



Sygn. akt III SK 80/15

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 22 marca 2017 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Dawid Miąsik (przewodniczący, sprawozdawca)

SSN Bohdan Bieniek

SSN Andrzej Wróbel

Protokolant Edyta Jastrzębska

w sprawie z powództwa PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w [...] przeciwko Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego z udziałem zainteresowanej Koleje M. - KM Sp. z o.o. w [...] o udostępnienie infrastruktury kolejowej, po rozpoznaniu na rozprawie w Izbie Pracy, Ubezpieczeń Społecznych i Spraw Publicznych w dniu 22 marca 2017 r., skargi kasacyjnej strony powodowej od wyroku Sądu Apelacyjnego w [...] z dnia 17 kwietnia 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 zastępstwa procesowego w postępowaniu kasacyjnym.

UZASADNIENIE

Decyzją z 20 stycznia 2012 r., nr DRK-WR-910-18/2011 Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (Prezes UTK) ustalił warunki udostępnienia infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy obowiązujący od 11 grudnia 2011 r. do 8 grudnia 2012 r. między Kolejami M. - KM Sp. z o.o. (zainteresowany) a PKP Polskie Linie Kolejowe SA (powód).

Odwołanie od powyższej decyzji wniósł powód, zaskarżając ją w całości i wnosząc o jej uchylenie lub zmianę we wskazanym w odwołaniu zakresie.

Wyrokiem z dnia 10 marca 2014 r., XVII AmK ../12 Sąd Okręgowy w [...] - Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów oddalił odwołanie i obciążył powoda kosztami postępowania.

Sąd Okręgowy uznał za niezasadny zarzut naruszenia art. 29 ust. 1i 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), gdyż regulacja ta nie przewiduje ograniczenia kompetencji Prezesa UTK do działania wyłącznie w zakresie treści prowadzonych negocjacji. W ocenie Sądu Okręgowego, obowiązkiem Prezesa UTK przy wydawaniu decyzji w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej jest stworzenie prawnych warunków dla zapewnienia dostępu do infrastruktury kolejowej oraz dostępu do sieci i urządzeń związanych z obsługą pociągów, a także dla zapewnienia tej obsługi, określonej w części I załącznika do ustawy. Skoro zatem decyzja o udostępnieniu infrastruktury zastępuje umowę, to musi ona zawierać elementy niezbędne dla jej realnego funkcjonowania w obrocie.

W oparciu o powyższe założenie Sąd pierwszej instancji stwierdził, że kwestionowany przez powoda § 4 ust. 7 i 8 decyzji służy wyłącznie do zapewnienia realnego dostępu do infrastruktury kolejowej. Powód nie kwestionował, że ciąży na nim obowiązek opracowania i udostępnienia rozkładu jazdy, a w razie konieczności także rozkładu „zastępczego”, którego istnienie warunkuje skuteczne korzystanie z infrastruktury. Zastrzeżenie kary umownej za niewykonanie umowy jest normalną praktyką i znajduje uzasadnienie w niniejszej sprawie. Sąd Okręgowy nie uwzględnił także zarzutu dotyczącego § 5 pkt 1 ppkt 2 decyzji, gdyż postanowienie to służy zapewnieniu skutecznego korzystania z infrastruktury przez uzyskanie

stanu pewności czy rezygnacja została dokonana skutecznie. Powód nie zgłaszał wniosków o wydłużenie tego terminu, ani też nie uzasadnił, dlaczego w jego ocenie wyznaczony termin jest niewykonalny. Za niezrozumiały uznał Sąd Okręgowy zarzut dotyczący nałożenia na powoda obowiązków wynikających z § 5 ust. 5 i 6 decyzji. Zgodnie z art. 14 ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (jednolity tekst: Dz.U. z 2000 r. Nr 50, poz. 601 ze zm., dalej jako Prawo przewozowe) przewoźnik jest zobowiązany do zapewnienia podróżnym odpowiednich warunków bezpieczeństwa, higieny, wygody i należytej obsługi. Z tego tytułu pobiera opłaty. Odnosząc się do zarzutu wprowadzenia do decyzji § 4 ust. 5 w zw. z § 7 ust. 10 i 11, Sąd Okręgowy stwierdził, że to na powodzie spoczywał obowiązek takiego ukształtowania prac związanych z infrastrukturą kolejową, by udostępnić ją przewoźnikowi. Nieprzewidziane zamknięcie infrastruktury kolejowej powodujące potrzebę poniesienia dodatkowych, niezawinionych przez przewoźnika kosztów powinno obciążać w całości zarządcę, co więcej w trakcie negocjacji powód wyrażał zgodę na treść § 7 ust. 10. Sąd Okręgowy nie znalazł podstaw do uwzględnienia zarzutów powoda dotyczących treści § 16 (brak możliwości rozwiązania umowy). W ocenie Sądu Okręgowego, art. 29 ust. 5 ustawy o transporcie kolejowym wskazuje kiedy zarządca może wystąpić do Prezesa UTK z wnioskiem o wyrażenie zgody na rozwiązanie umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej, a wydana decyzja nie ogranicza tego prawa, nie ma też powodu, aby powielać treść ustawy w decyzji.

