

# WYROK

## W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 6 lipca 2018 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie XVII Wydział Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów w składzie:

Przewodniczący:	<i>SSO Dariusz Dąbrowski</i>
Protokolant:	st. sekretarz sądowy Jadwiga Skrzyńska

po rozpoznaniu w dniu 25 czerwca 2018 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z odwołania(...)w W.

przeciwko **Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego**

przy udziale zainteresowanych (...) **Spółki Akcyjnej w W., Związku (...) w W., Fundacji (...) w W. i Stowarzyszenia (...) w W.**

oraz

sprawy z odwołania **Związku (...) w W.**

przeciwko **Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego**

przy udziale zainteresowanych (...) **Spółki Akcyjnej w W., (...) w W., Fundacji (...) w W. i Stowarzyszenia (...) w W.**

**o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej**

na skutek odwołania powodów od decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego

z dnia 23 października 2015 roku Nr (...)

1. zmienia zaskarżoną decyzję w części w ten sposób, że odmawia zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów.
2. zasądza od pozwanego Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na rzecz powodów(...)w W. i Związku (...) kwotę po 477 zł (czterysta siedemdziesiąt siedem złotych) tytułem zwrotu kosztów postępowania,
3. zasądza od zainteresowanego (...) Spółki Akcyjnej w W. na rzecz powodów(...) w W. i Związku (...) kwotę po 377 zł (trzysta siedemdziesiąt siedem złotych) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego.

SSO Dariusz Dąbrowski

# UZASADNIENIE

Decyzją z 23 października 2015 r. (znak: (...)), wydaną w oparciu o przepisy art. 104 § 1 k.p.a. i art. 14 ust. 4 oraz art. 13 ust. 1 pkt 1 w związku z art. 33 ust. 7 i ust. 8 ustawy z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (dalej: utk) oraz § 7 ust. 24 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej, Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, po rozpatrzeniu wniosku (...) S.A. z siedzibą w W. (dalej: (...)) z 12 marca 2015 r., zatwierdził stawki jednostkowe opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej, przedłożone do zatwierdzenia przy wniosku (...), na rozkład jazdy pociągów 2015/2016 (dalej: rjp 2015/2016):

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,

III. opłaty dodatkowe, o których mowa w art. 33 ust. 11 utk.

(decyzja – wersja jawna, k. 8-66 verte; wersja zawierająca tajemnicę przedsiębiorstwa, k. 1406-1527 akt admin.).

Odwołanie od wskazanej decyzji wniosły dwa podmioty, mianowicie, (...) z siedzibą w W. (dalej: (...)) oraz Związek (...) z siedzibą w W. (dalej: (...)).

Pierwszy z wymienionych podmiotów zaskarżył decyzję Prezesa UTK w całości, wnosząc o jej uchylenie w całości i przekazanie sprawy do ponownego rozpatrzenia Prezesowi UTK oraz o zasądzenie od pozwanego na rzecz powoda kosztów postępowania w sprawie według norm przepisanych. (...) zarzuciła naruszenie następujących przepisów:

1) art. 31 ust. 3 dyrektywy PE i Rady 2012/34/UE z 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym oraz § 7 ust. 6 i 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej, poprzez odmowę dokonania weryfikacji prawidłowości wyodrębnienia przez (...) kosztów, jakie bezpośrednio poniesie (...) jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, a w konsekwencji 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. 33 ust. 8 utk poprzez brak weryfikacji zgodności wysokości kosztów bezpośrednich przyjętych przez (...) do kalkulacji stawek z danymi źródłowymi,

3) naruszenie art. 77 § 1 k.p.a. poprzez niespełnienie obowiązku wyczerpującego rozpatrzenia całego materiału dowodowego, w tym w szczególności stanowiska (...) z 20 października 2015 r., otrzymanego przez Prezesa UTK 21 października 2015 r.

(odwołanie, k. 72-76).

Związek (...) także zaskarżył decyzję Prezesa UTK w całości, wnosząc o jej zmianę w całości poprzez odmowę zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów przedłożonych do zatwierdzenia przy wniosku przez (...) na rozkład jazdy pociągów 2015/2016 lub, ewentualnie, o uchylenie zaskarżonej decyzji w całości. Strona wniosła również o zasądzenie od pozwanego na jej rzecz kosztów postępowania według norm przepisanych. Zaskarżonej decyzji zarzucono naruszenie następujących przepisów:

1. art. 8, art. 9, art. 10 § 1 i 2, art. 73 § 1 oraz art. 74 § 1 i 2 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 najistotniejszej części materiału dowodowego przedłożonego przez (...);

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

3. naruszenie art. 107 § 1 i 3 k.p.a. poprzez zaniechanie wyjaśnienia podstawy faktycznej i prawnej decyzji, w szczególności w zakresie rodzaju i wysokości przyjętych do kalkulacji stawek kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu;

4. naruszenie art. 24 § 3 k.p.a. w zw. z 84 § 2 k.p.a. poprzez powołanie w charakterze biegłego podmiotu, którego bezstronność i niezależność budzi uzasadnione wątpliwości, jak też zaniechanie wyłączenia biegłego mimo uzasadnionego wniosku powoda o powołanie nowego biegłego;

5. naruszenie art. 7 k.p.a., art. 77 § 1 k.p.a. i art. 107 § 3 k.p.a. poprzez zaniechanie zbadania i wyjaśnienia przesłanek uznania za prawidłowe rodzaju i wysokości przyjętych do kalkulacji stawek kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu, w szczególności poprzez dowolną ocenę wniosku (...) oraz opinii biegłego w zakresie kategoryzacji kosztów i wyodrębnienia spośród kosztów całkowitych (...) kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu;

6. naruszenie następujących przepisów:

a) art. 31 ust. 3 Dyrektywy 2012/34/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego;

b) art. 33 ust. 2 i art. 33 ust. 8 utk;

c) art. 3 ust. 1, art. 3 ust. 4 lit. c) i d) oraz 4 ust. 1 lit. a), d), j), k) i o) Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu;

d) § 7 ust. 5, § 7 ust. 6 i § 7 ust. 7 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej z dnia 5 czerwca 2014 r.;

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 przejazdu pociągu.

