

Sygn. akt I ACa 83/17

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 10 maja 2017 roku

Sąd Apelacyjny w Szczecinie I Wydział Cywilny

w składzie następującym:

Przewodniczący:	SSA Tomasz Żelazowski (spr.)
Sędziowie:	SA Ryszard Iwankiewicz SA Agnieszka Bednarek-Moraś
Protokolant:	sekr.sądowy Magdalena Stachera

po rozpoznaniu w dniu 26 kwietnia 2017 roku na rozprawie w Szczecinie

sprawy z powództwa (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w Ś.

przeciwko (...) spółce akcyjnej w W.

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanej

od wyroku Sądu Okręgowego w Szczecinie

z dnia 12 października 2016 roku, sygn. akt VIII GC 120/15

I. zmienia zaskarżony wyrok w całości w ten sposób, że:

1. oddala powództwo;

2. zasądza od powódki na rzecz pozwanej kwotę 10.817 zł (dziesięć tysięcy osiemset siedemnaście złotych) tytułem kosztów procesu;

II. zasądza od powódki na rzecz pozwanej kwotę 27.479 zł (dwadzieścia siedem tysięcy czterysta siedemdziesiąt dziewięć złotych) tytułem kosztów procesu w postępowaniu apelacyjnym.

Ryszard Iwankiewicz Tomasz Żelazowski Agnieszka Bednarek-Moraś

Sygn. akt I ACa 83/17

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 „Taryfy” z dnia 18 sierpnia 2014 roku. Wskazał, że wszyscy przewoźnicy uiszczają stosowaną opłatę zgodnie z „Taryfą” natomiast pozwany odmawia uiszczenia takiej opłaty twierdząc, że nie ma podstaw prawnych do jej naliczania. Powód wskazał, że pozwana nie zaakceptowała nowej „Taryfy” 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.).

W wyroku z dnia 12 października 2016r. Sąd Okręgowy w Szczecinie zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 387.560,70 zł z ustawowym odsetkami za opóźnienie od kwoty 185.607,00 złotych od dnia 6 listopada 2014 roku, od kwoty 201.953,70 złotych od dnia 4 grudnia 2014 roku oraz zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 33.796 zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

Sąd I instancji ustalił, że strony są przedsiębiorcami. Powód prowadzi działalność między innymi w zakresie przeladunku 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.

Od dnia 12 września 1994 roku powód na podstawie umowy dzierżawy, dzierżawi od Zarządu (...) S.A. w S. terminal portowy znajdujący się w Porcie w Ś.. Przedmiotem dzierżawy jest między innymi Bocznica Kolejowa. Zarząd Portu jest administratorem całego portu i zajmuje się budową i utrzymaniem infrastruktury portowej. Zarząd Portu 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 przeladunkami, 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 Bocznicy 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 „Regulamin Świadczenia Usług” dotyczący obsługi i eksploatacji wagonów korzystających z Bocznicy kolejowej.

Zgodnie z Regulaminem obowiązkiem przewoźników jest uiszczenie 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 Bocznicy. W § 6 ust. 1 Regulaminu zawarto obowiązki ciężące na powodzie. Zapis § 6 ust. 1 stanowi, że:

„W związku z obsługą Bocznicy Operator gwarantuje:

- 1) obsługę manewrową Bocznicy 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 Bocznicy do pracy w okresie zimowym poprzez:
 - a) osłonę (w razie potrzeby) torów Bocznicy 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 Przewoźnika dla wykonania czynności służbowych (wykonywanie tych czynności wymaga każdorazowego uzgodnienia z Operatorem),
- 5) utrzymanie infrastruktury Bocznicy w stanie zdatnym do prawidłowego funkcjonowania, poza utrzymaniem w sprawności technicznej torów i rozjazdów, co leży w zakresie obowiązków właściciela Bocznicy”.

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

Pozwany - na Bocznicy, 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 z bocznicy. Powód w ramach zmian w działaniu swojego przedsiębiorstwa ujednolicił 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 %.

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 Port (...) 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 (...). Powód 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 Gospodarki 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 wnosić 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.

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 bocznica na podstawie zawartej z (...) umowy dzierżawy. Pozwany stał na stanowisku, iż powód nie świadczy na jego rzecz żadnych usług czynnych.

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 zaakceptował 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 uścił kwoty wskazanej w wezwaniu.

Na podstawie tak ustalonego stanu faktycznego Sąd Okręgowy uznał powództwo za zasadne. Wskazał, iż stan faktyczny sprawy ustalił w oparciu o zgromadzone w toku postępowania dowody z dokumentów, oceniając je jako rzetelne i wiarygodne i przedstawiające stanowiska stron oraz okoliczności sprawy. 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 Bocznicy 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 Bocznice 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 Bocznice”. 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 Bocznice 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. Pozwany nadal tj. po wypowiedzeniu umowy bocznicowej, korzysta z Bocznicy czyli w sposób co najmniej dorozumiany godzi się na spełnienie obowiązku zapłaty opłaty eksploatacyjnej. Wjeżdżając bowiem na Bocznice pozwany oczekuje od powoda świadczenia na jego rzecz usługi tj. umożliwienia mu skorzystania z Bocznicy 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 bocznicy celem załadunku lub rozładunku wagonów (stałe harmonogramy). Sąd odniósł się przy tym do „Procedury obsługi wagonów”. Dokument ten reguluje przyjmowanie i obsługę wagonów na bocznicy. 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 Bocznic. 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.

W dalszej części uzasadnienia Sąd wskazał, że poza sporem bowiem pozostawał fakt, iż pozwany z Bocznic 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 Porcie w Ś.. Przedmiotem dzierżawy jest między innymi Bocznic Kolejowa. 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 bocznic oraz w jej obrębie i utrzymuje infrastrukturę kolejową. W związku z powyższym powód jest zobowiązany jest do ponoszenia kosztów bieżącej eksploatacji i konserwacji bocznic w związku z udostępnianiem Bocznic przewoźnikom kolejowym. Jednocześnie powód jest odpowiedzialny za utrzymanie Bocznic w należytym 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 Bocznic kolejowa nie jest elementem ogólnodostępnej infrastruktury portowej, jak twierdzi pozwany i jako taka nie musi być udostępniana. Sąd w całej rozciągłości podzielił stanowisko powoda, że do bocznic kolejowych należy odwołać się do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 86, poz. 789 ze zm.). Sąd przywołał 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 Bocznic kolejowej za element infrastruktury ogólnodostępnej. W ocenie Sądu sporna bocznic 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 bocznic podlegać będzie przepisom u.t.k. a nie przepisom u.p.p.m. Sąd wskazał na definicję infrastruktury portowej zawartą 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. Sporna Bocznic nie spełnia powyższych przesłanek i w konsekwencji nie może być traktowana jako element portowej infrastruktury ogólnodostępnej. Nie budzi bowiem wątpliwości, że Bocznic nie służy do świadczenia usług portowych, a tylko usług związanych z transportem kolejowym na terenie portu. 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 Bocznic kolejowej znajdującej się na terenie portu. W konsekwencji odmowa uiszczania opłat przez pozwanego z tego tylko powodu, że Bocznic, z której niewątpliwie korzysta znajduje się na terenie portu jest nieuzasadniona. W ocenie Sądu udostępnienie Bocznic 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 Bocznic odbywają się przeładunki, a obowiązkiem powoda jest utrzymanie porządku na Bocznic, zapewnienie bezpieczeństwa, dokonywanie drobnych napraw, prowadzenie ruchu kolejowego zgodnie z przepisami, sterowanie ruchem, konserwacja Bocznic, odśnieżanie oraz cały nadzór nad ruchem kolejowym, który odbywa się na Bocznic. W tym celu u powoda jest powołany wydział kolejowy, który odpowiada za utrzymanie Bocznic w należytym stanie i za kierowanie ruchem na Bocznic i tym celu zatrudnia pracowników o specjalnych kwalifikacjach kolejowych. Powód jako prowadzący działalność na Bocznic w zakresie szeroko rozumianych przeładunków nie jest obowiązany do jej udostępnienia przewoźnikom kolejowym. Sąd wskazał także, iż Bocznic nie wchodzi w skład ogólnodostępnej infrastruktury kolejowej i jako taka nie musi być udostępniana. Powyższe nie zmienia faktu, iż użytkownik Bocznic (powód) powinien zapewnić niedyskryminowany dostęp do Bocznic dla przewoźników kolejowych, którzy chcą skorzystać z usług świadczonych na Bocznic. W świetle zgromadzonego materiału dowodowego, powód niewątpliwie umożliwia wszystkim zainteresowanym przewoźnikom kolejowym korzystanie z usług świadczonych na Bocznic.

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 ujedynolicił 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 zaoficerowanych 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. 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 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.

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 zasądzając 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.

Apelację od powyższego wyroku wniósł pozwany zaskarżając go w całości i zarzucając rozstrzygnięciu:

- naruszenie art. 2 pkt 4 w zw. z art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich oraz § 3 (zał. nr 3 pkt 7.2.1.) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r., w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, poprzez ich błędną wykładnię wyrażającą się w przyjęciu, iż bocznica kolejowa nie jest elementem ogólnodostępnej infrastruktury portowej, m.in. z tego powodu, iż nie była związana z funkcjonowaniem Portu Handlowego, a w konsekwencji przyjęcie, iż kwestia udostępniania bocznic podlegać będzie przepisom ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, a tym samym przyjęcie, iż wprowadzone opłaty eksploatacyjne mają podstawę prawną;
- naruszenie art.8 ust. 2 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich, poprzez jego niezastosowanie w realiach niniejszej sprawy, a mianowicie przyjęcie, iż powód jest uprawniony do pobierania opłat innych niż wymienione w naruszonym przepisie, pomimo braku podstaw do takiego twierdzenia;
- błąd w ustaleniach faktycznych, wyrażający się w przyjęciu, iż powód jest uprawniony do pobierania opłat eksploatacyjnych za usługi bierne, nie związane z jakimkolwiek świadczeniem ekwiwalentnym, za sam wjazd na odcinek kolejowy, będącą ogólnodostępną infrastrukturą portową, w sytuacji gdy powód nie wykazał, aby świadczył jakiegokolwiek usługi kolejowe na rzecz pozwanego, a tym samym z zebranego materiału dowodowego, w tym analizy obowiązujących przepisów, wynika, iż powód takowego uprawnienia nie posiadał,
- naruszenie art. 6 k.c. przez uznanie za udowodniony fakt zawarcia umowy w sposób arbitralny, jedynie na podstawie twierdzeń strony powodowej, która na tę okoliczność nie przedstawiła dostatecznych dowodów, mimo iż zebrany materiał dowodowy, w szczególności zapisy samej Taryfy, nie dawały podstaw do takich ustaleń;
- naruszenie art. 233 § 1 k.p.c., które miało wpływ na wynik sprawy, poprzez przekroczenie granic swobodnej oceny dowodów, poczynienie ustaleń dowolnych, wyrażające się w dowolnym przyjęciu, z pominięciem obowiązujących norm prawnych, iż pozwany, podstawiając wagony na bocznice zawierał w powyższy sposób, odpłatną umowę z powodem, w sytuacji gdy pozwany nigdy nie zlecał powodowi żadnych usług, a powód nie miał podstawy prawnej do naliczania jakichkolwiek opłat za wjazd na bocznice, która stanowi ogólnodostępny element infrastruktury portowej;
- błąd w ustaleniach faktycznych, przejawiający się w błędnym przyjęciu, wbrew zebranemu materiałowi dowodowemu, iż dokonane przez powoda wypowiedzenie umowy było skuteczne wobec pozwanej, w sytuacji gdy przy uwzględnieniu całokształtu materiału dowodowego uznać należało, iż powód cofnął oświadczenie o wypowiedzeniu, jak również w sytuacji, gdy dla skuteczności rozwiązania umowy wymagana jest zgoda Prezesa UTK;

- błąd w ustaleniach faktycznych, wyrażających się w błędnym przyjęciu, iż powód był uprawniony do pobierania opłat za korzystanie z bocznicy kolejowej w świetle przepisów Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, w sytuacji gdy wprowadzone przez powoda stawki, wobec braku zatwierdzenia przez Urząd Transportu Kolejowego zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 1 w zw. z art. 33 ustawy o transporcie kolejowym, nie mogą zostać uznane za obowiązujące pozwanego, a tym samym w jakimkolwiek zakresie wymagalne;

- naruszenie art. 232 k.p.c. w związku z art. 227 k.p.c., poprzez niedopuszczenie z urzędu dowodu z opinii biegłego z zakresu kolejnictwa w celu udowodnienia faktu mającego dla rozstrzygnięcia sprawy istotne znaczenie, pomimo istnienia okoliczności uzasadniających powołanie tegoż dowodu;

- naruszenie art. 328 § 2 k.p.c. wskutek braku jakiegokolwiek ustosunkowania się przez sąd meriti do twierdzeń i dowodów zgłaszanych przez stronę pozwaną, co w konsekwencji utrudnia kontrolę tego rozstrzygnięcia i odtworzenie toku rozumowania sądu wyjaśniającego podstawę prawną zaskarżonego orzeczenia.

Na podstawie powyższych zarzutów pozwany wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie od strony przeciwnej na rzecz pozwanych kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego, za obie instancje, według norm przepisanych, ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania. Nadto, na podstawie art. 381 k.p.c. skarżący wniósł o dopuszczenie dowodu z dokumentu w postaci specyfikacji istotnych warunków przetargu, na okoliczność, iż zarząd (...) bezspornie i niezmiennie uznaje bocznicę kolejową zlokalizowaną na terenie portu morskiego za ogólnodostępną infrastrukturę portową, wskazując jednocześnie, iż możliwość powołania przedmiotowego dowodu pojawiła się dopiero w październiku bieżącego roku, kiedy to przedłożony dokument został opublikowany na stronie internetowej Zarządu pod adresem internetowym (...), a także o zobowiązanie strony powodowej do wskazania czy opłaca podatek od nieruchomości za sporną bocznicę, a jeśli nie to na jakiej podstawie i z jakich przyczyn podlega zwolnieniu.

W uzasadnieniu swojego stanowiska skarżący wskazał, że nie sposób zgodzić się z ustaleniami sądu meriti, iż bocznicę kolejową nie jest elementem ogólnodostępnej infrastruktury portowej i jako taka nie musi być udostępniana, wobec czego do powyższych bocznic należy odwołać się do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym. Zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 4 ustawy o portach morskich, przez infrastrukturę portową rozumie się znajdujące się w granicach portu lub przystani morskiej akweny portowe oraz ogólnie dostępne obiekty, urządzenia i instalacje związane z funkcjonowaniem portu, przeznaczone do wykonywania przez podmiot zarządzający portem zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy. Bezspornym w sprawie był fakt, iż bocznicę znajduje się w granicach portu, bezspornie też związana jest z funkcjonowaniem tegoż portu, wobec czego bezspornie stanowi ogólnodostępną infrastrukturę portową. Powyższe potwierdza niezbita treść przedłożonego do apelacji oficjalnego dokumentu pochodzącego od właściciela portu, tj. Zarządu (...) S.A, w którym to dokumencie potwierdził, iż bocznicę kolejową zlokalizowaną na terenie portu morskiego stanowi ogólnodostępną infrastrukturę portową wymienioną w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Wydaje się że za takim stanowiskiem opowiadał się również powód, który będąc dzierżawcą bocznicę przez przeszło 20 lat nie pobierał jakichkolwiek opłat za jej użytkowanie, fakt ten potwierdzona również sama treść umowy dzierżawy z dnia 12 września 1994 r., w której stwierdzono, iż przedmiotem umowy jest infrastruktura portowa „stanowiąca szczególnie układ przestrzennie-funkcjonalny”. Powyższe jednoznacznie przesądza o statusie spornej bocznicę kolejowej. Powyższy fakt wyraźnie potwierdza również treść powołanego wyżej rozporządzenia z dnia 7 maja 2015 r., które określa zakres infrastruktury portów o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, czyli także Ś.. Rozporządzenie to zalicza do tych obiektów m.in. tory rejonu Portu Handlowego Ś. (ust. 7.2. załącznika). Powyższe oznacza, iż teren przedmiotowej bocznicę zalicza się do wskazanych w rozporządzeniu ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej. W świetle powyższego należy przyjąć, iż do torów rejonu Portu Handlowego Ś. winny mieć zastosowanie przepisy ustawy o portach i przystaniach morskich. Nie sposób zgodzić się z dokonaną przez sąd meriti wykładnią art. 2 pkt. 4 u.p.p.m. w zakresie uznania, iż sporna bocznicę nie spełnia przesłanek w nim

wyrażonych. Nie sposób uznać, iż bocznicą nie była związana z funkcjonowaniem Portu Handlowego, bowiem związku takiego nie można utożsamiać tylko z bezpośrednią obsługą statków. Tak wyrażony pogląd sprzeczny jest z treścią Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 7 maja 2015 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. W załączniku do tegoż aktu określono bowiem jakie typy infrastruktury wchodzi w skład infrastruktury portowej, w tym m.in. kolejowa, drogowa, telekomunikacyjna, ciepłownicza, wodociągowa, kanalizacyjna, elektroenergetyczna, czy ochrony przeciwpożarowej. Pomimo więc braku bezpośredniego związku, ustawodawca wprost zalicza elementy infrastruktury w skład infrastruktury portowej nie czyniąc przy tym żadnych włączeń czy wyjątków, wobec czego elementy infrastruktury w tym akcie wymienione winny być uznawane za infrastrukturę portową bez żadnych ograniczeń. Bocznicą kolejową uznawana była za element infrastruktury portowej w orzecznictwie sądów administracyjnych, m.in. pośrednio w wyroku NSA z 23.07.2014 o sygn. akt II FSK 1923/12. Skarżący powołał się też na wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego w Warszawie z dnia 7 lipca 2014 r., sygn. akt II FPS 2/14, w którym sąd ten stwierdził, iż „z art. 7 ust. 1 pkt 2 u.p.o.l. w związku z art. 2 pkt 4 i art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy z 1996 r. o przystaniach i portach morskich wynika, iż okoliczność oddawania budowli oraz zajętych pod nie gruntów przez podmiot zarządzający portem - na podstawie umowy najmu, dzierżawy lub innej umowy o odpłatne korzystanie z infrastruktury portowej - nie prowadzi do utraty przez ten podmiot zarządzający zwolnienia z podatku od nieruchomości budowli infrastruktury portowej oraz zajętych pod nie gruntów”. W powyższym kontekście zasadnym jawi się także ustalenie czy powódka płaci podatek od nieruchomości za sporną bocznicę, a jeśli nie to ustalić podstawę zwolnienia, co pozwoli na ustalenie jej charakteru prawnego i przynależności.

W dalszej kolejności pozwany wskazał, że zgodnie z art. 8 ust. 1 u.p.p.m. stanowi, iż za użytkowanie infrastruktury portowej pobierane są wyłącznie opłaty portowe, co dotyczy wszystkich elementów infrastruktury portowej, w tym bocznic. Opłaty te wymienione są w ust. 2 tegoż artykułu, a należą do nich opłata tonażowa za wejście statku do portu i wyjście statku z portu, przejście statku tranzytem przez obszar portu, zapewnienie odbioru odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania, która nie może być wyższa niż 1,10 euro za jednostkę pojemności brutto (GT) statku, opłata przystaniowa pobierana za korzystanie przez statek z nabrzeża lub przystani, która nie może być wyższa niż 0,17 euro za jednostkę pojemności brutto (GT) statku, opłata pasażerska pobierana za zejście pasażera na ląd albo za wejście pasażera na statek, która nie może być wyższa niż 1,74 euro od 1 pasażera. W zakresie powyższych opłat wskazano więc jednoznacznie za jaką formę korzystania z infrastruktury portowej jest ona pobierana, przy czym katalog tych opłat ma charakter wyczerpujący i zamknięty, co oznacza, że żadnemu podmiotowi nie przysługuje uprawnienie do obciążania osób trzecich jakimikolwiek innymi kosztami za użytkowanie infrastruktury portowej. Opłaty portowe pobiera przy tym od użytkowników infrastruktury portowej podmiot zarządzający portem. Zgodnie z art. 8 ust. 3- u.p.p.m. oprócz podmiotu zarządzającego opłaty portowe może pobierać także podmiot, który włada infrastrukturą portową, na podstawie umów o odpłatne korzystanie. W zakresie relacji tych podmiotów jednoznacznie wypowiedział się natomiast Naczelny Sąd Administracyjny w powoływanym już w początkowej części apelacji wyroku o sygn. akt PS 2/14, z którego treści należy wysnuć wniosek, że podmiot, który zawarł z podmiotem zarządzającym umowę m.in. dzierżawy realizuje zadania podmiotu zarządzającego nie może stosować do dzierżawionej infrastruktury portowej innych zasad niż zawartych w ustawie o portach morskich, w konsekwencji nie może pobierać opłat za korzystanie z infrastruktury portowej opłat innych niż portowe określone w art. 8 u.p.p.m. Odróżnić w powyższym zakresie należy możliwość pobierania przez dzierżawcę opłat związanych z działalnością w sferze eksploatacji prowadzonej w granicach portów i przystani morskich (art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2004 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz o zmianie niektórych innych ustaw) a „świadczania usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej (art. 7 ust. 1 pkt 5 u.p.p.m.). Takowe rozróżnienie znajduje odzwierciedlenie także w Regulaminie bocznic, który w ust. 1.5 pkt 1 stanowi, że „w oparciu o zapisy u.p.p.m. Zarząd Morskich Portów (...) będący właścicielem bocznic zarządza portem, w tym infrastrukturą kolejową na terenie bocznic”, natomiast w pkt 2 „w sferze eksploatacji na terenie bocznic działa spółka eksploatacyjna. Bezsporne więc jest, iż powód może pobierać opłaty zarówno w sferze swej działalności związanej z eksploatacją jak i usługi związane z korzystaniem z infrastruktury portowej określone w ustawie. Powyższe wskazuje, iż czym innym jest sam fakt wjazdu wagonów na teren bocznic, czyli zwykle korzystanie z niej, przy którym z racji charakteru infrastruktury portowej, powód zgadza się biernie na wjazd, za które to korzystanie nie można pobierać innych opłat niż portowe, a czym innym