Wyrokiem z 17 kwietnia 2015 r., VI ACa ..14 Sąd Apelacyjny w [...] oddalił apelację powoda i obciążył go kosztami postępowania.

W uzasadnieniu wyroku Sąd Apelacyjny wyjaśnił, że treść przepisów ustawy o transporcie kolejowym uprawnia Prezesa UTK do kreowania w sposób kompleksowy praw i obowiązków przewoźnika i zarządcy w wydanej przez niego decyzji zastępującej umowę. Brak w przepisach ustawy ograniczenia kompetencji Prezesa UTK do regulowania wyłącznie kwestii spornych czy też kwestii, na które wyraziły zgodę obie strony umowy, bądź też jej istotnych postanowień, z wyłączeniem *accidentalium negotiorum*. Biorąc pod uwagę § 20 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U. z 2009 r. Nr 35, poz. 274, dalej jako

rozporządzenie dostępne), w umowie o udostępnienie infrastruktury kolejowej należy określić zarówno sposoby zapłaty wynagrodzenia dla zarządcy, dodatkowe koszty związane z wykonywaniem umowy, istnienie lub nieistnienie kar umownych między stronami, czy też zabezpieczenia. Skoro zatem powyższy obowiązek nałożony został na strony umowy, to analogicznie spoczywał on także na Prezesie UTK. Prezes UTK był zatem uprawniony do szczegółowego uregulowania całokształtu kwestii dotyczących relacji gospodarczych pomiędzy zarządcą infrastruktury kolejowej a przewoźnikiem w zakresie dostępu do infrastruktury kolejowej.

Odnosząc się do zarzutu dotyczącego treści § 4 ust. 7 i 8 decyzji, Sąd Apelacyjny zaznaczył, że zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym zarządca zobowiązany jest do opracowania rozkładu jazdy pociągów raz do roku, przy czym dopuszczalne jest dokonywanie w trakcie tego roku zmian. Nałożenie na powoda obowiązku opracowania jednego zastępczego rozkładu jazdy wynikało z faktu, że opisana w § 4 ust. 7 i 8 decyzji aktualizacja, jest dokonywana z inicjatywy zarządcy infrastruktury. Rozkład powinien być wydany w takiej formie, by umożliwiał przewoźnikowi jego stosowanie w sposób spójny oraz niebudzący wątpliwości. Zdaniem Sądu Apelacyjnego cel ten jest możliwy do osiągnięcia tylko w przypadku przedstawienia jednego zastępczego rozkładu jazdy dla całej trasy pociągu zamówionej przez przewoźnika. Przekazując częściowe zastępcze rozkłady jazdy, powód przerzucał na zainteresowanego obowiązek sprawdzenia poprawności i prawidłowości zastępczego rozkładu jazdy.

Odnosząc się do zarzutów dotyczących § 5 ust. 1 pkt 2 decyzji, Sąd Apelacyjny stwierdził, że uściślenie terminu wysłania potwierdzenia przyjęcia lub odrzucenia „Rezygnacji z przydzielonej trasy pociągu” służyło zapewnieniu prawidłowej, sprawnej i rzetelnej informacji o aktualnie obowiązującym rozkładzie jazdy. Wbrew twierdzeniom powoda, przewoźnik nie może poinformować podróżnych o odwołaniu pociągu dopóki nie potwierdzi przyjęcia przez powoda rezygnacji z przydzielonej trasy. Powód jest odpowiedzialny za prowadzenie ruchu na sieci kolejowej, w tym za przydzielenie jak i odwołanie przydzielonych tras pociągów. Wprowadzone w decyzji postanowienie powinno więc przyczynić się do sprawnego realizowania nałożonych na zainteresowanego obowiązków.

