

Sygn. akt VII ACa 997/17

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 29 listopada 2017 r.

Sąd Apelacyjny w Warszawie VII Wydział Gospodarczy w składzie:

Przewodniczący: SSA Ewa Stefańska (spr.)

Sędziowie: SA Marek Kolasiński

SO del. Magdalena Sajur - Kordula

Protokolant: sekr. sądowy Izabela Nowak

po rozpoznaniu w dniu 29 listopada 2017 r. w Warszawie

na rozprawie sprawy z powództwa Związku (...) z siedzibą w W. i (...) z siedzibą w W.

przeciwko Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego

z udziałem zainteresowanych (...) S.A. z siedzibą w W., Stowarzyszenia (...) z siedzibą w W. i Fundacji (...) z siedzibą w W.

o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej

na skutek apelacji powodów

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

z dnia 26 kwietnia 2016 r., sygn. akt XVII AmK 1/15 i XVII AmK 2/15

uchyla zaskarżone wyroki w całości i przekazuje sprawę Sądowi Okręgowemu w Warszawie – Sądowi Ochrony Konkurencji i Konsumentów do ponownego rozpoznania, pozostawiając temu Sądowi rozstrzygnięcia o kosztach postępowania apelacyjnego.

Sygn. akt VII ACa 997/17

UZASADNIENIE

Decyzją z dnia 28 października 2014 r., wydaną na art. 14 ust. 4 i art. 13 ust. 1 pkt 1 w związku z art. 33 ust. 7 i ust. 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jedn. Dz. U. z 2013 r. poz. 1594 ze zm., zwanej dalej „ustawą o transporcie kolejowym” lub „utk”) oraz § 7 ust. 24 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2014 r. poz. 788, zwanego dalej „rozporządzeniem MIR”), Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, po rozpatrzeniu wniosku (...) S.A. z siedzibą w W. (zwanego dalej (...)) z dnia 4 sierpnia 2014 r., zatwierdził stawki jednostkowe opłaty podstawowej za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej, przedłożone do zatwierdzenia przy wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r. Nr (...) przez (...) S.A. z siedzibą w W., na rozkład jazdy pociągów 2014/2015 (zwany dalej „rjp 2014/2015”): (I) stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 utk, (II) stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust 3a pkt 2 utk.

Odwołania od powyższej decyzji wnieśli: Związek (...) z siedzibą w W. (zwany dalej (...)) oraz Izba Gospodarcza Transportu Lądowego z siedzibą w W. (zwana dalej (...)).

Związek (...) zaskarżył decyzję w całości i wniósł o jej uchylenie. Zaskarżonej decyzji zarzucił:

1) naruszenie art. 8 k.p.a., art. 9 k.p.a., art. 10 k.p.a. i art. 72 §1 k.p.a. poprzez zaniechanie zapewnienia (...) czynnego udziału w postępowaniu i uniemożliwienie wypowiedzenia się przed wydaniem decyzji co do całości materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie, w szczególności poprzez ograniczenie dostępu do materiału dowodowego przedłożonego przez (...) zawartego:

a) w załącznikach do Instrukcji kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez (...) obowiązujących od dnia 14 grudnia 2014 r. (Ir-105), tj. załącznik nr 3 - Model kalkulacji kosztów wraz ze specyfikacją, załącznik 4 - Mapowanie kategorii kosztów, załącznik 11 - Instrukcja obsługi modelu kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej;

b) w załączniku do wniosku (...) z dnia 4 sierpnia 2014 r. nr (...), tj. załącznik do pisma nr (...) - Projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obowiązujących od 14 grudnia 2014 r. (od strony 4 do strony 30);

c) w piśmie (...) z dnia 1 września 2014 r. nr (...) dotyczącym kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów;

2) naruszenie art. 107 § 1 i 3 k.p.a. oraz art. 109 § 1 k.p.a. poprzez zaniechanie udostępnienia (...) części uzasadnienia zaskarżonej decyzji poprzez ocenzurowanie istotnych danych, co powoduje niemożność weryfikacji jej prawidłowości i ogranicza możliwość realizacji praw przysługujących uczestnikowi postępowania;

3) naruszenie art. 7 k.p.a., art. 77 § 1 k.p.a. i art. 107 k.p.a. poprzez zaniechanie wyjaśnienia przesłanek uznania za prawidłowe rodzaju i wysokości przyjętych do kalkulacji stawek kosztów bezpośrednich;

4) z ostrożności - naruszenie art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa oraz art. 33 ust. 2 utk i § 7 pkt 6 i 7 rozporządzenia MIR poprzez zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów mimo tego, że zostały one skalkulowane sprzecznie z tymi przepisami, w oparciu o koszty (...), które nie są ponoszone bezpośrednio jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego zaskarżyła decyzję w całości i wniosła o jej uchylenie. Zaskarżonej decyzji zarzuciła:

1) naruszenie art. 7 k.p.a., art. 8 k.p.a., art. 13 ust. 1 pkt 1 i 4, art. 33 ust. 8 utk poprzez odmowę dokonania weryfikacji prawidłowości wyodrębnienia przez (...) kosztów, jakie bezpośrednio poniesie (...) jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, a w konsekwencji naruszenie art. 33 ust. 2 utk, § 7 ust. 6, ust. 7 i ust. 18 rozporządzenia MIR, jak również postanowień wyroku Trybunału Sprawiedliwości z dnia 30 maja 2013 r. wydanego w sprawie C-512/10 poprzez uwzględnienie w opłacie podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej również tych kosztów, które nie są ponoszone przez (...) bezpośrednio jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami;

2) naruszenie art. 7 k.p.a., art. 8, art. 77 § 1 k.p.a., art. 13 ust. 1 pkt 1 i 4, art. 33 ust. 8 utk poprzez brak weryfikacji wysokości kosztów przyjętych przez (...) do kalkulacji stawek;

3) naruszenie art. 77 § 1 k.p.a. poprzez naruszenie obowiązku wyczerpującego rozpatrzenia całego materiału dowodowego, w tym w szczególności stanowisk podmiotów na prawach strony oraz naruszenia § 7 ust. 25 rozporządzenia MIR poprzez brak zasięgnięcia przez Prezesa UTK opinii biegłych rewidentów lub niezależnych ekspertów, mimo istniejących uzasadnionych wątpliwości co do zasadności wysokości stawek jednostkowych.

Pozwany Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wnosił o oddalenie obydwu odwołań.

Zainteresowany (...) wnosił o oddalenie obydwu odwołań.

Wyrokami z dnia 26 kwietnia 2016 r. Sąd Okręgowy w Warszawie - Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów oddalił obydwa odwołania.

Wyroki Sądu Okręgowego zostały wydane w oparciu o poniższe ustalenia faktyczne i rozważania prawne.

(...) jest zarządcą infrastruktury kolejowej w rozumieniu art. 4 pkt 7 utk, wykonującym zadania określone w art. 5 utk. Jednym z obowiązków zarządcy jest określenie opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej (art. 33 ust. 1 utk). Zgodnie z art. 33 ust. 3 utk opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej stanowi sumę opłaty podstawowej i opłat dodatkowych.

Decyzją z dnia 9 lipca 2014 r. Nr (...) Prezes UTK odmówił zarządcy zatwierdzenia, przedłożonych przy wniosku z dnia 11 marca 2014 r. Nr (...) stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2014/2015 oraz zatwierdził stawki jednostkowe opłat dodatkowych na rjp 2014/2015.

Przy wniosku z dnia 4 sierpnia 2014 r. Nr (...) zarządca przedłożył do zatwierdzenia projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2014/2015, wraz z ich kalkulacją. Stawki jednostkowe stanowiły wynik założeń opisanych w „Instrukcji kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez (...) S.A. obowiązujących od 14 grudnia 2014 r. Ir-105” (zwanej dalej „Instrukcją kalkulacji stawek”), przekazanych Prezesowi UTK w dniu 28 lipca 2014 r. przy piśmie Nr (...)

Sąd pierwszej instancji ustalił, że „Instrukcja kalkulacji stawek” określa ośmioetapowy proces, który ma służyć wyznaczeniu planowanej wysokości kosztów stanowiących podstawę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej, w ramach której wyłączeniu podlegają te rodzaje kosztów, które nie mają charakteru bezpośredniego, czyli nie są ponoszone bezpośrednio na skutek wykonywania przewozów pociągami. Wskazał, że obowiązujące akty prawne nie definiują pojęcia „kosztów, które są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami”. W „Instrukcja kalkulacji stawek” przyjęto definicję „bazy kosztów stanowiących podstawę do wyznaczenia stawek opłaty podstawowej” jako planowaną wysokość kosztów do poniesienia przez (...) uznanych za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Sąd Okręgowy stwierdził, że przyjęta definicja kosztu bezpośredniego ponoszonego jako rezultat wykonywania przewozów pociągami ma odniesienie do natężenia ruchu kolejowego. Dla potrzeb ustalenia kosztów bezpośrednich dla poszczególnych grup kosztów jednorodnie zależnych od natężenia, ustalane są koszty stałe, które muszą być poniesione niezależnie od prowadzonego ruchu kolejowego, natomiast kosztem bezpośrednim ponoszonym jako rezultat wykonywania przewozów pociągami jest nadwyżka całkowitych kosztów ponad minimalny poziom kosztów koniecznych do poniesienia bez względu na wielkość prowadzonego ruchu kolejowego.

Pismem z dnia 6 sierpnia 2014 r. Prezes UTK zawiadomił zarządcę o wszczęciu na jego wniosek postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej przez licencjonowanych przewoźników kolejowych na rjp 2014/2015.

Pismem z dnia 28 sierpnia 2014 r. Prezes UTK wezwał zarządcę do wyjaśnienia przyczyn zmian wysokości stawek jednostkowych opłat za dostęp i korzystanie ze stacji i przystanków pasażerskich, ich budynków i innych urządzeń, w

tym za dostęp i korzystanie z peronów oraz informowanie podróżnych. (...) złożył wymagane wyjaśnienia w piśmie z dnia 1 września 2014 r.