(odwołanie, k. 72-94 akt sprawy XVII AmK 7/16).

W odpowiedziach na odwołania Prezes UTK wnosił o ich oddalenie w całości oraz o zasądzenie od każdego z powodów na rzecz pozwanego kosztów zastępstwa procesowego postępowania, według norm przepisanych z uwzględnieniem nakładu pracy radcy prawnego, charakteru i szczególnego stopnia zawłości sprawy.

(odpowiedź na odwołanie (...), k. 236-270; odpowiedź na odwołanie (...), k. 212-252 akt sprawy XVII AmK 7/16).

Zainteresowany (...) S.A. w odpowiedziach na odwołania wniósł o ich oddalenie w całości oraz o zasądzenie od każdego z powodów na rzecz (...) kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm prawem przepisanych.

(odpowiedź na odwołanie (...), k. 116-124; odpowiedź na odwołanie (...), k. 181-195 akt sprawy XVII AmK 7/16).

(...) w odpowiedzi na odwołanie wniesione przez (...) wniósł o uwzględnienie odwołania w całości i zasądzenie na rzecz (...) od Prezesa UTK kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych.

(odpowiedź na odwołanie (...), k. 126-138).

Zarządzeniem z 18 maja 2018 r., wydanym na podstawie art. 219 k.p.c., sprawa o sygn. akt XVII AmK 7/16 została połączona do wspólnego rozpoznania i rozstrzygnięcia ze sprawą XVII AmK 6/16 i w dalszym ciągu sprawy te były prowadzone łącznie pod sygnaturą XVII AmK 6/16.

(zarządzenie, k. 266 akt sprawy AmK 7/16).

### **Sąd Okręgowy ustalił następujący stan faktyczny:**

Wnioskiem z 12 marca 2015 r., (...), (...) S.A. z siedzibą w W. - jako zarządca infrastruktury kolejowej - wystąpiły o zatwierdzenie przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz opłat dodatkowych, na rozkład jazdy pociągów (dalej: rjp) 2015/2016, obowiązujących od 13 grudnia 2015 r.

Zarządca ustalił wysokość przedmiotowych stawek w oparciu o dokument „Instrukcja kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez (...) SA obowiązujących od 13 grudnia 2015 r. Ir-105”, przekazany Prezesowi UTK wraz z pismem z 10 marca 2015 r. o Nr(...)

Spółka (...) opublikowała na swojej stronie internetowej, pod adresem: (...) następujące dokumenty:

- 1) projekt stawek jednostkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm;
- 2) wykaz udostępnianych linii kolejowych z przyporządkowaniem im kategorii linii dla pociągów pasażerskich i towarowych (projekt),
- 3) wykaz stacji i przystanków z przyporządkowaniem im stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp i korzystanie z peronów (projekt),
- 4) zasady kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej w wersji nieobjętej tajemnicą przedsiębiorstwa Spółki (...).

dowód: okoliczności bezsporne; wniosek z 12 marca 2015 r. wraz z załącznikami wersja jawna – k. 343-378 akt admin., wersja zawierająca tajemnicę przedsiębiorstwa, k. 291-342 akt admin.; „Instrukcja kalkulacji stawek (...)” wersja jawna, k. 199-290 akt admin.; wersja zawierająca tajemnicę przedsiębiorstwa, k. 7-198 akt admin.

W kalkulacji stawek nie przewidziano dofinansowania ze środków publicznych, w tym z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego, remontów i utrzymania infrastruktury kolejowej (...), które to dofinansowanie wpływałoby na obniżenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej.

dowód: wniosek (...) z 12 marca 2015 r. wersja jawna - 343-378 akt admin., wersja zawierająca tajemnicę przedsiębiorstwa - k. 291-342 akt admin.; kopia pisma Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 18 lutego 2015 r., znak: (...).

W dniu 29 stycznia 2014 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury, działającym w imieniu i na rzecz Skarbu Państwa, oraz (...) S.A. z siedzibą w W. została zawarta „Umowa o dofinansowanie z budżetu państwa kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową i jej ochrony w okresie 01.01.2014 r. – 31.12.2016 r.”

dowód: kopia umowy, k. 450-493 akt admin.

Pismem z 17 marca 2015 r. Prezes UTK zawiadomił (...) o wszczęciu w dniu 16 marca 2015 r., na wniosek Spółki, postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej Spółki przez licencjonowanych przewoźników kolejowych na rozkład jazdy pociągów 2015/2016.

dowód: zawiadomienie wraz z potwierdzeniem odbioru, k. 379-384 akt admin.

Prezes UTK dopuścił do udziału w ww. postępowaniu administracyjnym na prawach strony następujące podmioty: (...)z siedzibą w W., Fundację (...) z siedzibą w W. (dalej: (...)), Związek (...) z siedzibą w W. oraz Stowarzyszenie (...) z siedzibą w W. (dalej: (...)).

dowód: postanowienia o dopuszczeniu do postępowania na prawach strony dla: (...) z 1.06.2015 r., k. 760-767 akt admin.; Fundacji (...) z 28.05.2015 r., k. 712-720 akt admin.; (...) z 16.06.2015 r., k. 802-811 akt admin.; (...) z 25.06.2015 r., k. 956-965 akt admin.

