

UZASADNIENIE

Powód (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Ś. wytoczył powództwo przeciwko pozwanemu (...) spółce akcyjnej w W. o zapłatę kwoty 387 560,70 złotych wraz z odsetkami od kwoty 186 607,00 złotych od dnia 6 listopada 2014 roku i od kwoty 201 953,70 złotych od dnia 4 grudnia 2014 roku. Powód wniósł także o zasądzenie kosztów procesu od strony przeciwnej.

W uzasadnieniu wskazał, że powód w ramach prowadzonej działalności gospodarczej świadczy usługi kolejowe na rzecz przewoźników kolejowych na terenie Bocznicy Kolejowej, którą dzierżawi od dnia 12 września 1994 roku od Zarządu (...) S.A. w S.. W ramach świadczonych usług powód pobiera opłatę eksploatacyjną od wszystkich przewoźników kolejowych korzystających z Bocznicy w wysokości 30 zł za wagon plus vat. Powód świadczy powyższe usługi na podstawie (...) z dnia 18 sierpnia 2014 roku. Wskazał, że wszyscy przewoźnicy uiszczają stosowaną opłatę zgodnie z (...) natomiast pozwany odmawia uiszczenia takiej opłaty twierdząc, że nie ma podstaw prawnych do jej naliczania. Powód wskazał, że pozwana nie zaakceptowała nowej (...) i twierdzi, że strony powinny się rozliczać według umowy z dnia 12 lutego 2009 roku, którą to umowę powód wypowiedział ze skutkiem na dzień 31 sierpnia 2014 roku. Powód podniósł, że pozwany odesłał wystawione przez powoda faktury vat za świadczone usługi za miesiąc wrzesień i październik i skutecznie odmawia zapłaty pomimo, że korzysta z usług świadczonych przez powoda. Powyższe skutkowało wystąpieniem z powództwem na drogę postępowania sądowego.

W dniu 12 lutego 2015 roku Sąd Okręgowy w Szczecinie wydał nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym uwzględniający powództwo w całości.

W prawem zakreślonym terminie pozwany złożył sprzeciw od nakazu zapłaty i wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz o zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów procesu.

W uzasadnieniu pozwany podniósł, że Bocznica przynależy do infrastruktury portowej, a zatem zachodzi tu konieczność korzystania z regulacji ustawy o portach i przystaniach morskich (dalej: u.p.p.m.). Pozwany wskazał, że żadnemu podmiotowi nie przysługuje uprawnienie do obciążania osób trzecich jakimikolwiek kosztami za korzystanie z infrastruktury portowej w kontekście regulacji art. 8 ust. 1 u.p.p.m. Wobec powyższego pozwany stanął na stanowisku, że pobieranie przez powoda opłaty eksploatacyjnej jest sprzeczne z art. 8 ust. 2 u.p.p.m. Dodał ponadto, iż żądanie powyższej opłaty jest niezwiązane z żadnym ekwiwalentnym świadczeniem powoda bowiem nie świadczy on przy wykorzystaniu Bocznicy na rzecz pozwanego żadnej usługi czynnej. Zatem pozwany uznał, że postanowienia umowy czy też wzorca umownego nakładające taką czy też podobną opłatę na użytkownika infrastruktury portowej są nieważne (art. 58 k.c.).

Sąd Okręgowy ustalił następujący stan faktyczny:

Strony są przedsiębiorcami. Powód prowadzi działalność między innymi w zakresie przeładunku towarów, transportu kolejowego towarów itp. Pozwany prowadzi działalność w zakresie transportu kolejowego towarów. Strony współpracują ze sobą w związku z prowadzoną przez nich działalnością gospodarczą.

(okoliczność niesporna)

Od dnia 12 września 1994 roku powód na podstawie umowy dzierżawy, dzierżawi od Zarządu (...) S.A. w S. terminal portowy znajdujący się w (...) w Ś.. Przedmiotem dzierżawy jest między innymi Bocznica K.. Zarząd (...) jest administratorem całego portu i zajmuje się budową i utrzymaniem infrastruktury portowej. Zarząd (...) nie prowadzi natomiast działalności operacyjnej albowiem byłoby to sprzeczne z przepisami ustawy. Dlatego też działalnością operacyjną zajmują się dzierżawcy - w tym powód, operatorzy portowi, przedsiębiorstwa portowe itp. Powód jest jednym z największych operatorów, dzierżawi teren około 90 ha zajmuje się przeładunkami, ekspedycją towarów masowych i składowaniem. Powód świadczy także usługi kolejowe na terenie Bocznicy oraz w jej obrębie i utrzymuje

infrastrukturę kolejową. Powód posiada wszelkie zezwolenia związane z obsługą manewrową na terenie Stacji Ś., Towarowa rejon (...) oraz Osobowa rejon (...). Powód pobiera od wszystkich przewoźników kolejowych opłatę eksploatacyjną z tytułu korzystania przez przewoźników kolejowych z utrzymywanej przez powoda Bocznic kolejowej w wysokości 30 złotych za wagon plus podatek VAT. Opłata eksploatacyjna naliczana jest każdorazowo w momencie wjazdu wagonu na Bocznicę. Obecnie powód świadczy usługi na podstawie Taryfy z dnia 18 sierpnia 2014 roku, która reguluje warunki oraz wysokość opłat za usługi świadczone przez powoda. Kolejnym dokumentem regulującym świadczenie usług przez powoda jest (...) dotyczący obsługi i eksploatacji wagonów korzystających z Bocznic kolejowej.

