

## **Uprawnienia Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w zakresie nadzoru nad zawieraniem umów o udostępnienie infrastruktury kolejowej.**

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 18 czerwca 2014 r.  
(VI ACa 1473/13)

- 1. Prezesowi UTK przysługuje uprawnienie władczego kształtowania prawa dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej zarządcy.**
- 2. Równe traktowanie przewoźników kolejowych nie oznacza takiego samego traktowania, ponieważ skala prowadzonej przez nich działalności jest różna i dlatego niemożliwym jest, aby wszystkie umowy pomiędzy zarządcą infrastruktury kolejowej a przewoźnikiem kolejowym miały identyczną treść czy były tożsame w zakresie uprawnień i obowiązków po obu stronach.**
- 3. Regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez przewoźników kolejowych stanowi wzorzec umowny.**
- 4. Wcześniejsze uzgodnienia stron mają pierwszeństwo przed rozstrzygnięciami administracyjnymi, nie mogą jednak naruszać przepisów prawa i muszą być zgodne z wymogami określonymi w art. 13 utk.**
- 5. Wprowadzenie kar umownych w umowie o dostępie do infrastruktury kolejowej nie musi być poprzedzone szczegółową kalkulacją w zakresie wysokości poszczególnych kar umownych, wynikają one bowiem z zasady swobody umów.**

W dniu 18 czerwca 2014 r. SA w Warszawie po rozpoznaniu sprawy z powództwa jednego z zarządców infrastruktury kolejowej przeciwko Prezesowi UTK w sprawie decyzji dotyczącej udostępnienia infrastruktury kolejowej, która zastępuje umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej, na skutek apelacji Prezesa UTK i jednego z przewoźników kolejowych od wyroku SOKiK z 28 maja 2013 r.<sup>1</sup>, zmienił zaskarżony wyrok, w ten sposób, że oddalił odwołanie zarządcy infrastruktury kolejowej od decyzji Prezesa UTK z 30 grudnia 2011 r. SA uznał, iż argumenty i ocena dokonana przez SOKiK w wyroku z 28 maja 2013 r. nie była słuszna.

Wskazać należy, iż Prezes UTK wydał 30 grudnia 2011 r. decyzję administracyjną, w przedmiocie ustalenia warunków udostępniania infrastruktury kolejowej przez zarządcę infrastruktury kolejowej na rzecz jednego z przewoźników kolejowych, obowiązującej na rozkład jazdy pociągów funkcjonujący od 11 grudnia 2011 r. do 8 grudnia 2012 r. Rozstrzygnięcie Prezesa UTK zakwestionował zarządca infrastruktury, zarzucając organowi regulacyjnemu m.in. przekroczenie uprawnień wynikających z art. 29 ust. 1i utk, poprzez tworzenie zobowiązań niepostulowanych przez strony w trybie negocjacji. Na skutek odwołania zarządcy infrastruktury kolejowej od decyzji Prezesa

<sup>1</sup> Sygn. akt XVII AmK 1/12. Wyrokiem tym SOKiK zmienił decyzję Prezesa UTK z 30.12.2011 r. o zawarcie umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej w ten sposób, że wykreślił postanowienia zawarte w § 1 ust. 2, § 4 ust. 7, ust. 8, ust. 9 i ust. 12, § 5 ust. 1 pkt 2 w zakresie sformułowania w brzmieniu: „nie dłużej jednak niż w ciągu jednego dnia roboczego”, § 5 ust. 2 pkt 1, § 5 ust. 5 i ust. 6, § 4 ust. 5 w zw. z § 7 ust. 10 i ust. 11, § 7 ust. 17 i § 15 ust. 5 i ust. 7, § 9 ust. 11, § 16 ust. 1 i ust. 3 decyzji.

UTK, sprawę pierwotnie zbadał SOKiK, który wyrokiem z 28 maja 2013 r. zmienił w części decyzję z 30 grudnia 2011 r. Od wyroku SOKiK apelację wniósł Prezes UTK oraz przewoźnik kolejowy, objęty przedmiotową decyzją.

