

*Sygn. akt XVII AmK 16/16*

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 21 stycznia 2019 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie – XVII Wydział, Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów

w składzie:

**Przewodniczący – SSO Bogdan Gierzyński**

Protokolant: sekretarz sądowy Wioleta Donoch

po rozpoznaniu w dniu 21 stycznia 2019 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z odwołania (...) **Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W.**

przeciwko **Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego**

z udziałem zainteresowanych: **Izby Gospodarczej (...), Fundacji (...) z siedzibą w W., Związku (...)**

**o odmowę zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej**

od decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 11 grudnia 2015 r., znak (...)

1. oddała odwołanie;
2. zasądza od (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. na rzecz Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego kwotę 360 złotych (trzysta sześćdziesiąt) tytułem kosztów zastępstwa procesowego.

SSO Bogdan Gierzyński

WERSJA JAWNA

Sygn. akt XVII AmK 16/16

## UZASADNIENIE

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego decyzją z dnia 11 grudnia 2015 r., znak: (...), na podstawie art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - Kodeks postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U. z 2013 r., poz. 267, z późn. zm.), art. 14 ust. 4 i art. 13 ust. 1 pkt 1, w zw. z art. 33 ust. 7 i 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. z 2015 r., poz. 1297, z późn. zm), po rozpatrzeniu wniosku (...) sp. z o.o. z siedzibą w W. z 22 września 2015 r. w sprawie zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego stawek jednostkowych opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej, w ramach rozkładu jazdy pociągów 2014/2015, odmówił zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej, przedłożonych do zatwierdzenia przy wniosku z 22 września 2015 r. przez (...) sp. z o.o. z siedzibą w W., w ramach rozkładu jazdy pociągów 2014/2015:

I. stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym,

II. stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym,

oraz zatwierdził opłaty dodatkowe, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym.

Od powyższej decyzji odwołanie złożył (...) Sp. z o.o. z siedzibą w W., zaskarżając ją w części odmawiającej zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej, przedłożonych do zatwierdzenia przy wniosku z dnia 22 września 2015 r. przez powoda w ramach rozkładu jazdy pociągów 2014/2015:

I. stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz. U. z 2015 r. poz. 1297 ze zm.; dalej: „u.t.k.”),

II. stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym.

Odwołujący zarzucił zaskarżonej decyzji:

1. naruszenie art. 33 ust. 8 u.t.k. w zw. z art. 33 ust. 2 i 3a u.t.k. oraz w zw. z § 7 ust. 6-8a i ust. 18 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U.2014.788 ze zm.; dalej: „Rozporządzenie MIR”) oraz w zw. z art. 31 ust. 7 w zw. z art. 31 ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U.U.E.L 2012 nr 343 s. 32; dalej: „Dyrektywa 2012/34”), poprzez odmowę zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej, mimo faktycznego braku niezgodności sposobu kalkulacji tych stawek z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2-6, art. 34 oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35 u.t.k. w zw. z art. 31 ust. 3 i 7 Dyrektywy 2012/34, w tym w szczególności odmowę zaliczenia do tzw. bazy kosztowej celem ustalenia stawek opłaty za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obejmujący usługi, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do u.t.k. (nie zaś za usługę minimalnego dostępu) wszystkich kosztów świadczenia takich usług powiększonych o rozsądny zysk;

2. naruszenie art. 31 ust. 7 Dyrektywy 2012/34 w zw. z art. 288 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U.U.E.C 2012 Nr 326, s. 47; dalej: „TFUE”) w zw. z art. 33 ust. 2 u.t.k. oraz w zw. z § 7 ust. 18 Rozporządzenia MIR, poprzez niezastosowanie prounijnej wykładni przepisów celem wywiedzenia normy odpowiadającej treści art. 31 ust. 7 Dyrektywy 2012/34, zgodnie z którą opłaty za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (w myśl nomenklatury unijnej - za dostęp do torów w ramach obiektów infrastruktury usługowej) mogą być ustalone na podstawie wszystkich kosztów świadczenia takich usług, dodatkowo powiększonych o rozsądny zysk, nie zaś wyłącznie na podstawie kosztów, które są bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdów pociągów;

3. naruszenie art. 8 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeksu postępowania administracyjnego (t.j. Dz.U. z 2013 r. poz. 267 ze zm.; dalej: „k.p.a.”) w zw. z art. 2 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. Nr 78, poz. 483 ze zm.; dalej: „Konstytucja RP”) poprzez faktyczne nieuwzględnienie przy wydawaniu decyzji wcześniejszych stanowisk zarówno samego Prezesa UTK, jak i Ministra Infrastruktury i Rozwoju, a tym samym naruszenie zasady zaufania do organu stosującego prawo;

4. naruszenie art. 80 k.p.a. poprzez przekroczenie zasady swobodnej oceny dowodów i uznanie, że do kosztów, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, powód zaliczał także udział kosztów przypadający na obsługę torów o rozstawie 1520 mm, podczas gdy z przedstawionej metodologii wynika wyraźnie, że do kosztów które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp, zaliczano tylko część wykonania kosztów za 2014 r., wydzielonych - w zależności od rodzajów tych kosztów (jako rzeczowe lub osobowe) -na podstawie wskaźników długości torów wykorzystywanych i związanych ze świadczeniem usługi minimalnego dostępu na torach o rozstawie 1435 mm (10,45%) lub wskaźnika zaangażowania osób związanych ze