(dowód: umowa dzierżawy - stanowiąca załącznik do akt sprawy, Taryfa z dnia 18 sierpnia 2014 roku – k. 41-66, Regulamin świadczenia usług – k. 67-74, zeznania świadka Z. M. - k. 530, zeznania reprezentanta powoda G. S. – k. 568 v.);

Zgodnie z Regulaminem obowiązkiem przewoźników jest uiszczanie na rzecz powoda opłaty eksploatacyjnej. Aktualna opłata jest w Taryfie, która jest dostępna na stronie internetowej Operatora. Opłata eksploatacyjna, którą pobiera powód stanowi wynagrodzenie za wszelkie czynności podejmowane celem zapewnienia prawidłowego i zgodnie z obowiązującymi przepisami dostępu przewoźników kolejowych do Bocznic. W § 6 ust. 1 Regulaminu zawarto obowiązki ciężące na powodzie. Zapis § 6 ust. 1 stanowi, że:

„W związku z obsługą Bocznic Operator gwarantuje:

- 1) obsługę manewrową Bocznic przez lokomotywę manewrową,
- 2) zachowanie wolnej przestrzeni wzdłuż torów bocznicowych o szerokości 1,5 m licząc od zewnętrznego toku szyny, w obrębie tej przestrzeni obowiązuje zakaz składowania wszelkich przedmiotów, materiałów i ładunków,
- 3) przygotowanie Bocznic do pracy w okresie zimowym poprzez:
 - a) osłonę (w razie potrzeby) torów Bocznic zasłonami odśnieżnymi oraz odśnieżanie torów w okresie obfitych opadów śnieżnych,
 - b) właściwe przygotowanie urządzeń i sprzętu ładunkowego oraz ludzi do wykonywania pracy ładunkowej,
- 4) umożliwienie dostępu na Bocznicę pracownikom P. dla wykonania czynności służbowych (wykonywanie tych czynności wymaga każdorazowego uzgodnienia z Operatorem),
- 5) utrzymanie infrastruktury Bocznic w stanie zdatnym do prawidłowego funkcjonowania, poza utrzymaniem w sprawności technicznej torów i rozjazdów, co leży w zakresie obowiązków właściciela Bocznic”.

Na bocznicach odbywają się przeładunki, służy ona do przeładowania towaru z jednego środka transportu na drugi. Obowiązkiem powoda jest utrzymanie porządku na bocznicach, dokonywanie drobnych napraw, prowadzenie ruchu kolejowego zgodnie z przepisami, sterowanie ruchem, konserwacja bocznic, odśnieżanie i przygotowanie do zimowego korzystania oraz cały nadzór nad ruchem kolejowym, który odbywa się na bocznicach. W tym celu u powoda jest powołany wydział kolejowy, który odpowiada za utrzymanie bocznic w należyłym stanie i kierowanie ruchem na bocznicach zgodnie z zasadami bezpieczeństwa. Wydział ten zatrudnia pracowników o specjalnych kwalifikacjach kolejowych.

(dowód: Regulamin świadczenia usług – k. 67-74, zeznania świadka Ł. P. – k. 523, zeznania reprezentanta powoda G. S. – k. 568 v.);

Pozwany - na Bocznicach, którą użytkuje powód - w sposób zorganizowany i ciągły realizuje czynności polegające na podstawieniu i odbiorze ze stosownych punktów zdawczo – odbiorczych różnych wagonów, z których korzysta w celu wykonywania zawartych z podmiotami trzecimi odpłatnych umów przewozu towarów. Powód i pozwany