Za niezasadne uznał także Sąd Apelacyjny zarzuty dotyczące treści § 5 ust. 5 i 6 decyzji, gdyż kwestie, których one dotyczą, zostały uregulowane w rozporządzeniu 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), musiały zatem zostać przewidziane w decyzji, gdyż powołane rozporządzenie nie reguluje kompleksowo zagadnień utrzymywania peronów w należytej czystości i standardzie.

Odnosząc się do zarzutów dotyczących § 4 ust. 5 i § 7 ust. 10 i 11 decyzji, Sąd Apelacyjny wskazał, że na podstawie art. 29 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym powód zobowiązany jest do udostępnienia infrastruktury kolejowej na podstawie złożonych przez przewoźnika wniosków, składanych zgodnie z regulaminem przydzielania tras pociągów i korzystania z infrastruktury. Przewoźnik jest natomiast zobowiązany do uiszczania opłaty za udostępnioną infrastrukturę kolejową. Wprowadzane przez powoda zmiany organizacyjne ruchu kolejowego, wynikające z planowanych robót na liniach powoda, jak również nieprzewidziane utrudnienia eksploatacyjne z przyczyn leżących po stronie powoda, mogą przyczyniać się do konieczności wprowadzenia przez przewoźnika komunikacji zastępczej lub powodować inne przeszkody w wywiązywaniu się ze zobowiązań, wynikających z umowy o udostępnienie infrastruktury. Będą mogły być także przyczyną powstania po stronie przewoźnika szkód, które poniesie w związku z niewywiązywaniem się ze zobowiązań umownych. Zasady postępowania w przypadku wystąpienia przeszkód, o jakich mowa była powyżej, zgodnie z § 20 ust. 1 pkt 8 i 9 rozporządzenia dostępowego mają zostać ujęte w umowie, a zatem powinny także zostać zawarte w decyzji ją zastępującej umowę. Niezasadny jest więc zarzut powoda, jakoby Prezes UTK z przekroczeniem swoich kompetencji obciążył powoda całością kosztów komunikacji zastępczej.

Skargę kasacyjną od powyższego wyroku Sądu Apelacyjnego złożył powód, zaskarżając go w całości.

Powód zarzucił naruszenie prawa materialnego, tj.: 1) art. 10 ust. 1 pkt 1 w zw. z art. 13 ust. 1 pkt 6c) w zw. z art. 29 ust. 1i w zw. z art. 29 ust. 1, 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 § 4 ust. 8, § 5 ust. 1 pkt 2, § 5 ust. 6, § 7 ust. 10 i 11, § 9 ust. 3 oraz § 16 ust. 4 decyzji Prezesa UTK, podczas gdy warunki konieczne (*essentialia negotii*) 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. 1, 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 rozporządzenie dostępowego przez błędną jego wykładnię i uznanie, że przedmiotowy przepis nakłada na zarządcę oraz przewoźnika obowiązek uregulowania w umowie o udostępnienie infrastruktury kolejowej wszystkich kwestii w tym przepisie wymienionych (w tym kar umownych oraz zagadnień kwestionowanych przez powoda), zaś od uregulowania w umowie wszystkich tych kwestii uzależniona jest jej ważności, a w konsekwencji obowiązek uregulowania tych wszystkich zagadnień spoczywa również na Prezesie UTK w przypadku wydania decyzji zastępującej 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 zapisie wymogów opisanych 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 zagadnienia, które

strony umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej mają obowiązek uregulować w umowie i brak któregośkolwiek z elementów tam wymienionych powoduje nieważność umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej; 3) art. 29 ust. 1i ustawy o transporcie kolejowym w związku z § 20 rozporządzenia dostępowego przez błędne jego zastosowanie i uznanie, że zaskarżone przez powoda postanowienia 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 (§ 4 ust. 8, § 5 ust. 1 pkt 2, § 5 ust. 6, § 7 ust. 10 i 11, § 9 ust. 3 oraz § 16 ust. 4 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 niebędących 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; 5) art. 29 ust. 1i w związku 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 przez: a) nałożenie na powoda obowiązku zapłaty na rzecz zainteresowanego kary umownej za nieprzekazanie prawidłowo przygotowanego jednego zastępczego rozkładu jazdy dla każdego pociągu, w wysokości 1.000 zł za każde naruszenie dotyczące każdego pociągu, pomimo braku precyzyjnego zdefiniowania pojęcia „prawidłowo przygotowanego jednego zastępczego rozkładu jazdy dla każdego pociągu”, rażąco wygórowanej wysokości kary umownej, nałożenie na powoda obciążenia fiskalnego wykraczającego poza *essentialia negotii* umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej pomimo braku zgody na wprowadzenie przedmiotowej regulacji, która stwarza ryzyko zapłaty na rzecz przewoźnika znacznych zobowiązań pomimo braku wystąpienia rzeczywistej szkody, w sytuacji, gdy zakres i sposób ustalenia odpowiedzialności odszkodowawczej w sposób wystarczający i precyzyjny wynika z norm prawa