Postanowieniami wydanymi 28.05.2015 r. wobec (...), 8.06.2015 r. dla (...), 19.06.2015 r. dla (...) i 29.06.2015 r. dla (...) oraz postanowieniami z 30 września 2015 r. Prezes UTK ograniczył podmiotom, dopuszczonym do udziału w postępowaniu administracyjnym na prawach strony, prawo wglądu do materiału dowodowego obejmującego tajemnicę przedsiębiorstwa (...), zawartego:

1) w załącznikach do Instrukcji kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez (...) S.A. obowiązujących od 13 grudnia 2015 r. Ir-105, przedłożonej przy piśmie z dnia 10 marca 2015 r. Nr (...), jak poniżej:

Załączniku 3 - Model kalkulacji kosztów do stawek dostępu wraz ze specyfikacją,

Załączniku 4 - Mapowanie kategorii kosztów,

Załączniku 11 - Instrukcja obsługi modelu kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej,

2) we wniosku (...) S.A. z siedzibą w W. z 12 marca 2015 r. Nr (...) w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2015/2016 obowiązujących od 13 grudnia 2015 r., jak poniżej:

Załączniku do wniosku (...) S.A. z siedzibą w W. z 12 marca 2015 r. Nr(...) w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za dostęp i korzystanie z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2015/2016 obowiązujący od 13 grudnia 2015 r. - Projekty stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez (...) S.A. obowiązujących od 13 grudnia 2015 r. - od strony 2 do strony 39.

3) w załącznikach do Projektów stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm zarządzanej przez (...) S.A. obowiązujących od 13 grudnia 2015 r., jak poniżej:

Załączniku 2 - Model kalkulacji kosztów za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów,

Załączniku 3 - Koszty dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów - indywidualna kalkulacja,

Załączniku 4 - Wyniki kalkulacji współczynników U,

Załączniku 5 - Model kalkulacji stawek jednostkowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej.

4) w załączniku do pisma (...) S.A. z siedzibą w W. z 28 kwietnia 2015 r. Nr (...) płyty CD zawierającej model kalkulacji stawek jednostkowych za dostęp i korzystanie z peronów oraz informowanie podróżnych na rozkład jazdy pociągów 2015/2016.

5) w piśmie (...) S.A. z siedzibą w W. Nr (...) z 3 sierpnia 2015 r.:

- od Tabeli nr 1 na stronie 1 do akapitu „Koszty” na stronie 2,
- od końca cytatu na stronie 3 do akapitu pierwszego na stronie 6 (do „Tabele 4-6”),
- od Tabeli nr 4 na stronie 6 do akapitu „Uzasadnienie” na stronie 9;

6) w załączniku nr 1 do pisma (...) S.A. z siedzibą w W. Nr (...) z 3 sierpnia 2015 r. „Dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – Indywidualne kalkulacja”, w zakresie objętym tajemnicą przedsiębiorstwa (...) S.A. z siedzibą w W..

dowód: postanowienia o ograniczeniu prawa wglądu do materiału dowodowego: k. 728-744, 776-792, 826-843, 978-995, 1222-1240, 1254-1271, 1286-1303, 1316-1333 akt admin.

Pismem z 2 października 2015 r. Prezes UTK pouczył stronę oraz podmioty działające na prawach strony, iż stosownie do art. 10 § 1 i 73 § 1 k.p.a., mogą one składać ostateczne oświadczenia i stanowiska w sprawie oraz wypowiadać się co materiałom zebranych w sprawie i zgłoszonych żądań, a także przeglądać akta sprawy – z uwzględnieniem zasady zachowania tajemnicy przedsiębiorstwa – oraz sporządzać z nich notatki, kopie lub odpisy w terminie 3 dni. Organ poinformował jednocześnie o zgromadzonych w sprawie dowodach.

dowód: zawiadomienie, k. 1346-1350 akt admin.

Dnia 23 października 2015 r. Prezes UTK wydał decyzję zatwierdzającą stawki jednostkowe opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej, przedłożone do zatwierdzenia przy wniosku (...) Nr (...), na rozkład jazdy pociągów 2015/2016, a decyzja ta została zaskarżona w niniejszym postępowaniu sądowym.

Powyżej opisany stan faktyczny nie był sporny między stronami, a Sąd ustalił go w oparciu o wyżej wymienione dowody, których wiarygodność i moc dowodowa nie budziły zastrzeżeń.

Sąd Okręgowy oddalił wniosek powoda (...) o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego z zakresu ekonomii na okoliczność uwzględnienia przez (...) w bazie kosztowej stanowiącej podstawę obliczenia stawek opłaty podstawowej również takich kosztów, które nie mogą być uznane za koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu, w szczególności koszty zatrudnienia personelu do prowadzenia ruchu pociągów, koszty akcji zima, koszty zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii, koszty kolejowego ratownictwa technicznego, koszty eksploatacji i konserwacji budynków, koszty ponoszone na wiadukty i mosty oraz koszty utrzymania sieci trakcyjnej. Zdaniem Sądu, przeprowadzenie tego dowodu było zbędne, ponieważ zebrany w sprawie materiał dowodowy był wystarczający dla jej rozstrzygnięcia, w tym także w zakresie okoliczności objętych ww. tezą dowodową.

### **Sąd Okręgowy zważył, co następuje.**

Odwołania powodów – Związku (...) i (...), podlegały uwzględnieniu.