wykonywanie usług komercyjnych związanych z konkretnymi usługami, za co powód może pobierać opłaty. Należy więc rozróżnić „usługi czynne”, a więc komercyjne usługi portowe i tzw. „usługi bierne świadczone przed podmiot zarządzający. W powyższym kontekście sąd meriti niezasadnie przyjął, iż powód był uprawniony do pobierania opłat za usługi bierne, nie związane z jakimkolwiek świadczeniem ekwiwalentnym, za sam wjazd na bocnicę kolejową, będącą ogólnodostępną infrastrukturą portową. Powód na żadnym etapie procesu nie wykazał z jakimi konkretnie usługami związane jest obciążenie pozwanej opłatami. Oczywistym jest, że pozwany nie oczekuje darmowego wykonywania usług, o czym świadczy chociażby wieloletnia współpraca z powodem, który za wynagrodzeniem świadczy usługi przeładunku dowożonych i wywożonych przez pozwanego na teren portu taborem kolejowym towarów. Usługi bierne świadczone przez podmiot zarządzający zasadniczo nie mają charakteru komercyjnego, bowiem polegają na tworzeniu i utrzymaniu ogólnodostępnej infrastruktury portowej i należą do zadań państwa w zakresie planowania i rozwoju systemu transportowego w interesie ogólnym. Obciążenie pozwanego opłatą jawi się także jako dalece niesprawiedliwe, bowiem o ile inne podmioty w zakresie bocznicy korzystają z usług czynnych powódki w pełnym zakresie, to pozwana z takowych usług nie korzysta w ogóle, wykorzystując własny sprzęt i zasoby (wyłącznie własne lokomotywy obsługiwane przez wyłącznie własnych pracowników powódki) do wszelkich czynności wykonywanych na bocznicy, natomiast zobligowana jest do zapłaty na rzecz powódki takiej samej należności jak inne podmioty z tych usług korzystające. Już wyłącznie ten fakt przemawia za niezasadnością rozumowania powódki, które to co do zasady różnicowałoby pozycje podmiotów na niekorzyść jednego z nich bez żadnego powodu a wręcz pogarszając sytuację podmiotu, który de facto powinien być w sytuacji lepszej niż podmioty, które korzystają ze środków i zasobów powódki. Wobec powyższego sąd meriti błędnie wywiódł o możliwości, czy też zasadności obciążenia pozwanego opłatą, z którą nie wiążą się żadne świadczenia ekwiwalentne, tj. o charakterze czynnym. Dokonane przez sąd ustalenia prowadziłyby do wniosku, iż powódka uprawniona jest do obciążenia pozwanej wynagrodzeniem za sam wjazd na teren bocznicy, która de facto stanowi ogólnodostępną infrastrukturę portową, z pokrzywdzeniem jej w stosunku do innych podmiotów, które płaciłyby te same stawki korzystając jednocześnie z usług świadczonych przez powódkę.

Skarżący nie zgodził się z poczynionymi przez sąd meriti ustaleniami jakoby pozwany, podstawiając wagony na bocnicę zawierał w powyższy sposób, odpłatną umowę z powodem. Zgodnie z treścią Taryf zobowiązanie zleceniodawcy do uregulowania należności na rzecz powódki za świadczone usługi powstaje z chwilą złożenia zlecenia na ich wykonanie, w dalszej kolejności wskazując, iż wystawienie zlecenia na rzecz powódki jest równoznaczne z oświadczeniem, iż kontrahent zapoznał się z postanowieniami Taryfy i akceptuje warunki w niej określone. Wobec powyższego wywieść należy, iż do zawarcia umowy, której treść jest związana z wprowadzoną Taryfą dochodzi dopiero w momencie złożenia powodowi odpowiedniego zlecenia. Jak wynika natomiast z zebranego materiału dowodowego, pozwany nigdy nie wystawiał powodowi żadnych zleceń w związku z wprowadzeniem wagonów na sporną bocnicę. W związku z powyższym nie można mówić, aby naliczenie opłaty eksploatacyjnej było objęte zgodną wolą stron, a w szczególności wolą pozwanego, a tym bardziej, iż wprowadzenie przez pozwanego wagonów na bocnicę stanowi o woli zawarcia umowy na warunkach określonych w Taryfie. W powyższym zakresie sąd w sposób zupełnie dowolny, wbrew zebranemu materiałowi w sprawie, przyjął, iż sam fakt wprowadzenia wagonów na bocnicę świadczył o woli zawarcia umowy i o przyjęciu stawek zamieszczonych w Taryfie. Powyższe ustalenie było nieuprawnione, sprzeczne z zebrany materiał dowodowy, jak również niezgodne z rzeczywistą wolą pozwanego. Analiza treści Taryfy prowadzi do wniosku, iż w zasadzie nie wywołuje ona żadnego skutku pomiędzy stronami, gdyż pozwany nie jest zleceniodawcą jakichkolwiek usług w rozumieniu Taryfy powoda. Wobec powyższego nie sposób zgodzić się z rozumowaniem sądu meriti co do faktu zawarcia umowy w sposób konkludentny, bowiem pozwany nigdy nie był i nie stał się, w jego ocenie, zobowiązany do zapłaty opłat eksploatacyjnej wprowadzonej jednostronnym aktem powoda, wobec czego nie mogło być mowy o zawarciu jakiejkolwiek umowy, której niezbędnym elementem (essentialia negotii) jest oświadczenie woli obu stron.

W dalszej kolejności wskazać należy, iż zgodnie z ogólną regułą z art. 6 k.c. i w myśl art. 232 k.p.c, ciężar udowodnienia faktu spoczywa na osobie, która z tego faktu wywodzi skutki prawne. Strona powodowa, domagając się od pozwanego uiszczenia opłaty eksploatacyjnej, powinna przede wszystkim wykazać fakt zawarcia umowy z pozwanym, podstawę i zasadność naliczenia tejże opłaty. Jak wyżej zaznaczono, nie udało jej się jednak uczynić zadość spoczywającemu na niej obowiązkowi procesowemu. Powód nawet nie podjął próby wyjaśnienia na czym miałyby polegać rzekoma usługa

kolejowa, za którą ma pobierać opłatę eksploatacyjną, co więcej, wobec wyraźnej treści Taryfy nie wykazał, by pozwany kiedykolwiek składał jakiegokolwiek zlecenia, za które mogłaby zostać naliczana opłata, wobec czego przyjęcie przez sąd meriti możliwości naliczania opłaty eksploatacyjnej, daje powodowi możliwość arbitralnego obciążania podmiotów opłatami, które nie stanowią żadnego ekwiwalentu za jakiegokolwiek usługi, a są jedynie wyrazem woli jednej ze stron narzucaną innym podmiotom w sposób który nie podlega żadnej kontroli, ani negocjacji czy sprzeciwom. Ustalony stan faktyczny oraz zebrane dowody nie dają tym samym odpowiedzi na pytanie dlaczego powód zastosował taką a nie inną stawkę.