cywilnego, w szczególności art. 471 i n. k.c.; b) 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, skutkujące w istocie przerzuceniem na powoda odpowiedzialności za błędy przewoźnika w relacjach z pasażerem, ponadto zapis ten nie był przedmiotem negocjacji stron umowy, a jego wykonanie z uwagi na okoliczności faktyczne nie będzie możliwe, jego niewykonanie nie wpływa na wysokość opłaty rezerwacyjnej, do której poniesienia byłby zobowiązany przewoźnik, zarządca nie ma wpływu na faktyczną realizację przejazdu po przydzielonej trasie przez przewoźnika, bowiem decyzja o realizacji przejazdu jest zależna wyłącznie od woli przewoźnika i podejmowana niezależnie od zarządcy, zaś realizacja obowiązków przewoźnika względem pasażera, w tym w zakresie informacji o odwołaniu przydzielonej trasy pociągu z uwagi na rezygnację przewoźnika z przydzielonej trasy, pozostaje poza sferą obowiązków zarządcy i jest niezależna od weryfikacji prawidłowości rezygnacji; c) 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 przedmiotu 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; d) błędnej ocenie, że Prezes UTK uprawniony jest do regulowania pomiędzy stronami stosunku prawnego, przedmiotem którego jest udostępnienie infrastruktury kolejowej, obowiązków odszkodowawczych, w szczególności ustalania zasad odpowiedzialności odszkodowawczej powoda względem zainteresowanego, w tym w zakresie ujętym w § 7 ust. 10 i 11 decyzji zastępującej umowę, 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) 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; f) 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 niewywiązywanie się przez przewoźnika z jego zobowiązań oraz naruszenie przepisów postępowania, to jest 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 i wykreślenie w całości lub części niektórych postanowień oraz zasądzenie kosztów postępowania za wszystkie instancje, 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.

W odpowiedzi na skargę kasacyjną powoda Prezes UTK wniósł o jej oddalenie i zasądzenie kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu kasacyjnym.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna powoda nie ma uzasadnionych podstaw.

W wyroku z 1 lutego 2017 r., III SK 69/15 (LEX nr 2255417) Sąd Najwyższy wyjaśnił, że w stanie prawnym obowiązującym na dzień wydania decyzji Prezesa UTK, w sprawie z odwołania od której wniesiona została skarga kasacyjna, kompetencje nadzorcze organu regulacji komunikacji kolejowej w zakresie zawierania umów o udostępnienie infrastruktury zostały zakreślone w taki sposób, że nie można Sądowi Apelacyjnemu w [...] przypisać naruszenia – w sposób zarzucany przez powoda - powołanych w podstawach skargi przepisów ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia dostępowego.

Do momentu wejścia w życie ustawy z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym i niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2016 r., poz. 1923), tj. 30 grudnia 2016 r., na mocy art. 29 ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK posiadał kompetencje do sprawowania nadzoru nad zawieraniem umów o udostępnienie infrastruktury, które zgodnie z interpretacją przyjętą w powołanym wyżej orzeczeniu Sądu Najwyższego, należało zrekonstruować w taki sposób, że wydając decyzję zastępującą umowę o udostępnienie infrastruktury Prezes UTK mógł uregulować wszystkie zagadnienia, jakie umowa o udostępnienie infrastruktury powinna zawierać w zakresie udostępnienia infrastruktury oraz postanowień rozporządzenia dostępowego. Decyzja może zatem zawierać takie (i tylko takie) postanowienia, które dotyczą bezpośrednio lub pośrednio dostępu do infrastruktury. Dlatego nie można było ograniczać kompetencji nadzorczej Prezesa UTK wyłącznie do kształtowania *essentialia negotii* umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej. W dalszej kolejności Sąd Najwyższy stwierdza, że Prezes UTK mógł wydawać decyzje, których treść rozstrzygała nie tylko kwestie sporne między stronami, o ile dotyczyły one dostępu do infrastruktury kolejowej. Organ mógł także modyfikować postanowienia umowy uzgodnione przez strony, jeżeli było 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. Przepisy ustawy o transporcie kolejowym nie przewidywały jakichkolwiek przesłanek, czy kryteriów, jakimi Prezes