Ustosunkowując się w pierwszej kolejności do zarzutów dotyczących naruszenia przepisów postępowania administracyjnego, Sąd Okręgowy stoi na stanowisku, że tego rodzaju zarzuty są, co do zasady, nieskuteczne w postępowaniu przed Sądem Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Sąd ten rozpoznaje bowiem sprawę na nowo, jako sąd pierwszej instancji, dokonując w odniesieniu do zaskarżonej decyzji, także w aspekcie wniesionego odwołania, pełniej kontroli legalności i zasadności orzeczenia organu administracji publicznej. W tym zakresie Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów zapoznaje się z całym materiałem dowodowym, w tym także zebrany w toku

postępowania administracyjnego, oraz dokonuje jego oceny. Dotyczy to również materiału obejmującego tajemnicę przedsiębiorstwa.

Także kwestia ograniczenia powodom, działającym w postępowaniu przed Prezesem UTK na prawach strony, prawa wglądu do części materiału dowodowego zawartego w aktach administracyjnych nie może być przedmiotem kontroli w niniejszym postępowaniu. Naruszenie, powołanych w odwołaniu (...), przepisów procedury administracyjnej nie jest uzasadnione tylko dlatego, że zostało wydane postanowienie o ograniczeniu (...), (...) i innym podmiotom prawa wglądu do materiału dowodowego objętego tajemnicą przedsiębiorstwa (...). Istotne jest, że Prezes UTK przeprowadził postępowanie administracyjne zgodnie z przepisami prawa kodeksu postępowania administracyjnego, zapewniając stronom czynne uczestnictwo w sprawie, informując je o wydanych postanowieniach, zgromadzonym materiale dowodowym, umożliwiając wgląd do materiału dowodowego (poza materiałem objętym tajemnicą przedsiębiorstwa (...)). Strony były informowane o możliwości wypowiedzania się i przedkładania stanowisk w sprawie, a organ ustosunkował się do wszystkich dokumentów zgromadzonych na potrzeby prowadzonego postępowania. (...) otrzymał postanowienia o ograniczeniu prawa wglądu z 19 czerwca 2015 r. i 30 września 2015 r. – odpowiednio – 23 czerwca 2015 r. i 5 października 2015 r. (k. 850-851, 1308-1309 akt admin.). Oba postanowienia zawierały pouczenie o możliwości wniesienia zażalenia do Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (str. 17/18 postanowień). W konsekwencji, w ocenie Sądu, kwestia zasadności ograniczenia prawa wglądu do materiału dowodowego objętego tajemnicą przedsiębiorstwa (...) nie może być przenoszona na płaszczyznę niniejszego postępowania. Źródłem naruszenia prawa do czynnego udziału w sprawie może być uchybienie standardom postępowania administracyjnego, jeżeli tego uchybienia nie można naprawić w drodze zagwarantowanych prawem środków zaskarżenia. Niezależnie jednak od powyższego, Sąd Okręgowy stoi na stanowisku, że postanowienia o ograniczeniu prawa wglądu w odniesieniu do informacji i danych przedstawionych przez (...), znajdowały uzasadnienie w świetle art. 11 ust. 4 ustawy z 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji.

Stan faktyczny niniejszej sprawy nie był przedmiotem sporu pomiędzy stronami. Kwestia sporna dotyczyła natomiast kwalifikacji prawnej niektórych spośród kosztów, przyjętych przez zarządcę infrastruktury – (...) do wyliczenia wysokości stawek jednostkowych opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej w rozkładzie jazdy pociągów 2015/2016.

Zgodnie z przepisem art. 13 ust. 1 pkt 1 utk, 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. Według art 33 ust. 1 utk, wysokość opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej określa jej zarządca. Stosownie zaś 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, w terminie 30 dni od ich otrzymania przez organ. Regulator może odmówić zatwierdzenia tych stawek w przypadku stwierdzenia niezgodności z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6 utk, art. 34 utk oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35 utk. Z kolei 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.

Z ostatniego z przywołanych przepisów wynika jednoznacznie, że nie każde koszty może uwzględnić zarządca przy kalkulacji opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej, stanowiącej sumę opłaty podstawowej i opłat dodatkowych, przy czym pierwsza z nich obejmuje dwie opłaty – tj. opłatę za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmującej usługi wymienione w części I ust. 1 załącznika do utk oraz opłatę za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obejmującej usługi, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy (art. 33 ust. 3 – 3a utk). Stosownie do treści art. 33 ust. 4 utk, opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jest obliczana jako iloczyn przebiegów pociągów i stawek jednostkowych ustalonych w zależności od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, oddzielnie dla przewozu osób i rzeczy.

Dla dokonania kwalifikacji kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, istotne znaczenie ma - obowiązujące w dacie wydania zaskarżonej decyzji - rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (dalej: rozporządzenie), które weszło w życie 24 czerwca 2014 r. i obowiązywało do 30 grudnia 2016 r. Kluczowa jest w tym zakresie treść § 7 ust. 6 rozporządzenia, zgodnie z którym do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w ust. 5, 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 opłaty podstawowej w postaci stawki jednostkowej, zarządca może uwzględnić te koszty. Należy odnotować, że ani ustawa o transporcie kolejowym, ani przywołane wyżej rozporządzenie, nie definiują pojęcia „kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami”. Rozporządzenie zalicza do tych kosztów w szczególności część kosztów:

- 1) utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej;
- 2) prowadzenia ruchu pociągów;
- 3) amortyzacji, jeżeli jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

Przepis § 7 ust. 7 rozporządzenia stanowi natomiast, że do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w ust. 5, 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:

- 1) administracji;
- 2) ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych;
- 3) finansowe;
- 4) pośrednie.