Odnosząc się do zarzutu błędu w ustaleniach faktycznych w zakresie dokonanego przez powoda wypowiedzenia umowy pozwany podniósł, że z treści oświadczenia o domniemanym wypowiedzeniu umowy bocznicowej wynika jednoznacznie wola powoda co do zmiany jej treści, a nie wola jego zakończenia, na co wskazuje bezsporne zawarte w treści oświadczenie. Jednocześnie wskazujemy na zmiany organizacyjne i handlowe w obsłudze wagonów na bocznicę (...), w szczególności na zmianę Taryfy (...) w zakresie usług kolejowych obowiązujących od dnia 01 kwietnia 2014 r. (...). Projekt nowej umowy bocznicowej przekazemy Państwu w najbliższym czasie. Co więcej w dniu 6 sierpnia 2014 r. skierowano do pozwanej pismo, w którym wskazano, iż powód „wyraża zgodę a przedłużenie terminu wypowiedzenia umowy bocznicowej o miesiąc”, w sytuacji gdy pozwany nigdy takowego wniosku nie składał. Biorąc powyższe okoliczności pod uwagę uznać należy, iż powód cofnął oświadczenie o wypowiedzeniu umowy bocznicowej. W powyższym zakresie nie sposób pominąć okoliczności, iż sąd meriti przyjmując (niezasadnie w ocenie pozwanego) prymat ustawy o transporcie kolejowym, pominął szeregi istotnych kwestii z tym związanych, jak chociażby wyrażony w tej ustawie obowiązek wynikający z art. 29 ust. 5, który stanowi, iż Rozwiązanie umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej wymaga zgody Prezesa UTK, udzielonej w drodze decyzji. Przyjmując, iż do spornej bocznicowej stosuje się przepisy ustawy o transporcie kolejowym, w konsekwencji należałoby stosować do niej wszelkie normy i obowiązki z niej wynikające, a nie tylko jeden przepis pasujący pod przyjęty stan faktyczny. Przy takim a nie innym przyjęciu sądu meriti niewątpliwie do rozwiązania umowy bocznicowej wymagana była decyzja Prezesa urzędu Transportu Kolejowego, której próżno szukać w zebranych materiałach dowodowych, wobec czego wypowiedzenia złożone przez powoda pozwanej uznać należy z oczywistych względów za nieskuteczne, a w konsekwencji wszelkie późniejsze akty wprowadzone przez powoda nie mogły obowiązywać pozwanego ze względu na obowiązującą strony umowę bocznicową. W dalszej kolejności, pozostając w sferze konsekwencji przyjęcia prymatu w zakresie spornej bocznicowej przepisów ustawy o transporcie kolejowym powyższe ustalenie implikuje wniosek, iż powód nie był uprawniony do pobierania opłat za korzystanie z bocznic kolejowej w świetle przepisów Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, wobec braku zatwierdzenia przez Urząd Transportu Kolejowego zgodnie z art. 13 ust. 1 pkt 1 w zw. z art. 33 ustawy o transporcie kolejowym. Powyższe przepisy jednoznacznie wskazują, iż Prezes zatwierdza wszelkie opłaty za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej. Bocznicą kolejową bez wątplenia stanowi natomiast infrastrukturę kolejową, co potwierdza chociażby dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, jak również nowelizacja przepisów ustawy o transporcie kolejowym (Ustawa z dnia 7 lipca 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw) dostosowująca treść przepisów krajowych do obowiązujących przepisów unijnych w tym zakresie. Wobec powyższego oczywisty wniosek jaki wypływa z powyższych regulacji jest taki, iż wprowadzenie jakichkolwiek opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, w tym z bocznic, wymaga zatwierdzenia przez Urząd Transportu Kolejowego. W powyższej sprawie takowego zatwierdzenia powódka nie uzyskała, a przynajmniej, wbrew obowiązkowi wynikającemu z art. 6 k.c., na fakt ten się nie powołała w żadnym zakresie, wobec czego nie mogą zostać uznane za obowiązujące pozwanego, a tym samym w jakimkolwiek zakresie wymagalne, wprowadzone przez powoda opłaty eksploatacyjne, wobec braku spełnienia wymagań ustawowych w powyższym zakresie.

Sąd meriti zaniechał całkowicie zbadania z jakim obiektem mamy do czynienia w niniejszej sprawie, co w ocenie pozwanego wymagało wiedzy specjalistycznej. Niewykluczone bowiem, iż sporna bocznicą, według przepisów ustawy o transporcie kolejowym, jak również Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 20 października 2015 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie i in. aktów prawnych de facto nie spełnia w ogóle wymogów w zakresie

bocznicę kolejowej a stanowi jedynie odcinek linii kolejowej - torów, co niewątpliwie rzutowałoby na wynik postępowania i ocenę prawną. W toku sprawy sąd natomiast bezkrytycznie przyjął, iż mamy do czynienia z bocznicą kolejową ze względu na nazwę umowy łączącej strony, jak również dowolne uznanie stron w tym zakresie. Żadna natomiast ze stron, ani też sąd meriti, nie posiadała wiedzy specjalnej, która pozwoliłaby na określenie z jakim obiektem konkretnie mamy do czynienia w niniejszym postępowaniu, co jawi się jako punkt wyjścia do orzekania w niniejszej sprawie. W związku z powyższym sąd, wobec braku wniosku stron w tym zakresie, mając na uwadze treść art. 232 k.p.c., winien był dopuścić dowód z opinii biegłego na powyższą okoliczność, czego zaniechał, wskazując, iż bez ustalenia tej kwestii niemożliwym jest poczynienie jednoznacznych, a tym samym prawidłowych ustaleń w sprawie.

Odnosnie zarzutu naruszenia przepisów postępowania, a mianowicie art. 328 § 2 k.p.c. wskutek braku jakiegokolwiek ustosunkowania się przez sąd meriti do twierdzeń i dowodów zgłaszanych przez stronę pozwaną, skarżący wskazał, że sąd dokonał sporządzenia uzasadnienia orzeczenia w sposób niezwykle wybiórczy i lakoniczny. Prócz powołania swego toku rozumowania i dokonanej wykładni przepisów, całkowicie zaniechał ustosunkowania się do szeregu argumentów podnoszonych przez stronę pozwaną w toku postępowania; nie ma o nich ani słowa w owym uzasadnieniu, wobec czego pozwany nie wie w jaki sposób argumentacja ta ostała przez sąd zinterpretowana, czy się z nią zgodził czy też nie. Co więcej, prócz wskazania, iż w ustalonym stanie faktycznym „należy odwołać się do ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym” sąd nie wskazał żadnego przepisu prawa materialnego, który w niniejszej sprawie, za tym by przemawiał, ani żadnego przepisu, który należałoby w tym stanie faktycznym zastosować. Treść uzasadnienia jest nader lakoniczna, co w niniejszej sprawie, która nie jest oczywista i jednoznaczna, wydaje się nieprawidłowe, a z pewnością utrudnia skuteczną polemikę z treścią wyroku.

Powód w piśmie procesowym z dnia 17 stycznia 2017 r. stanowiącym odpowiedź na apelację wniósł o jej oddalenie oraz zasądzenie na jego rzecz kosztów postępowania apelacyjnego, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje

Apelacja strony pozwanej okazała się zasadna prowadząc do zmiany zaskarżonego wyroku i oddalenia powództwa w całości, aczkolwiek nie wszystkie zawarte w niej zarzuty zasługiwały na uwzględnienie. Wstępnie zaznaczenia wymaga, że Sąd I instancji w sposób prawidłowy zgromadził w sprawie materiał dowodowy i w dalszej kolejności dokonał właściwej jego oceny. W konsekwencji ustalił stan faktyczny odpowiadający treści tych dowodów. Sąd też Sąd Apelacyjny przyjął go za własny. W sytuacji bowiem, gdy sąd odwoławczy orzeka na podstawie materiału zgromadzonego w postępowaniu w pierwszej instancji nie musi powtarzać dokonanych ustaleń, gdyż wystarczy stwierdzenie, że przyjmuje je za własne (por. np. orzeczenia Sądu Najwyższego z dnia 13 grudnia 1935 r., C III 680/34. Zb. Urz. 1936, poz. 379, z dnia 14 lutego 1938 r., C II 21172/37 Przegląd Sądowy 1938, poz. 380 i z dnia 10 listopada 1998 r., III CKN 792/98, OSNC 1999, nr 4, poz. 83). Jak jednolicie wskazuje się w judykaturze, obowiązek rozpoznania sprawy w granicach apelacji (art. 378 § 1 k.p.c.), oznacza związanie sądu odwoławczego zarzutami prawa procesowego (tak Sąd Najwyższy min. w uchwale z dnia 31 stycznia 2008 r., III CZP 49/07), za wyjątkiem oczywiście tego rodzaju naruszeń, które skutkują nieważnością postępowania. Sąd Apelacyjny nie dostrzegł ich wystąpienia w niniejszej sprawie.

Rozpoznając apelację w pierwszej kolejności odnieść się należało do najdalej idącego zarzutu dotyczącego naruszenia przez Sąd I instancji art. 328 § 2 k.p.c. Stanowiska skarżącego w tym względzie nie sposób podzielić. W orzecznictwie zgodnie wskazuje się, że powołanie się w apelacji na podstawę naruszenia przepisów procedury w postaci art. 328 § 2 k.p.c. jest usprawiedliwione tylko wówczas, gdy z uzasadnienia orzeczenia nie daje się odczytać, jaki stan faktyczny lub prawny stanowił podstawę rozstrzygnięcia, co uniemożliwia kontrolę instancyjną (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 15 kwietnia 2016 r., sygn. akt I CSK 278/15, LEX nr 2021936, postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 17 grudnia 2015 r., sygn. akt I CSK 1028/14, LEX nr 1963381, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 grudnia 2015 r., sygn. akt IV CSK 149/15, LEX nr 1962540, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 czerwca 2009 roku, sygn. akt I UK 21/09, LEX nr 515699). Sytuacja taka zachodzi wówczas, gdy treść uzasadnienia orzeczenia sądu drugiej instancji uniemożliwia dokonanie oceny toku wyводу, który doprowadził do jego wydania, gdy uzasadnienie zaskarżonego orzeczenia nie

posiada wszystkich koniecznych elementów bądź zawiera oczywiste braki, które uniemożliwiają kontrolę instancyjną (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 marca 2008 r., sygn. akt III CSK 315/07, niepubl., wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21 lutego 2008 r., sygn. akt III CSK 264/07, pub. OSNC-ZD 2008, nr 4, poz. 118, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 24 stycznia 2008 r., sygn. akt I CSK 347/07, niepubl.). Oceny w tym względzie dokonywać należy w kontekście podstaw faktycznych żądania, w kontekście twierdzeń powoda i ewentualnie przywołanej przez niego podstawy prawnej wyznaczającej charakter dochodzonego roszczenia, a także w kontekście podniesionych w sprawie zarzutów przez stronę pozwaną oraz w kontekście znajdujących ostatecznie zastosowanie w sprawie przepisów prawa materialnego.