współpracowali na płaszczyźnie gospodarczej od 2009 roku. Strony łączyła wówczas umowa bocznicowa nr (...) z dnia 12 lutego 2009 roku. Przedmiotem tej umowy były warunki obsługi i eksploatacji Bocznicy kolejowej, którą użytkował na własne potrzeby powód oraz dla potrzeb korzystających z tej bocznicy nadawców/odbiorców w celu nadawania i odbioru przesyłek przewożonych transportem kolejowym. Umowa ta została zawarta na czas nieokreślony. Od czasu zawarcia umowy bocznicowej tj. od roku 2009 do roku około 2013/2014 miało miejsce wiele zmian dotyczących transportu kolejowego, zwiększyła się liczba prywatnych przewoźników kolejowych i tym samym zwiększyły się obowiązki powoda. Umowa bocznicowa była bardzo preferencyjna dla pozwanego i faworyzowała go wśród innych przewoźników również korzystających bocznicy. Powód w ramach zmian w działaniu swojego przedsiębiorstwa ujednotocił i usystematyzował kwestię opłat za korzystanie z Bocznicy – opłat eksploatacyjnych wprowadzając dla wszystkich przewoźników kolejowych opłatę w tej samej wysokości tj. 30 złotych za wagon plus vat, co reguluje Taryfa obowiązująca u pozwanego. Ponadto zmiany w kwestii opłat za korzystanie z bocznicy miały również na celu pokrycie kosztów jakie powód ponosi w związku z utrzymaniem Bocznicy, które to koszty zwiększyły się w związku ze zwiększeniem się liczby przewoźników kolejowych i zwiększeniem się ruchu na bocznicy. Dotychczas (...) korzystała z bocznicy bezkosztowo, wszyscy inni przewoźnicy mieli opłaty uregulowane w umowach. Wprowadzenie taryfy miało na celu ujednoczenie tej sytuacji. Charakter współpracy stron jest nadal taki sam jak był w 2009 roku, strony cały czas prowadzą planowe obsługi podstawień. Przed wprowadzeniem Taryfy powód nie przedstawił pozwanemu żadnej kalkulacji kosztów związanych z utrzymaniem bocznicy. Pozwany nie zleca powodowi usług manewrowych. Gdy wagony pozwanego wjeżdżają na bocznice, to przejmuje je powód celem ich podstawienia pod załadunek lub wykonania innych czynności związanych z działalnością Bocznicy. Transport kolejowy stanowi około 60 % całego transportu w porcie, a kołowy około 40 %.

(dowód: umowa bocznicowa nr (...) - k. 75- 81 wraz z załącznikami - k. 82-87, zeznania świadka Ł. P. – k. 523, zeznania świadka M. S. – k. 526, zeznania świadka M. P. – k. 513, zeznania świadka Z. M. – k. 530, zeznania reprezentanta powoda G. S. – k. 568 v.);

W dniu 15 kwietnia 2014 roku powód w oparciu o zapis § 10 ust 4 umowy bocznicowej nr (...) wypowiedział łączącą strony umowę z zachowaniem trzymiesięcznego okresu wypowiedzenia. Jednocześnie powód pismem z dnia 15 kwietnia 2014 roku poinformował pozwaną o zmianach organizacyjnych i handlowych u powoda w obsłudze wagonów na Bocznicy oraz o zmianie Taryfy w zakresie „usług kolejowych”, która w zmienionym kształcie obowiązuje od dnia 1 kwietnia 2014 roku. Wskazano, że zgodnie z nową Taryfą powód pobiera od wszystkich przewoźników kolejowych opłatę eksploatacyjną z tytułu korzystania przez przewoźników kolejowych z utrzymywanej przez powoda Bocznicy kolejowej w wysokości 30 złotych za wagon plus podatek vat. Poinformowano też pozwanego, że opłata eksploatacyjna naliczana jest każdorazowo w momencie wjazdu wagonu na bocznice. Powód wskazał również, że projekt nowej umowy bocznicowej będzie przekazany w najbliższym czasie.

Pismem z dnia 1 sierpnia 2014 roku pozwany odpowiedział powodowi, że w związku z tym, iż powód nie dostarczył pozwanemu do dnia 31 lipca 2014 roku nowego projektu umowy bocznicowej, a Bocznica (...) Handlowy (...) nadal jest obsługiwana przez (...) S.A., umowę bocznicową nr (...) z dnia 2 lutego 2009 roku traktuje jako nadal obowiązującą.

W odpowiedzi na powyższe powód pismem z dnia 5 sierpnia 2014 roku wskazał pozwanemu, że w związku z trudnościami technicznymi nie udało mu się przedstawić nowego regulaminu świadczenia usług w terminie wypowiedzenia dlatego też wyraża zgodę na przedłużenie terminu wypowiedzenia umowy bocznicowej o miesiąc tj. do dnia 31 sierpnia 2014 roku. Jednocześnie powód wskazał, że w najbliższym czasie opublikowana zostanie nowa Taryfa zawierająca regulamin o czym niezwłocznie zostanie poinformowany pozwany.

Następnie mailem z dnia 22 sierpnia 2014 roku powód poinformował pozwanego, że z upływem umowy wypowiedzenia umowy bocznicowej tj. od dnia 1 września 2014 roku będą obowiązywały nowe zasady dotyczące Bocznicy, nowe warunki obsługi, a także nowe koszty związane z wjazdem na Bocznice, które reguluje Taryfa dostępna na www.phs.com.pl. (...) wniósł o zapoznanie się z Taryfą i przysłanie stosownych zleceń.