W myśl § 7 ust. 8 rozporządzenia, planowaną wysokość kosztów, o których mowa w ust. 5, ustala się na podstawie wysokości kosztów bezpośrednio ponoszonych, o których mowa w 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.

W art. 33 ust. 6 UTK wprowadzono wymóg, aby zarządca podał do publicznej wiadomości wysokości i rodzaje stawek opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych. Podobnie przepis § 7 ust. 23 rozporządzenia stanowi, że zarządca, nie później niż w terminie 9 miesięcy przed dniem wejścia w życie rocznego rozkładu jazdy, publikuje na swojej stronie internetowej:

- 1) projekt stawek jednostkowych wraz z wynikami badania rynku, o którym mowa w ust. 11;
- 2) projekt opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obejmujących usługi, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy;
- 3) projekt opłat dodatkowych za usługi wymienione w § 6;



4) wykaz udostępnianych linii kolejowych z przyporządkowaniem im kategorii linii.

Według założeń, opracowanego przez (...), projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej obowiązujących od 13 grudnia 2015 r. (k. 355-378 akt admin.), planowana baza kosztów na 2016 r., która miała stanowić podstawę kalkulacji stawek jednostkowych obejmowała:

- a) w przypadku stawek opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej: (1) koszty utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej oraz (2) koszty prowadzenia ruchu kolejowego – w tych częściach, w których koszty te są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami (koszty bezpośrednie),
- b) w przypadku stawek opłaty za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów – koszty, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

Spośród wielu rodzajów kosztów, które zostały uwzględnione przez zarządcę (tj. (...)) w projekcie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2015/2016, jako koszty bezpośrednio ponoszone w związku z wykonywaniem przewozów pociągami, powodowie zakwestionowali następujące kategorie kosztów:

- 1) prowadzenie ruchu pociągów - koszty zatrudnieniowe (dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy, dróżnicy przejazdowi),
- 2) personel i wydatki (...) oraz (...),
- 3) koszty akcji zima,
- 4) koszty zużycia energii,
- 5) koszty zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii,
- 6) koszty kolejowego ratownictwa technicznego,
- 7) koszty eksploatacji i konserwacji budynków
- 8) koszty ponoszone na wiadukty i mosty,
- 9) koszty utrzymania sieci trakcyjnej,
- 10) maszyny, środki transportu kolejowego, i urządzenia do robót torowych,
- 11) badania pomiarowe.

Odnosnie dwóch pierwszych kategorii zakwestionowanych przez powodów kosztów, czyli kosztów związanych z zatrudnieniem personelu do prowadzenia ruchu pociągów oraz z działalnością(...) oraz (...), w piśmie z 30 czerwca 2015 r. (k. 1008-1010 akt admin.) (...) przedstawił następujące uzasadnienie dla przyjęcia oraz ustalenia wysokości tych kosztów: „ prowadzenie ruchu pociągów - Koszty stanowisk pracy związanych z prowadzeniem ruchu pociągów w znacznym stopniu zależą bezpośrednio od wykonywanych przewozów pociągami na infrastrukturze (...). Kategoria obejmuje głównie koszty związane ze stanowiskami pracy: dyżurni ruchu, nastawniczy, zwrotniczy oraz dróżnicy przejazdowi. Do kosztów bezpośrednich nie zostały zakwalifikowane koszty w tej części, która zgodnie z regulacjami EU jest refinansowana z budżetu państwa oraz koszty okołozatrudnieniowe (tj.: szkolenia, pouczenia doraźne i okresowe, itp.)”,

„ (...)oraz (...) - Koszty (...) i (...)(głównie wynagrodzenia komórek wykonawczych odpowiedzialnych za kierowanie, organizowanie i nadzór nad ruchem kolejowym na infrastrukturze (...), tj. planowanie rozkładów jazdy, monitoring

natężenia sieci, koordynacja lokalnych centrów sterowania ruchem kolejowym, rejestracja biegu pociągów, realizacja telefonicznych zapowiedzi pociągów itp.) są bezpośrednio ponoszone w wyniku przewozów pociągami, z wyjątkiem części kosztów administracyjnych Centrum.” Wyjaśnienia te zostały zaakceptowane przez Prezesa UTK, czemu organ dał wyraz w uzasadnieniu decyzji z 23 października 2015 r. (str. 37-38) wskazując, że przedmiotowe koszty, „ ze swojej natury i specyfiki ich świadczenia są w całości związane z przejazdem pociągu i zakwalifikowane do kosztów bezpośrednich, co nie koliduje z prawodawstwem unijnym.”

Omawiane kategorie kosztów miały dotyczyć przede wszystkim kosztów pracowniczych, których zasadniczą częścią stanowią koszty wynagrodzenia za pracę ze składkami na ubezpieczenie społeczne i inne świadczenia związane ze stosunkiem pracy. W tym zakresie należy natomiast mieć na uwadze stanowisko Trybunału Sprawiedliwości UE, zaprezentowane w wyroku z 13 lutego 2014 r., wydanym w sprawie (...) Komisja Europejska przeciwko Republice Bułgarii (orzeczenie opublikowane na stronie internetowej: curia.europa.eu), zgodnie z którym kosztów działalności zarządcy infrastruktury kolejowej związanych z wynagrodzeniem pracowników i składkami na ubezpieczenie społeczne, nie można uznać za koszty, które są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Jedynie koszty związane z sygnalizacją, zarządzaniem ruchem, utrzymaniem i naprawami mogą ulegać zmianom, przynajmniej częściowo, w zależności od ruchu i mogą wobec tego być uznawane za koszty częściowo związane z wykonywaniem przewozów pociągami.