O dopuszczenie do udziału w postępowaniu administracyjnym wszczętym na wniosek zarządcy, wystąpili: Izba Gospodarcza Transportu Lądowego z siedzibą w W., Fundacja (...) z siedzibą w W., Związek (...) z siedzibą w W. oraz Stowarzyszenie (...) z siedzibą w W.. Prezes UTK uznał, że wobec spełnienia przesłanek określonych w art. 31 § 1 pkt 2 k.p.a., dopuszczenie tych podmiotów do udziału w postępowaniu było uzasadnione celami statutowymi organizacji społecznych i przemawiał za tym interes społeczny.

W postępowaniu administracyjnym (...) opatrzył niektóre z dokumentów klauzulą „tajemnicą przedsiębiorstwa”. Prezesa UTK uznał, że informacje zawarte w: załącznikach Nr (...) Nr(...) i Nr (...) do „Instrukcji kalkulacji stawek”, załączniku do wniosku (...) z dnia 4 sierpnia 2014 r. w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej na rjp 2014/2015 obowiązujący od dnia 14 grudnia 2014 r. oraz w piśmie (...) z dnia 1 września 2014 r. dotyczącym kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, spełniły przesłanki wynikające z art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (tekst jedn. Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm., zwanej dalej „ustawą o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji” lub „uznk”), co uzasadniało uznanie ich za tajemnicę przedsiębiorstwa. Postanowienia Prezesa UTK o ograniczeniu uczestnikom na prawach strony prawa wglądu do materiału dowodowego wymieniają w/w dokumenty.

Pismem z dnia 3 października 2014 r. Prezes UTK poinformował strony o przysługującym im prawie do składania oświadczeń i stanowisk oraz wypowiedzania się co do materiałów zebranych w sprawie. W dniu 28 października 2014 r. została wydana zaskarżona decyzja zatwierdzająca stawki jednostkowe opłaty podstawowej za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2014/2015 za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

Stan faktyczny sprawy Sąd Okręgowy ustalił na podstawie dowodów z dokumentów.

Zdaniem Sądu pierwszej instancji obydwa odwołania nie zasługiwały na uwzględnienie.

Sąd Okręgowy stwierdził, że Prezes UTK przeprowadził postępowanie administracyjne zgodnie z przepisami kodeksu postępowania administracyjnego.

Na podstawie art. 14 ust. 4 utk do postępowania przed Prezesem UTK stosuje się, z zastrzeżeniem ust. 5 i 6, przepisy k.p.a. Przepis art. 13 ust. 1 pkt 1 utk stanowi, że do zadań Prezesa UTK w zakresie regulacji transportu kolejowego należy zatwierdzanie i koordynowanie opłat za korzystanie z przyznaných tras pociągów infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalenia tych opłat. Zgodnie zaś z treścią art 33 ust. 1 utk, zarządca określa wysokość opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej.

Sąd pierwszej instancji wyjaśnił, że stosownie do treści art. 33 ust. 7 i 8 utk stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłaty dodatkowe, uiszczane przez przewoźników kolejowych na rzecz zarządcy infrastruktury kolejowej, podlegają zatwierdzeniu przez Prezesa UTK. Prezes UTK może odmówić zatwierdzenia tych stawek jedynie w przypadku, gdy są one niezgodne z art. 33 ust. 2-6 utk, art. 34 utk oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35 utk. Przepis art. 33 ust. 2 utk stanowi, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

Sąd Okręgowy wskazał, iż w sprawie C-512/10 Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że „umożliwiając, przy obliczaniu opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, uwzględnienie kosztów, które nie mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążyą odpowiednio na mocy art. 6 ust. 2 i art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności

przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa, zmienionej dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r.". W orzeczeniu tym Trybunał dokonał wykładni „kosztu, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami” poprzez wskazanie, co może być, a co nie jest kosztem bezpośrednim.

Trybunał nie przyjął stanowiska Komisji, że pojęcie „kosztu, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami”, w rozumieniu art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE, odwołuje się do pojęcia „kosztów krańcowych”. Te ostatnie - zdaniem Komisji - oznaczają jedynie koszty, które powstają wskutek faktycznego przewozu pociągami, a nie koszty stałe, które obejmują oprócz kosztów związanych z przewozem pociągami również koszty ogólnego funkcjonowania infrastruktury, ponoszone nawet jeśli przewóz pociągami nie następuje. W pkt 73 i n. wyroku Trybunał odniósł się do kosztów związanych z sygnalizacją, prowadzeniem ruchu, utrzymaniem i naprawami, które mogą różnić się, przynajmniej częściowo, w zależności od natężenia ruchu i w rezultacie mogą być uznane za koszty, które są w części bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Wynika stąd a contrario, że w zakresie, w jakim obejmują one koszty stałe związane z dopuszczeniem do ruchu odcinka sieci kolejowej, jakie musi ponieść zarządca nawet jeśli przejazd pociągami nie następuje, koszty utrzymania lub prowadzenia ruchu kolejowego powinny być uznane za koszty tylko częściowo bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Odwołując się do powyższej argumentacji Sąd pierwszej instancji stwierdził, że istotna w niniejszej sprawie jest treść § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR, zgodnie z którym do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, przyjmuje się tę część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Oznacza to, że koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami mogą być pokryte z opłaty podstawowej i dlatego ustalając składową opłatę podstawową w postaci stawki jednostkowej, zarządca może uwzględnić te koszty. Wyodrębnienie kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami umożliwia uzyskanie finansowania z opłaty podstawowej, powodując, że stają się elementem określania wysokości części stawki jednostkowej budującej opłatę podstawową. Ustawa o transporcie kolejowym i rozporządzenie MIR nie definiują, czym są koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Rozporządzenie MIR zalicza do tych kosztów, w szczególności część kosztów: utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej; prowadzenia ruchu pociągów; amortyzacji, jeżeli jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