Pismem z dnia 29 sierpnia 2014 roku pozwany odwołując się do ustawy o portach i przystaniach morskich z dnia 20 grudnia 1996 roku oraz Rozporządzenia Ministra Transportu Budownictwa i (...) Morskiej z dnia 20 maja 2013 roku w sprawie określania akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej wskazał, że pozwany nie zamierza wnieść żadnej opłaty eksploatacyjnej i manewrowej na rzecz powoda wskazanej w Taryfie albowiem brak jest ku temu podstaw prawnych.

Powód nie podzielił tych argumentów i pismem z dnia 5 września 2014 roku ponowił swoje stanowisko w sprawie przytaczając argumentację prawną uzasadniającą jego stanowisko w sporze.

(dowód: wypowiedzenie umowy bocznicowej – k. 88 – 89, pismo z dnia 01 sierpnia 2014 roku – k. 90, pismo z dnia 5 sierpnia 2014 roku – k. 91 – 92, e-mail z dnia 22 sierpnia 2014 roku – k. 93 – 95, pismo z dnia 29 sierpnia 2014 roku - k. 96, e – mail z dnia 29 sierpnia 2014 roku - k. 97, pismo z dnia 5 września 2014 roku – k. 98 – 100, zeznania reprezentanta powoda G. S. – k. 568 v.);

Pomimo odmiennego stanowiska pozwany korzystał nadal z Bocznicy obsługiwanej przez powoda przesyłając zlecenia. W związku z powyższym powód wystawił w dniu 30 września 2014 r. fakturę VAT nr (...) zobowiązującą stronę pozwaną do zapłaty kwoty 185.607,00 zł w terminie do dnia 5 listopada 2014 r. Należności wynikające z ww. faktury VAT zostały naliczone jako opłata eksploatacyjna za korzystanie z Bocznicy zgodnie z aktualną Taryfą. Do faktury dołączono zestawienie wagonów za wrzesień 2014 r. Pozwana po otrzymaniu faktury vat wystosowała do powoda pismo z dnia 9 października 2014 roku ponownie kwestionując przepisy wprowadzone przez powoda w Taryfie, ponownie przedstawiła prezentowaną już argumentację oraz oświadczyła, iż uważa umowę bocznicową nr (...) z dnia 12 lutego 2009 r. za obowiązującą. Do swojego pisma pozwany załączył pismo (...) z dnia 1 października 2014 r., w którym podmiot zarządzający portem stwierdza, iż pobieranie opłat za usługi o charakterze czynnym od przewoźników kolejowych jest jak najbardziej zasadne. Jednocześnie w kolejnym piśmie (...) odpowiadając na pytanie pozwanej wyjaśnił, że jest właścicielem bocznicy, a powódka dysponuje bocznicą na podstawie zawartej z (...) umowy dzierżawy. Pozwany stał na stanowisku, iż powód nie świadczy na jego rzecz żadnych usług czynnych.

(dowód: faktura vat nr (...) – k. 101, zestawienie wagonów - k. 102- 104, pismo pozwanej z dnia 9 października 2014 roku – k. 104.; pismo (...) z dnia 1 października 2014 roku – k. 105, pismo (...) z dnia 3 października 2014 roku – k. 106);

Pozwany nie akceptował wystawionej przez powoda faktury vat nr (...) uważając, że brak było podstaw do jej wystawienia i pismem z dnia 17 października 2014 roku odesłał powodowi fakturę bez jej księgowania. W reakcji na powyższe powód podtrzymał swoje dotychczasowe stanowisko, które ponownie przedstawił w piśmie z dnia 27 października 2014 roku, zwracając uwagę na rozwiązanie umowy bocznicowej wskutek wypowiedzenia. W konsekwencji ponownie wysłał do pozwanego fakturę vat nr (...) i wezwał do zapłaty kwoty 185 607,00 złotych wynikającej z tej faktury. Ponieważ pozwany nadal korzystał z Bocznicy, którą dysponował powód, powód w dniu 31 października 2014 roku wystawił kolejną fakturę vat nr (...) na kwotę 201 953,70 złotych. Kwota naliczona w fakturze stanowiła opłatę eksploatacyjną i została wystawiona w oparciu o Taryfę i zestawienie wagonów pozwanego w miesiącu październiku. Pozwany nie zaakcentował żadnej z wystawionych faktur vat, stał na stanowisku, że zostały one wystawione bez podstawy prawnej i faktury odesłał powodowi.

