

Sygn. akt VI ACa 649/13

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 4 grudnia 2013 r.

Sąd Apelacyjny w Warszawie VI Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący - Sędzia SA – Ewa Stefańska

Sędzia SA – Ewa Zalewska (spr.)

Sędzia SO del. – Beata Waś

Protokolant: – sekr. sądowy Mariola Frąckiewicz

po rozpoznaniu w dniu 20 listopada 2013 r. w Warszawie

na rozprawie sprawy z powództwa (...) S.A. w W.

przeciwko Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego

przy udziale zainteresowanego: (...) S.A. w W.

o zawarciu umowy udostępnienia infrastruktury kolejowej

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie - Sądu Ochrony Konkurencji

i Konsumentów

z dnia 21 lutego 2013 r.

sygn. akt XVII AmK 2/12

I. oddała apelację;

II. zasądza od (...) S.A. w W. na rzecz Prezesa Urzędu

Transportu Kolejowego kwotę 270 (dwieście siedemdziesiąt) złotych tytułem zwrotu kosztów zastępstwa prawnego w postępowaniu apelacyjnym.

Sygn. akt VI ACa 649/13

UZASADNIENIE

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (dalej Prezes UTK, pozwany) wydał w dniu 30 grudnia 2011 r. decyzję nr (...), w której ustalił warunki udostępnienia przez (...) SA z/s w W. (dalej (...), zainteresowany) na rzecz (...) SA z/s w W. (dalej (...) powód) infrastruktury kolejowej obowiązujące na rozkład jazdy funkcjonujący od 11 grudnia 2011r. do 8 grudnia 2012r.

W uzasadnieniu decyzji Prezes UTK wskazał, że przedmiot postępowania poprzedzającego jej wydanie został określony wnioskiem (...) o wydanie decyzji zastępującej umowę o udostępnienie infrastruktury kolejowej. Prezes UTK rozstrzygając w postępowaniu administracyjnym kwestie sporne, opierał się na stanowisku stron, kierował się

kryteriami określonymi w art. 13 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007r. nr 16, poz. 94 z późn., zm. - dalej ustawa o transporcie kolejowym lub utk). Przyjął również, że wcześniejsze uzgodnienia stron mają pierwszeństwo przed rozstrzygnięciami administracyjnymi, o ile nie naruszają przepisów prawa i są zgodne z wymogami określonymi w art. 13 utk.

(...) SA w złożonym odwołaniu zaskarżyła decyzję Prezesa UTK w części regulującej podstawę do obliczenia opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz sposób obliczenia opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej tj. w pkt I § 9 ust. 1 i 2 decyzji.

Zaskarżonej decyzji powód zarzucił naruszenie przepisów prawa materialnego tj.:

1. art. 33 ust. 4 ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2007r. nr 16, poz. 94 z późn. zm. - dalej ustawa o transporcie kolejowym lub utk) poprzez jego błędną wykładnię i uznanie, że opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obliczona jest jako suma iloczynów stawki jednostkowej właściwej dla danego odcinka linii kolejowej i długości tego odcinka z uwzględnieniem masy brutto pociągu, podczas, gdy w myśl wskazanego przepisu wspomniana opłata podstawowa jest iloczynem przebiegów pociągów i stawek jednostkowych ustalonych w zależności od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu,

2. § 6 i § 8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2009r. nr 35, poz. 274, dalej Rozporządzenie) poprzez ich błędną wykładnię i uznanie, że podstawę obliczenia opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej stanowią stawki jednostkowe określone dla poszczególnych odcinków linii kolejowej mimo, że zgodnie z powołanymi przepisami podstawę tę tworzą stawki jednostkowe określone dla linii kolejowych.

W oparciu o postawione zarzuty powód wniósł o zmianę zaskarżonej decyzji poprzez:

a) nadanie punktowi I § 9 ust. 1 decyzji brzmienia o treści: „Podstawę do obliczenia opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej stanowi zrealizowany przejazd pociągu Przewoźnika oraz stawki jednostkowe określone dla poszczególnych linii kolejowych zarządzanych przez (...) S.A. z uwzględnieniem ich kategorii oraz dostępności do urządzeń sieci trakcyjnej z przyporządkowaniem im stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zgodnie z art. 33 ustawy o transporcie kolejowym”

oraz

b) nadanie punktowi I § 9 ust. 2 decyzji brzmienia o treści: „Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla przejazdu pociągu według przydzielonej trasy obliczana jest jako suma iloczynów stawki jednostkowej właściwej dla danej linii kolejowej i długości tej linii z uwzględnieniem masy brutto pociągu”,

a w przypadku nieuwzględnienia tego żądania powód wniósł o zmianę decyzji w zaskarżonej części w ten sposób, że:

c) punktowi I § 9 ust. 1 zostanie nadane brzmienie: „Podstawę do obliczenia opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej stanowi zrealizowany przejazd pociągu Przewoźnika oraz stawki jednostkowe określone dla poszczególnych linii kolejowych zarządzanych przez (...) linie (...) S.A. z uwzględnieniem ich kategorii oraz dostępności do urządzeń sieci trakcyjnej z przyporządkowaniem im stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na podstawie Cennika zatwierdzonego zgodnie z art. 33 ustawy o transporcie kolejowym”

oraz

d) punktowi I § 9 ust. 2 zostanie nadane brzmienie: „Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla przejazdu pociągu według przydzielonej trasy obliczana jest jako suma iloczynów stawki jednostkowej właściwej dla danej linii kolejowej i długości tej linii z uwzględnieniem masy brutto pociągu”,

a w przypadku nie uwzględnienia także i tego żądania powód wniósł o:

- uchylenie decyzji w zaskarżonej części,
- dopuszczenie na podstawie art. 479¹² dowodów powołanych w uzasadnieniu
- zasądzenie od pozwanego kosztów postępowania wraz z kosztami zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu odwołania powód stwierdził, że ustalony w zaskarżonej decyzji sposób obliczania opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (suma iloczynów stawki jednostkowej właściwej dla danego odcinka i długości odcinka z uwzględnieniem masy brutto pociągu) jest niezgodny z art. 33 ust. 4 utk ze względu na konieczność określenia stawki dla linii kolejowej, a nie jej poszczególnych odcinków. Wskazał, że ustawowe definicje linii kolejowej i odcinka linii kolejowej nie są tożsame. Pojęcia te wykorzystane zostały w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury stanowiącym akt wykonawczy do utk w zakresie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej i mają inne znaczenie, więc nie mogą być stosowane zamiennie. Powód powołał się na ustawowe brzmienie art. 33 ust. 4 utk, który określa zasadę obliczania opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i porównał je z treścią kwestionowanego postanowienia zaskarżonej decyzji. Zarzucił sprzeczność polegającą na uzależnieniu stawki jednostkowej od kategorii linii kolejowych i kategorii odcinków tych linii. Stwierdził, że zmiana terminu „linia kolejowa” na termin „odcinek linii kolejowej” ma znaczący wpływ na sposób obliczania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej a tym samym na ich wysokość i możliwość weryfikacji ich zasadności przez przewoźników krajowych.

Zdaniem powoda przedstawione okoliczności uzasadniają zmianę zaskarżonego zapisu decyzji Prezesa UTK poprzez zastąpienie sformułowania „odcinek linii kolejowej” terminem „linia kolejowa”. Powód wywodził, iż wprowadzona zmiana wynika z konieczności dostosowania treści decyzji zastępującej umowę udostępnienia infrastruktury kolejowej do obowiązujących przepisów utk, co umożliwi kalkulację stawek opłat dostępowych zgodnie z art. 33 ust. 4 utk i z ww. Rozporządzeniem. Powód przedstawił również uzasadnienie zarzutu niezgodności kwestionowanych zapisów zaskarżonej decyzji z § 6 i § 8 ust. 2 Rozporządzenia wykonawczego. Wskazał, że w Rozporządzeniu, jako jeden ze składników obliczenia opłaty podstawowej, o której mowa w art. 33 ust. 4 utk przyjęto stawkę właściwą dla danej kategorii linii kolejowej, a nie, jak w zaskarżonej decyzji stawkę dla poszczególnych odcinków linii kolejowych. Powołał się na treść art. 33 utk jako regulującego kwestię ustalenia i zatwierdzenia wysokości opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej.

Powód nie zgodził się również z argumentacją Prezesa UTK przedstawioną w zaskarżonej decyzji i odwołującą się do wcześniejszego rozstrzygnięcia pozwanego zawartego w decyzji w (...) z dnia 4 maja 2011r. zatwierdzającej cennik stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej (...), która również opierała się na zróżnicowaniu stawek w zależności od odcinka linii kolejowej. Zdaniem powoda wydanie zaskarżonej decyzji w oparciu o przepisy uchylonego rozporządzenia Ministra Transportu z 30 maja 2006r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej z uwagi na wydanie przez Prezesa UTK wcześniejszych decyzji i powoływanie się na wcześniejsze rozstrzygnięcia jest pozbawione podstaw prawnych. Wydanie wcześniejszych decyzji, nie mających oparcia lub oczywiście sprzecznych z obowiązującymi przepisami, nie może według powoda uzasadniać sytuacji, w której dalsze wydawane przez Prezesa UTK decyzje muszą stanowić kontynuację błędów interpretacyjnych i wyklucza możliwość stosowania w wydawanych następnie decyzjach przepisów obowiązujących zawartych w utk. i Rozporządzeniu.

Powód podkreślił, że wcześniej wydane decyzje administracyjne, na które powołuje się pozwany (w tym decyzja o zatwierdzeniu stawki opłat jednostkowych (...)), są w świetle przedstawionych przez niego argumentów niezgodne z przepisami, na podstawie których zostały wydane (art. 33 utk) lecz (...) nie było stroną w tych postępowaniach. Nie mogła więc zaskarżyć wydanych przez Prezesa UTK decyzji.

