



Sygn. akt I NSK 21/18

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 9 września 2020 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Aleksander Stępkowski (przewodniczący)

SSN Marcin Łochowski (sprawozdawca)

SSN Adam Redzik

Protokolant Joanna Karolak

w sprawie z powództwa Związku (...) w W.
przeciwko Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego,
z udziałem zainteresowanych Izby (...) w W., P. S.A. w W. oraz Stowarzyszenia (...) w W.,
o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej,
po rozpoznaniu na rozprawie w Izbie Kontroli Nadzwyczajnej i Spraw Publicznych
w dniu 9 września 2020 r. skargi kasacyjnej pozwanego i skargi kasacyjnej
zainteresowanego P. S.A. w W.
od wyroku Sądu Apelacyjnego w (...)
z dnia 30 grudnia 2016 r., sygn. akt VI ACa (...),

- 1. odrzuca skargę kasacyjną zainteresowanego P. S.A. w W. w części dotyczącej punktu drugiego zaskarżonego wyroku;**
- 2. oddala skargę kasacyjną pozwanego w całości oraz skargę kasacyjną zainteresowanego P. S.A. w W. w pozostałej części;**

3. zasądza od Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na rzecz Związku (...) w W. oraz na rzecz Izby (...) w W. kwoty po 360 (trzysta sześćdziesiąt) złotych tytułem zwrotu kosztów postępowania kasacyjnego;

4. zasądza od P. S.A. w W. na rzecz Związku (...) w W. oraz na rzecz Izby (...) w W. kwoty po 360 (trzysta sześćdziesiąt) złotych tytułem zwrotu kosztów postępowania kasacyjnego.

UZASADNIENIE

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego decyzją z 8 listopada 2013 r. nr (...), na podstawie 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. 2007 Nr 16, poz. 94 ze zm., dalej: u.t.kol.) oraz w zw. z § 16 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U. 2009 Nr 35, poz. 274, dalej: rozporządzenie z 2009 r.) zatwierdził stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, wymienione w części I ust. 1 i 2 załącznika do ustawy o transporcie kolejowym, oraz stawki opłat za usługi dodatkowe, wymienione w części II załącznika do tej ustawy, na rozkład jazdy pociągów 2013/2014 (dalej: r.j.p. 2013/2014) przedstawione do zatwierdzenia 19 września 2013 r. przez P. S.A. w W.

Odwołanie od tej decyzji wniósł Związek (...) (dalej: Z.), zaskarżając ją w całości i wnosząc o jej uchylenie.

Wyrokiem z 25 czerwca 2015 r. Sąd Okręgowy w W. – Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów oddalił odwołanie i rozstrzygnął o kosztach procesu.

Sąd Okręgowy ustalił, że Prezes UTK decyzją z 16 kwietnia 2013 r. nr (...) odmówił zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat na r.j.p. 2013/2014 przedłożonych przez P. S.A. pismem z 14 marca 2013 r. Odmowa zatwierdzenia projektu stawek była skutkiem niezastosowania się przez zarządcę infrastruktury do obowiązku nałożonego w § 16 ust. 4 rozporządzenia z 2009 r. Następnie P. przedstawiły pozwanemu do zatwierdzenia kolejny projekt z 19 września 2013 r., który miały obowiązywać od 15 grudnia 2013 r.

Prezes UTK dopuścił do udziału w postępowaniu w sprawie zatwierdzenia stawek, na prawach strony: Stowarzyszenie (...) w W., Izbę (...)w W. (dalej: I.) i Z.

Sąd Okręgowy wskazał, że zgodnie z art. 33 ust. 1 i 2 u.t.kol. wysokość opłat za korzystanie przez przewoźników z infrastruktury kolejowej określa zarządca infrastruktury, uwzględniając koszty, jakie poniesie w rezultacie przydzielenia i umożliwienia korzystania z przydzielonych tras pociągów oraz infrastruktury kolejowej. Według Sądu Okręgowego, P. jako zarządca przy kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej kierowały się zasadami określonymi w art. 33 ust. 2-5 u.t.kol. i przepisami rozporządzenia z 2009 r., mając przy tym na uwadze wskazania zawarte w wyroku TSUE z 30 maja 2013 r. w sprawie C-512/10 Komisja Europejska przeciwko Polsce oraz decyzji Prezesa UTK z 16 kwietnia 2013 r.