W tym stanie rzeczy, wobec faktu, że strony pomimo wymiany szeregu pism nie doszły do konsensusu, powód pismem z dnia 16 grudnia 2014 roku wezwał pozwaną do zapłaty kwoty 387 560,00 złotych. Wezwanie to stanowiło przesądowe wezwanie do zapłaty. Pozwany nie uiszczył kwoty wskazanej w wezwaniu.

(dowód: pismo z dnia 17 października 2014 roku – k. 108, faktura vat nr (...) - k. 109, zestawienie wagonów pozwanego – k. 110- 111, pismo z dnia 27 października 2014 roku – k. 112 – 114, faktura vat nr (...) - k. 119, zestawienie wagonów pozwanego - k. 120 – 121, pismo z dnia 19 list opada 2014 roku – k. 122, pismo z dnia 28 listopada 2014 roku – k. 129, potwierdzenie sald – k. 130 – 131, przesądowe wezwanie do zapłaty - k. 132 135).

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Powództwo okazało się uzasadnione w całości i zasługiwało na uwzględnienie.

Stan faktyczny sprawy Sąd ustalił w oparciu o zgromadzone w toku postępowania dowody z dokumentów, oceniając je jako rzetelne i wiarygodne i przedstawiające stanowiska stron oraz okoliczności sprawy. Należy zwrócić uwagę na fakt, że strony nie kwestionowały żadnego z tych dowodów pod względem ich prawdziwości czy też autentyczności z tym, że dokonywały ich odmiennej oceny. W tej sytuacji również Sąd uznał, że dowody z dokumentów stanowią podstawę do czynienia w oparciu o nie ustaleń faktycznych w istotnych dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy kwestiach. Ponadto ustalając istotne okoliczności sprawy sąd miał na uwadze zeznania wszystkich świadków jak i reprezentanta strony powodowej. Wyjaśnili oni zasady współpracy stron, zasady funkcjonowania Boczniczy oraz kwestie związane z rozwiązaniem umowy. Sąd nie znalazł podstaw, aby dowodom osobowym odmówić wiarygodności.

Przedmiotowym pozwem strona powodowa dochodziła roszczeń o zapłatę opłat eksploatacyjnych za świadczone usługi związane z transportem kolejowym. Do zawarcia umowy o świadczenie tych usług dochodzi każdorazowo z chwilą wjazdu na Bocznicę przez nastawnię kolejową (...). Zatem umowy łączące strony należało zakwalifikować jako umowę o świadczenie, do której to zgodnie z odesłaniem zawartym w art. 750 k.c. zastosowanie znajdują przepisy dotyczące umowy zlecenia, tj. art. 734 i następnych k.c. Okoliczność ta wynika wprost z zapisów rozdziału III pkt VI. Taryfy, który stanowi, że: „Opłata eksploatacyjna naliczana jest każdorazowo w momencie wjazdu wagonu na Bocznicę”. Pozostałe warunki umowy zostały określone w dalszych zapisach Taryfy jak również w Regulaminie. Pozwanemu niespornie znana jest treść obu tych dokumentów. Zatem skoro pozwany świadomie (znając treść powyższych dokumentów) dokonuje wjazdu wagonów na Bocznicę przez nastawnię kolejową (...) zawiera w ten sposób z powodem odpłatną umowę, tym samym po stronie pozwanego powstaje obowiązek zapłaty eksploatacyjnej o jakiej mowa w Taryfie. Natomiast po stronie powoda powstają obowiązki przewidziane m.in. w § 6 ust 1 Regulaminu. Nie budzi wątpliwości Sądu, że pozwany nadal tj. po wypowiedzeniu umowy bocznicowej, korzysta z Boczniczy czyli w sposób co najmniej dorozumiany godzi się na spełnienie obowiązku zapłaty opłaty eksploatacyjnej. Wjeżdżając bowiem na Bocznicę pozwany oczekuje od powoda świadczenia na jego rzecz usługi tj. umożliwienia mu skorzystania z Boczniczy dla wykonania kontraktu jaki zawarł z osobą trzecią – jego kontrahentem. Nie można również w tym miejscu stracić z pola widzenia faktu, iż pozwany zawiera umowę z powodem w chwili wystawienia zlecenia na udostępnienie boczniczy celem załadunku lub rozładunku wagonów (stałe harmonogramy). W tym miejscu odnieść się należy do „Procedury obsługi wagonów”. Dokument ten reguluje przyjmowanie i obsługę wagonów na boczniczy. Zgodnie z tym dokumentem, właściciel towaru lub wskazany przez niego spedytor przesyła do powoda do zatwierdzenia harmonogram - miesięczny bądź też tygodniowy - wywozu lub przyjęcia towaru. Następnie, po zaakceptowaniu harmonogramu, spedytor do godziny 9:00 dnia poprzedzającego dzień rozładunku lub załadunku wagonów, przesyła do powoda plan rozładunku lub załadunku wagonów do zaakceptowania. Na podstawie harmonogramu oraz na późniejszym etapie na podstawie planu rozładunku i załadunku wagonów, powód otrzymuje zlecenie na udostępnienie Boczniczy. Takie planowe obsługi pozwany miał zarówno na podstawie rozwiązanej umowy bocznicowej jak również obecnie pozwany ma takie planowe obsługi podstawień. Okoliczność ta została potwierdzona przez świadka M. S. dyrektor regionalny pozwanego ds. handlowych.