W pierwszej kolejności należy zauważyć, że w rozpatrywanym przypadku zarządca - (...) nie wykazał, jaką część kosztów zaliczonych do kategorii „prowadzenie ruchu pociągów” oraz „(...) oraz(...)”, stanowią koszty ściśle pracownicze. Natomiast na fakt, że kategorie te nie obejmowały tylko i wyłącznie tego rodzaju kosztów, wskazuje użycie przez zarządcę sformułowań, iż są to „głównie koszty związane ze stanowiskami pracy” oraz „głównie wynagrodzenia komórek wykonawczych odpowiedzialnych za kierowanie, organizowanie i nadzór nad ruchem kolejowym na infrastrukturze (...). Sformułowania te sugerują zatem, że skoro są to „głównie” koszty „pracownicze”, to są też jeszcze jakieś inne koszty ujęte w danej kategorii, których jednak nie ujawniono. Wobec tego zarządca powinien był wykazać, jakie części w uwzględnionych kosztach stanowiły poszczególne rodzaje kosztów, w tym zwłaszcza koszty „pracownicze”.

Niezależnie jednak od powyższego, w ocenie Sądu Okręgowego, w niniejszej sprawie (...) zdecydował o kosztach, jakie można uznać za bezpośrednio związane z przejazdami pociągów, w sposób zupełnie dowolny, w oderwaniu od obowiązujących w tym zakresie unormowań prawnych. W art. 4 lit. a rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) z 2015/909 z 12 czerwca 2015 r. w sprawie obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu, stosowanego od 1 sierpnia 2015 r. (Dz. U. UE L 148, str. 17; dalej: rozporządzenie KE) przewidziano, że zarządca infrastruktury nie uwzględnia przy obliczaniu kosztów bezpośrednich w ujęciu sieciowym w szczególności kosztów stałych związanych z udostępnieniem odcinka linii, które zarządca musi ponosić nawet w przypadku braku ruchu pociągów. Rozwiązanie to jest trafne, ponieważ gdyby uwzględniać koszty, które zarządca infrastruktury kolejowej ponosi także w sytuacji braku ruchu pociągów, to de facto każdy koszt mógłby zostać uznany za „koszt bezpośredni”.

Zgodnie z art. 3 ust. 4 lit. a rozporządzenie KE, nie naruszając art. 4, jeżeli zarządca infrastruktury może w sposób przejrzysty, rzetelny i obiektywny zmierzyć i wykazać na podstawie m.in. najlepszych międzynarodowych praktyk, że koszty są ponoszone bezpośrednio w wyniku przejazdu pociągu, zarządca infrastruktury może przy obliczaniu kosztów bezpośrednich w całej sieci uwzględnić w szczególności koszty personelu niezbędnego do zapewnienia eksploatacji danego odcinka linii, jeżeli wnioskodawca zwraca się o wykonywanie danego przewozu pociągiem poza zwykłymi godzinami otwarcia tej linii. Z przywołanego unormowania wynika zatem jednoznacznie, że przy kalkulacji kosztów bezpośrednich można uwzględnić nie każdy koszt personelu, lecz tylko ten, który rzeczywiście jest związany z nadprogramowymi przejazdami pociągów i został ściśle przypisany do tych przejazdów. Rozwiązanie to odpowiada rozstrzygnięciu TSUE zawartemu w wyroku wydanym w sprawie C-152/12, w którym - co do zasady - wyłączono z „kosztów bezpośrednich” koszty zatrudnienia pracowników.

Natomiast wbrew powyżej przywołanym unormowaniom prawnym oraz wbrew wykładni przepisów prawa unijnego dokonanej przez TSUE, w rozpatrywanym przypadku tego rodzaju koszty zostały uznane przez (...) - a następnie przez Prezesa UTK - za koszty bezpośrednio ponoszone przez zarządcę jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami. W konsekwencji, uwzględnienie tych kosztów przy kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej było bezpodstawne. Jak bowiem trafnie zauważył Sąd Apelacyjny w Warszawie w uzasadnieniu wyroku z 30 grudnia 2016 r. (sygn. akt VI ACA 1386/15, System Informacji Prawnej LEX nr 2252806), niezasadne jest wliczanie do kalkulacji stawek opłaty podstawowej tych kosztów, które mają na celu utrzymanie stanu zatrudnienia w przedsiębiorstwie zarządcy infrastruktury kolejowej. Tymi kosztami nie mogą być obciążeni przewoźnicy kolejowi, gdyż nie są to koszty związane bezpośrednio z przejazdami pociągów, ale z prowadzoną przez zarządcę infrastruktury działalnością gospodarczą. Koszt wynagrodzenia pracowników jest to koszt stały, co oznacza, że jest on ponoszony nawet wówczas, gdy pociągi nie jeżdżą, a jego wysokość nie jest zależna od natężenia ruchu. Zatrudnienie pracowników jest konieczne, aby dopuścić daną linię kolejową do ruchu, tj. aby przewozy po danej linii mogły się odbywać, zaś zatrudnieni pracownicy czekają na ewentualne przejazdy. Tym samym, jeżeli nie chodzi o koszt, o którym mowa np. w art. 3 ust. 4 lit. a rozporządzenia KE, czyli ponadplanowy koszt związany z ponadplanowymi przejazdami (np. dodatkowe wynagrodzenie pracownika za prace w godzinach nadliczbowych), to koszty wynagrodzenia pracowników zarządcy infrastruktury kolejowej nie mogą być zaliczone do kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