Omawiane orzeczenie SA rozstrzyga o uprawnieniach Prezesa UTK w zakresie odnoszącym się do nadzoru nad zawieraniem umów o udostępnienie infrastruktury kolejowej, w szczególności pozwala odpowiedzieć na pytanie: czy i w jakim zakresie Prezes UTK może ingerować w relację pomiędzy stronami umowy? O ile co do zasady nie było w praktyce sporu, co do tego czy Prezes UTK jest uprawniony do wydania decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej (takie uprawnienie wynika wprost z treści art. 29 ust. 1i utk), o tyle zarówno pomiędzy przedstawicielami doktryny, jak i pomiędzy Prezesem UTK a podmiotami rynku kolejowego występowały rozbieżności, dotyczące zakresu i charakteru ingerencji organu regulacyjnego w poszczególne postanowienia umowy.

Prezes UTK rozstrzyga w ramach prowadzonego postępowania administracyjnego kwestie sporne, opierając się na stanowisku stron, kierując się ustawowymi kryteriami określonymi w art. 13 utk. Przyjąć należy, iż co do zasady wcześniejsze uzgodnienia stron mają pierwszeństwo przez rozstrzygnięciami administracyjnymi, o ile nie naruszają przepisów prawa i są zgodne z wymogami określonymi w art. 13 utk. Z orzeczenia SA wynika, iż Prezes UTK jest uprawniony do wydania decyzji w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej, która zastępuje umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Oczywistym jest zatem, że Prezes UTK uprawniony był do ukształtowania całości kwestii związanych z udostępnieniem infrastruktury kolejowej. W ocenie SA z treści art. 29 ust. 1i utk, który stanowi, że „po bezskutecznym upływie terminu zakończenia negocjacji, wyznaczonego w postanowieniu, o którym mowa w ust. 1e i 1h, Prezes UTK wydaje decyzję w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej, która zastępuje umowę o udostępnieniu infrastruktury kolejowej”, wynika możliwość dowolnego kreowania przez Prezesa UTK praw i obowiązków przewoźnika i zarządcy w wydanej decyzji zastępującej umowę, której przewoźnik i zarządca ostatecznie nie zawarli. SA uznał również, iż równe traktowanie przewoźników kolejowych nie oznacza takiego samego traktowania, ponieważ skala prowadzonej przez nich działalności jest różna i dlatego niemożliwym jest, aby wszystkie umowy pomiędzy zarządcą infrastruktury kolejowej a przewoźnikiem kolejowym miały identyczną treść czy były tożsame w zakresie uprawnień i obowiązków po obu stronach.

Analizując kwestie regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów, SA uznał, iż generalne zasady dostępu do infrastruktury kolejowej są uregulowane w regulaminie. Z kolei kwestie indywidualne dotyczące szczegółowych zasad współpracy pomiędzy zarządcą infrastruktury kolejowej a przewoźnikiem kolejowym są kształtowane w umowie o dostępie do infrastruktury kolejowej (lub decyzji zastępującej przedmiotową umowę). SA podzielił także stanowisko Prezesa UTK, iż regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów stanowi wzorzec umowny, a okoliczność, iż przedmiotowy regulamin nie jest, co do zasady, poddawany kontroli ze strony SOKiK nie ma w tym zakresie żadnego znaczenia.

Sąd Apelacyjny, rozważając zasadność uregulowania w decyzji zastępującej umowę o dostępie do infrastruktury kolejowej, kar umownych, wskazał, iż wbrew twierdzeniom SOKiK i zarządcy infrastruktury wprowadzenie kar umownych nie musi być poprzedzone szczegółową kalkulacją czy uzasadnieniem w zakresie wysokości poszczególnych kar umownych. Ponadto, zdaniem SA, kwestie dotyczące kar umownych nie mogą wynikać z Rozporządzenia (WE) Nr 1371/2007

Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. dotyczącego praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym<sup>2</sup>.