świadczeniem usługi minimalnego dostępu na torach o rozstawie 1435 mm (21,88%), a w konsekwencji naruszenie art. 33 ust. 8 u.t.k.;

5. naruszenie art. 80 k.p.a. poprzez przekroczenie zasady swobodnej oceny dowodów i uznanie, że do kosztów świadczenia usługi dostępu do urządzeń mających znaleźć swoje pokrycie w opłatach za dostęp do urządzeń zaliczono koszty wykonane łącznie dla infrastruktury o szerokości torów zarówno 1435 mm, jak i 1520 mm, jak też, że przy kalkulacji stawek opłat nie wyodrębniono kosztów dla każdej z usług dostępu do urządzeń, podczas gdy z przedstawionej metodologii wynika wyraźnie, że do kosztów które mają znaleźć pokrycie w opłatach za dostęp do urządzeń zaliczono tylko część wykonania kosztów za 2014 r., wydzielonych - w zależności od rodzajów tych kosztów - na podstawie wskaźników długości torów związanych ze świadczeniem danej usługi, zaangażowania osób oraz kosztów remontów i to odrębnie dla każdej usługi, tj. odrębnie dla usługi korzystania z torów i urządzeń do formowania/rozrządzania składów, odrębnie dla usługi korzystania z torów postojowych oraz odrębnie dla usługi dostępu do terminali towarowych oraz bocznicy, a w konsekwencji naruszenie art. 33 ust. 8 u.t.k.

Mając na uwadze podniesione zarzuty, odwołujący wniósł o:

1. zmianę zaskarżonej decyzji w zaskarżonej części przez Prezesa UTK jeszcze przed przekazaniem akt sądowi, na podstawie art. 47970 § 2 k.p.c. poprzez zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej, przedłożonych do zatwierdzenia przy wniosku z dnia 22 września 2015 r. przez powoda w ramach rozkładu jazdy pociągów 2014/2015: I. stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 u.t.k., II. stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 u.t.k.

A w przypadku nieuwzględnienia tego wniosku przez Prezesa UTK wniósł o:

2. zmianę przez Sąd zaskarżonej decyzji w części zaskarżonej, poprzez zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej, przedłożonych do zatwierdzenia przy wniosku z dnia 22 września 2015 r. przez powoda w ramach rozkładu jazdy pociągów 2014/2015: I. stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 u.t.k., II. stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 u.t.k.;

względnie o:

3. uchylenie przez Sąd zaskarżonej decyzji w części zaskarżonej.

Ponadto, w każdym wypadku odwołujący wniósł o:

4. zasądzenie od Prezesa UTK na rzecz (...) kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych;

5. dopuszczenie i przeprowadzenie dowodu z dokumentów znajdujących się w aktach postępowania administracyjnego przed Prezesem UTK;

- na okoliczności wskazane w treści uzasadnienia niniejszego odwołania, w szczególności na okoliczność kalkulacji stawek opłat, wniosków kierowanych do Prezesa UTK celem zatwierdzenia tych stawek opłat i toku postępowania przed Prezesem UTK;

6. dopuszczenie i przeprowadzenie dowodów z dokumentów dołączonych do niniejszego odwołania, tj.:

7. decyzja Prezesa UTK znak (...), (...); (...), (...), (...), (...), (...), (...), (...), (...), (...), (...); autoryzacja bezpieczeństwa z 31 marca 2015 r. oraz z 21 września 2015 r.; stanowisko Prezesa UTK dotyczące obowiązków zarządcy infrastruktury kolejowej 15 maja 2014 r.; wydruki z korespondencji e-mailowej pomiędzy przedstawicielami powoda

a przedstawicielami pozwanego; opracowanie pt. „Określenie najpilniejszych potrzeb remontowych infrastruktury kolejowej w rejonie M., podlegających firmie (...) Sp. z o.o.” ZADANIE IV, W., marzec 2014; stanowisko Prezesa UTK z dnia 3 sierpnia 2015 r. pt. „Sposób określania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej”; pismo MIR z dnia 24 lipca 2015 r.

- na okoliczności wskazane w treści uzasadnienia niniejszego odwołania, w szczególności na okoliczność powstania i podjęcia działalności przez powoda, kalkulacji stawek opłat, wniosków kierowanych do Prezesa UTK celem zatwierdzenia tych stawek opłat i toku postępowań przed Prezesem UTK;

8. dopuszczenie i przeprowadzenie dowodów z zeznań świadków:

a) pan M. S., Prokurent, Dyrektor Biura Organizacyjno-Prawnego (...),

b) D. K., główny specjalista ds. sprzedaży (...),

c) pan A. M. (1), Dyrektor Biura Ruchu Kolejowego (...),

d) A. M. (2),

- na okoliczności wskazane w treści uzasadnienia niniejszego odwołania, w szczególności na okoliczność powstania i podjęcia działalności przez powoda, kalkulacji stawek opłat, wniosków kierowanych do Prezesa UTK celem zatwierdzenia tych stawek opłat i toku postępowań przed Prezesem UTK, w tym rozmów prowadzonych z przedstawicielami Prezesa UTK oraz znaczenia infrastruktury powoda, zwłaszcza rejonu przeładunkowego M., dla wymiany handlowej ze W.;

9. dopuszczenie i przeprowadzenie dowodów z przesłuchania strony, za którą zeznania złoży pan K. K., członek Zarządu powoda, wezwanie na adres powoda