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wniósł o oddalenie odwołania w całości i zasądzenie od powoda kosztów postępowania według norm przepisanych. Odpowiadając na zarzuty odwołania pozwany stwierdził, że art. 33 ust. 4 utk oraz § 6 i § 8 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2009r. nie precyzują wprost, że kategoria linii kolejowej ma być przypisana dla całej linii. Zdaniem pozwanego powołane przepisy stanowią, że do naliczania opłat jest brana stawka właściwa dla danej kategorii linii a nie stawka dla linii kolejowej. W tej sytuacji w ocenie Prezesa UTK poprawnym rozwiązaniem może być zarówno przypisanie kategorii linii dla całej linii jak i dla odcinka linii.

Pozwany zauważył, że zawarty w instrukcji Id-29 wykaz linii kolejowych wymienia odcinki linii kolejowych, które różnią się posiadanymi parametrami. Linia kolejowa może na całej długości mieć jednolity standard lub poszczególne jej odcinki mogą mieć zróżnicowane parametry. Na jednym odcinku linia może być jednotorowa, na następnym dwutorowa ewentualnie część linii może być zelektryfikowana. Z tych przyczyn inne stawki obowiązują dla linii zelektryfikowanych a inne dla linii nieelektryfikowanych. Linie kolejowe są również zróżnicowane w zależności od parametru dopuszczalnej prędkości technicznej.

Prezes UTK stwierdził, że podział przez zarządcę (...) linii na odcinki i przypisywanie kategorii dla odcinka jest w tych warunkach uzasadnione i wydaje się dla przewoźników sprawiedliwe. W zależności od tego czy przewozy realizowane są na odcinkach linii o niższych czy wyższych parametrach płacone przez nich stawki są zróżnicowane. Przewoźnik, który korzysta z całej długości linii kolejowej płaci sumę opłat za poszczególne odcinki.

Prezes UTK zaznaczył, że (...) stosuje pięć kategorii linii kolejowych zależnie od standardu linii. Stwierdził, iż przypisanie jednej kategorii dla całej linii kolejowej o zróżnicowanych standardach byłoby wypadkową średniej określającej parametry linii. Zdaniem pozwanego przyjęcie dla całej linii kolejowej a nie dla składających się na nią odcinków, określonej kategorii jest możliwe do wykonania, ale nie powinno dotyczyć jednego przewoźnika. Prezes UTK wyjaśniając zawarcie w decyzji rozstrzygnięcia, które stanowi przedmiot zaskarżenia, oświadczył, iż składając wniosek o rozstrzygnięcie sporu (...) jako zarządca infrastruktury kolejowej, oczekiwało zmiany warunków, jakie obowiązują wszystkich przewoźników, aby wybrać dla siebie rozwiązanie korzystniejsze.

Pozwany stanął na stanowisku, że jako organ sprawujący nadzór nad niedyskryminującym dostępem przewoźników kolejowych do infrastruktury kolejowej nie może w decyzji indywidualnej ustalić warunków odmiennych dla jednego przewoźnika, ponieważ byłoby to sprzeczne z przepisami ustawy o transporcie kolejowym. Prezes UTK wskazał ponadto, że zasady przypisywania kategorii linii kolejowych poszczególnym odcinkom linii dla rozkładu jazdy na lata 2011/2012 zostały opracowane przez zarządcę infrastruktury – zainteresowanego – (...) w marcu 2011r. i przedstawione Prezesowi UTK wraz z wnioskiem o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (decyzja Prezesa UTK nr (...) z dn. 4 maja 2011r.). Pozwany oświadczył, że wprowadzenie zaskarżoną decyzją zmiany sposobu przypisywania kategorii linii kolejowej z odcinka linii kolejowej na całą linię kolejową mogłoby spowodować wzrost opłat za dostęp do infrastruktury na wielu odcinkach linii kolejowej. Przedstawione zagrożenie wykluczało zdaniem pozwanego możliwość uwzględnienia żądania powoda w zakresie zmiany pkt I § 9 ust. 1 i 2 wydanej decyzji.

Zainteresowany (...) wniósł o oddalenie odwołania w całości. Stwierdził, że przedstawiona przez powoda interpretacja art. 33 ust. 4 oraz § 6 i § 8 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2009r. jest błędna.

Zainteresowany wskazał, że z brzmienia art. 4 pkt 2 i 4 utk wynika, że linia kolejowa składa się z odcinków linii kolejowej, za które uważa się część linii kolejowej zawartą między stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową. Na stacji węzłowej jadący pociąg wjeżdża na inną linię kolejową, w ramach zamówionej u zarządcy infrastruktury trasy przejazdu.

Zdaniem zainteresowanego z brzmienia art. 33 ust. 4 oraz § 6 i § 8 ust. 2 Rozporządzenia wynika, że intencją ustawodawcy było, by opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej były naliczane za rzeczywiście przebytą trasę pociągu po drodze o określonych parametrach jakościowych. (...) argumentowało, że w większości przypadków pociąg

poruszający się od stacji początkowej do stacji końcowej jedzie po wielu liniach kolejowych, których nie pokonuje w całości a tylko w części przejeżdżając pomiędzy poszczególnymi stacjami węzłowymi.

