

Sygn. akt VI ACa 729/15

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 1 lipca 2016 r.

Sąd Apelacyjny w Warszawie VI Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący - Sędzia SA – Mariusz Łodko

Sędzia SA – Małgorzata Borkowska

Sędzia SO del. – Magdalena Sajur - Kordula (spr.)

Protokolant: – sekr.sądowy Paulina Czajka

po rozpoznaniu w dniu 1 lipca 2016 r. w Warszawie

na rozprawie sprawy z powództwa (...) sp. z o.o. w W.

przeciwko Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego

z udziałem zainteresowanego (...) S.A. z siedzibą w W.

o udostępnienie infrastruktury kolejowej

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów

z dnia 9 marca 2015 r., sygn. akt XVII AmK 6/14

I. oddala apelację;

II. zasądza od (...) sp. z o.o. w W. na rzecz Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego kwotę 360 zł (trzysta sześćdziesiąt złotych) tytułem zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego.

sygn. akt VI ACa 729/15

UZASADNIENIE

Decyzją z dnia 13 grudnia 2013 r., nr (...) Prezes Urzędu Transportu Kolejowego ustalił warunki udostępniania infrastruktury kolejowej spółce (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. przez zarządcę infrastruktury (...) S.A. z siedzibą w W. na rozkład jazdy pociągów obowiązujący od dnia 15 grudnia 2013 r. do dnia 13 grudnia 2014 r.

Powód- (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. wniósł odwołanie od powyższej decyzji, zaskarżając ją w części t.j. w zakresie pkt I decyzji § 9 ust. 1 i ust. 2.

Wyrokiem z dnia 9 marca 2015r. Sąd Okręgowy w Warszawie- Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów oddalił odwołanie i zasądził od powoda na rzecz pozwanego kwotę 360 zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

Sąd Okręgowy – Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów oparł swe rozstrzygnięcie na podstawie następujących ustaleń i rozważań prawnych:

Pismem z dnia 18 października 2013 r. pozwany – Prezes Urzędu Transportu Kolejowego zawiadomił powoda – (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. oraz zainteresowanego – (...) S.A. z siedzibą w W. o wszczęciu z urzędu postępowania administracyjnego w przedmiocie zawarcia pomiędzy ww. podmiotami umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów (...). Postanowieniem z dnia 21 października 2013 r., pozwany wyznaczył powodowi i zainteresowanemu termin zakończenia negocjacji dotyczących zawarcia ww. umowy na dzień 5 listopada 2013 r. oraz nałożył na te podmioty obowiązek dostarczenia, w terminie 5 dni roboczych od dnia zakończenia negocjacji projektu umowy będącej przedmiotem negocjacji. Pismem z dnia 12 listopada 2013 r. powód przesłał pozwanemu projekt „Umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów edycji (...)” wraz z aktualnymi stanowiskami stron tej umowy z zaznaczeniem tych części umowy, co do których strony umowy nie doszły do porozumienia. Ponadto powód pismem opatrzonym tą samą datą poinformował pozwanego, że w związku z niewypracowaniem porozumienia z zainteresowanym co do wprowadzenia w treści umowy oczekiwanych przez powoda zapisów regulujących m.in. rekompensaty należne z tytułu wydłużenia czasu jazdy pociągów i odwołań pociągów powoda z przyczyn leżących po stronie zainteresowanego, określił kwestie sporne wymagające rozstrzygnięcia.

Na wezwanie pozwanego powód, pismem z dnia 2 grudnia 2013 r., przekazał informacje stanowiące uzupełnienie uzasadnienia w zakresie oczekiwanych przez powoda zapisów w „Umowie o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów edycji (...)”.

Odwołanie w ocenie Sądu I instancji nie zasługiwało na uwzględnienie.