- na okoliczności wskazane w treści uzasadnienia niniejszego odwołania, w szczególności na okoliczność powstania i podjęcia działalności przez powoda, kalkulacji stawek opłat, wniosków kierowanych do Prezesa UTK celem zatwierdzenia tych stawek opłat i toku postępowań przed Prezesem UTK, w tym rozmów prowadzonych z przedstawicielami Prezesa UTK oraz znaczenia infrastruktury powoda, zwłaszcza rejonu przeładunkowego M., dla wymiany handlowej ze W.;

10. ograniczenie, stosownie do treści art. 47933 § 3 k.p.c, Zainteresowanym prawa wglądu do materiału dowodowego załączonego przez powoda do akt sprawy w toku postępowania sądowego w postaci opracowania pt. „Określenie najpilniejszych potrzeb remontowych infrastruktury kolejowej w rejonie M., podlegających firmie (...) Sp. z o.o.” ZADANIE IV, W., marzec 2014 oraz wydruków korespondencji e-mailowej z przedstawicielami pozwanego, bowiem udostępnienie tego materiału groziłoby ujawnieniem tajemnicy przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy z dnia 16 kwietnia 1993 r. o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji (t.j. Dz. U. z 2003 r. Nr 153, poz. 1503 ze zm.; dalej: „z.n.k.u.” - co zostało uzasadnione w toku postępowania przed Prezesem UTK - lub innych tajemnic podlegających ochronie na podstawie odrębnych przepisów, tj. tajemnicy korespondencji oraz danych osobowych (w zakresie dołączonej korespondencji e-mailowej, przy czym część informacji tam zawartych, także podlega ochronie jako tajemnica przedsiębiorstwa).

11. rozpoznanie niniejszego odwołania na rozprawie.

W odpowiedzi na odwołanie pozwany Prezes Urzędu Transportu Kolejowego wniósł o:

1. o oddalenie w całości odwołania Powoda od decyzji Pozwanego z dnia 11 grudnia 2015 r. nr (...);

2. dopuszczenie dowodów z dokumentów — akt sprawy przekazanych do Sądu Okręgowego Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, zwanego dalej „SOKiK” na okoliczności wskazane poniżej w uzasadnieniu odpowiedzi na odwołanie;

3. oddalenie wniosku dowodowego Powoda o przeprowadzenie dowodu z dokumentów załączonych do odwołania tj. decyzji nr (...), decyzji nr (...), decyzji nr (...), decyzji nr (...), decyzji nr (...), decyzji nr (...), decyzji nr (...), decyzji nr (...), decyzji nr (...), decyzji nr (...), (...), autoryzacji bezpieczeństwa z 31 marca 2015 r. oraz z dnia 21 września 2015 r.; stanowisko Prezesa UTK dotyczące obowiązków zarządcy infrastruktury kolejowej z dnia 15 maja 2014 r.; wydruki z korespondencji e-mailowej pomiędzy przedstawicielami powoda a przedstawicielami pozwanego, opracowanie pt. „Określenie najpilniejszych potrzeb remontowych infrastruktury kolejowej w rejonie M., podlegających firmie (...) sp. z o.o. Zadanie IV, W., marzec (...)” stanowisko Prezesa UTK z dnia 3 sierpnia 2015 r. pt. „Sposób określenia opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej”; pismo MIR z dnia 24 lipca 2015 r.;

4. oddalenie wniosku dowodowego z zeznań świadków wskazanych w pkt III. 8 odwołania:

a) Pana Mariusza Sulima - Prokurenta, Dyrektora Biura Organizacyjno-Prawnego Powoda;

b) Pana D. K. — głównego specjalistę ds. sprzedaży Powoda;

c) Pana A. M. (1) — Dyrektora Biura (...) Powoda;

d) Pana A. M. (2);

5. zasądzenie od Powoda na rzecz Pozwanego kosztów zastępstwa procesowego postępowania, według norm przepisanych z uwzględnieniem nakładu pracy radcy prawnego, charakteru i stopnia zawilości sprawy.

W odpowiedzi na odwołanie Fundacja (...) wniosła o oddalenie w całości odwołania powoda od przedmiotowej decyzji oraz zasądzenie od powoda na rzecz Fundacji kosztów postępowania sądowego, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych.

Izba Gospodarcza Transportu Lądowego w odpowiedzi na odwołanie wniosła o:

1. oddalenie w całości odwołania powoda od decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego z dnia 11 grudnia 2015 roku, znak: (...),

2. zasądzenie od powoda na rzecz (...) kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych oraz kwoty 17,00 zł tytułem opłaty skarbowej od udzielonego pełnomocnictwa,

3. przeprowadzenie rozprawy również pod nieobecność (...).

Zainteresowany wniósł ponadto o oddalenie wniosku powoda o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodów z zeznań świadków wskazanych w części III pkt 8 i 9 odwołania jako niemających istotnego znaczenia w sprawie.

Za rażące naruszenie prawa uznał kalkulację stawki dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów w oparciu o koszty: bezpośrednio ponoszone, koszty pozostałe oraz rozsądny zysk, której dokonał powód. Był on, zdaniem zainteresowanego, w świetle powyższych przepisów, a w szczególności art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, zobowiązany ustalić stawki przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

Wskazał również, że polski ustawodawca został zobowiązany przez Trybunał Sprawiedliwości z dnia 30 maja 2013 roku, w sprawie C-512/10, do wprowadzenia zasady, zgodnie z którą opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami. Polski ustawodawca zdecydował, że zasada ta

będzie obowiązywać nie tylko w odniesieniu do linii kolejowych, lecz również do urządzeń służących do obsługi pociągów, o czym świadczy treść art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym. Cele dyrektywy w odniesieniu do kategorii kosztów mogących być podstawą kalkulacji opłat za dostęp do infrastruktury zostały osiągnięte. Jednocześnie ustawodawca nie pozostawił zarządcy żadnej swobody w zakresie możliwości odmiennego kształtowania wysokości opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, do czego był uprawniony w świetle postanowień dyrektywy 2012/34/UE.