Przepis § 7 ust. 7 rozporządzenia MIR stanowi, że do kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, nie przyjmuje się tych kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Do kosztów tych zalicza się w szczególności koszty: administracji; ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych; finansowe; pośrednie. Zgodnie z § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR, planowaną wysokość kosztów, o których mowa w § 7 ust. 5 rozporządzenia MIR, ustala się na podstawie wysokości kosztów bezpośrednio ponoszonych, o których mowa w § 7 ust. 6, w ostatnim zakończonym roku obrotowym z uwzględnieniem: (1) współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej, ustalonego jako iloraz dni w rocznym rozkładzie jazdy, na który ustala się stawki, i liczby dni w ostatnim zakończonym roku; (2) planowanych wskaźników inflacji na dwa kolejne lata po roku, który się zakończył.

Sąd Okręgowy wskazał, że według ustawy o transporcie kolejowym Prezes UTK podejmując decyzję o zatwierdzeniu stawek albo odmowie ich zatwierdzenia kieruje się zasadami określonymi art. 33 ust. 2-6, art. 34 utk i rozporządzeniem MIR. Zasady odnoszące się do stawek jednostkowych wymagają, aby zarządca podał do publicznej wiadomości wysokości i rodzaje stawek opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych (art. 33 ust. 6 utk). Zaś zgodnie z § 7 ust. 23 rozporządzenia MIR zarządca, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed dniem wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy, publikuje na swojej stronie internetowej: projekt stawek jednostkowych wraz z wynikami badania rynku; projekt opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obejmujących usługi, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy; projekt opłat dodatkowych za usługi wymienione w § 6; wykaz udostępnianych linii

kolejowych z przyporządkowaniem im kategorii linii. W niniejszej sprawie zarządca zamieścił powyższe dokumenty na swojej stronie internetowej.

Sąd pierwszej instancji stwierdził, że przed przedłożeniem wniosku o zatwierdzenie stawek (...) przekazał Prezesowi (...)Instrukcję kalkulacji stawek”, w której wymienił koszty rodzajowe i ich przyporządkowanie do danej kategorii kosztów, zależnej od udziału tych kosztów jako kosztów bezpośrednio ponoszonych, a także opisał zastosowane zasady kategoryzacji. „Instrukcja kalkulacji stawek” opisuje metodologię ustalenia stawek jednostkowych (cel i przedmiot instrukcji w pkt 1.2). Kosztom bezpośrednim i metodologii ich kalkulacji został poświęcony pkt 2 „Instrukcji kalkulacji stawek”, opisujący 8 etapów procesu wyznaczania planowanej wysokości kosztów stanowiących podstawę do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej. Pkt 3 i pkt 4 „Instrukcji kalkulacji stawek” opisują metodologię kalkulacji stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Podstawą ustalenia kosztów bezpośrednio ponoszonych przyjmowanych do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, zarówno dla minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej zgodnie z § 7 ust. 8 rozporządzenia MIR, jak i dla dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, jest wykonanie kosztów za ostatni zakończony rok obrotowy. Bezpośrednio z systemu transakcyjnego, z pominięciem hurtowni danych, pobierane są informacje o wysokości kosztów dla danego roku dotyczące infrastruktury kolejowej, które zostały zaewidencjonowane na poszczególnych obiektach kontrolingowych. W kolejnym kroku dane te są importowane do M. A. za pomocą kwerend do bazy danych, dotyczących minimalnego dostępu do infrastruktury i do bazy danych dotyczącej dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów.

Sąd Okręgowy wyjaśnił, że przeprowadzenie kalkulacji bazy kosztowej w oparciu o koncepcję kosztów bezpośrednio ponoszonych wymagało odpowiedniego zgrupowania i kategoryzacji kosztów zaewidencjonowanych w księgach rachunkowych zarządcy. W tym celu zdefiniowano pojęcie jednorodnych kategorii kosztów (HCC), które grupują koszty według kryterium zależności wysokości ponoszonych kosztów od wykonania przewozów pociągami, rozumianej jako wielkość kosztów zależnych od natężenia ruchu kolejowego. Zgrupowane według tej zasady koszty są następnie analizowane w celu ustalenia wartości kosztów każdej grupy, która może zostać uznana za koszty związane z prowadzeniem przewozów pociągami, a zatem za koszty bezpośrednio przyjmowane do kalkulacji stawek jednostkowych. Współczynnik udziału kosztów bezpośrednich w danej grupie HCC został określony jako współczynnik U. Ponadto w ramach bazy kosztowej, na podstawie której wyznacza się planowaną wartość kosztów do kalkulacji stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury, wszystkie wyróżnione jednorodne grupy przyporządkowane są do jednej z dwóch grup podstawowych: utrzymania i remontów oraz prowadzenia ruchu pociągów. W ramach dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów jednorodne grupy przyporządkowywano do poszczególnych rodzajów usług. Procedura pozyskiwania danych źródłowych do bazy kosztowej opisana jest szczegółowo w pkt 2.3 „Instrukcji kalkulacji stawek”. Zarządca przyjął do kalkulacji stawek koszty bezpośrednio ponoszone za ostatni zakończony rok obrotowy 2013 dla całej usługi podstawowej, zarówno dla minimalnego dostępu jak i dla dostępu do urządzeń, co spełnia zasady określone w art. 33 ust. 2 utk i § 7 ust. 6 i 8 oraz ust. 18 rozporządzenia MIR. Natomiast proces wyznaczania kosztów bezpośrednio ponoszonych w przypadku dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o którym mowa w pkt 4.1 „Instrukcji kalkulacji stawek” jest analogiczny do procesu ustalania planowanej wysokości kosztów za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, z tą różnicą, że wyniki tej kalkulacji nie podlegają przeszacowaniu współczynnikiem zmienności pracy eksploatacyjnej.