W zakresie kosztów akcji zima, kosztów zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii oraz kosztów kolejowego ratownictwa technicznego, w piśmie z 30 czerwca 2015 r. (...) przedstawiło następujące ich uzasadnienie: „koszty akcji zima - koszty te są kosztami, które są w całości uzależnione od wykonywania przewozu pociągami, a bezpośrednia zależność ponoszonego kosztu od wykonywania usługi nie budzi wątpliwości. W przypadku nie prowadzenia ruchu kolejowego, koszty te nie musiałyby być poniesione. Brak opadów, oblodzenia jest tożsamy z brakiem ponoszenia kosztów, zatem nie ma możliwości wydzielenia z kosztów akcji zima kosztów stałych, które Zarządca musi ponieść nawet jeżeli ruch pociągu nie nastąpi. Koszty akcji zima obejmują w szczególności koszty likwidacji zaśnieżenia drogi kolejowej, w tym torów, rozjazdów, podtorza, obiektów inżynierskich, oblodzenia sieci trakcyjnej, usuwania uszkodzeń i zniszczeń poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej, będących następstwem opadów śniegu, niskich temperatur, oraz silnych wiatrów występujących w okresie zimowym.”,

„zespół szybkiego usuwania usterek i awarii i kolejowe ratownictwo techniczne - działalność zespołów oraz koszty funkcjonowania i utrzymania Specjalnych Pociągów Ratownictwa Technicznego (SPRT), Pociągów Ratownictwa Technicznego (PRT) wyposażonych w urządzenia do wkolejania taboru, ciągniki gaśnicowe i inne urządzenia niezbędne do akcji ratunkowej znajdujące się na wyposażeniu PRT i SPRT stanowi koszt bezpośredni, ponieważ brak ruchu kolejowego powoduje brak konieczności ponoszenia ww. kosztów.”

W ocenie Sądu Okręgowego, wbrew twierdzeniom zarządcy infrastruktury, nie można przyjąć, w sposób „nie budzący wątpliwości”, że powyżej wymienione koszty są w całości uzależnione od wykonywania przewozu pociągami. Konieczność odśnieżania drogi kolejowej, likwidowania oblodzenia sieci trakcyjnej, czy usuwania uszkodzeń elementów infrastruktury kolejowej spowodowanych opadami śniegu lub niskimi temperaturami, związana jest ściśle z zapewnieniem dopuszczenia linii kolejowej do ruchu, tj. aby przewozy kolejowe mogły się w ogóle potencjalnie odbywać na danej linii. Koszty związane z tymi czynnościami nie są jednak w każdym przypadku kosztami bezpośrednio związanymi z przejazdem pociągu. Przecież nawet gdyby nie odbywały się żadne przejazdy pociągów, to konieczne jest utrzymanie infrastruktury kolejowej w należyтым stanie. Dotyczy to także zespołów, maszyn i urządzeń używanych w ratownictwie technicznym, które utrzymywane cały czas, niezależnie od faktycznego ich wykorzystania. Poza tym, urządzenia te są wykorzystywane do usuwania awarii i usterek, które mogą wynikać zdarzeń losowych, nie muszą natomiast być każdorazowo związane z przejazdem pociągów. Na brak istotnego związku, między potrzebą utrzymania infrastruktury kolejowej i sprzętu w należyтым stanie, a liczbą wykonanych przewozów kolejowych, wskazuje także to, że w sytuacji niewystąpienia opadów śniegów lub oblodzenia sieci trakcyjnej, zarządca infrastruktury kolejowej nie poniósłby żadnych kosztów (zob. Sąd Apelacyjny w Warszawie w uzasadnieniu wyroku ws. VI ACA 1386/15). Tak więc, tylko pewna część analizowanych kosztów może zostać uwzględniona przy kalkulacji

stawek jednostkowych opłaty podstawowej, co winno zostać szczegółowo wykazane przez zarządcę. Natomiast w opracowanym przez (...) projekcie stawek jednostkowych opłaty podstawowej koszty zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii zostały uwzględnione w 100%. Oznacza to, że analizowane w tym miejscu koszty ostatecznie nieprawidłowo zostały uwzględnione przez (...) w projekcie stawek jednostkowych opłaty podstawowej na rok 2015/2016.

W zakresie kosztów ponoszonych przez zarządcę na wiadukty i mosty, oraz koszty eksploatacji i konserwacji budynków, to (...) przedstawiła następujące uzasadnienie uwzględnienia w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej tych kosztów:

„eksploatacja, konserwacja i remonty bieżące i awaryjne infrastruktury drogowej - kwalifikacja kosztów do kalkulacji stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej następuje wyłącznie w części, która bezpośrednio wynika z prowadzonego ruchu kolejowego. Z kosztów eksploatacji, konserwacji, remontów bieżących i awaryjnych wyłączana jest część kosztów stałych, która musi być poniesiona niezależnie czy ruch pociągu nastąpi (koszty związane z utrzymaniem odcinka w sprawności, poniesione w celu niedopuszczenia do nieodwracalnych degradacji oraz zapewnienia prawidłowego jego funkcjonowania). Kosztem bezpośrednim jest natomiast nadwyżka kosztów ponad minimalny poziom koniecznych do poniesienia bez względu na wielkość prowadzonego ruchu kolejowego.”

„eksploatacja, konserwacja i diagnostyka infrastruktury trakcyjnej - koszty bezpośrednie ustalono na podstawie analizy wzrostu częstotliwości czynności eksploatacyjnych i konserwacyjnych infrastruktury trakcyjnej w zależności od klasy linii (tj. de facto wzrostu natężenia ruchu) przyjmując koszty bezpośrednie jako nadwyżkę całkowitych kosztów ponad minimalny poziom kosztów koniecznych do poniesienia bez względu na wielkość prowadzonego ruchu. Do kosztów bieżącego utrzymania infrastruktury trakcyjnej kwalifikowane są zatem wyłącznie koszty określone jako bezpośrednio wynikające z ruchu kolejowego. Koszty infrastruktury trakcyjnej o charakterze ogólnym niezbędne do poniesienia niezależnie od natężenia ruchu stanowią koszty stałe niekwalifikowane do stawek za dostęp.”