Sąd Apelacyjny uznał także, iż § 16 ust. 3 decyzji nie może być utożsamiany z obowiązkiem wynikającym z art. 29 ust. 5 utk. Art. 29 ust. 5 utk odnosi się bowiem do wyrażenia „zgody przez Prezesa UTK na rozwiązanie umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej”. Z kolei przepis § 16 ust. 3 decyzji nakłada na zarządcę infrastruktury kolejowej obowiązek zawiadomienia Prezesa UTK o zaleganiu przez przewoźnika z opłatami za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przez okres 3 kolejnych okresów rozliczeniowych, co w ocenie SA nie może być rozumiane jako wniosek zarządcy infrastruktury kolejowej o wyrażenie zgody na rozwiązanie umowy.

Sąd Apelacyjny dostrzegł także niespójność wyroku SOKiK z jego uzasadnieniem. W wyroku SOKiK mowa jest bowiem o zmianie decyzji, w uzasadnieniu zaś o uchyleniu decyzji. Stoi to, jak słusznie zauważył SA, w sprzeczności z art. 479<sup>75</sup> § 2 k.p.c., który stanowi, że w razie uwzględnienia odwołania SOKiK zaskarżoną decyzję albo uchyla, albo zmienia w całości lub w części i orzeka co do istoty sprawy.

Mając na uwadze powyższe, SA uznał za konieczną zmianę wyroku SOKiK z 28 maja 2013 r. poprzez oddalenie odwołania zarządcy infrastruktury od decyzji Prezesa UTK z 30 grudnia 2011 r. zastępującej umowę o dostępie do infrastruktury kolejowej.

Reasumując, SA prawomocnie przesądził, iż Prezes UTK jest uprawniony do władczego kształtowania prawa dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej zarządcy, przejawiającego się w wydaniu decyzji w sprawie udostępnienia infrastruktury kolejowej, która zastępuje umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Oczywistym jest zatem, że Prezes UTK uprawniony jest do ukształtowania całości kwestii związanych z udostępnieniem infrastruktury kolejowej, również w tym zakresie, który nie był sporny pomiędzy stronami czy też nie był przedmiotem negocjacji. Wyrok jest prawomocny.

Na marginesie wskazać należy, iż powyższe ustalenia SA potwierdzają również wyroki SOKiK: (1) z 25 listopada 2013 r.<sup>3</sup>, w którym sąd oddalił odwołanie zarządcy infrastruktury kolejowej od decyzji Prezesa UTK z 30 grudnia 2011 r. nr DRRK-WR-910-17/2011, (2) z 10 marca 2014 r.<sup>4</sup>, w którym sąd oddalił odwołanie zarządcy infrastruktury kolejowej od decyzji Prezesa UTK z 20 stycznia 2012 r. nr DRRK-WR-910-18/2011, (3) z 6 maja 2014 r.<sup>5</sup>, w którym sąd oddalił odwołanie zarządcy infrastruktury kolejowej od decyzji Prezesa UTK z 30 stycznia 2012 r. nr DRRK-WR-910-21/2011, (4) z 17 lipca 2014 r.<sup>6</sup>, w którym sąd oddalił odwołanie zarządcy infrastruktury kolejowej od decyzji Prezesa UTK z 8 lutego 2013 r. nr DRRK-WR-910-128/2012, (5) z 17 lipca 2014 r.<sup>7</sup>, w którym sąd oddalił odwołanie zarządcy infrastruktury kolejowej od decyzji Prezesa UTK z 8 lutego 2013 r. nr DRRK-WR-910-127/2012.

## Marcin Trela

Radca prawny w UTK; e-mail: marcin.trela@utk.gov.pl

<sup>2</sup> Dz. Urz. UE L 315/14.

<sup>3</sup> Sygn. akt XVII AmK 3/13.

<sup>4</sup> Sygn. akt XVII AmK 7/12.

<sup>5</sup> Sygn. akt XVII AmK 5/12.

<sup>6</sup> Sygn. akt XVII AmK 10/13.

<sup>7</sup> Sygn. akt XVII AmK 11/13.