Podsumowując, stanowisko powoda, że Prezes UTK nie uwzględnił przy wydawaniu decyzji odmownej wcześniejszych stanowisk, zainteresowany uznał stanowisko powoda za brak rozeznania powoda co do obowiązującego prawa i jego stosowania.

(...) wniósł o oddalenie wniosku powoda o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodów z zeznań świadków wskazanych w części III pkt 8 i 9 odwołania powołanych na okoliczność wykazania znaczenia infrastruktury powoda, zwłaszcza rejonu przeładunkowego M., dla wymiany handlowej ze W., albowiem fakt ten nie ma istotnego znaczenia dla sprawy.

Sąd Okręgowy w Warszawie - Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów ustalił następujący stan faktyczny:

(...) Sp. z o.o. z siedzibą w W. jest przedsiębiorcą od 13 listopada 2013 r. wpisanym do rejestru do KRS pod numerem (...). Z dniem 1 grudnia 2013 r. (...) rozpoczął działalność operacyjną celem zarządzania liniami kolejowymi, punktami stacyjnymi i bocznicami na terenie całego kraju, jak również udostępniania ich podmiotom zewnętrznym na równych zasadach oraz zgodnie z prawem polskim i unijnym. Klientami powoda są zarówno przewoźnicy, jak i przedsiębiorstwa spedycyjne i logistyczne. Działalność ta kontynuowała analogiczną działalność prowadzoną dotychczas przez (...) S.A. z siedzibą w W..

Zarządca – (...) pismem z 22 września 2015 r. wystąpił z wnioskiem do Prezesa UTK o zatwierdzenie projektów stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (dla usług, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 ustawy o transporcie kolejowym), za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (dla usług, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 ustawy o transporcie kolejowym) oraz za świadczenie usług dodatkowych (dla usług, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym) na 2014/2015 wraz z ich kalkulacją. / k. 6-20, k. 22-54 akt adm./

Zarządca poinformował we wniosku, że projekt oraz kalkulacja stawek jednostkowych opłaty podstawowej, zarówno dla minimalnego dostępu jak i dla dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, nie dotyczy infrastruktury kolejowej o szerokości torów innej niż 1435 mm. Działanie takie wpłata się w spełnienie przesłanki art. 36 ustawy o transporcie kolejowym, w myśl którego przepisów dotyczących m.in. zasad określania stawek jednostkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej nie stosuje się do infrastruktury kolejowej obejmującej linie kolejowe o szerokości torów innej niż 1435 mm.

W konsekwencji Zarządca nie przedstawił całkowitych kosztów wykonania za 2014 r. dotyczących infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm, na których, zgodnie z informacją przedstawioną przez niego we wniosku, oparł koszty przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, przedłożonych do zatwierdzenia Prezesowi UTK. Zarządca dokonał bowiem ustalenia kosztów wykonania za 2014 r. dla całej zarządzanej infrastruktury kolejowej, tj. dla torów o prześwicie 1435 mm, jak również o prześwicie 1520 mm, nie zaś tylko dla infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm. Następnie, na tak ustalonych kosztach Zarządca oparł kalkulację, przedłożonych do zatwierdzenia, projektów stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm.

W 2014 r. działalność już prowadził i na kosztach wykonanych z tego okresu oparł kalkulację przedłożonych stawek, zgodnie z wnioskiem i pismami uzupełniającymi na kosztach wykonanych za 2014 r.

Planowana na rjp (...) baza kosztów bezpośrednio ponoszonych, przedstawiona we wniosku uzupełnionym pismami z 30 października 2015 r. i 18 listopada 2015 r., będąca podstawą kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej

dla usługi minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, zgodnie z informacją Zarządcy, została wyznaczona z wykorzystaniem:

1. wartości kosztów poniesionych w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2014 r.;
2. analizy udziału kosztów bezpośrednio ponoszonych w kosztach związanych z minimalnym dostępem;
3. współczynnika zmienności pracy eksploatacyjnej oraz planowanego wskaźnika inflacji na 2015 r.

Jednocześnie Zarządca wskazał we wniosku, że w związku z nieotrzymywaniem środków publicznych w celu pomniejszenia wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej, nie obniżył stawek w przedłożonych do zatwierdzenia Prezesowi UTK projektach.

Zarządca poinformował we wniosku, że dotychczas usługa minimalnego dostępu do zarządzanej przez niego infrastruktury kolejowej nie była świadczona i, jak wskazał w piśmie z 18 listopada 2015 r., nie prowadzono ksiąg rachunkowych w układzie wskazanym w rozporządzeniu PL.

Zarządca wydzielił koszty związane z minimalnym dostępem do infrastruktury kolejowej w rejonie przeładunkowym M. na podstawie dwóch wskaźników:

Ustalone wskaźniki przypisania kosztów do minimalnego dostępu odnoszą się do kosztów infrastruktury kolejowej w M. dla torów o prześwicie 1435 mm i 1520 mm.