Istota sporu w przedmiotowej sprawie sprowadzała się do ustalenia czy istnieją podstawy prawne do tego, aby powód pobierał opłatę eksploatacyjną za korzystanie z Boczniczy przez pozwanego. Poza sporem bowiem pozostawał fakt, iż pozwany z Boczniczy korzysta, z tym zastrzeżeniem, że nie widzi on podstaw prawnych do uiszczania z tego tytułu jakichkolwiek opłat.

Od dnia 12 września 1994 roku powód na podstawie umowy dzierżawy, dzierżawi od Zarządu (...) S.A. w S. terminal portowy znajdujący się w (...) w Ś.. Przedmiotem dzierżawy jest między innymi Bocznicza K.. Powód jest jednym z największych operatorów dzierżawiąc teren około 90 ha zajmuje się przeładunkami, ekspedycją towarów masowych i składowaniem i świadczy także usługi kolejowe na terenie boczniczy oraz w jej obrębie i utrzymuje infrastrukturę kolejową. W związku z powyższym powód jest zobowiązany jest do ponoszenia kosztów bieżącej eksploatacji i konserwacji boczniczy w związku z udostępnianiem Boczniczy przewoźnikom kolejowym. Jednocześnie powód jest

odpowiedzialny za utrzymanie Bocznicy w należyтым stanie, o czym mowa m.in. w § 6 ust. 1 Regulaminu, gdzie zawarto obowiązki ciężące na powodzie. Obowiązki te wynikają też z „Procedury obsługi wagonów”. W ocenie Sądu orzekającego Bocznica kolejowa nie jest elementem ogólnodostępnej infrastruktury portowej, jak twierdzi pozwany i jako taka nie musi być udostępniana. Sąd w całej rozciągłości podziela stanowisko powoda, że do bocznicy kolejowych należy odwołać się do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 86, poz. 789 ze zm.). W tym miejscu należy przywołać zeznania świadka Z. M. (k. 530), który zeznał, że „zarząd portu wyłączył z dzierżawy pas nabrzeża tzw. ścieżkę cumowniczą”. Okoliczność ta potwierdza niejako, że elementy infrastruktury portowej ogólnodostępnej są wyłączone z dzierżawy właśnie w tym celu, aby nie zniweczyć ich ogólnodostępności. Zatem również Zarząd (...) S.A. w S. jako wydzierżawiający nie uznał Bocznicy kolejowej za element infrastruktury ogólnodostępnej. W ocenie Sądu sporna bocznica stanowi infrastrukturę kolejową położoną w obrębie portu w Ś., nie zaś infrastrukturę portową w rozumieniu przepisów u.p.p.m., która przeznaczona jest do bezpośredniej obsługi statków, co z kolei potwierdza tezę, że kwestia udostępniania bocznicy podlegać będzie przepisom u.t.k. a nie przepisom u.p.p.m. W tym miejscu odwołać się należy do definicji infrastruktury portowej zawartej w art. 2 pkt 4 u.p.p.m., z której jednoznacznie wynika, że aby dany składnik został uznany za element infrastruktury portowej muszą być spełnione łącznie cztery przesłanki tj. składnik musi znajdować się w granicach portu, musi być ogólnodostępny, musi być związany z funkcjonowaniem portu i musi być przeznaczony do wykonywania przez podmiot zarządzający portem zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5 czyli świadczenia usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej. W świetle powyższego nie budzi wątpliwości Sądu, że sporna Bocznica nie spełnia powyższych przesłanek i w konsekwencji nie może być traktowana jako element portowej infrastruktury ogólnodostępnej. Nie budzi bowiem wątpliwości, że Bocznica nie służy do świadczenia usług portowych, a tylko usług związanych z transportem kolejowym na terenie portu. Wskazać należy, iż nie ma przeszkód prawnych, aby na terenie portu były wykonywane i tym samym uregulowane inne sfery działalności portowej. Do takowych należy niewątpliwie zaliczyć działalność powoda w zakresie obsługi przewoźników kolejowych i udostępniania im Bocznicy kolejowej znajdującej się na terenie portu. W konsekwencji odmowa uiszczania opłat przez pozwanego z tego tylko powodu, że Bocznica, z której niewątpliwie korzysta znajduje się na terenie portu jest nieuzasadniona.