Sąd Okręgowy uznał, że „Instrukcja kalkulacji stawek” stanowiła dokument podający metodologię ustalania stawek jednostkowych i jedynie podważenie przyjętej metodologii zaliczenia kosztów do kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, wskazujące na jej niezgodność z zasadami utk i rozporządzenia MIR, może doprowadzić do odmowy zatwierdzenia stawek. Według Sądu pierwszej instancji, samo kwestionowanie przez odwołujących się przyjętej przez (...) kategoryzacji kosztów jako kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, nie świadczy, że zarządca niewłaściwie zastosował § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR. W „Instrukcji kalkulacji stawek” i „Zasadach kalkulacji stawek jednostkowych” zarządca wyjaśnił, jakie koszty przyjmuje za koszty bezpośrednio ponoszone, wymienił koszty rodzajowe i ich przyporządkowanie do danej kategorii kosztów zależnej od udziału tych kosztów jako kosztów bezpośrednio

ponoszonych oraz opisał zastosowane zasady kategoryzacji. Do kosztów tych zalicza się w szczególności: część kosztów utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz prowadzenia ruchu pociągów. Wysokość ustalanych opłat jest więc pochodną kosztów, jakie zarządca infrastruktury ponosi w związku z zarządzaniem infrastrukturą, znajdujących swoje odzwierciedlenie w sprawozdaniu finansowym, które z uwzględnieniem dodatkowych zmiennych stanowi podstawę do ustalenia opłat podstawowych w okresach obowiązywania kolejnych umów o udostępnienie infrastruktury przewoźnikom kolejowym. Prezes UTK bada projekt stawek pod względem zgodności ich kalkulacji z zasadami prawa, czego konsekwencją jest możliwość ich zatwierdzenia lub odmowy zatwierdzenia, natomiast na zarządcy infrastruktury ciąży obowiązek skalkulowania tych opłat zgodnie z zasadami prawa.

Sąd pierwszej instancji stwierdził, że kompetencja do zatwierdzenia bądź odmowy zatwierdzenia stawek, jeżeli naruszone zostały zasady ich ustalania, przysługuje Prezesowi UTK. Podejmując decyzję w tym przedmiocie kieruje się on zasadami określonymi w art. 33 ust. 2-6, art. 34 utk i rozporządzeniu MIR, przy czym w przepisach tych nie ma w mechanizmie modyfikacji wysokości kosztów. Zarządca jest uprawniony do określenia wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej i przeprowadza proces kalkulacji na podstawie danych kosztowych związanych z jego działalnością. W ocenie Sądu Okręgowego Prezes UTK nie ma kompetencji do kontroli podziału kosztów, albowiem art. 33 ust. 7 utk wskazuje na zgodność opłat z zasadami określonymi w przepisach prawa. Wskazał, że jednym z celów realizowanych przez system opłat jest zapewnienie niezależności zarządzania zarządcy infrastruktury. Systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej powinny zachęcać zarządców infrastruktury kolejowej do optymalizacji wykorzystania należącej do nich infrastruktury. W celu umożliwienia takiej optymalizacji, zarządcy powinni dysponować pewną swobodą. Do państw członkowskich należy ustalenie zasad pobierania opłat, podczas gdy określanie wysokości i pobieranie tej opłaty jest wykonywane przez zarządcę infrastruktury.

Zdaniem Sądu Okręgowego powodowie nie wyknęli błędów metodologii przyjętych w „Instrukcji kalkulacji stawek”, a jedynie krytykowali zaniechanie organu w sprawdzeniu rodzaju kosztów zakwalifikowanych przez (...) jako bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Domagając się weryfikacji kosztów, które mogą być uznane za koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, powodowie zakwestionowali uprawnienia zarządcy do ustalenia stawek obejmujących koszty określone w § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR i nałożyli na Prezesa UTK zadanie nie wynikające z art. 33 ust. 7 utk. Z uzasadnienia decyzji wynika, że sprawdzając planowaną bazę kosztową do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłatę podstawową, organ odwoływał się do obowiązujących przepisów prawa.