W rozważanej sprawie analiza pisemnych motywów wyroku wskazuje, że zawiera ono wszystkie elementy konstrukcyjne uzasadnienia wskazane w omawianej regulacji. Sąd I instancji przedstawił stan faktyczny ze szczegółowym przytoczeniem dowodów, na podstawie których został ustalony. W dalszej kolejności Sąd dokonał oceny zgromadzonych w sprawie dowodów zarówno o charakterze osobowym, jak i z dokumentów. Jednoznacznie wskazał, którym dowodom daje wiarę i z jakich powodów. Wreszcie w uzasadnieniu wskazano precyzyjnie, jakie przepisy prawa materialnego znajdują w sprawie zastosowanie, omówiono przesłanki ich stosowania oraz przeprowadzono proces subsumcji. Można oczywiście uznać, że uzasadnienie jest dość pobieżne, jednakże nie sposób uznać, że na jego podstawie nie jest możliwe odczytanie intencji Sądu, nie jest możliwe zdekodowanie motywów, które doprowadziły do rozstrzygnięcia wysłowanego w wydanym wyroku. Sąd omówił i zastosował przede wszystkim przepis art. 2 pkt. 4 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz.U.2010.33.179 j.t.). Nie budzi wątpliwości, jest jasna i jednoznaczna, zaprezentowana ocena elementów definicji pojęcia infrastruktury portowej. Sąd w sposób konkretny wskazał, która z przesłanek ustawowych w jego ocenie nie została spełniona. To natomiast taka ocena prowadziła do stosowania w sprawie przepisów ustawy o transporcie kolejowym, a nie wspomnianej wyżej ustawy. Zawarcie tych elementów w uzasadnieniu przyznał zresztą sam skarżący. Można się oczywiście zgodzić, że w uzasadnieniu nie odniesiono się do wielu argumentów podnoszonych przez obie strony, w szczególności właśnie do kwestii interpretacji pojęcia infrastruktury portowej, jednakże nie oznacza to automatycznie, że uzasadnienie jest sporządzone w sposób na tyle wadliwy, że nie da się prześledzić sfery motywacyjnej prowadzącej do określonego rozstrzygnięcia. Wskazuje na to zresztą przynajmniej po części sama treść apelacji, w której skarżący odniósł się do istotnych zagadnień podniesionych przez Sąd dokonując ich odmiennej oceny. Jak natomiast wskazywał Sąd Najwyższy w wielu orzeczeniach, to jak sprawa została rozstrzygnięta nie zależy od tego, w jaki sposób sporządzone zostało uzasadnienie. Pewne jego niedostatki nie mogą więc stanowić podstawy formułowania zarzutu naruszenia art. 328 § 2 k.p.c.

Odnosząc się do pozostałych zarzutów zawartych w apelacji, wyjątkowo w pierwszej kolejności omówione zostaną te z nich, które dotyczą naruszenia przepisów prawa materialnego, albowiem zarzuty prawa procesowego dotyczące oceny przeprowadzonych dowodów oraz poczynionych na ich podstawie ustaleń faktycznych miałyby znaczenie wyłącznie w sytuacji, w której Sąd Apelacyjny podzieliłby zawartą w pisemnych motywach rozstrzygnięcia interpretację pojęcia infrastruktury portowej. Tylko bowiem w takiej sytuacji istotne znaczenie nabierały kwestie skuteczności wypowiedzenia umowy z dnia 12 lutego 2009 r., a w konsekwencji związania stron jej postanowieniami (z czego pozwany wywodził brak podstawy do naliczania jakichkolwiek opłat nie przewidzianych w tej umowie, w tym za wjazd wagonów na bocznice), zatwierdzenia taryf, kwalifikacji torów jako bocznic, czy wreszcie zawierania umów zleceń we wrześniu i październiku 2014 r.

Tymczasem istota niniejszego procesu sprowadzała do oceny prawnej przywoływanych przez obie strony regulacji. Podstawowe znaczenie miała natomiast interpretacja zawartego w art. 2 pkt. 4 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o portach i przystaniach morskich (Dz.U.2010.33.179 j.t.) w brzmieniu obowiązującym we wrześniu i październiku 2014 r., a więc w okresie, za który powódka domagała się wynagrodzenia w związku z udostępnianiem pozwanej bocznic kolejowej. Sąd Apelacyjny nie podzielił stanowiska wyrażonego w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku, zgodnie z którym bocznicą nie służyła do świadczenia usług portowych, a tylko usług związanych z transportem kolejowym na terenie portu, co prowadziło Sąd I instancji do uznania, że bocznicą nie stanowiła elementu infrastruktury portowej wobec braku wypełnienia ustawowej definicji tego pojęcia.

Zgodnie z tym przepisem ilekroć w ustawie jest mowa o infrastrukturze portowej rozumie się przez to znajdujące się w granicach portu lub przystani morskiej akwenu portowe oraz ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje, związane z funkcjonowaniem portu, przeznaczone do wykonywania przez podmiot zarządzający portem zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5. Zgodnie natomiast z art. 2 pkt 5 tej ustawy za użytkownika infrastruktury portowej rozumie się każdą osobę fizyczną lub prawną lub jednostkę organizacyjną nieposiadającą osobowości prawnej korzystającą z tej infrastruktury.

W zakresie interpretacji pojęcia infrastruktury portowej w świetle wyżej przedstawionej definicji nie mogą zostać uznane za rozstrzygające, wbrew twierdzeniom Sądu I instancji, zeznania świadka Z. M., w części, w której wskazywał, że Zarząd Portu wyłączył z dzierżawy pas nabrzeża określony jako ścieżka cumownicza. Ta okoliczność w żadnym razie nie przesądza, że tylko ten teren, ewentualnie to, co się na nim znajduje stanowi element infrastruktury portowej. Istotne są bowiem wskazane regulacje ustawowe i wysłowione w nich przesłanki, od których ustawodawca uzależnił zaliczenie określonego składnika majątkowego do omawianej infrastruktury. Ponadto z samej tej okoliczności nie można wywodzić skutków tak daleko idących, jak poczynił to Sąd Okręgowy. Nie sposób na podstawie tych zeznań budować wniosku co do tego, że sam zarząd portu nie uznał bocznicy za element infrastruktury ogólnodostępnej. Takie wnioskowanie jest całkowicie nieuprawnione i stanowi nadinterpretację zeznań świadka. Zresztą, jak wyżej wskazano, nie jest tu rozstrzygająca ocena samego Zarządu (...). Podobnie ocenić należy, choć podniesiony w innym kontekście, argument co do ponoszenia opłat przez inne podmioty korzystające z bocznicy. To, że podmioty te zdecydowały się uiszczać określone opłaty w żadnym wypadku nie może zmierzać do modyfikacji przesłanek ustawowych stosowania art. 2 pkt. 4 ustawy o portach i przystaniach morskich, a już na pewno nie uzasadniają zaliczenia bądź nie określonych składników majątkowych do elementów infrastruktury portowej. Za podstawę wykładni omawianego przepisu nie można też uznać, wbrew wywiodom apelacji, samego w sobie faktu, że powódka w ramach dotychczasowej współpracy stron nie pobierała takich opłat, a w szczególności nie została ona określona w umowie z dnia 12 lutego 2009 r. Świadczyć to może jedynie o określonej interpretacji omawianego pojęcia przez stronę, aczkolwiek to, że w umowie określona opłata nie została wprowadzona nie oznacza automatycznie, że strona uznawała brak istnienia podstaw do jej naliczania. Podobnej oceny dokonać należy odnośnie umowy dzierżawy z dnia 12 września 1994 r., w której znalazł się zapis, zgodnie z którym jej przedmiotem jest infrastruktura portowa. Ewentualnie wadliwe interpretowanie przepisu prawa i związany z tym brak pobierania opłat za korzystanie z takiej infrastruktury nie przesądza o tym, że nie została spełniona ustawowa definicja.

Analiza regulacji ustawowej prowadzi do wniosku, że Sąd I instancji wadliwie uznał, że bocznica stanowi element infrastruktury kolejowej znajdującej się w obrębie portu, a nie element infrastruktury portowej. Podzielić oczywiście należało wyrażony w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku pogląd, zgodnie z którym na użyte przez ustawodawcę pojęcie infrastruktury portowej składają się cztery elementy: położenie danego składnika w granicach portu, spełnienie przesłanki ogólnodostępnego obiektu, urządzenia i instalacji, związanie z funkcjonowaniem portu oraz przeznaczenie do wykonywania przez podmiot zarządzający portem zadań, o których mowa w art. 7 ust. 1 pkt 5. Przepis ten stanowi natomiast, że przedmiot działalności przedsiębiorstwa podmiotu zarządzającego obejmuje, w szczególności świadczenie usług związanych z korzystaniem z infrastruktury portowej. Poza sporem pozostawała okoliczność, że bocznica znajduje się w graniach Portu Handlowego S. i Ś.. Jednocześnie stanowi ogólnodostępne urządzenie, instalację, czy obiekt. Do odmiennej oceny nie może prowadzić okoliczność objęcia jej umową dzierżawy z dnia 12 września 1994 r., o czym będzie jeszcze mowa. W ocenie Sądu Apelacyjnego niewątpliwy jest również jej związek z funkcjonowaniem portu i dalej ze świadczeniem usług portowych. Istotna jest w tym względzie ocena zakresu tych pojęć, a więc czy rozumieć je, tak jak chce Sąd I instancji, wyłącznie w odniesieniu do bezpośredniej obsługi statków, czy też szerzej, a więc w aspekcie roli portu, jego zadań i w tym kontekście określania tego, co stanowi funkcjonowanie portu i świadczenie usług portowych. Co oczywiste przy tym, sam fakt znajdowania się określonego składnika majątkowego na terenie portu, choć stanowi niezbędny element definicji infrastruktury portowej, nie jest w tym względzie rozstrzygający. W ocenie Sądu Apelacyjnego usprawiedliwione jest drugie stanowisko. Wniosek taki wypływa, jak wyżej wskazano, już z samej istoty portu, jako handlowego, a więc co do zasady przeznaczonego do załadunku i wyładunku towarów. Trudno uznać, że tory kolejowe, którymi dostarczane są towary wyładowane ze statków, czy też na nie przeznaczone, tory, które służą do przetaczania wagonów, nie są

związane z funkcjonowaniem portu. Przeciwnie stanowią element niezbędny w ogóle dla spełnienia przez port tak określonej roli, są z funkcjonowaniem portu immanentnie związane. Inaczej rzecz ujmując, można zadać pytanie, czy bez tego elementu możliwe byłoby funkcjonowanie portu w takim kształcie, jaki wynika z konkretnych uwarunkowań. Oczywiście zawsze można budować twierdzenie odnośnie możliwości np. wykorzystywania transportu kołowego, jednakże mieć należy na względzie uwarunkowania konkretnego portu. To właśnie dlatego ustawodawca poprzestał na sformułowaniu ogólnych przesłanek pojęcia infrastruktury portowej, które muszą zostać skonfrontowane z okolicznościami konkretnej sprawy. Nieuprawnione jest więc zawężanie związku określonego urządzenia, obiektu czy instalacji z funkcjonowaniem portu proponowane przez Sąd Okręgowy. Pojęcie to powinno być rozumiane szerzej, jeżeli oceniać port jako pewną całość mającą spełniać określone zadania. W tym też znaczeniu istnieje powiązanie boczniczy ze świadczeniem usług portowych.