Współczynnik zmienności pracy eksploatacyjnej, uwzględniany przez Zarządcę przy minimalnym dostępie do infrastruktury kolejowej, obliczony został jako iloraz liczby dni w rocznym rozkładzie jazdy pociągów, który rozpoczął się 14 grudnia 2014 r. i kończy o północy w sobotę 12 grudnia 2015 r. i liczby dni w ostatnim zakończonym roku kalendarzowym i jednocześnie obrotowym, tj. 2014 r. Obliczony w przedstawiony sposób współczynnik pracy eksploatacyjnej wynosi 0,99726. Uwzględnienie współczynnika pracy eksploatacyjnej w kosztach bezpośrednio ponoszonych, wykonanych w ostatnim zakończonym roku obrotowym 2014, dotyczących minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej świadczy o wywiązaniu się Zarządcy z obowiązku, wskazanego powyżej, określonego w § 7 ust. 8 pkt 1 rozporządzenia PL.

Mając na względzie, że planowana baza kosztów bezpośrednio ponoszonych w ramach rjp (...) została opracowana na podstawie kosztów wykonanych w 2014 r., Zarządca przeindeksował koszty tylko jednym wskaźnikiem inflacji planowanym na 2015 r., ustalonym na podstawie inflacji ujętej w Ustawie budżetowej na 2015 r., wynoszącym 101,2%.

Koszty wykonane dla minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej w ramach rjp (...) przedstawia tabela(tajemnica przedsiębiorstwa).

Jednocześnie w piśmie z 18 listopada 2015 r. Zarządca poinformował, że wykonanie kosztów bezpośrednio ponoszonych w 2014 r. z podziałem na koszty związane z ruchem pociągów powstały na bazie szacunków jako, że nie dysponuje wykazem takich kosztów ze względu na nieprowadzenie ksiąg rachunkowych w układzie wskazanym w rozporządzeniu PL.

Do kosztów tych zalicza się 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.

Koszty bezpośrednio ponoszone przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami są to koszty zależne od natężenia ruchu pociągów.

Zarządca poinformował we wniosku, że w ramach zarządzanej infrastruktury kolejowej o szerokości torów 1435 mm, będzie świadczył usługi dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w części 1 ust. 2 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, jak poniżej.

Rejon przeładunkowy M.:

- korzystanie z torów i urządzeń do formowania/rozrządzenia składów pociągów,
- korzystanie z torów postojowych,
- dostęp do terminali kolejowych i bocznic;

PUNKTY STACYJNE ZLOKALIZOWANE NA TERENIE POLSKI (38): - korzystanie z torów ładunkowych/postojowych do 12 godz., korzystanie z torów ładunkowych/postojowych powyżej 12 godz.

Zaś koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, doprecyzowuje przepis § 7 ust. 6 rozporządzenia PL, 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 PL, 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:

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.

Zarządca ustalił łączne koszty wykonane w 2014 r. w rejonie przeładunkowym M. na poziomie ..... które zgodnie z wyjaśnieniem Zarządcy z 30 października 2015 r. obejmują koszty wykonane dla infrastruktury 1435 mm oraz 1520 mm dla M. oraz 38 punktów stacyjnych.

Jednocześnie Zarządca, zgodnie z wnioskiem, nie przedstawił kosztów wykonanych dla dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów za 2014 r., jak również kosztów wykonanych dla każdej z usług w ramach tego dostępu świadczonych w Rejonie przeładunkowym M. za 2014 r., mimo że zgodnie z informacją przedstawioną przez niego we wniosku, oparł na tych kosztach kalkulację przedmiotowych stawek jednostkowych.

Zarządca nie zastosował się do zasad ustalania kosztów bezpośrednio ponoszonych, określonych § 7 ust. 18 rozporządzenia PL, przedstawiając jedynie koszty planowane w układzie, który również nie spełnia przesłanek określonych § 7 ust. 6 rozporządzenia PL, nie wykazując kosztów dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, wykonanych za 2014 r., w tym odrębnie dla każdej z usług, na których zgodnie z wnioskiem oparł swoją kalkulację.

Planowana baza kosztów na rjp (...), będąca podstawą kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń w punktach stacyjnych, podobnie jak w przypadku rejonu przeładunkowego M. została opracowana z wykorzystaniem w szczególności:

-----  
Planowaną bazę kosztów dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów w ramach rjp (...) w Rejonie przeładunkowym M. przedstawia poniższa tabela:



Lp. Wyszczególnienie Planowana baza kosztów na rjp (...) tys. zł

1. Amortyzacja ----
2. Zużycie materiałów i energii ----
3. Czysze ----
4. Usługi utrzymaniowe ----
5. Usługi remontowe i naprawcze ----
6. Usługi utrzymania sieci trakcyjnej ----
7. Usługi utrzymania w zimie ----
8. Pozostałe usługi obce (ścieki, sprzątanie, itp.) ----
9. Podatki i opłaty ----
10. Wynagrodzenia ----
11. Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia ----
12. Pozostałe koszty rodzajowe ----
13. Koszty finansowe ----
14. Koszty centrali ----
15. Razem ----

Zarządca ustalił na rjp (...) stawki jednostkowe opłat dodatkowych, o których mowa w art. 33 ust. 11 ustawy o transporcie kolejowym, dla następujących usług:

1. ważenie wagonów,
2. udostępnienie "Regulaminu przyznawania dostępu do infrastruktury kolejowej oraz przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielanych tras pociągów przewoźnikom kolejowym na infrastrukturze zarządzanej przez (...) sp. z o.o. na rok 2014/2015" w formie papierowej, zwane dalej „udostępnieniem regulaminu”,
3. udostępnienie wyciągów z regulaminów i innych dokumentów,
4. usunięcie zanieczyszczenia torów, ramp, placów,
5. usunięcie uszkodzenia torów, ramp, placów,
6. składowanie na placu, rampie, gruncie,
7. przeszkolenie pracowników przewoźnika z zakresu warunków miejscowych,
8. przewóz z przekroczoną skrajnią.

