 rozporządzenia dostępowego.

Niezrozumiały jest zarzut sprzeczności z przepisami ustawy o transporcie kolejowym postanowienia zawartego w pkt I § 16 ust. 3 decyzji (strony mogą zmieniać dane teleadresowe oraz osoby upoważnione do dokonywania w imieniu stron czynności wynikających z niniejszej decyzji), który według powoda wyłącza możliwość wystąpienia z wnioskiem o rozwiązanie umowy. Nawet gdyby przyjąć, że intencją powoda – niewyrażoną ani w skardze ani na rozprawie – było zaskarżenie pkt I § 16 ust. 5, to i tak to ustawa o transporcie kolejowym normuje tryb rozwiązania stosunku dostępu do infrastruktury kolejowej uregulowanego w decyzji. Zgodnie z art. 29 ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym umowa o udostępnienie infrastruktury kolejowej może zostać rozwiązana tylko za uprzednią zgodą Prezesa UTK, wyrażoną w formie decyzji. Skoro decyzja Prezesa UTK wydana w niniejszej sprawie zastępuje umowę między stronami, powód musi wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o wydanie decyzji zezwalającej mu na rozwiązanie umowy. Nałożenie obowiązku poinformowania Prezesa UTK o zaległościach Przewoźnika w uregulowaniu opłat należnych z tytułu dostępu nie wyłącza ustawowego uprawnienia powoda do zainicjowania postępowania w sprawie wyrażenia zgody na rozwiązanie umowy.

Mając powyższe na względzie, Sąd Najwyższy orzekł jak w sentencji. O kosztach rozstrzygnięto zgodnie z § 12 ust. 4 pkt 1 w zw. z § 14 ust. 3 pkt 1 rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (Dz.U. z 2013 r., poz. 490 ze zm.).