Sąd pierwszej instancji oddalił wniosek Związku (...) o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego rewidenta na okoliczność nieprawidłowości obliczenia i/lub niezasadności wysokości stawek opłaty podstawowej, wskazując, że wysokość stawek jest konsekwencją przyjętych założeń metodologicznych. Powód miał możliwość poznania zasad kwalifikacji poszczególnych kosztów i uzasadnienie decyzji wyjaśniało sposób podjęcia merytorycznego rozstrzygnięcia. Według Sądu Okręgowego, odwołanie zarzuca pozbawienie strony prawa kontroli prawidłowości wyliczenia stawek i ich weryfikacji co do wysokości, lecz nie wskazuje przepisów prawa, z których takie uprawnienie miałoby wynikać.

Od wyroków Sądu Okręgowego w Warszawie - Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów apelacje wnieśli powodowie Związek (...) z siedzibą w W. oraz Izba Gospodarcza Transportu Lądowego z siedzibą w W..

Apelacją Związek (...) zaskarżył wyrok Sądu Okręgowego w całości, wnosząc o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez uchylenie decyzji, ewentualnie o jego zmianę poprzez zmianę decyzji i odmowę zatwierdzenia stawek jednostkowych. Powód zarzucił wyrokowi Sądu Okręgowego:

1) naruszenie przepisów postępowania, tj. art. 217, art. 227 i art. 278 k.p.c. poprzez oddalenie wniosku powoda o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego na okoliczność nieprawidłowości obliczenia i/lub niezasadności wysokości stawek opłaty podstawowej, co miało istotny wpływ na wynik sprawy, ponieważ pozbawiło powoda możliwości udowodnienia twierdzeń odwołania;

2) naruszenie art. 233 § 1 k.p.c. poprzez błędną ocenę materiału dowodowego w sprawie, w szczególności uznanie, że przedstawione przez (...) dokumenty określające sposób wyodrębnienia kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, jak też wyliczenia stawek, są prawidłowe, a podane w nich twierdzenia „wyjaśnione” i „uzasadnione”, jak też poprzez uznanie, że w celu wyodrębnienia kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami kosztach (...) wykonywała operacje metodologiczne, podczas gdy w rzeczywistości wskazane koszty zostały w całości uwzględnione przy wyliczeniu stawek opłaty podstawowej, bez żadnego uzasadnienia, co miało istotny wpływ na wynik sprawy, ponieważ doprowadziło Sąd pierwszej instancji do przekonania o prawidłowości wyliczenia stawek opłaty podstawowej;

3) naruszenie przepisów prawa materialnego, tj. art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym poprzez jego błędną wykładnię prowadzącą do wniosku, że Prezes UTK nie ma kompetencji do kontroli sposobu podziału kosztów przez (...) i zaliczenia kosztów do kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami;

4) naruszenie przepisów prawa materialnego, tj. art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 6 i § 7 ust. 7 rozporządzenia MIR poprzez ich niewłaściwe zastosowanie, prowadzące do przyjęcia, że wszystkie koszty, które (...) przyjęła do wyliczenia stawek opłaty podstawowej w cenniku na rozkład jazdy pociągów 2014/2015, stanowią koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Powód w apelacji złożył wniosek o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego rewidenta lub biegłego ekonomisty do spraw kolejnictwa na okoliczność nieprawidłowości obliczenia opłaty podstawowej, w tym na okoliczność nieprawidłowości przy wyznaczaniu kosztów (...) ponoszonych bezpośrednio jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, w szczególności nieprawidłowości uwzględnienia w całości kosztów akcji zima, kosztów zużycia energii, kosztów zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii, kosztów kolejowego ratownictwa technicznego, jak też kosztów ponoszonych na budynki i budowle - wiadukty i mosty (w kategorii 2.1.) i/lub niezasadności wysokości stawek opłaty podstawowej.

Apelacją Izba Gospodarcza Transportu Lądowego zaskarżyła wyrok Sądu Okręgowego w całości, wnosząc o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez uchylenie decyzji. Powód zarzucił wyrokowi Sądu Okręgowego naruszenie:

1) art. 479⁷⁵ § 1 k.p.c. poprzez oddalenie odwołania, w sytuacji, w której istniały podstawy do jego uwzględnienia, tj. mimo naruszenia przez Prezesa UTK przepisów postępowania, tj. art. 7 i art. 77 § 1 k.p.a. w stopniu mającym istotny wpływ na wynik sprawy poprzez zaniechanie dokładnego wyjaśnienia stanu faktycznego oraz zbadania całego materiału dowodowego, w tym poprzez brak weryfikacji sposobu ustalania, kategoryzacji i wysokości kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury;

2) art. 13 ust. 1 pkt 1 w związku z art. 33 ust. 8 w związku z art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 6, ust. 7 i ust. 25 rozporządzenia MIR poprzez ich błędną wykładnię, polegającą na przyjęciu, że Prezes UTK nie ma kompetencji do weryfikacji sposobu ustalania, kategoryzacji i wysokości kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, podczas gdy do kompetencji Prezesa UTK należy nie tylko zatwierdzanie, ale również koordynowanie opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalania tych opłat, tj. również pod względem ustalania opłaty przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami;