Dla usług wymienionych powyżej w pkt 4-7 będzie stosował wycenę na podstawie odrębnej kalkulacji, która będzie uwzględniała kosztorysowe zaangażowanie zasobów niezbędnych do świadczenia danej usługi dodatkowej. Jednocześnie Zarządca do usług dodatkowych wymienionych w pkt 4-7 nie dolicza marży zysku.

Zarządca w piśmie z 30 października 2015 r. wskazał, że nie posiada łącznej bazy kosztowej dla usług dodatkowych i dla poszczególnych usług. Planowaną wysokość kosztów świadczenia poszczególnych usług Zarządca określił odrębnie dla każdej z usług i dla konkretnej jednostki usługi jak poniżej:

Dodatkowo ze względu na zaangażowanie zasobów w realizację tej usługi do stawki wynikającej z poziomu kosztów Zarządca doliczył marżę zysku w wysokości co jest zgodne z § 7 ust. 21 rozporządzenia PL.

(...)

Ponadto, jak Zarządca wskazał we wniosku, dla pozostałych usług dodatkowych będzie stosował indywidualną kalkulację jak poniżej:

1. usługa usunięcia zanieczyszczenia torów, ramp, placów będzie wyceniana na podstawie odrębnej kalkulacji ze względu na potencjalnie zróżnicowany zakres i rodzaj zanieczyszczenia;
2. usługa usunięcia uszkodzenia torów, ramp, placów będzie wyceniana na podstawie odrębnej kalkulacji ze względu na potencjalnie zróżnicowany zakres i rodzaj uszkodzenia;
3. usługa składowania na placu, rampie i gruncie będzie wyceniana na podstawie odrębnej kalkulacji ze względu na potencjalnie zróżnicowany okres, miejsc oraz wielkości składowanego materiału;
4. usługa przeszkolenia pracowników przewoźnika z zakresu warunków miejscowych będzie wyceniana na podstawie odrębnej kalkulacji ze względu na potencjalnie zróżnicowany czas, miejsce oraz wielkości grupy do przeszkolenia.

Stawki jednostkowe opłat dodatkowych na rjp (...)

Planowana baza kosztów będących bazą do wyznaczania opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz poszczególne koszty rodzajowe w ramach rjp (...) zostały przedstawione w tabeli poniżej:

Planowaną bazę kosztów na rjp (...) dla punktów stacyjnych przedstawia poniższa tabela:

Lp. Wyszczególnienie Planowana baza kosztów na rjp (...) ftys. zł

1. Amortyzacja ----
2. Zużycie materiałów i energii ----
3. Czysze ----
4. Usługi utrzymaniowe ----
5. Usługi remontowe i naprawcze ----
6. Usługi utrzymania sieci trakcyjnej ----
7. Usługi utrzymania w zimie ----
8. Pozostałe usługi obce (ścieki, sprząatanie, itp.) ----
9. Podatki i opłaty ----
10. Wynagrodzenia ----
11. Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia ----

12. Pozostałe koszty rodzajowe ----

13. Koszty finansowe ----

14. Razem ----

Planowana baza kosztów na rjp (...) [tys. zł] Korzystanie z torów ładunkowych/postojowych [tys. zł]

Lp. Wyszczególnienie

do 12 godz. ws nik powyżej 12

godz. ws nik

1. Amortyzacja ---- ----

2. Zużycie materiałów i energii ---- ----

3. Czysze ---- ----

4. Usługi utrzymaniowe

5. Usługi remontowe i naprawcze ---- ----

6. Usługi utrzymania sieci trakcyjnej ---- ----

7. Usługi utrzymania w zimie ---- ----

8. Pozostałe usługi obce (zrzut ścieków, sprząatanie, itp.) ---- ----

9. Podatki i opłaty ---- ----

10. Wynagrodzenia ---- ----

11. Ubezpieczenia społeczne i inne świadczenia ---- ----

12. Pozostałe koszty rodzajowe ---- ----

13. Koszty finansowe ---- ----

14. Razem świadczenie usługi ---- ----

Wielkości planowanych kosztów świadczenia poszczególnych usług w ramach rjp (...), w tym wyodrębnionych przez Zarządcę kosztów bezpośrednio ponoszonych, a także rozsądny zysk, stanowiące postawę kalkulacji opłat za usługi świadczone w ramach dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów w 38 punktach stacyjnych, przedstawiono w poniższej tabeli.

Lp. Wyszczególnienie korzystanie z torów ładunkowych/postojowych [tys. zł]

do 12 godz. pow. 12 godz.