Powołując się na przykładową wycenę przejazdu pociągu na określonej trasie i w konkretnym dniu zainteresowany wskazał, że wyliczenia dokonuje na podstawie rzeczywistej drogi przebytej przez pociąg danego przewoźnika biorąc pod uwagę kategorie przyporządkowane poszczególnym odcinkom linii charakteryzującym się określonymi parametrami.

Oplata za przebyta trasę jest sumą opłat za przejechanie poszczególnych odcinków linii, mających określone parametry. Zdaniem (...) stosowana zasada naliczania opłaty jest zgodna z intencją ustawodawcy. Przyjęcie rozwiązania proponowanego przez powoda jest niemożliwe, ponieważ przewoźnik płaciłby za linię a nie za przebytą drogę. Przyjęte przez ustawodawcę pojęcie odcinka linii kolejowej stałoby się martwe. Zainteresowany podkreślił, że odcinki linii kolejowych charakteryzują się różnymi parametrami (np. prędkość techniczna). Wartości te mają wpływ na wyznaczenie kategorii, od której zależy wysokość obciążenia dla przewoźnika. W ocenie zainteresowanego stosowane na gruncie art. 33 ust. 4 oraz § 6 i § 8 ust. 2 Rozporządzenia rozwiązanie sprawia, że opłaty ponoszone przez przewoźników są adekwatne do świadczonych usług udostępnienia infrastruktury.

Wyrokiem z dnia 21 lutego 2013 r. Sąd Okręgowy oddalił odwołanie oraz rozstrzygnął o kosztach procesu.

Powyższe rozstrzygnięcie zapadło w oparciu o stan faktyczny, ustalony w sposób następujący:

Wnioskiem z dnia 25 listopada 2011r. (...) SA wystąpiła do Prezesa UTK o wyznaczenie terminu zakończenia negocjacji między powodem a zainteresowanym dotyczących zawarcia umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu osób w rozkładzie jazdy pociągów na 2011/2012r., oraz nałożenia na strony obowiązku prowadzenia negocjacji w przedmiocie zawarcia wymienionej umowy a w przypadku bezskutecznego upływu terminu zakończenia negocjacji o wydanie decyzji zastępczej umowy o udostępnieniu infrastruktury kolejowej. Pismem z dnia 29 listopada 2011r. Prezes UTK zawiadomił strony o wszczęciu na wniosek (...) postępowania w sprawie zawarcia między stronami umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej oraz prawie do zapoznania się z aktami sprawy i wypowiedzenia się co do zebranych dowodów, materiałów i żądań w każdym etapie postępowania.

Postanowieniem z dnia 29 listopada 2011r. Prezes UTK:

- nałożył na (...) i (...) obowiązek prowadzenia negocjacji w sprawie zawarcia umowy,
- wyznaczył termin i miejsce negocjacji na dzień 1 grudnia 2011r. w siedzibie Urzędu, - wyznaczył termin zakończenia negocjacji na dzień 9 grudnia 2011r.

Po przeprowadzeniu negocjacji i ustaleniu szeregu kwestii umownych strony zgodnie wniosły o rozstrzygnięcie tych elementów umowy, które nie zostały ustalone w toku negocjacji.

Pismem z dnia 16 grudnia 2011r. Prezes UTK zawiadomił strony o zakończeniu postępowania w sprawie i zwrócił się o wyrażenie przez strony stanowisk w sprawie w terminie 5 dni od daty otrzymania zawiadomienia.

W piśmie z dnia 22 grudnia 2011r.(...) przedstawiła dodatkową argumentację dotyczącą dostarczenia przez (...) zamknięciowego rozkładu jazdy dla każdego pociągu oraz zwrotu opłat za komunikację zastępczą.

W dniu 30 grudnia 2011r. Prezes UTK wydał zaskarżoną decyzję, w której w zakresie dotyczącym wyznaczenia opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (§ 9 ust. 1 i 2 umowy) przyjął zasadę wyliczania tej opłaty zaproponowaną przez (...) w negocjacjach z powodem oraz w postępowaniu administracyjnym.

W oparciu o powyższe ustalenia faktyczne Sąd Okręgowy zważył, że okoliczności faktyczne sprawy nie są między stronami sporne. Przedmiotem sporu jest sposób uregulowania przez Prezesa UTK w zaskarżonej decyzji, zastępującej umowę stron zasad obliczenia opłaty podstawowej z tytułu minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, który

w ocenie powoda jest niezgodny z art. 33 ust. 4 oraz § 6 i § 8 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 27 lutego 2009r.