Niezależnie od powyższej oceny, najistotniejsza jest jednak, akcentowana przez pozwanego w apelacji, jak zresztą i na wcześniejszym etapie postępowania, a całkowicie pominięta przez Sąd I instancji, kwestia wydania na podstawie ustawy o portach i przystaniach morskich aktów wykonawczych. W tym względzie natomiast pozwany słusznie odwoływał się, uwzględniając, że roszczenie objęte pozwem dotyczy kwestii pobierania opłat za okres września i października 2014 r., do treści obowiązującego w tym czasie rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 20 maja 2013 r. w sprawie określenia akwenów portowych oraz ogólnodostępnych obiektów, urządzeń i instalacji wchodzących w skład infrastruktury portowej dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej ((Dz. U. z dnia 4 czerwca 2013 r.). Wprawdzie wydane zostało ono na podstawie delegacji zawartej w art. 5 ust. 2a, który to przepis dotyczy własności akwenów portowych, własności infrastruktury zapewniającej dostęp do portów lub przystani morskich oraz kwestii wyłączenia z obrotu, jednakże pozwala na interpretację pojęcia infrastruktury portowej zawartego w art. 2 pkt. 4 ustawy o portach i przystaniach morskich. Zgodnie z art. 5 ust. 2a tej ustawy, minister właściwy do spraw gospodarki morskiej określi, w drodze rozporządzenia, dla każdego portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej akweny portowe oraz **ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje wchodzące w skład infrastruktury portowej**, uwzględniając usytuowanie obiektów, urządzeń i instalacji oraz ich rodzaj, liczbę lub wymiary. Jak wynika już z samego tytułu rozporządzenia, zawiera ono zestawienie tych elementów, tych składników majątkowych poszczególnych, konkretnych portów, które ustawodawca zaliczył z jednej strony do obiektów ogólnodostępnych, a z drugiej strony do infrastruktury portowej. Ustawodawca wprost wskazał na obiekty, urządzenia i instalacje wchodzące w skład tej infrastruktury. Zgodnie z § 3 tego rozporządzenia, w skład infrastruktury portowej portów S. i Ś. wchodzi akweny portowe oraz ogólnodostępne obiekty, urządzenia i instalacje, których wykaz stanowi załącznik nr 3 do rozporządzenia. Punkt siódmy tego załącznika dotyczy infrastruktury kolejowej. W pkt 7.2.1. zawarty natomiast został zapis dotyczący portu Ś., z którego wynika, że w skład infrastruktury kolejowej zaliczonej do infrastruktury portowej wchodzi torowiska. Należy przy tym podkreślić, że ustawodawca z jednej strony nie posłużył się pojęciami zawartymi w ustawie o transporcie kolejowym, w szczególności pojęciami linii kolejowych, czy boczniczy, a z drugiej strony, co zasadnie podkreślał skarżący, nie czynił w tym zakresie jakichkolwiek wyłączeń. Zakładając racjonalność ustawodawcy, tego rodzaju zabieg uznać należało za celowy, co prowadzi do wniosku, że jego zamiarem było zaliczenie do infrastruktury portowej wszelkich torów znajdujących się na terenie Portu Handlowego w Ś., niezależnie od ich charakteru. Na taki zabieg wskazuje zresztą ta część rozporządzenia, w której określono, że do infrastruktury portowej wchodzi torowiska znajdujące się pod dźwigami suwnicami, a więc służące ich przemieszczaniu się, co wynika z braku ich powiązania z elementami, które możnaby uznać za infrastrukturę kolejową. Można też się zgodzić z pozwanym, że taka treść rozporządzenia w pewnym sensie pozwala na interpretację pojęcia „związania z funkcjonowaniem portu” oraz pojęcia „świadczenia usług portowych” w przedstawionym wyżej szerszym ujęciu, a więc nie tylko z bezpośrednią obsługą statków. Nie ulega wątpliwości, że do elementów infrastruktury portowej zaliczono bowiem np. linie ciepłownicze, linie wodociągowe, kanalizacyjne, ochrony przeciwpożarowej, które również trudno zaliczyć do tych związanych wyłącznie z obsługą statków. Oceny w tym zakresie w żadnym razie nie może zmienić okoliczność, że bocznicza dzierżawiona jest przez powoda na podstawie umowy z dnia 12 września 1994 r. zawartej z podmiotem zarządzającym portem. Słusznie w tym względzie skarżący odwołał się do orzecznictwa Naczelnego Sądu Administracyjnego, które wprawdzie dotyczy kwestii zwolnienia z podatku, jednakże pomocne jest również w ocenie okoliczności niniejszej sprawy. W orzecznictwie tym natomiast w sposób jednolity wskazuje się,

że z przepisu art. 7 ust. 1 pkt 2 u.p.o.l. w związku z art. 2 pkt 4 i art. 7 ust. 1 pkt 5 ustawy z 1996 r. o portach i przystaniach morskich wynika, iż okoliczność oddawania budowli oraz zajętych pod nie gruntów przez podmiot zarządzający portem - na podstawie umowy najmu, dzierżawy lub innej umowy o odpłatne korzystanie z infrastruktury portowej - nie prowadzi do utraty przez ten podmiot zarządzający zwolnienia z podatku od nieruchomości budowli infrastruktury portowej oraz zajętych pod nie gruntów (wyrok WSA w Gdańsku z dnia 5 grudnia 2012 r., sygn. akt I SA/Gd 959/12, LEX nr 1232097, postanowienie Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 7 lipca 2014 r., sygn. akt II FPS 2/14, wyrok Naczelnego Sądu Administracyjnego z dnia 5 sierpnia 2011 r., sygn. akt II FSK 434/10, publik. CBOSA, wyrok Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Gdańsku z dnia 19 lutego 2014 r., sygn. akt I SA/Gd 1411/13, LEX nr 1469566). Wskazano przy tym, z odwołaniem się do art. 8 ust. 3 i 4 ustawy o portach i przystaniach morskich, że określone w tym przepisie opłaty portowe pobiera również podmiot, który włada infrastrukturą portową na podstawie umów o odpłatne korzystanie. Tym samym, powołany przepis dopuszcza pobieranie tych opłat przez podmiot niebędący podmiotem zarządzającym portem, a tylko podmiotem zarządzającym infrastrukturą portową na podstawie umów o odpłatne korzystanie z tej infrastruktury. Nie można zgodzić się przy tym z poglądami, że wynajmowanie, wdzierżawianie infrastruktury portowej w istocie prowadzi do ograniczenia bądź wyłączenia ogólnodostępności infrastruktury portowej, o której mowa w art. 2 pkt 4 u.p.p.m.

Reasumując więc za zasadny uznać należało podniesiony w apelacji zarzut naruszenia przez Sąd I instancji powyższej regulacji. Zaliczenie bocznicy kolejowej do elementów infrastruktury portowej przesądza również o braku jakichkolwiek podstaw do naliczania przez powoda opłat objętych pozwem. W tym z kolei zakresie za zasadny uznać należało zarzut naruszenia przepisu art. 8 ust. 2 ustawy o portach i przystaniach morskich. Zgodnie z art. 8 ust. 1 u.p.p.m., za użytkowanie infrastruktury portowej pobierane są opłaty portowe. Jednocześnie ustęp drugi tego artykułu stanowi, że ustala się następujące rodzaje opłat portowych:

- 1) opłatę tonażową pobieraną za wejście statku do portu i wyjście statku z portu, przejście statku tranzytem przez obszar portu, zapewnienie odbioru odpadów ze statków w celu przekazania ich do odzysku lub unieszkodliwiania, która nie może być wyższa niż 1,10 euro za jednostkę pojemności brutto (GT) statku;
- 2) opłatę przystaniową pobieraną za korzystanie przez statek z nabrzeża lub przystani, która nie może być wyższa niż 0,17 euro za jednostkę pojemności brutto (GT) statku;
- 3) (uchylony);
- 4) opłatę pasażerską pobieraną za zejście pasażera na ląd albo za wejście pasażera na statek, która nie może być wyższa niż 1,74 euro od 1 pasażera.

Z kolei art. 8 ust. 3 u.p.p.m. stanowi, że opłaty portowe, z zastrzeżeniem ust. 4, pobiera od użytkowników infrastruktury portowej podmiot zarządzający portem, mając na względzie zasady równego traktowania i niedyskryminacji użytkowników infrastruktury portowej oraz racjonalnego gospodarowania.

Analiza powyższej regulacji prowadzi do jednoznacznego wniosku, że ustawodawca w sposób samodzielny określił kwestię odpłatności za korzystanie z tych składników majątku, które zaliczane są do infrastruktury portowej. Rację ma więc pozwany wskazując, że skoro ustawodawca w sposób precyzyjny określił, jakie opłaty pobierane są za korzystanie z takiej infrastruktury, to jest to wyliczenie pełne i wyczerpujące. Brak bowiem jakichkolwiek podstaw do uznania, że omawiana regulacja ma wyłącznie charakter przykładowy, że precyzuje tylko niektóre z opłat. Przeciwnie, w przepisie brak takich zwrotów, jak w szczególności, na przykład, itd. Oznacza to, że katalog opłat wymienionych w art. 8 ust. 2 u.p.p.m. ma charakter zamknięty. Przepis nie zawiera też jakiegokolwiek umocowania do samodzielnego określenia przez sam podmiot zarządzający portem innych jeszcze opłat za korzystanie z infrastruktury portowej. Nie ma przy tym podstaw do jakiegokolwiek rozróżniania tych opłat na związane z obsługą statków i inne. Ustawodawca w stosunku do składników mienia zaliczanych do infrastruktury portowej wprost i jednoznacznie określił jakie opłaty mogą zostać pobrane. Z uwagi na charakter tej infrastruktury, jej ogólnodostępność, rozszerzanie katalogu opłat poza wprost wymienione w przepisie, czy nawet stosowanie jakiegokolwiek wykładni rozszerzającej jest niedopuszczalne. W ocenie Sądu Apelacyjnego więc, ani podmiot zarządzający portem, ani tym bardziej podmiot dzierżawiący składniki