1. Koszty bezpośrednio ponoszone [tys. zł] | | kosztów usług utrzymaniowych) ---- ----

2. Pozostałe koszty [tys. zł] ---- ----

3. Koszty świadczenia usługi razem [tys. zł]

W wyniku przyjętych wielkości planowanych kosztów świadczenia usług dodatkowych i pomocniczych

Zarządca określił stawki jednostkowe dla poszczególnych usług, jak pokazano w poniższej tabeli

2. Udostępnienie „Regulaminu przyznawania dostępu do infrastruktury kolejowej oraz przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielanych tras pociągów przewoźnikom kolejowym na infrastrukturze zarządzanej przez (...) Sp. z o.o. na rok 2014/2015” w formie papierowej, regulamin 48,08
3. Udostępnienie wyciągów regulaminów i innych dokumentów strona 2,96
4. Usunięcie zanieczyszczenia torów, ramp, placów wg odrębnej kalkulacji
5. Usunięcie uszkodzenia torów, ramp, placów wg odrębnej kalkulacji
6. Składowanie na placu, rampie, gruncie wg odrębnej kalkulacji
7. Przeszkolenie pracowników przewoźnika z zakresu warunków miejscowych wg odrębnej kalkulacji

Zarządca, zgodnie z wnioskiem, ustalił jedną czynność wynikającą ze szczególnych warunków realizacji przejazdu i nadzoru - przewóz z przekroczoną skrajnią powodujący ograniczenia w prowadzeniu ruchu po sąsiednim torze polegające na wstrzymaniu ruchu lub zmniejszeniu prędkości, a także ustalił dla niej jeden współczynnik zwiększający, jak poniżej.

Lp. Wyszczególnienie Współczynnik zwiększający Uwaga

1. Przewóz z przekroczoną skrajnią 1,6 Przewóz z przekroczoną skrajnią powodujący ograniczenia w prowadzeniu ruchu po sąsiednim torze polegające na wstrzymaniu ruchu lub zmniejszeniu prędkości.

Zarządca oparł kalkulację przedmiotowych stawek m.in. na kosztach wykonanych w 2014 r., nie wskazując jednakże tych kosztów, również bez wyodrębnienia ich dla każdej z usług świadczonych w M..

Powyższe stanowi o nieprawidłowej kalkulacji przedmiotowych stawek, o której mowa w § 7 ust. 23 rozporządzenia PL. Przepis ten zobowiązuje bowiem do przedkładania do zatwierdzenia projektów stawek, w tym za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, wraz z ich kalkulacją.

Pismem z 2 października 2015 r. Nr (...) zawiadomił Zarządcę o wszczęciu na jego wniosek postępowania administracyjnego w sprawie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat za korzystanie przez licencjonowanych przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej na rjp (...).

Pismem z 20 października 2015 r. Nr (...), na podstawie art. 50 § 1 k.p.a., w związku z art. 14 ust. 4 ustawy o transporcie kolejowym, Prezes UTK wezwał Zarządcę do uzupełnienia wniosku i udzielenia wyjaśnień. /k. 201-216 akt adm. – taj. przeds./

Pismem z 30 października 2015 r. przedłożył nowe wyjaśnienia i uzupełnienie wniosku, które doprecyzował pismem z 5 listopada 2015 r. / k. 229-292, k. 301-314 – taj. przeds. Akt adm./

Następnie pismem z 4 listopada 2015 r., Zarządca przesłał informacje odnośnie stosowania nowych przepisów. /k. 293, k. 483-485 akt adm./

Pismem z 10 listopada 2015 r. Nr (...) Prezes UTK wezwał Zarządcę do udzielenia wyjaśnień oraz dokładne wskazanie informacji objętych tajemnicą przedsiębiorstwa. Na powyższe Zarządca udzielił odpowiedzi pismem z 18 listopada 2015 r. /k. 315-338 – taj. przeds., k. 339-464 akt adm, taj. przeds./

Pismem z 2 grudnia 2015 r. Nr (...) - (...) wezwała Prezesa UTK do usunięcia naruszenia prawa, poprzez rozpoznanie wniosku (...) w sprawie dopuszczenia do udziału w niniejszym postępowaniu administracyjnym. /k. 683-687 akt adm./

Postanowieniem z 9 grudnia 2015 r. Nr (...), Prezes UTK uznał wezwanie (...) za niezasadne i bezprzedmiotowe.

Pismem z 3 grudnia 2015 r. Fundacja (...) wezwała do uzupełnienia skierowanych do Fundacji (...) dokumentów o podpisy Prezesa UTK lub o pełnomocnictwa do reprezentowania Prezesa UTK udzielone podpisanym osobom, które złożyły podpisy w imieniu Prezesa UTK. /k. 689 akt adm./

Pismem z 3 grudnia 2015 r. Nr (...) (...) przedstawiła pytanie do Prezesa UTK w sprawie publikacji wniosku Zarządcy na stronie internetowej UTK i konsultacji cennika z zainteresowanymi podmiotami. /k. 691 akt adm./

Pismem z 7 grudnia 2015 r. (...) wniosła o odmowę zatwierdzenia stawek, z uwagi na ich rażącą niezgodność z prawem krajowym, dotychczasowym stanowiskiem Prezesa UTK wyrażonym w szeregu wydanych przez niego decyzji oraz inne istotne naruszenia prawa prowadzące do wyeliminowania kolejowego ruchu towarowego w rejonie przeładunkowym M.. /k. 699-703 akt adm./

Pismem z 8 grudnia 2015 r. Nr (...) Fundacja (...) i wskazała na niezgodność kalkulacji z przepisami prawa krajowego i europejskiego oraz duży wzrost stawek jednostkowych opłat i w związku z tym wniosła o odmowę zatwierdzenia stawek. /k. 829-839 akt adm./

Pismem z 10 grudnia 2015 r. Zarządca wskazał na wykazanie należytej staranności jako wnioskodawca, na zgodność kalkulacji stawek jednostkowych z przepisami prawa oraz wniósł o wydanie pozytywnej decyzji. /k. 841-843 akt adm./

Powyższy stan faktyczny został ustalony w oparciu o dowody z dokumentów zgromadzonych w postępowaniu administracyjnym, które nie były przez żadną ze stron niniejszego postępowania kwestionowane.