Jak wynika z zebranego w sprawie materiału dowodowego, w zakresie ustalenia zasad wyliczania opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej strony ((...) oraz (...)) przedstawiły odmienne stanowiska podczas negocjacji prowadzonych w dniach 1 grudnia 2011r. i 6 grudnia 2011r. z udziałem pracowników UTK (k. 57 i k. 65 akt adm.). W uzasadnieniu zaskarżonej decyzji Prezes UTK wymienił podnoszone przez przewoźnika okoliczności przemawiające za zastosowaniem w decyzji preferowanego przez niego rozwiązania dotyczącego obliczenia opłaty za dostęp do infrastruktury stosownie do kategorii linii kolejowej. (...) wskazywała na okoliczności obniżające kategorię odcinków linii kolejowej. Podkreślała, że w sytuacji, gdy jeden z odcinków wchodzących w skład linii kolejowej nie spełnia wymaganych parametrów (ma niższą kategorię), czas przejazdu na całej linii wydłuża się. Zdaniem powoda w takich przypadkach kategoria całej linii powinna być niższa. Mimo dłuższego czasu przejazdu po danej linii (...) musi ponosić opłatę za pozostałe odcinki danej linii według wyższej stawki a tylko za jeden odcinek należna opłata jest niższa odpowiednio do jego kategorii.

Zdaniem powoda przyjęcie w decyzji Prezesa UTK metody obliczania należności za dostęp do infrastruktury krajowej z uwzględnieniem kategorii odcinka linii kolejowej a nie całej linii przynosi (...) straty. Przyjęte rozwiązanie jest niesprawiedliwe ze względu na nieuwzględnienie w obliczeniach okoliczności, które mają bezpośredni wpływ na obniżenie kategorii całej linii kolejowej. Powód wywodził, że obowiązek obliczania stawki dostępu z uwzględnieniem kategorii linii kolejowej jest zgodny z obowiązującymi przepisami ustawy o transporcie kolejowym i Rozporządzenia.

Prezes UTK nie kwestionował zgodności stanowiska powoda. Zauważył jednak, że zmiana systemu naliczania stawek musi dotyczyć wszystkich przewoźników występujących na rynku.

Zdaniem Sądu Okręgowego okoliczność, że krajowe linie kolejowe składają się z odcinków, które z uwagi na spełniane przez nie parametry, mają różne kategorie, nie budzi wątpliwości.

Zgodnie z art. 33 ust. 1 utk prawo do określenia wysokości opłat za korzystanie przez przewoźników z infrastruktury kolejowej jest zastrzeżone dla zarządcy tej infrastruktury.

Mając na uwadze powyższą regulację, Prezes UTK decyzją z dnia 4 maja 2011r. nr (...) zatwierdził cennik stawek jednostkowych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej opracowany w marcu 2011r. przez (...).

W istniejących warunkach stanu infrastruktury kolejowej cennik (...) jest jednolity i obowiązujący dla wszystkich przewoźników oraz niedyskryminujący żadnego uczestnika rynku.

Jednym z elementów obliczania opłaty podstawowej jest stawka jednostkowa, którą w myśl art. 33 ust. 5 utk określa się dla przejazdu jednego pociągu na odległość jednego kilometra. Jest to więc ustalona ustawowo podstawowa jednostka obliczeniowa, której wysokość jest uzależniona od kategorii linii kolejowej. Oznacza to, że dzielenie linii kolejowej na odcinki o różnej kategorii zostało dopuszczone przez samego ustawodawcę poprzez wprowadzenie pojęcia stawki jednostkowej za przejazd przez pociąg odcinka jednego kilometra.

w ocenie Sądu Okręgowego, z powyższego wynika, że przyjęty przez Prezesa UTK w zaskarżonej decyzji sposób obliczania wysokości opłaty podstawowej jest prawidłowy i zgodny z definicją ustawową zawartą w art. 33 ust. 4 utk. Wysokość stawek jednostkowych uwzględnionych w obliczeniach musi każdorazowo odpowiadać kategorii linii kolejowej, na której znajduje się dany odcinek. Nie oznacza to jednak, jak twierdzi powód, że podstawowym parametrem stosowanym w obliczeniach musi być stawka jednostkowa zależna od kategorii linii kolejowej. Wysokość stawki jednostkowej powiązana została bowiem w ustawie z kategorią każdego kilometra bieżącego linii kolejowej a nie całej linii en bloc i dlatego może być różna w zależności od kategorii każdego odcinka składowego tej linii.

Sąd I instancji zauważył przy tym, że ustawodawca będąc świadomym zróżnicowania kategorii poszczególnych odcinków linii kolejowych przewidział w ustawie możliwość przyznawania przez zarządcę ulg w opłacie podstawowej

w określonym czasie i na określonym odcinku infrastruktury np. w celu korzystania z linii kolejowych o znacznym stopniu niewykorzystania zdolności przepustowej - art. 34 ust. 2 pkt 2 utk. Ulgi przyznawane są wszystkim przewoźnikom kolejowym na jednakowych zasadach.

Oznacza to, że w przypadku czasowego zaistnienia na pewnym odcinku linii kolejowej okoliczności ograniczających zdolność przepustową linii każdy zainteresowany przewoźnik może wystąpić do zarządcy infrastruktury o przyznanie ulgi, która zrekompensuje poniesione przez niego z tej przyczyny szkody.