Sąd stwierdził, że bezzasadny jest zarzut naruszenia art.33 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym poprzez uznanie, że opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obliczana jest jako suma iloczynów stawek jednostkowych właściwych dla danego odcinków linii kolejowych i długości tych odcinków z uwzględnieniem masy brutto pociągu. Zapis § 9 ust. 1 umowy określa, że podstawą do obliczenia opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej stanowi zrealizowany przejazd pociągu oraz stawki jednostkowe dla poszczególnych odcinków linii kolejowych z uwzględnieniem ich kategorii oraz dostępności do urządzeń sieci trakcyjnej ujęte w „Wykazie linii kolejowych zarządzanych przez (...) S.A. z przyporządkowaniem jednostkowej opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obowiązujących od 15 grudnia 2013 r. [zł/poekm]” sporządzonym na podstawie Cennika część I.1. Zaskarżona Decyzja określa zatem sposób rozliczenia jako iloczyn przebiegów i stawek jednostkowych wynikających z cennika. Wysokość tych stawek w formie cennika została zatwierdzona przez Prezesa UTK Decyzją nr (...) z dnia 8 listopada 2013 r. w trybie art.33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym. Została ona zatem ustalona w sposób wiążący zarówno dla zainteresowanego jak i Prezesa UTK. Powód nie może skutecznie podważać tych stawek w postępowaniu o udostępnienie infrastruktury kolejowej, gdyż dotyczy to innego postępowania zakończony Decyzją z dnia 8.11.2013 r. i nie było przedmiotem postępowania w niniejszej sprawie. Sąd podkreślił również, że stawki te mają charakter powszechny i stanowią gwarancję równego dostępu do infrastruktury wszystkich przewoźników kolejowych. Za bezprzedmiotowe w związku z powyższym uznał zarzuty naruszenia art.33 ust. 5 a i ust 8 ustawy o transporcie kolejowym a także § 6 i § 8 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej.

Odnosząc się natomiast do wysuwanych przez powoda w odwołaniu zarzutów naruszenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego przepisów postępowania administracyjnego, Sąd uznał je za bezzasadne. Wskazał, że z ugruntowanym w orzecznictwie poglądem (vide: Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 29 maja 1991 roku sygn. akt III CRN 120/91 OSNC 1992 Nr 5, poz. 87; Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 7 października 1998 roku sygn. akt I CKN 265/98 OSP 2000 Nr 5 poz. 68; Postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 11 sierpnia 1999 roku sygn. akt 351/99 OSNC 2000 Nr 3 poz. 47; Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 stycznia 2001 roku sygn. akt I CKN 1036/98 LEX Nr 52708; Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 września 2005 roku, sygn. akt III SZP 2/05 OSNP 2006/19-20/312) Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów nie może ograniczyć sprawy wynikającej z odwołania od decyzji Prezesa Urzędu tylko do funkcji sprawdzającej prawidłowość postępowania administracyjnego, które poprzedza postępowania sądowe. Celem postępowania nie jest przeprowadzenie kontroli postępowania administracyjnego, ale merytoryczne

rozstrzygnięcie sprawy, której przedmiotem jest spór między stronami powstający dopiero po wydaniu decyzji przez Prezesa Urzędu. Postępowanie sądowe przed Sądem Ochrony Konkurencji i Konsumentów jest postępowaniem kontradiktoryjnym, w którym uwzględnia się materiał dowodowy zebrany w postępowaniu administracyjnym, co nie pozbawia jednak stron możliwości zgłoszenia nowych twierdzeń faktycznych i nowych dowodów, według zasad obowiązujących w postępowaniu odrębnym w sprawach gospodarczych. Sąd antymonopolowy jest sądem cywilnym i prowadzi sprawę cywilną, wszczętą w wyniku wniesienia odwołania od decyzji Prezesa Urzędu, w tym wypadku Urzędu Transportu Kolejowego, według reguł kontradiktoryjnego postępowania cywilnego, a nie sądem legalności decyzji administracyjnej, jak to czynią sądy administracyjne w postępowaniu sądowno-administracyjnym. Tylko takie odczytanie relacji pomiędzy postępowaniem administracyjnym i postępowaniem sądowym może uzasadniać dokonany przez racjonalnego ustawodawcę wybór między drogą postępowania cywilnego i drogą postępowania sądowno-administracyjnego dla wyjaśnienia istoty sprawy. Sąd uznał, że nawet gdyby przyjąć, że w postępowaniu administracyjnym doszło do uchybień dotyczących art. 80 i 77 § 1 k.p.a. to nie mogą one być przedmiotem postępowania sądowego mającego na celu merytoryczne rozstrzygnięcie sporu, bowiem Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów zobowiązany jest do wszechstronnego zbadania wszystkich istotnych okoliczności sprawy, przy uwzględnieniu zasad rozkładu ciężaru dowodu i obowiązku stron w postępowaniu dowodowym.