Jeśli chodzi o koszty dotyczące wiaduktów i mostów, to zdaniem Sądu, pozostają one w ścisłym związku z przejazdami pociągów, zatem ich uwzględnienie w kalkulacji nie budzi zastrzeżeń. Dotyczy to zwłaszcza kosztów eksploatacji, konserwacji, czy remontów mostów i wiaduktów. Wątpliwości dotyczą natomiast kosztów eksploatacji i konserwacji budynków. Brak jest bowiem uzasadnienia dla istnienia bezpośredniego związku między kosztami eksploatacji, konserwacji, diagnostyki i remontów budynków związanych z ruchem kolejowym a przejazdami pociągów. Tym bardziej, że większość budynków zarządcy, to budynki administracyjno-biurowe, nadto, znaczna ich część zlokalizowana jest w oddaleniu od linii kolejowych, zatem nie jest narażona na uszkodzenia np. z powodu drgań spowodowanych przejazdami pociągów. Remonty tych budynków w zdecydowanej większości przypadków będą wynikały z ich normalnego użytkowania, wpływu czynników atmosferycznych lub potrzeby dostosowania do aktualnych potrzeb korzystających z nich podmiotów. Należy także zwrócić uwagę na treść art. 4 ust. 1 lit. o rozporządzenia KE, zgodnie z którym zarządca infrastruktury kolejowej nie uwzględnia przy obliczaniu kosztów bezpośrednich w ujęciu sieciowym części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu. W ocenie Sądu, względy logiki i doświadczenia życiowego nie pozwalają na uznanie, że wielkość przyjętych przez (...) kosztów remontów i konserwacji budynków kolejowych (wartość wskazana na str. 43 uzasadnienia zaskarżonej decyzji, stanowiąca tajemnicę przedsiębiorstwa) wynika bezpośrednio z wykonywania przewozów pociągami. Niewątpliwie omawiane koszty stanowią koszty związane z wykonywaniem przez (...) działalności gospodarczej, jednak nie mogą one obciążać przewoźników kolejowych.

Wbrew stanowisku (...), przedstawionemu w piśmie z 30 czerwca 2015 r., nie można przyjąć, by koszty zużycia energii uzależnione były tylko i wyłącznie od wykonywania przewozu pociągami. Koszty zużycia energii elektrycznej, podobnie jak i koszty akcji zima stanowią bowiem koszty, które są ponoszone przez zarządcę infrastruktury kolejowej – jeśli nie w całości, to co najmniej w pewnej części – niezależnie od przejazdu pociągów. Z tym, że należy mieć na uwadze fakt, że jak wynika z uzasadnienia decyzji (s. 43) koszty te wynosiły 50%, co można uznać za koszty uzasadnione. Jeśli zaś chodzi o kategorie kosztów „maszyny, środki transportu kolejowego i urządzenia do robót torowych” oraz „badania pomiarowe”, to zasadny był zarzut (...), co do braku podstaw do ich uwzględnienia przy

kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej. Wynika to z niesprecyzowania tych kosztów oraz niewykazania związku, między koniecznością ich poniesienia a przejazdami pociągów. Wątpliwości te wynikają z przyjętej przez zarządcę kwalifikacji przedmiotowych kosztów według celu ich poniesienia jako „inne”. Użycie tego sformułowania wskazuje na niejednoznaczność kosztów i brak możliwości weryfikacji prawidłowości zakwalifikowania ich do kosztów bezpośrednio związanych z ruchem pociągu.

Podsumowując dotychczasowe rozważania prawne, Sąd Okręgowy stoi na stanowisku, że stwierdzenie nieprawidłowości w kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, dotyczących choćby jednej z kategorii kosztów uwzględnionych w projekcie tych stawek, stanowi podstawę do odmowy zatwierdzenia stawek. Z tego względu, Sąd zmienił zaskarżoną decyzję w części w ten sposób, że odmówił zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów. Natomiast co do opłat dodatkowych, o których mowa w art. 33 ust. 11 utk - zatwierdzonych w punkcie III zaskarżonej decyzji - to pomimo zaskarżenia decyzji Prezesa UTK w całości, nie były one kwestionowane przez powodów i nie podniesiono w stosunku do nich żadnych zarzutów. Sąd Okręgowy nie znalazł zaś podstaw do zakwestionowania stawek tych opłat.

Mając powyższe na względzie, na podstawie art. 479<sup>75</sup> § 2 k.p.c., orzeczono jak w punkcie 1 wyroku.

O kosztach postępowania orzeczono zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu (art. 98 § 1 k.p.c.). Na koszty należne wygrywającym sprawę powodom od pozwanego Prezesa UOKiK złożyły się następujące koszty: opłata od odwołania (100 zł), opłata skarbowa od pełnomocnictwa (17 zł) oraz wynagrodzenie profesjonalnego pełnomocnika procesowego (360 zł). Natomiast na koszty należne powodom od zainteresowanego (...) S.A. złożyły się: opłata skarbowa od pełnomocnictwa (17 zł) oraz wynagrodzenie profesjonalnego pełnomocnika procesowego (360 zł). Wysokość wynagrodzenia pełnomocników została ustalona w oparciu o – odpowiednio - § 14 ust. 3 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (...) w zw. z § 21 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz § 18 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 28 września 2002 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (...) w zw. z § 21 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie.

SSO Dariusz Dąbrowski