W ocenie Sądu udostępnienie Bocznicy przez powoda przewoźnikom kolejowym w tym pozwanemu, jest niczym innym jak udostępnianiem składnika majątkowego oraz podejmowanie działań związanych z tym składnikiem w celu wykonywania określonych czynności w interesie tychże przewoźników kolejowych. Na Bocznicy odbywają się przeładunki, a obowiązkiem powoda jest utrzymanie porządku na Bocznicy, zapewnienie bezpieczeństwa, dokonywanie drobnych napraw, prowadzenie ruchu kolejowego zgodnie z przepisami, sterowanie ruchem, konserwacja Bocznicy, odśnieżanie oraz cały nadzór nad ruchem kolejowym, który odbywa się na Bocznicy. Jak już wyżej podniesiono, w tym celu u powoda jest powołany wydział kolejowy, który odpowiada za utrzymanie Bocznicy w należyтым stanie i za kierowanie ruchem na Bocznicy i tym celu zatrudnia pracowników o specjalnych kwalifikacjach kolejowych. Powód jako prowadzący działalność na Bocznicy w zakresie szeroko rozumianych przeładunków nie jest obowiązany do jej udostępnienia przewoźnikom kolejowym. Wskazać także należy, iż Bocznica nie wchodzi w skład ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej i jako taka nie musi być udostępniana. Powyższe nie zmienia faktu, iż użytkownik Bocznicy (powód) powinien zapewnić niedyskryminowany dostęp do Bocznicy dla przewoźników kolejowych, którzy chcą skorzystać z usług świadczonych na Bocznicy. W świetle zgromadzonego materiału dowodowego, powód niewątpliwie umożliwia wszystkim zainteresowanym przewoźnikom kolejowym korzystanie z usług świadczonych na Bocznicy. Wszyscy licencjonowani przewoźnicy uiszczają stosowną opłatę eksploatacyjną bez żadnych zastrzeżeń za korzystanie z Bocznicy.

Poza sporem pozostaje fakt, iż dla pozwanego bardzo korzystna była umowa bocznicowa nr (...) z dnia 12 lutego 2009 r., która regulowała wzajemne prawa i obowiązki stron. Niewątpliwie ta regulacja stawiała pozwanego w uprzywilejowanej pozycji wobec innych licencjonowanych przewoźników kolejowych, którzy w przeciwieństwie do pozwanego uiszczali opłatę eksploatacyjną umieszczoną wówczas w stawce za wprowadzenie wagonów ze stacji Przybór do portu. Tymczasem pozwany był jednym przewoźnikiem, który nie ponosił żadnych dodatkowych opłat (vide zeznania reprezentanta powoda G. S. – k. 568 v.). Dodatkowo pozwany był uprzywilejowany poprzez konieczność dostosowania się innych przewoźników do stałych harmonogramów podstawień tygodniowych lub miesięcznych

ustalanych dla pozwanego. W tym samym czasie nastąpił wzrost licencjonowanych przewoźników kolejowych, którzy wyrażali wolę korzystania z Bocznicy. W świetle powyższego powód w ramach zmian w działaniu swojego przedsiębiorstwa ujedynocił i usystematyzował kwestię opłat za korzystanie z Bocznicy (opłat eksploatacyjnych) wprowadzając dla wszystkich przewoźników kolejowych opłatę w tej samej wysokości tj. 30 złotych za wagon plus vat i zapewniając wszystkim przewoźnikom kolejowym niedyskryminowany i równy dostęp do Bocznicy. W konsekwencji powód wypowiedział pozwanemu umowę bocznicową nr (...) w dniu 15 kwietnia 2014 roku w oparciu o zapis § 10 ust 4 z zachowaniem trzymiesięcznego okresu wypowiedzenia. Oświadczenie to zostało skutecznie odebrane przez pozwanego w dniu 17 kwietnia 2014 roku. Oświadczenie powoda w tym przedmiocie było jasne i nie budziło wątpliwości co do woli powoda o rozwiązaniu stosunku umownego. Okoliczności tej nie zmienia fakt, że termin wypowiedzenia został wydłużony do dnia 31 sierpnia 2014 roku. Nie można tego wydłużenia okresu wypowiedzenia żadną miarą traktować jako cofnięcia oświadczeniu o wypowiedzeniu umowy jak to próbuje interpretować pozwany. W realiach zaferowanych dowodów tj. z korespondencji e-mailowej i pisemnej stron jednoznacznie wynika wola powoda do zakończenia stosunku umownego, który ostatecznie zakończył się w dniu 31 sierpnia 2014 roku.