Zdaniem Sądu Okręgowego w świetle przepisów obowiązującego prawa przyjęta przez Prezesa UTK w zaskarżonej decyzji zasada obliczania opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury jest prawidłowa. Jednocześnie wobec stworzonych przez ustawodawcę instrumentów ustawowych możliwość ochrony interesów przewoźników kolejowych została w pełni zabezpieczona.

Sąd I instancji dodał następnie, że przyjęte rozwiązanie, ze względu na powszechnie znany stan krajowej infrastruktury kolejowej, ma również uzasadnienie praktyczne. Pozwala na równe traktowanie wszystkich użytkowników tej infrastruktury, co stwarza warunki do równorzędnej konkurencji i jest korzystne z punktu widzenia pasażerów czyli konsumentów.

Powyzsza okoliczność również musiała być brana pod uwagę przez Prezesa UTK jako regulatora rynku przewozów kolejowych.

Sąd Okręgowy, mając na uwadze przedstawione okoliczności uznał, że w sprawie brak podstaw do uwzględnienia zarzutów powoda i z tego względu oddalił złożone odwołanie.

Apelację od wyroku złożył powód, zaskarżając orzeczenie w całości, zarzucając rozstrzygnięciu:

1. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 33 ust. 4 u.t.k. w zw. z art. 33 ust. 5 u.t.k. poprzez ich błędną wykładnię i uznanie, że z faktu ustalania stawki jednostkowej dla jednego pociągu na odcinku jednego kilometra, wynika konieczność obliczania opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jako iloczynu przebiegów pociągów i stawek jednostkowych ustalonych w zależności od kategorii odcinka linii kolejowej, podczas gdy z treści powołanych przepisów wynika wprost obowiązek obliczania opłaty w zależności od kategorii linii kolejowej;

2. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 34 ust. 2 u.t.k. poprzez jego błędną wykładnię i uznanie, że możliwość przyznawania przez Zarządcę ulg w nakładanej opłacie podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, jest konsekwencją obliczania opłat w zależności od kategorii odcinka linii kolejowej, podczas gdy okoliczność ta nie ma związku ze sposobem obliczania opłaty określonej przepisach stanowiących podstawę odwołania od Decyzji;

3. naruszenie prawa materialnego, tj. art. 29 ust. 2 u.t.k. w zw. z art. 6 k.p.a. poprzez jego błędne zastosowanie i uznanie, że Decyzja odpowiada prawu z uwagi na zapewnienie równego traktowania użytkowników infrastruktury kolejowej, podczas gdy jest ona sprzeczna z literalnym brzmieniem przepisów art. 33 ust. 4 u.t.k. oraz § 6 i § 8 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej.

W oparciu o powyższe, zarzuty skarżący wnosił o zmianę wyroku poprzez zmianę zaskarżonej Decyzji w ten sposób, że:

a) punktowi I Decyzji § 9 ust. 1 warunków udostępniania infrastruktury kolejowej obowiązującej na rozkład jazdy obowiązujący od 11 grudnia 2011 do 8 grudnia 2012 pomiędzy spółkami (...) a (...), nadane zostanie brzmienie: „Podstawę do obliczenia opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej stanowi zrealizowany przejazd pociągu Przewoźnika oraz stawki jednostkowe określone dla poszczególnych linii kolejowych zarządzanych przez (...) S.A. z uwzględnieniem ich kategorii oraz dostępności do urządzeń sieci trakcyjnej z przyporządkowaniem im stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zgodnie z art. 33 ustawy o transporcie kolejowym”.

oraz

b) punktowi I Decyzji § 9 ust. 2 warunków udostępniania infrastruktury kolejowej obowiązującej na rozkład jazdy obowiązujący od 11 grudnia 2011 do 8 grudnia 2012 pomiędzy spółkami (...) a (...), nadane zostanie brzmienie: „Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla przejazdu pociągu według przydzielonej trasy obliczana jest jako suma iloczynów stawki jednostkowej właściwej dla danej linii kolejowej i długości tej linii z uwzględnieniem masy brutto pociągu.”

a w przypadku nieuwzględnienia powyższego żądania skarżący wnosił o zmianę wyroku poprzez zmianę zaskarżonej Decyzji w ten sposób, że:

a) punktowi I Decyzji § 9 ust. 1 warunków udostępniania infrastruktury kolejowej obowiązującej na rozkład jazdy obowiązujący od 11 grudnia 2011 do 8 grudnia 2012 pomiędzy spółkami (...) a (...), nadane zostanie brzmienie: „Podstawę do obliczenia opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej stanowi zrealizowany przejazd pociągu Przewoźnika oraz stawki jednostkowe określone dla poszczególnych linii kolejowych zarządzanych przez (...) S.A. z uwzględnieniem ich kategorii oraz dostępności do urządzeń sieci trakcyjnej z przyporządkowaniem im stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na podstawie Cennika zatwierdzonego zgodnie z art. 33 ustawy o transporcie kolejowym”.

oraz

b) punktowi I Decyzji § 9 ust. 2 warunków udostępniania infrastruktury kolejowej obowiązującej na rozkład jazdy obowiązujący od 11 grudnia 2011 do 8 grudnia 2012 pomiędzy spółkami (...) a (...), nadane zostanie brzmienie: „Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej dla przejazdu pociągu według przydzielonej trasy obliczana jest jako suma iloczynów stawki jednostkowej właściwej dla danej linii kolejowej i długości tej linii z uwzględnieniem masy brutto pociągu”.