UTK mógłby się kierować przy zmianie postanowień „wynegocjowanych” przez strony, poza ogólną przesłanką zapewnienia zgodności działalności podmiotów nadzorowanych z prawem za pomocą czynności władczych, wynikającą z istoty kompetencji nadzorczej. Wreszcie, analogicznie jak w sprawie III SK 69/15, Sąd Najwyższy uwzględnił, że przepisy ustawy o transporcie kolejowym obowiązujące w dacie wydania decyzji, o którą chodzi w niniejszym postępowaniu, nie przewidywały sytuacji, w której treść stosunku dostępu do infrastruktury kolejowej byłaby regulowana w tym samym okresie częściowo przez postanowienia decyzji zastępującej umowę a częściowo przez samą umowę zawartą między przewoźnikiem a zarządcą infrastruktury (w przeciwieństwie do rozwiązań przewidzianych w ustawie z dnia 16 lipca 2004 r. - Prawo telekomunikacyjne (Dz.U. z 2004 r. Nr 171, poz. 1800 ze zm.)). Dlatego też należało zaakceptować regulowanie przez Prezesa UTK w decyzjach zastępujących umowy o udostępnienia infrastruktury kolejowej zagadnień pośrednio związanych z dostępem do tej infrastruktury (jak np. odpowiedzialność odszkodowawcza za wadliwe wykonania obowiązków ciążących na stronach w tym zakresie). Niezasadny jest więc zarzut naruszenia art. 10 ust. 1 pkt 1 w zw. z art. 13 ust. 1 pkt 6c) w zw. z art. 29 ust. 1 i w zw. z art. 29 ust. 1, art. 31 oraz art. 33 ustawy o transporcie kolejowym.

Bezpodstawny jest także zarzut naruszenia art. 29 ust. 1i ustawy o transporcie kolejowym w zw. z art. 10 ust. 1 pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym. Koncepcja skargi kasacyjnej, jak i wszystkich kolejnych środków odwoławczych składanych przez powoda w toku instancji, opierała się na założeniu, zgodnie z którym Sąd Apelacyjny zbyt szeroko zdefiniował elementy przedmiotowo istotne umowy o udostępnienie infrastruktury. Sąd Najwyższy tej koncepcji nie podzielił już w powołanym wcześniej wyroku w sprawie III SK 69/15. Także Sąd Najwyższy w obecnym składzie nie znalazł argumentów, które przemawiałyby za uwzględnieniem poglądów prezentowanych w tym zakresie w skardze kasacyjnej powoda, co w konsekwencji oznacza, że wszystkie zarzuty skargi oparte na przedstawionym powyżej jej założeniu należy uznać za niezasadne.

Zaskarżone przez powoda postanowienia decyzji zastępującej umowę mieszczą się w zakresie dozwolonej ingerencji Prezesa UTK. Ich przedmiotem jest

udostępnienie infrastruktury kolejowej oraz uregulowanie zagadnień wymienionych w § 20 rozporządzenia dostępowego. Wszystkie te postanowienia dotyczą bezpośrednio lub pośrednio (ale w ramach wyznaczonych przez § 20 rozporządzenia dostępowego) różnego rodzaju zagadnień dotyczących udostępnienia infrastruktury kolejowej, których szczegółową ocenę przedstawiono w uzasadnieniu wyroku Sądu Najwyższego w sprawie III SK 69/15, wydanym także ze skargi kasacyjnej powoda.

Zdaniem Sądu Najwyższego, kwestionowane 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. Z kolei pkt I § 5 ust. 2 decyzji reguluje 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. Jak już wyjaśniono w sprawie III SK 69/15, dla zastosowania tego postanowienia decyzji Prezesa UTK najpierw musi ziścić się stan faktyczny, w którym powód odrzuca rezygnację zainteresowanego z przydzielonej trasy z powodu błędów w 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. Natomiast pkt I § 5 ust. 6 decyzji pośrednio reguluje kwestię dostępu do infrastruktury kolejowej, normując 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. Z kolei postanowienie decyzji dotyczące 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 związane 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. Oczywiście bezzasadny 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), ponieważ wbrew wywiadowi powoda postanowienie to nie wyłącza możliwości wystąpienia przez niego z wnioskiem o rozwiązanie umowy.

Mając powyższe na względzie, Sąd Najwyższy orzekł jak w sentencji.