Jak już podniesiono powyżej, pozwany pomimo rozwiązania umowy bocznicowej nadal korzystał z usług powoda podstawiając wagony zarówno we wrześniu jak i w październiku 2014 roku. Pozwany znał również nową Taryfę stosowaną u powoda, która stanowi, że: „opłata eksploatacyjna naliczana jest każdorazowo w momencie wjazdu wagonu na **Bocznice**”. Pozostałe warunki regulujące korzystanie z bocznicy zostały określone w dalszych zapisach Taryfy jak również w Regulaminie. W kontekście powyższego nie może budzić wątpliwości, że pozwany podstawiając wagony zawierał w powyższy sposób odpłatną umowę z powodem, co z kolei rodziło po jego stronie obowiązek zapłaty opłaty eksploatacyjnej stosownie do ilości podstawionych wagonów. W tym miejscu nadmienić należy, iż zupełnie niezrozumiale wydaje się być stanowisko pozwanego, który oczekuje wykazania kalkulacji wyliczenia opłaty eksploatacyjnej przez powoda na poziomie 30 złotych za wagon plus vat. Taki obowiązek nie wynika z żadnych przepisów prawa. Powód nie ma statusu podmiotu publicznego i jako prywatny przedsiębiorca nie ma obowiązku udzielania tego typu informacji, które stanowią tajemnicę jego przedsiębiorstwa. Jeżeli taka opłata nie odpowiada pozwanemu nie musi on korzystać z Bocznicy. Zwrócić należy uwagę, że pozwany też nie informuje powoda o warunkach finansowych kontraktów ze swoimi klientami, które realizuje korzystając z Bocznicy dzierżawionej przez powoda. Wydaje się zatem, że oczekiwanie aby takich informacji udzielał powód jest sprzeczne z zasadami wolnego prywatnego rynku.

Wobec powyższego wskazać należy, iż pozwany podstawiając wagony we wrześniu i październiku 2014 roku zaciągnął zobowiązanie u powoda. Powód z tego tytułu wystawił pozwanemu fakturę VAT nr (...) zobowiązującą stronę pozwaną do zapłaty kwoty 185.607,00 zł w terminie do dnia 5 listopada 2014 roku za świadczone usługi. Pozwany nadal kontynuował podstawianie wagonów co skutkowało tym, że powód wystawił kolejną fakturę vat nr (...) na kwotę 201 953,70 złotych płatną do dnia 3 grudnia 2014 roku. Do obu tych faktur dołączono zastawienie podstawionych wagonów odpowiednio za miesiąc wrzesień i październik 2014 roku potwierdzające wysokość naliczonej opłaty. Zestawienia powyższego pozwany nie zakwestionował. Skoro zatem pozwany pomimo wykonania na jego rzecz usługi nie dokonał zapłaty, to powoduje iż pozostaje on zobowiązany wobec powoda co do kwoty 387 560,70 złotych.

Mając na uwadze powyższe Sąd zasądził od pozwanego na rzecz powoda 387 560,70 złotych o czym orzeczono jak w punkcie I wyroku.

O odsetkach za opóźnienie orzeczono na podstawie art. 481 k.c. zasądzając odsetki od dnia następnego po upływie terminów płatności tj. od kwoty 185 607,00 złotych od dnia 6 listopada 2014 roku i od kwoty 201 953,70 od dnia 4 grudnia 2014 roku.

Rozstrzygnięcie o kosztach procesu znajduje postawę prawną w 108 § 1 zd. 1 k.p.c. w związku z art. 98 § 1 i 3 k.p.c. oraz art. 100 zd. 2 k.p.c. Zgodnie z powołanym art. 98 § 1 k.p.c. to strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony. Na poniesione przez powoda koszty złożyła się opłata od pozwu - 19 379 złotych oraz wynagrodzenie pełnomocnika zawodowego w kwocie 14 400 złotych obliczone w stawce podwójnej przy zastosowaniu § 2 pkt 6 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości

z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych i 17 złotych tytułem opłaty skarbowej od pełnomocnictwa. Sąd zasądza opłatę za czynności adwokata (radcy prawnego) z tytułu zastępstwa prawnego, zgodnie z art. 109 § 2 k.p.c. oraz § 2 ust. 1 rozporządzenia, bierze pod uwagę niezbędny nakład pracy adwokata (radcy prawnego), a także charakter sprawy i wkład pracy tego pełnomocnika w przyczynienie się do jej wyjaśnienia i rozstrzygnięcia. W przedmiotowej sprawie pełnomocnik wnioskował o przyznanie mu kosztów zastępstwa prawnego w potrójnej wysokości stawki minimalnej. Zdaniem Sądu orzekającego nakład pracy pełnomocnika przejawiający się we wnikliwym sporządzeniu wszystkich złożonych pism i szczegółowej analizie przepisów prawa z odwołaniem do historycznej wykładni przepisów u.p.p.m., a także analiza uzasadnień projektów aktów prawnych oraz przepisów europejskich uzasadnia przyznanie wynagrodzenia w stawce podwójnej.

Sygn. akt VIII GC 120/15

ZARZĄDZENIE

1. (...)

2. (...)