Skarżący wnosił nadto o zasądzenie od Prezesa UTK na rzecz Powoda kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa prawnego według norm przepisanych,

Pozwany wniósł o oddalenie apelacji i zasądzenie kosztów postępowania. Zainteresowany wniósł o oddalenie apelacji.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Apelacja podlegała oddaleniu, gdyż zaskarżony wyrok odpowiada prawu, bowiem wykładni przepisów ustawy dokonywać trzeba zgodnie z jej całościowym brzmieniem oraz z celem przepisu.

W ocenie Sądu Apelacyjnego, wbrew wywodom skarżącego, w oparciu o zaskarżoną decyzję w praktyce stawka jednostkowa jest określona według stawek właściwych dla kategorii linii kolejowej, po której dany pociąg się porusza, a więc jest ustalana zgodnie z treścią art. 33 ust. 4 utk i § 6 i 8 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej. Wynika to z tego, iż żaden z przepisów utk jak i ww. rozporządzenia nie wskazuje jednoznacznie, że kategoria linii kolejowej musi być przypisana dla całej linii. Z ustawy nie wynika, by w sytuacji gdy na jedną długą linię kolejową składają się przewidziane ustawą odcinki linii, które mają różne parametry, koniecznością było ustalenie jednej uśrednionej stawki za całą linię kolejową czyli stworzenie kategorii dla całej linii kolejowej. Powyższe przepisy nakazują jedynie, aby do naliczania opłat brać pod uwagę stawkę właściwą dla danej lub określonej kategorii linii kolejowej, a nie stawkę dla linii kolejowej (czytaj całej linii)., w szczególności, iż przepisy te nie zabraniają także dzielenia danej linii na poszczególne odcinki, a ustawa posługuje się zarówno pojęciem linii jak i odcinka linii kolejowej (patrz definicje zawarte w art. 4 utk). Trzeba też wskazać, iż aby dokonać takiego uśrednienia, aby ustalić stawkę dla całej linii, należałoby najpierw ustalić stawki dla poszczególnych odcinków.

Z tego względu w ocenie Sądu Apelacyjnego możliwe jest przypisanie kategorii linii dla całej linii jak i dla odcinka linii, w szczególności wobec niespornych okoliczności faktycznych sprawy tj. tego, że istnieją krótkie linie kolejowe, dla których faktycznie przypisana jest jedna kategoria na całej ich długości, ale większość, dłuższych linii kolejowych, na całej swej długości nie ma jednakowych parametrów, tj. różnią się np. dopuszczalną prędkością techniczną, są jednotorowe i dwutorowe.

Taka wykładnia ww. przepisów pozostaje także w zgodzie z celem ustawy, z której wynika iż Prezes UTK jako regulator UTK stoi na straży regulacji transportu kolejowego w Polsce i w ramach swoich zadań wynikających z ustawy w zakresie regulacji transportu kolejowego ma za zadanie m. in. nie tylko zatwierdzanie i koordynowanie opłat za korzystanie z przyznanych tras pociągów infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalania tych opłat, ale ma także 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 udostępnienie tras pociągów i naliczania opłat. Ma obowiązek czuwania nad stworzeniem jednakowych warunków funkcjonowania wszystkich przedsiębiorstw kolejowych na krajowych rynkach oraz na obszarze całej Wspólnoty.

Prezes UTK wywodził, iż przyjęte przez niego rozwiązanie z punktu widzenia równego traktowania wszystkich przewoźników jest sprawiedliwe, gdyż istnieją przypadki, w których przewoźnik korzysta wyłącznie z odcinków o niższych parametrach na danej linii i zupełnie nieuzasadnionym byłoby pobieranie od niego wyższych opłat wyłącznie w oparciu o okoliczność, iż w innych – nieużywanych przez tego przewoźnika miejscach dana linia charakteryzuje się wyższymi parametrami i z tym poglądem należy się zgodzić.