Z tych względów Sąd I instancji oddalił odwołanie jako bezzasadne (art.479⁷⁵ § 1 k.p.c.). O kosztach postępowania orzeczono stosownie do wyniku sporu, zasądzając na rzecz pozwanego koszty zastępstwa procesowego według norm przepisanych (art.98 k.p.c.).

Apelację od powyższego wyroku wniósł powód, zaskarżając go w całości i wyrokowi zarzucając naruszenie:

1. przepisów prawa materialnego t.j. art. 33 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. z 2007r. Nr 16 poz.94 ze zm.) poprzez jego błędną wykładnię i uznanie, że opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obliczana jest jako suma iloczynów stawek jednostkowych właściwych dla danych odcinków linii kolejowych i długości tych odcinków z uwzględnieniem całkowitej masy brutto pociągu, podczas gdy zgodnie ze wskazanym przepisem opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jest obliczana jako iloczyn przebiegu pociągów i stawek jednostkowych ustalonych w zależności od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu;
2. przepisów prawa materialnego t.j. § 6 i § 8 ust. 2 Rozporządzenia Ministra infrastruktury z dnia 27 lutego 2009r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U. Nr 35 poz. 274), poprzez jego wykładnię i uznanie, że podstawę obliczenia opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej stanowią stawki jednostkowe określone dla poszczególnych odcinków linii kolejowej, podczas gdy zgodnie z powołanymi przepisami podstawę tę tworzą stawki jednostkowe określone dla linii kolejowych;
3. przepisów postępowania t.j. art. 328 § 2 k.p.c. polegające na wadliwym sporządzeniu uzasadnienia.

Wskazując na powyższe zarzuty wniósł o :

1. zmianę zaskarżonego wyroku w całości i orzeczenie co do istoty sprawy poprzez zmianę decyzji w sposób określony w odwołaniu;
2. zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kosztów postępowania za I i II instancję.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Apelacja powoda, jako nieuzasadniona, podlegała oddaleniu.

Sąd I instancji, wbrew zarzutom apelacji, dokonał właściwej wykładni przepisów prawa materialnego t.j. art. 33 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. z 2007r. Nr 16 poz.94 ze zm.)- dalej jako utk oraz § 6 i § 8 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009r. w sprawie warunków dostępu

i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U. Nr 35 poz. 274)- dalej jako Rozporządzenie, obowiązującego w dacie wydania decyzji.