infrastruktury portowej nie jest uprawniony do pobierania jakichkolwiek nie wymienionych w omawianym przepisie opłat. Nie można bowiem z samego faktu objęcia określonych składników infrastruktury portowej taką umową wywodzić skutku co do wyłączenia stosowania art. 8 ust. 2 u.p.p.m. Jednocześnie podmiot zarządzający zobligowany jest do samodzielnego utrzymywania infrastruktury portowej bez możliwości przerzucania kosztów z tym związanych na inne podmioty. Wskazał zresztą na to sam Zarząd (...) Spółka Akcyjna w S. w piśmie z dnia 10 października 2012 r. (karta 107 akt), z którego wynika jednoznacznie, że cała infrastruktura kolejowa, w tym ta znajdująca się na Bocznicy stanowi jej własność. Spółka zobligowana jest do jej utrzymania, do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia na niej ruchu kolejowego. W tym sensie można uznać za zasadne zawarte w apelacji dywagacje pozwanego dotyczące biernych i czynnych usług i opłat za nie. Za samo korzystanie z infrastruktury portowej, za sam wjazd wagonów na teren bocznicy opłaty pobierane być nie mogą. Czym innym jest natomiast świadczenie w oparciu o ten składnik różnego rodzaju usług. W takim oczywiście przypadku możliwe jest ustalanie kwestii odpłatności. Jest to jednak całkowicie odrębne zagadnienie. Zwrócić w tym miejscu należy uwagę na treść art. 9 ust. 1 u.p.p.m., zgodnie z którym źródłami przychodów podmiotu zarządzającego są opłaty z tytułu użytkowania, najmu, dzierżawy lub innej umowy, na mocy której podmiot zarządzający oddaje w odpłatne korzystanie grunty oraz obiekty, urządzenia i instalacje portowe, opłaty portowe, przychody z usług świadczonych przez podmiot zarządzający, wpływy z innych tytułów. Sam więc ustawodawca rozróżnił kwestię opłat, które co oczywiste muszą być związane wyłącznie z art. 8 u.p.p.m. dotyczącym sfery korzystania z infrastruktury portowej oraz kwestię świadczenia usług w oparciu o infrastrukturę portową. Poczynione w tym przepisie zostało rozróżnienie na opłaty portowe, a więc te związane z korzystaniem z infrastruktury portowej oraz przychody z usług, które muszą, co oczywiste odnosić się do innego zakresu, niż korzystanie z infrastruktury portowej. W przywołanym wyżej orzecznictwie sądów administracyjnych jednoznaczne jest też stanowisko, zgodnie z którym odróżnienia wymaga kwestia świadczenia usług określonego w art. 7 ust. 1 pkt. 5 u.p.p.m. oraz opłat związanych z działalnością w sferze eksploatacji prowadzonej w granicach portów i przystani morskich (art. 5 ust. 2 ustawy z dnia 16 grudnia 2004 r. o zmianie ustawy o portach i przystaniach morskich oraz o zmianie niektórych ustaw). W tym kontekście za bezprzedmiotowe uznać należało zawarte w apelacji zarzuty dotyczące braku wykazania przez powoda, z jakimi konkretnie usługami związane było obciążanie pozwanego opłatami. Marginalnie jedynie wskazać należy, że z treści samego pozwu, z dalszych pism procesowych, a także z zeznań słuchanych w sprawie świadków wynika, jednoznacznie, że opłaty te związane były przez powoda z kosztami, jakie są ponoszone w związku z utrzymaniem infrastruktury portowej. Jak jednak wyżej wskazano kosztów tych podmiot zarządzający portem nie może przerzucać na korzystających z takiej infrastruktury, co oznacza, że nie może tego czynić również podmiot dzierżawiący tego rodzaju składniki majątkowe.

Nie zasługiwały natomiast na uwzględnienie podniesione przez skarżącego zarzuty naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. i w konsekwencji zarzuty wadliwych ustaleń faktycznych odnoszone do kwestii skuteczności wypowiedzenia wiążącej strony umowy z dnia 12 lutego 2009 r.

Przede wszystkim wskazać należy na wadliwe sformułowanie samego zarzutu. Sąd bowiem ocenia wiarygodność i moc dowodów według własnego przekonania na podstawie wszechstronnego rozważenia zebranego materiału, dokonując wyboru określonych środków dowodowych. Jeżeli z danego materiału dowodowego sąd wyprowadza wnioski logicznie poprawne i zgodne z doświadczeniem życiowym, to ocena Sądu nie narusza reguł swobodnej oceny dowodów i musi się ostać, choćby w równym stopniu, na podstawie tego materiału dowodowego, dawały się wysnuć wnioski odmienne. Przeprowadzona przez sąd ocena dowodów może być skutecznie podważona tylko wtedy gdy brak jest logiki w wiązaniu wniosków z zebranymi dowodami lub, gdy wnioskowanie sądu wykracza poza schematy logiki formalnej albo, wbrew zasadom doświadczenia życiowego, nie uwzględnia jednoznacznych praktycznych związków przyczynowo - skutkowych (por. przykładowo postanowienie z dnia 11 stycznia 2001 r., I CKN 1072/99, Prok. i Pr. 2001 r., Nr 5, poz. 33, postanowienie z dnia 17 maja 2000 r., I CKN 1114/99, nie publ., wyrok z dnia 14 stycznia 2000 r., I CKN 1169/99, OSNC 2000 r., nr 7-8, poz. 139). Podkreślić też trzeba, że w ramach swobody oceny dowodów, mieści się wybór określonych dowodów spośród dowodów zgromadzonych, pozwalających na rekonstrukcję istotnych w sprawie faktów. Sytuacja, w której w sprawie pozostają zgromadzone dowody mogące prowadzić do wzajemnie wykluczających się wniosków, jest sytuacją immanentnie związaną z kontradiktoryjnym procesem sądowym. Weryfikacja zatem dowodów i wybór przez Sąd orzekający w pierwszej instancji określonej grupy

dowodów, na podstawie których Sąd odtwarza okoliczności, które w świetle przepisów prawa materialnego stanowią o istotnych w sprawie faktach stanowi realizację jednej z płaszczyzn swobodnej oceny dowodów. Powiązanie przy tym wynikających z dowodów tych wniosków w zgodzie z zasadami logiki i doświadczenia życiowego wyklucza możliwość skutecznego zdyskwalifikowania dokonanej przez Sąd oceny, tylko z tej przyczyny, że w procesie zgromadzono też dowody, prowadzące do innych, niż wyprowadzone przez Sąd pierwszej instancji, wniosków.

W rozważanej sprawie pozwany w zasadzie dla poparcia podniesionego zarzutu odwołał się jedynie do postulowanego stanu faktycznego, co jest zabiegiem niedopuszczalnym. Wskazał bowiem jedynie, że w jego ocenie zamiarem powoda nie było rozwiązanie dotychczasowego węzła obligacyjnego, a jego zmiana. Dodał, że oświadczenie w przedmiocie wypowiedzenia umowy zostało cofnięte. Skarżący więc nie przedstawił argumentacji wskazującej na naruszenie przez Sąd I instancji zasad rządzących oceną dowodów, co skutkowało by uznaniem jej za dowolną. Pozwany nie wskazał, w czym upatruje uchybień Sądu w tym zakresie, w czym miałyby się wyrażać wadliwość oceny dowodów, na czym miałyby polegać jej sprzeczność z zasadami czy to doświadczenia życiowego, czy też z zasadami logicznego rozumowania. Skarżący zresztą nie wskazał w sposób jednoznaczny, których dowodów i w jakim zakresie zarzut dotyczy. Co więcej najwyraźniej odnosił naruszenie art. 233 § 1 k.p.c. do kwestii interpretacji oświadczeń woli zawartych w pismach powoda, a więc do stosowania przepisów prawa materialnego, a konkretnie art. 65 k.c. Ponowna analiza korespondencji stron prowadzi jednak do wniosku, że Sąd I instancji w sposób prawidłowy ceńił materiał dowodowy i w konsekwencji niewadliwie ustalił stan faktyczny. Z treści zaferowanych dowodów wynika w sposób bezpośredni, że powód zmierzał do zniweczenia łączącego go z pozwanym węzła obligacyjnego. Przede wszystkim wskazać należy, że nowa taryfa nosi datę 18 sierpnia 2014 r., co wynika z dowodu (karty 41 – 66 akt), a więc późniejszą, niż oświadczenie o wypowiedzeniu umowy. Oświadczenie w tym przedmiocie zawarte zostało bowiem w piśmie z dnia 15 kwietnia 2014 r. (karta 88 akt). Jego treść jest natomiast jednoznaczna. Wskazuje na to już sam tytuł pisma określony jako „wypowiedzenie umowy bocznicowej nr (...)”. W dalszej części pisma powód natomiast wprost oświadczył, że wypowiada umowę zawartą w dniu 12 lutego 2009 r. Co więcej, odwołał się wprost do § 10 ust. 4 umowy. Zgodnie natomiast z tym zapisem każdej ze stron przysługuje prawo rozwiązania umowy z zachowaniem trzymiesięcznego okresu wypowiedzenia. Wreszcie zgodnie z tym postanowieniem umownym powód określił moment, w którym do rozwiązania umowy dojdzie. Wola więc powoda wyrażona została w sposób jednoznaczny. Zmierzała wprost do zniweczenia dotychczasowego węzła obligacyjnego. Należy też zwrócić uwagę na dalszą część pisma powoda z dnia 15 kwietnia 2014 r., w którym oświadczył, że projekt nowej umowy przekaze w najbliższym czasie. Skoro chodziło o projekt, to oznacza to, że dotychczasowa umowa miała wygasnąć. Oczywiście nie ulega wątpliwości, że przyczyną wypowiedzenia umowy było wprowadzenie nowej taryfy oraz wprowadzone zmiany organizacyjne. Okoliczność ta nie ma jednak wpływu na ocenę złożonego oświadczenia woli i intencji powoda. Powód skorzystał z przysługującego jej na mocy § 10 ust. 4 umowy uprawnienia. Jej niewątpliwym zamiarem było zakończenie dotychczasowej umowy. Zamiar uwzględnienia w dotychczasowych relacjach stron nowej taryfy oraz zamiar wprowadzenia dodatkowej opłaty mógł zostać zrealizowany albo poprzez zmianę dotychczasowej umowy, albo poprzez wypowiedzenie umowy dotychczasowej i zawarcie nowej na zupełnie innych warunkach. Powód skorzystał z tej drugiej drogi. Istotne dla odczytania rzeczywistej woli powoda jest to, że w odpowiedzi na pismo pozwanego z dnia 1 sierpnia 2014 r. (karta 90 akt), który wskazywał na dalsze korzystanie z bocznic, a tym samym na trwanie umowy, powód odpowiedział w piśmie z dnia 5 sierpnia 2014 r. (karta 91 akt), że wyraża zgodę na przedłużenie terminu wypowiedzenia do dnia 31 sierpnia 2014 r., co wiązało z brakiem przedstawienia nowego regulaminu w okresie wypowiedzenia. Z treścią tego pisma nie można więc wiązać postulowanych w apelacji skutków. Nadal bowiem więc powód traktował swoje oświadczenie z dnia 15 kwietnia 2014 r. jako niweczące dotychczasowy węzeł obligacyjny. Nie sposób doszukać się w jego treści jakiegokolwiek oświadczenia o cofnięciu wcześniejszego w przedmiocie wypowiedzenia. Przeciwnie, skarżący nadal wyrażał jednoznaczny zamiar zakończenia umowy. W odmiernej sytuacji po pierwsze trudno doszukać się powodów, dla których kwestia ta nie zostałaby wyrażona wprost, a po drugie powód nie przedłużałby okresu wypowiedzenia, a więc terminu, po upływie którego umowa ustaje. Potwierdza to także korespondencja mailowa (karty 93 – 95, 97 akt). Wskazano w niej, że w związku z upływem okresu wypowiedzenia od dnia 1 września 2014 r. obowiązują zasady pracy bocznic ustalane w taryfie.