Sąd Okręgowy w Warszawie – Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów zważył co następuje.

Odwołanie nie zasługuje na uwzględnienie.

Stosownie do treści art. 33 ust. 7 i 8 TrKolejU 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 przekazania Prezesowi. Prezes UTK może odmówić zatwierdzenia tych stawek jedynie w przypadku, gdy są one niezgodne z art. 33 ust. 2 – 6 TrKolejU, art. 34 utk oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35 TrKolejU.

Przepis art. 33 ust. 2 TrKolejU 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.

Trybunał Sprawiedliwości orzekł w sprawie C-512/10, 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 wydanym orzeczeniu TS dokonał wykładni „kosztu, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami” poprzez wskazanie, co może być a co nie jest kosztem bezpośrednim. Pojęcie użyte w dyrektywie jest terminem z prawa unijnego, a więc jego wykładnia powinna być taka sama na tle całego porządku

wspólnotowego. Z utrwalonego orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości wynika, że w interesie Wspólnoty leży niewątpliwie to, by przepisy lub pojęcia przejęte z prawa wspólnotowego były interpretowane w sposób jednolity (opinia Opinia Rzecznika Generalnego z dnia 19 lutego 2009 r. C-8/08, Legalis i powołane wyroki: z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie C-217/05 C. E. de E. de E. de S., Z. O.. s. I-11987, pkt 19, 20; z dnia 11 grudnia 2007 r. w sprawie C-280/06 E. i in., Z. O.. s. I-10893, pkt 21, 26 i przytoczone tam orzecznictwo.).

TS nie przyjął stanowiska Komisji, że pojęcie „kosztu, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami”, w rozumieniu wspomnianego art. 7 ust. 3, 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 następujących wyroku TS 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 wymienione w § 8 ust. 1 rozporządzenia ministra z 2009 r. powinny być uznane za koszty tylko częściowo bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości odnosił się do rozporządzenia z 2009 r., które utraciło moc po wejściu w życie rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej z dnia 5 czerwca 2014 r. (Dz.U. z 2014 r. poz. 788) powoływanego jako rozporządzenia MIR.

Kluczowy dla niniejszej sprawy jest § 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 tą 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. Koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami stają się kluczowe, bowiem ich wyodrębnienie umożliwia uzyskanie finansowania z opłaty podstawowej, z drugiej strony ich wyodrębnienie powoduje że stają się elementem określania wysokości części stawki jednostkowej budującej opłatę podstawową. Ani ustawa o transporcie kolejowym ani rozporządzenie MIR nie definiuje czym są koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Rozporządzenie MIR 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.

Następnie 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:

- 1) administracji;
- 2) ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych;

3) finansowe;

4) pośrednie.

W myśl § 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.

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 TrKolejU 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 TrKolejU).

Mając powyższe na uwadze zważyć należało, że, że kalkulując wysokość opłaty za dostęp minimalny powód nie wyodrębnił kosztów remontów i napraw, które są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, wprowadzając w to miejsce procentowy udział ogółu kosztów, przy czym nie zostało w żaden sposób wykazane, że wysokość tego udziału odpowiada kosztom bezpośrednio ponoszonym. Bez znaczenia jest przy tym jakie potrzeby remontowe ma powód, gdyż nie usprawiedliwiają one odstępstwa od zasady bezpośredniego ponoszenia tych kosztów jako podstawy kalkulacji opłaty za dostęp minimalny.

Sąd nie podziela stanowiska powoda, że art. 31 ust. 7 Dyrektywy 2012/34 daje możliwość alokacji wszystkich kosztów. Zgodnie z tym przepisem, opłata nakładana za dostęp do torów w ramach obiektów infrastruktury usługowej, o których mowa w załączniku II pkt 2, oraz świadczenie usług w tych obiektach nie może przekraczać kosztów ich świadczenia powiększonych o rozsądny zysk. Warunkiem zaliczenia do kalkulacji opłaty za dostęp do urządzeń poszczególnych kosztów jest istnienie związku z ich świadczeniem.

W niniejszej sprawie jest bezsporne, że kalkulując przedstawione do zatwierdzenia w dniu 22.09.2015 r. stawki opłat jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej obejmującej stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, powód zawarł koszty które nie były kosztami bezpośrednio ponoszonymi (dostęp do infrastruktury kolejowej) oraz koszty nie pozostające w związku ze świadczeniem usługi (dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów).

Sprzeczność z § 7 rozporządzenia MIR, a wic przepisów wydanych na podstawie art.35 ustawy o transporcie kolejowym, uzasadniało zatem odmowę zatwierdzenia opłat na podstawie art.33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym (w brzemieniu obowiązującym w dacie wydania Decyzji).

W tym stanie rzeczy Sąd działając na podstawie art. 479<sup>75</sup> § 1 k.p.c. oddalił odwołanie nie znajdując podstaw do jego uwzględnienia

O kosztach postępowania rozstrzygnięto zgodnie z wyrażoną w art. 98 § 1 k.p.c. zasadą odpowiedzialności za wynik procesu, zasądzając koszty postępowania, w tym koszty zastępstwa procesowego według norm przepisanych.