Z art. 33 ust. 4 utk wynika, że opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jest obliczana jako iloczyn przebiegów pociągów i stawek jednostkowych ustalonych w zależności od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, oddzielnie dla przewozu osób i rzeczy. Natomiast z § 6 Rozporządzenia wynika, że opłata podstawowa, o której mowa w art. 33 ust. 4 ustawy, jest ustalana jako iloczyn liczby zrealizowanych pociągokilometrów i stawki właściwej dla danej kategorii linii kolejowej, określonej z uwzględnieniem średniodobowego natężenia ruchu pociągów i dopuszczalnej prędkości technicznej uwzględniającej ograniczenia stałe, oraz rodzaju pociągu i całkowitej masy brutto pociągu określonych w przydzielonej trasie pociągu, zaś § 8 ust. 2 Rozporządzenia określa, że stawkę różnicuje się w zależności od kategorii linii kolejowej oraz całkowitej masy brutto pociągu, z tym że stawka rośnie wraz ze wzrostem tych parametrów. W ocenie Sądu Apelacyjnego, powyższe przepisy oraz żaden inny przepis ustawy o transporcie kolejowym ani powyższego Rozporządzenia nie przesądza kwestii, że kategoria linii kolejowej musi być przypisana dla całej linii kolejowej. Z przepisów tych nie wynika bowiem, że w sytuacji, gdy na jedną długą linię kolejową składają się przewidziane ustawą odcinki, które mają różne parametry, koniecznością jest ustalenie jednej uśrednionej stawki za całą linię kolejową. Powyższe przepisy nakazują jedynie, aby do naliczania opłat brać pod uwagę stawkę właściwą dla danej lub określonej kategorii linii kolejowej, a nie stawkę dla całej linii kolejowej. Przepisy pozwalają więc dzielić linię na poszczególne odcinki i nie zabraniają przypisywania kategorii linii zarówno dla całej linii, jak i dla odcinka linii. Jest to istotne, dlatego, że istnieją linie kolejowe, które posiadają jedną kategorię na całej swojej długości, jak również linie o zróżnicowanych standardach np na pewnych odcinkach jest ona jednotorowa a na innych dwutorowa, na części zelektryfikowana, a na innych nieelektryfikowana. Wykładnia powyższa jest zgodna z celem ustawy o transporcie kolejowym. Prezes Urzędu Transportu Kolejowego jest organem regulacyjnym, który ma nadzór nad zapewnieniem niedyskryminującego dostępu przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej, w tym przewoźników mających siedzibę w jednym z państw członkowskich oraz nadzór nad równoprawnym traktowaniem przez zarządców wszystkich przewoźników kolejowych, w szczególności w zakresie rozpatrywania wniosków o udostępnianie tras pociągów i naliczanie opłat. Podział przez zarządcę linii na odcinki jest uzasadniony i sprawiedliwy dla przewoźników, w szczególności zaś dla przewoźników korzystających wyłącznie z sieci kolejowej na odcinkach linii o gorszych parametrach. Przewoźnik realizujący przejazdy na odcinkach o lepszych parametrach płaci wyższe stawki, przewoźnik korzystający z całej długości linii płaci sumę za poszczególne odcinki. Przypisanie jednej kategorii dla całej linii kolejowej o zróżnicowanych standardach byłoby wypadkową przyjętej średniej określającej parametry linii. Może więc wówczas dojść do sytuacji, że przewoźnik realizujący przewozy tylko po odcinkach linii o gorszych parametrach, która to linia kolejowa posiada też odcinki o parametrach wyższych, zapłaci więcej, niż przy zaprezentowanym powyżej modelu, przyjętym przez Prezesa UTK.

Potwierdzenie powyższego poglądu wynika również z treści aktualnie obowiązującego rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U. poz. 788). Treść § 7 ust. 1 zawiera bowiem doprecyzowanie i zaakceptowanie dotychczasowej praktyki, że kategoria linii kolejowej jest przypisywana do całej linii lub poszczególnych jej odcinków.

Odnosząc się do zarzutu naruszenia art. 328 § 2 k.p.c., stwierdzić należy, że uzasadnienie choć lakoniczne, zawiera wszystkie niezbędne elementy zawarte w tym przepisie i poddaje się kontroli instancyjnej. Brak jest bowiem okoliczności, które uniemożliwiłyby sądowi wyższej instancji kontrolę instancyjną t.j. czy prawo materialne i procesowe zostały prawidłowo zastosowane. Zdaniem Sądu Apelacyjnego stwierdzenie o związaniu Sądu I instancji wysokością stawek w formie cennika zatwierdzonego przez Prezesa UTK decyzją z dnia 8 listopada 2013r. również nie może stanowić naruszenia powyższego przepisu.

Z tych względów apelacja jako niezasadna podlegała oddaleniu na mocy art. 385 k.p.c.

Rozstrzygnięcie o kosztach postępowania apelacyjnego oparto na podstawie art. 108 § 1 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. w zw. z art. 98 § 1 i 3 k.p.c. Wynagrodzenie pełnomocnika pozwanego będącego radcą prawnym ustalono na mocy § 14 ust. 3 pkt 3 w zw. z § 12 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002r. w sprawie

opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (t.j. Dz.U. z 2013r. poz. 490 ze zm.).