3) art. 13 ust. 1 pkt 1 w związku z art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym w związku z art. 31 ust. 2 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. U. UE z 2012 r. L 343, poz. 32) poprzez ich błędną wykładnię polegającą na przyjęciu, że jedynie podważenie przez powoda przyjętej metodologii zaliczenia kosztów do kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, stanowiący przypadek niezgodności z zasadami ustawy o transporcie kolejowym i rozporządzenia MIR może doprowadzić do odmowy zatwierdzenia stawek, a w konsekwencji uznanie, iż ciężar dowodu w powyższym zakresie leży na powodzie, podczas gdy z przepisów

ustawy o transporcie kolejowym, interpretowanej w zgodzie z art. 31 ust. 2 Dyrektywy, wynika, iż to do zadań Prezesa UTK należy weryfikacja przedłożonego przez zarządcę infrastruktury projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych co do ich zgodności z zasadami wyrażonymi w ww. ustawie oraz rozporządzeniu wykonawczym, przy czym to zarządca infrastruktury musi wykazać wobec Prezesa UTK i przedsiębiorstw kolejowych, że opłaty za infrastrukturę i usługi są zgodne z metodologią i przyjętymi zasadami;

4) art. 13 ust. 1 pkt 1 w związku z art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym w związku z art. 31 ust. 2 oraz art. 56 ust. 1 Dyrektywy poprzez ich błędną wykładnię polegającą na przyjęciu, że Prezes UTK nie ma kompetencji do weryfikacji wysokości stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych, podczas gdy z przepisów ustawy o transporcie kolejowym, interpretowanej w zgodzie z art. 31 ust. 2 Dyrektywy, wynika że Prezes UTK posiada uprawnienie do koordynowania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej pod względem zgodności z zasadami ustalania tych opłat, tj. również przy uwzględnieniu ich wysokości.

Pozwany Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wnosił o oddalenie obydwu apelacji.

Zainteresowany (...) wnosił o oddalenie obydwu apelacji.

Zarządzeniem z dnia 29 listopada 2017 r. Sąd Apelacyjny w Warszawie połączył w celu łącznego rozpoznania i rozstrzygnięcia sprawy o sygn. akt VII ACa 997/17 i VII ACa 998/17 oraz zarządził prowadzenie ich pod sygn. akt VII ACa 997/17.

Sąd Apelacyjny zważył:

Apelacje powodów zasługują na uwzględnienie, o ile zmierzają do uchylecia zaskarżonych wyroków i przekazania spraw Sądowi pierwszej instancji do ponownego rozpoznania.

Oddalając odwołania powodów Sąd Okręgowy ograniczył się do stwierdzenia, że Prezes UTK nie ma kompetencji do kontroli podziału kosztów, albowiem to zarządca jest uprawniony do określenia wysokości opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej i przeprowadza proces kalkulacji na podstawie danych kosztowych związanych z jego działalnością. Natomiast Prezesowi UTK przysługuje kompetencja do zatwierdzenia bądź odmowy zatwierdzenia stawek, przy czym podstawą odmowy ich zatwierdzenia jest wyłącznie naruszenie zasad ich ustalania.

Według Sądu pierwszej instancji, jedynie podważenie przyjętej przez zarządcę metodologii zaliczenia kosztów do kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, wskazujące na jej niezgodność z zasadami utk i rozporządzenia MIR, mogłoby doprowadzić do odmowy zatwierdzenia stawek przez Prezesa UTK. Natomiast samo kwestionowanie przez odwołujących się przyjętej przez (...) kategoryzacji kosztów jako kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, nie świadczy, że zarządca niewłaściwie zastosował § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR.

Zdaniem Sądu Okręgowego powodowie nie wytknęli błędów metodologii przyjętych w „Instrukcji kalkulacji stawek”, a jedynie krytykowali zaniechanie organu w sprawdzeniu rodzaju kosztów zakwalifikowanych przez (...) jako bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Domagając się weryfikacji kosztów, które mogą być uznane za koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, powodowie zakwestionowali uprawnienia zarządcy do ustalenia stawek obejmujących koszty określone w § 7 ust. 6 rozporządzenia MIR i nałożyli na Prezesa UTK zadanie nie wynikające z art. 33 ust. 7 utk.

Odwołując się do powyższych twierdzeń, Sąd pierwszej instancji nie odniósł się do szczegółowych zarzutów podniesionych w odwołaniach, co - w ocenie Sądu Apelacyjnego - skutkowało nierozpoznaniem istoty sprawy oraz koniecznością uchylecia zaskarżonego wyroku i przekazania sprawy Sądowi pierwszej instancji do ponownego rozpoznania. Nie ma bowiem racji Sąd Okręgowy twierdząc, że Prezes UTK nie ma kompetencji do kontroli sposobu podziału i zaliczenia kosztów do kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów

pociągami, w ramach procedury zatwierdzenia stawek jednostkowych przedstawionych przez zarządcę. Zanegowanie tego uprawnienia Prezesa UTK czyniłoby bowiem iluzoryczną jego kompetencję określoną w art. 33 ust. 8 utk.