Należy podkreślić, iż niniejsze odwołanie należało traktować jak pozew w sprawie gospodarczej. W pozwie zatem zgodnie z art. 479¹² k.p.c. obowiązującym w dacie jego wniesienia (styczeń 2012 r.) powód winien był powołać nie tylko twierdzenia, ale także dowody na poparcie tego, że zaskarżona decyzja jest wadliwa. Powód nie złożył dowodu ani nie zgłosił wniosku dowodowego (np. dowodu z opinii biegłego) na okoliczność tego, że przyjęte w zaskarżonej decyzji rozwiązanie jest z ekonomicznego punktu widzenia sprzeczne z zasadą równego traktowania przewoźników korzystających z infrastruktury kolejowej, że powód jest z jakichś względów faktycznie dyskryminowany zapisami, jakie widnieją w spornej decyzji, bądź by rozwiązanie proponowanego przez niego w odwołaniu byłoby dla powoda korzystniejsze. Sąd nie ma wiedzy specjalistycznej w tej dziedzinie, aby we własnym zakresie powyższe ocenić, a nie może opierać się wyłącznie na twierdzeniach powoda. Ponadto te twierdzenia też nie są jednoznaczne i stanowcze, o czym świadczy wypowiedź pełnomocnika strony powodowej na rozprawie apelacyjnej. Strona powodowa nie wykazała też, że proponowane przez nią rozwiązanie nie będzie prowadziło do nierównego traktowania przewoźników, a tak wywodził Prezes Urzędu. Ciężar dowodu spoczywał w sprawie na powodzie zgodnie z art. 6 k.c. i 232 k.p.c. Stąd nie było podstaw do uwzględnienia odwołania poprzez uchylenie zaskarżonej decyzji, bowiem nie zostało wykazane, by została ona wydana bez podstawy prawnej lub z rażącym naruszeniem prawa materialnego.

Nie było także zdaniem Sądu Apelacyjnego podstaw z powyższych względów do uwzględnienia odwołania poprzez zmianę decyzji zgodnie z wnioskami zawartymi w odwołaniu i apelacji. Brak możliwości zmiany decyzji w sposób jak wskazany w apelacji wynika także z tego, iż zdaniem Sądu Apelacyjnego zmiana zaskarżonej decyzji w sposób zgodny z wnioskami apelacji byłaby ukształtowaniem treści decyzji jako decyzji niewykonalnej, o jakiej mowa w art. 156 § 1 pkt 5 k.p.a. Przepis ten stanowi, iż organ administracji publicznej stwierdza nieważność decyzji, która byłaby niewykonalna w dniu jej wydania i jej niewykonalność ma charakter trwały. Chodzi przy tym w grę zarówno niewykonalność faktyczna jak i prawna. Pierwsza z nich ma miejsce wówczas, gdy nie ma możliwości technicznych wykonania decyzji, a druga, gdy istnieją prawne nakazy lub zakazy stwarzające nieusuwalną przeszkodę w wykonaniu praw i obowiązków wynikających z decyzji. W tym przepisie chodzi o sytuację, gdy wydanie decyzji byłoby zatem niecelowe, gdyż i tak nie mogłaby zostać wykonana i ta niewykonalność ma charakter trwały.

Z taką niewykonalnością decyzji zdaniem Sądu Apelacyjnego mielibyśmy do czynienia w przedmiotowej sprawie, gdyby treść zaskarżonej decyzji została zmieniona zgodnie z żądaniem strony powodowej. Byłaby ona niewykonalna z uwagi na istniejącą w obrocie prawnym Decyzję Prezesa UTK zatwierdzającą cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez (...) S.A. Tą decyzją organ jest związany. Związanie to oznacza, że nie może on treści własnego rozstrzygnięcia, które ukształtowało prawa i obowiązki strony pominąć, wobec czego stan taki winien uwzględnić także w innych postępowaniach, które ten organ prowadzi, a które pozostają w związku podmiotowo-przedmiotowym z materią sprawy rozstrzygniętą choćby nieostateczną decyzją, ale już funkcjonującą w obiegu prawnym i z niego nie wyeliminowaną (B. Adamiak, J. Borkowski, R. Mastalski, J. Zubrzycki, Ordynacja podatkowa. Komentarz 2003, Oficyna Wydawnicza UNIMEX, Wrocław 2003, s. 694). Niewykonalna zatem z obiektywnego punktu widzenia, a tym samym wadliwa byłaby decyzja ustalająca zgodnie z żądaniem odwołania podstawę do obliczania opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przy uwzględnieniu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury zgodnie z art. 33 utk lub na podstawie cennika zatwierdzonego zgodnie z art. 33 utk. Taka decyzja nie zawierałaby ponadto miarodajnych kryteriów, jakie stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej są właściwe, a jakie nie, jakie są zgodne z prawem, a jakie zawyżone (por. wyrok NSA W-wa z 2009-01-13, II OSK 1796/07, LEX nr 597384, wyrok s. antym. z 1996-04-10, XVII Amr 1/96, Wokanda 1997/7/55, wyrok NSA W-wa 2006-09-0, II OSK 1091/05 LEX nr 320879 oraz wyrok wsa we Wrocławiu, 2012-01-12, III SA/Wr 516/11, LEX nr 1109937).

Z tych względów apelacja została oddalona na podstawie art. 385 k.p.c. O kosztach postępowania apelacyjnego orzeczono stosownie do treści art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w zw. z § 12 ust. pkt 2 oraz § 14 ust. 3 pkt 3 Rozporządzenia 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.2013.490 j.t.).