Nie zasługiwała w tym kontekście na aprobatę zawarta w apelacji argumentacja dotycząca konieczności uzyskania przez powoda zgody Prezesa UTK na wypowiedzenie umowy bocznicowej. Pomijając już kwestię, że w sprawie nie znajdowały zastosowania przepisy ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 86, poz. 789 ze zmianami) oczywiście w wersji obowiązującej w dacie składania oświadczenia o wypowiedzeniu umowy, rację ma powód wskazując, że do bocznic kolejowych nie znajdowały zastosowania regulacje przewidujące konieczność uzyskania takiej zgody. Jak stanowi art. 2 pkt. 2 tej ustawy przepisy ustawy stosuje się także do bocznic kolejowych, z wyjątkiem rozdziałów 2b, 4a, 5a-8 i 10, art. 23 ust. 1 i 3-5 oraz 3-5, art. 23a-23j, art. 25a-25f oraz art. 25ga-25ta. Powyższe wskazuje wprost, że przepis art. 29 ust. 5 znajduje się w wyłączonej od stosowania rozdziale 6 ustawy, a tym samym stosowana zgoda nie musiała być udzielona. Stąd oczywisty jest brak w aktach sprawy jakiegokolwiek decyzji Prezesa UTK w tym względzie. Jak jednak wspomniano kwestia ta nie miała dla rozstrzygnięcia żadnego znaczenia. Podobnej oceny dokonać należy odnośnie kwestii możliwości pobierania opłat za korzystanie z bocznic kolejowych wobec braku ich zatwierdzenia przez Urząd Transportu Kolejowego stosownie do przepisów art. 13 ust. 1 pkt. 1 i art. 33 ustawy o transporcie kolejowym. Także w tym przypadku stosowanie art. 33 ustawy do bocznic kolejowych zostało przez ustawodawcę wyłączone.

Niezależnie od tego podzielić należało stanowisko powoda, zgodnie z którym bocznic kolejowa nie stanowiła w spornym okresie elementu infrastruktury kolejowej. Zgodnie z art. 4 pkt. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (w brzmieniu z września i października 2014 r.) użyte w ustawie określenie infrastruktura kolejowa oznacza linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajętymi pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury. Z kolei zgodnie z art. 4 pkt. 2 tej ustawy linia kolejowa to droga kolejowa mająca początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu, na którą składają się odcinki linii, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z zajętymi pod nie gruntami. Wreszcie zgodnie z art. 4 pkt. 10 ustawy bocznic kolejowa to droga kolejowa połączona z linią kolejową i służąca do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów lub wykonywania czynności utrzymaniowych pojazdów kolejowych lub postoju pojazdów kolejowych oraz przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej; w skład bocznic kolejowych wchodzi również urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz inne urządzenia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, które są na niej usytuowane. Nie ulega więc wątpliwości, że bocznic nie jest linią kolejową, co przesądza o braku podstaw do jej włączenia do infrastruktury kolejowej. W ugruntowanym w tym zakresie orzecznictwie wskazuje się, że pojęcie bocznic jest różne od pojęcia linii kolejowej. Wynika z nich, że obie są drogami kolejowymi. Jednak sformułowanie, że bocznic "jest połączona z linią kolejową" nakazuje odrzucić pogląd jakoby mogła wchodzić "w skład linii kolejowej". Bocznic łączy się więc z linią kolejową, jednak nie jest jej częścią. Leży poza obrębem linii kolejowej. Droga kolejowa z zestawienia tych dwóch definicji może być więc linią kolejową lub bocznicą (wyrok WSA w Lublinie z dnia 17 lutego 2016 r., sygn. akt I SA/Lu 921/15, LEX nr 2033102, wyrok NSA z dnia 22 sierpnia 2012 r., sygn. akt II FSK 130/11, LEX nr 1216069, postanowienie NSA z dnia 8 września 2011 r., sygn. akt II OW 68/11, LEX nr 966263).

Faktycznie bezprzedmiotowe w świetle przedstawionej wcześniej argumentacji okazały się zawarte w apelacji zarzuty naruszenia przez Sąd I instancji przepisów art. 232 k.p.c. oraz art. 227 k.p.c. poprzez brak dopuszczenia z urzędu dowodu z opinii biegłego celem zbadania charakteru obiektu, który przez strony określany jest jako bocznic. Skoro bowiem do infrastruktury portowej zaliczane są tory bez jakiegokolwiek ich rozróżnienia, a więc niezależnie od tego, czy stanowią bocznic kolejową, zbędne jest ustalanie, czy składniki majątkowe objęte umową z dnia 12 lutego 2009 r. w istocie odpowiadają definicji tego pojęcia zawartej w ustawie o transporcie kolejowym. Przedmiotem natomiast dowodu (niezależnie od kwestii możliwości dopuszczenia przez Sąd dowodu z urzędu), zgodnie z treścią art. 227 k.c. są wyłącznie okoliczności istotne dla rozstrzygnięcia sprawy. Podobnej oceny dokonać należy odnośnie zarzutów wadliwej oceny dowodów i w konsekwencji naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. oraz wadliwych ustaleń faktycznych, jak również naruszenia art. 6 k.c. poprzez ustalenie, że strony zawarły we wrześniu i październiku 2014 r. szereg umów zleceń dotyczących wjazdu wagonów na teren Bocznic o treści wynikającej z ustalonej przez Powoda Taryfy i Regulaminu. Należy jedynie zaznaczyć, że Sąd wiązał przedmiot świadczenia (usługi) strony powodowej z umożliwieniem skorzystania z bocznic. Skoro jednak bocznic stanowiła ogólnodostępny element infrastruktury

portowej, za korzystanie z którego nie pobiera się jakichkolwiek opłat, a obowiązek utrzymania infrastruktury należy do obowiązków podmiotu zarządzającego portem, tego rodzaju świadczenie w ogóle nie istniało. Bez znaczenia więc pozostawała kwestia, czy strony w sposób dorozumiany zawierały umowy o tak zakreślonym przedmiocie poprzez z jednej strony znajomość treści Taryfy oraz regulaminu i pomimo tego ewentualne wystawienie zlecenia w oparciu o ustalone harmonogramy i wjazd wagonów na teren bocznicy, a z drugiej strony poprzez przekazanie treści Taryfy i Regulaminu i zgodę na wjazd, ewentualnie przyjęcie zlecenia. Należy jednak zaznaczyć, że z materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie wynika jednoznacznie, że pozwany nigdy nie akceptował obciążania go opłatami za sam fakt wjazdu wagonów na bocznice, tym bardziej że wiążąca wcześniej strony umowa tego rodzaju obowiązku nie przewidywała. Co istotne, pozwany stał na stanowisku, że Bocznica stanowi element infrastruktury portowej, za korzystanie z której pobieranie jakichkolwiek opłat jest wyłączone. Stąd też sam wjazd na teren Bocznicy w żadnym razie nie może stanowić podstawy do uznania, że pozwany w sposób dorozumiany akceptował wynikającą z Taryfy opłatę, a w konsekwencji, że strony złożyły zgodne oświadczenia woli w zakresie tego elementu umowy o świadczenie usług.

Mając na uwadze powyższe okoliczności, apelację powoda uznać należało za zasadną co prowadziło do zmiany zaskarżonego wyroku na podstawie art. 386 § 1 k.p.c. i oddalenia powództwa w całości.

Podstawę rozstrzygnięcia o kosztach procesu zarówno w postępowaniu pierwszoinstancyjnym, jak i w postępowaniu apelacyjnym stanowiły przepisy art. 108 k.p.c., art. 98 § 1 i 3 k.p.c. Zgodnie z pierwszym z nich, sąd rozstrzyga o kosztach w każdym orzeczeniu kończącym sprawę w instancji. Jednocześnie art. 98 § 1 k.p.c. stanowi, że strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony (koszty procesu). Powód przegrał sprawę w całości, a tym samym winien zwrócić poniesione przez pozwanego koszty procesu. W toku postępowania przed Sądem Okręgowym składały się na nie: opłata od pełnomocnictwa w wysokości 17 zł, wynagrodzenie pełnomocnika w kwocie 7.200 zł ustalone na podstawie § 6 pkt. 7 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenie przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (Dz.U. Nr 163, poz. 1349 z późniejszymi zmianami), a także wynagrodzenie pełnomocnika w kwocie 3.600 zł w związku z toczącym się postępowaniem zażaleniowym, ustalone na podstawie § 6 pkt. 7 i § 12 ust. 2 pkt 2 tego rozporządzenia.

Pozwany wygrał sprawę wywołaną swoją apelacją. Na koszty poniesione na tym etapie postępowania składała się opłata od apelacji w wysokości 19.379 zł oraz wynagrodzenie pełnomocnika w kwocie 8.100 zł ustalone na podstawie § 2 pkt. 7 w zw. z § 10 ust. 1 pkt. 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz.U.2015.1804) w wersji obowiązującej w dacie wniesienia apelacji.

Ryszard Iwankiewicz Tomasz Żelazowski Agnieszka Bednarek - Moraś