Z art. 33 ust. 1 i 2 utk wynika, że zarządca określa wysokość opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej. Przy tym, opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami. Według art. 33 ust. 7 i 8 utk stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłaty dodatkowe, poza opłatami za korzystanie z prądu trakcyjnego, wraz z kalkulacją ich wysokości przekazuje się Prezesowi UTK. Prezes UTK w terminie 30 dni od dnia otrzymania stawek, o których mowa w ust. 7, zatwierdza je albo odmawia ich zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia niezgodności z zasadami, o których mowa w ust. 2-6, art. 34 oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35 utk.

Skoro Prezes UTK odmawia zatwierdzenia stawek w przypadku stwierdzenia ich niezgodności z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 utk, aby ocenić, czy zgodność ta występuje, organ powinien zweryfikować, czy opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej została ustalona przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami. Gdyby okazało się, że przy określeniu wysokości opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej zarządca uwzględnił koszty nie spełniające kryterium „bepośrednio ponoszonych przez zarządcę jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami”, Prezes UTK powinien wydać decyzję o odmowie zatwierdzenia stawek. Ponieważ ustawa o transporcie kolejowym nie przewiduje procedury modyfikacji stawek przez organ, w wypadku odmowy ich zatwierdzenia zarządca powinien ponownie określić ich wysokość i zwrócić się Prezesa UTK o zatwierdzenie nowych stawek.

Ponownie rozpoznając sprawę Sąd Okręgowy powinien odnieść się do zarzutów dotyczących kwalifikacji kosztów, sformułowanych przez (...) w odwołaniu oraz przez (...) w piśmie procesowym z dnia 13 maja 2015 r. W odwołaniu (...) zakwestionowała istnienie związku z ruchem pociągów następujących kosztów: kosztów akcji zima, kosztów zużycia energii, kosztów zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii, kosztów przejazdów (remonty główne), kosztów urządzeń zabezpieczenia ruchu na przejazdach (remonty główne), kosztów maszyn, środków transportu kolejowego i urządzeń do robót torowych, kosztów rozjazdów w torach głównych (remonty główne), kosztów torów głównych dodatkowych (remonty główne), kosztów torów głównych zasadniczych (remonty główne), kosztów sieci trakcyjnej (remonty główne), kosztów w podkategorii „inne”. Natomiast w piśmie procesowym z dnia 13 maja 2015 r. (...) zakwestionował koszty: koszty akcji zima, koszty kolejowego ratownictwa technicznego, koszty eksploatacji i konserwacji budynków, koszty remontów, utrzymania, konserwacji, diagnostyki i eksploatacji wiaduktów i mostów. Natomiast jako nieprecyzyjnie określone uznał koszty: koszty zużycia energii, koszty zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii maszyn i środków transportu kolejowego i urządzeń do prowadzenia robót torowych. Ponadto (...) domagała się wyjaśnienia różnicy wysokości kosztów wskazanych w „Instrukcji kalkulacji stawek” (2) załączonej do przedmiotowego wniosku zarządcy oraz „Instrukcji kalkulacji stawek” (1) załączonej do poprzedniego wniosku zarządcy, który nie został zatwierdzony.

Sąd pierwszej instancji powinien ocenić poszczególne zakwestionowane przez powodów pozycje kosztów odwołując się do kryterium „bepośrednio ponoszonych przez zarządcę jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami”. Jest to istotne, ponieważ przewoźnicy nie mogą być obciążani kosztami stałymi, które wynikają z prowadzonej przez zarządcę infrastrukturą działalnością gospodarczą. Sąd Okręgowy powinien wnikliwie ustalić, jakie koszty są uwzględnione w poszczególnych kategoriach, w szczególności, niektóre z nich zostały określone nieprecyzyjnie. Powinien również rozważyć, czy całość kosztów z danej kategorii zalicza się do „bepośrednio ponoszonych przez zarządcę jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami”. Nie jest bowiem wykluczone, że tylko część danej kategorii kosztów spełniałaby powyższe kryterium. W sytuacji, gdyby Sąd pierwszej instancji uznał, że kwalifikacja kosztów wymaga wiadomości specjalnych, powinien skorzystać z opinii biegłego sądowego.

Dokonując kwalifikacji kosztów Sąd Okręgowy odwoła się do treści obowiązującego w dacie wydania zaskarżonej decyzji rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2014 r. poz. 788). Zgodnie z powołanymi przepisami do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, przyjmuje się tę część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Do kosztów tych zalicza się w szczególności część kosztów: utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej; prowadzenia ruchu pociągów; amortyzacji, jeżeli jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego. Do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, nie przyjmuje się tych kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Do kosztów tych zalicza się w szczególności koszty: administracji; ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych; finansowe; pośrednie. Koszty „bezpośrednio ponoszone przez zarządcę jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami” powinny być definiowane z uwzględnieniem wykładni wynikającej m.in. w wyroku Trybunału Sprawiedliwości z dnia 13 lutego 2014 r. wydanego w sprawie C-152/12 - Komisja Europejska przeciwko Republice Bułgarii.

Z uwagi na treść rozstrzygnięcia Sądu odwoławczego, odniesienie się do pozostałych zarzutów obydwu apelacji należy uznać za zbędne.

Podstawą orzeczenia Sądu Apelacyjnego był art. 386 § 4 k.p.c. O kosztach procesu orzeczono na podstawie art. 108 § 2 k.p.c.