Apelację od tego wyroku wniósł powód Z., zaskarżając wyrok w całości i wnosząc o jego zmianę przez uwzględnienie odwołania i uchylenie decyzji Prezesa UTK w całości, ewentualnie zmianę zaskarżonego wyroku i decyzji przez odmowę zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz stawek opłat za usługi dodatkowe przedłożonych do zatwierdzenia przez P. na r.j.p. 2013/2014.

Apelację wniosła również zainteresowana I., zaskarżając wyrok w całości i wnosząc o jego zmianę przez uwzględnienie w całości odwołania Z. od decyzji pozwanego, ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi pierwszej instancji.

Sąd Apelacyjny w (...) wyrokiem z 30 grudnia 2016 r. zmienił zaskarżony wyrok w części w ten sposób, że zmienił zaskarżoną decyzję w części i odmówił zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz zniósł między stronami koszty procesu. Nadto Sąd Apelacyjny oddalił obie apelacje w pozostałym zakresie, znosząc między stronami koszty postępowania apelacyjnego.

Sąd Apelacyjny podzielił ustalenia faktyczne poczynione przez Sąd pierwszej instancji i przyjął je za swoje, wskazując jednak, że nie wszystkie wnioski

wyciągnięte na podstawie tak ustalonego stanu faktycznego można było podzielić, co wpływało na ocenę zasadności zaskarżonego wyroku.

Sąd drugiej instancji stwierdził, że główny problem w niniejszej sprawie sprowadzał się do prawnej kwalifikacji kosztów przyjętych przez P. do wyliczenia stawek na r.j.p. 2013/2014, którymi powinni zostać obciążeni przewoźnicy korzystający z infrastruktury tego podmiotu. Zdaniem Sądu Apelacyjnego, oddalając odwołanie powoda Sąd Okręgowy dokonał pobieżnej analizy zakwestionowanych kosztów, uznając generalnie, że spełniają one wymóg „bezpośredniości”, gdyż chociaż nie są związane bezpośrednio z przejazdami pociągów, to są niezbędne dla utrzymania infrastruktury kolejowej, bez czego przejazdy nie byłyby możliwe.

Z szeregu kosztów, które zostały uwzględnione przez P. w modelu przedstawionym Prezesowi UTK, powód zakwestionował w odwołaniu, a następnie w apelacji, następujące koszty: 1) koszty zatrudnienia personelu do prowadzenia ruchu pociągów, 2) koszty utrzymania ruchu kolejowego, tj.: koszty Akcji Zima, koszty zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii, kolejowego ratownictwa technicznego, koszty eksploatacji i konserwacji budynków i koszty ponoszone na wiadukty i mosty, 3) koszty związane z amortyzacją.

Poszczególne koszty zostały zakwalifikowane w różnych kategoriach, co skutkowało różnym poziomem ich zaliczenia. W odniesieniu do poszczególnych kosztów zakwalifikowanych jako „bezpośrednie” projekt wyglądał następująco: 1) koszty zatrudnienia personelu do prowadzenia ruchu pociągów „Grupa prowadzenie ruchu kolejowego PRK” – 923 800 000 zł, tj. 47%, w tym m.in.: prowadzenie ruchu pociągów (95%), dróżnicy przejazdowi (49,4%), personel i wydatki Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym (82,8%); 2) koszty utrzymania ruchu kolejowego „Grupa utrzymanie” – 969 311 000 zł, tj. 49,4%, w tym m.in.: koszty Akcji Zima (100%), koszty zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii (100%), kolejowego ratownictwa technicznego (100%), koszty budynków związanych z ruchem kolejowym: eksploatacja, konserwacja, diagnostyka (84,4%) oraz remonty bieżące i awaryjne (84,4%), koszty ponoszone na wiadukty i mosty: remonty bieżące i awaryjne (84,4%), oraz eksploatacja, konserwacja, diagnostyka (84,4%); 3) koszty związane z amortyzacją „Grupa Amortyzacja”, tj. 3,6%, w tym:

tory główne zasadnicze i dodatkowe (19,6%), elektryczne ogrzewanie rozjazdów (19,6%), sieć trakcyjna (12%), linie potrzeb nietrakcyjnych (12%), zasilacze sieci trakcyjnej (12%), urządzenia sterowania ruchem kolejowym stacyjne w okręgu nastawczym (10%), urządzenia na przejeździe kolejowym (5%), urządzenia sterowania ruchem kolejowym liniowe na szlaku (10%), urządzenia zdalnego sterowania w centrali (10%), urządzenia detekcji stanów awaryjnych taboru (10%).

Sąd Apelacyjny wskazał, że o zasadności zaskarżonej decyzji nie świadczy okoliczność, że do kosztów bezpośrednich zostały wliczone ww. kategorie kosztów tylko w 48%. Ten procent dotyczył bowiem ogółu kosztów, zaś poszczególne kategorie kosztów zostały wliczone w różnych częściach, zależnych od kategorii zakwalifikowania, w tym znaczna ich część w 100%, czyli w całości.

Sądu Apelacyjnego podniósł, że – jak wynika z wyroku TSUE z 13 lutego 2014 r. w sprawie C-152/12 Komisja Europejska przeciwko Bułgarii – koszty działalności zarządcy infrastruktury związane z wynagrodzeniem pracowników i składkami na ubezpieczenie społeczne nie mają wyraźnie żadnego bezpośredniego związku z prowadzeniem usług kolejowych (pkt 68). Jedynie koszty związane z sygnalizacją, zarządzaniem ruchem, utrzymaniem i naprawami mogą ulegać zmianom, przynajmniej częściowo, w zależności od ruchu i mogą w związku z tym być uznawane za koszty częściowo związane z wykonywaniem przewozów pociągami (pkt 67). Tymczasem chociażby koszty prowadzenia ruchu pociągów zostały przez P. zaliczone do kosztów bezpośrednich niemal w 100%.

Sąd drugiej instancji zauważył, że interpretacja przedstawiona przez Sąd Okręgowy oznaczałaby *de facto* możliwość wliczenia wszelkiego rodzaju kosztów, których związek z przejazdami pociągów jest tylko pozornie bezpośredni. Każdy bowiem koszt można zakwalifikować jako niezbędny do prowadzenia ruchu pociągów, jak to przedstawiały P., w tym w szczególności koszty ponoszone w związku z zatrudnieniem pracowników, którzy muszą sterować ruchem pociągów. Nie to jest jednak warunkiem kwalifikacji poszczególnych kategorii kosztów do kosztów, o których mowa w art. 33 ust. 2 u.t.kol. Pozostawienie państwom członkowskim pewnej swobody decydowania w zakresie definicji kosztów bezpośrednich nie oznaczało dowolności w tym przedmiocie, a więc tego, aby zarządca infrastruktury kolejowej mógł swobodnie decydować, jakie koszty uzna za

bezpośrednio związane z przejazdami pociągów. Zarządca musiał przestrzegać art. 33 ust. 2 u.t.kol., co z kolei miało podlegać weryfikacji dokonywanej przez Prezesa UTK.

Niezasadne było, w ocenie Sądu drugiej instancji, wliczanie w pełni 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 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 koszty, o jakich mowa np. w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz.U. UE L z dnia 13 czerwca 2015 r., dalej: rozporządzenie wykonawcze KE), a więc ponadplanowe koszty związane z ponadplanowymi przejazdami (dodatkowe wynagrodzenie pracownika za pracę w godzinach nadliczbowych), koszty wynagrodzenia pracowników zarządcy infrastruktury kolejowej nie mogą być zaliczone do kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Sad Apelacyjny zauważył również, że P. były świadome zakresu pojęcia kosztów bezpośrednich. W punkcie 1.4. „Instrukcji kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez P. S.A. obowiązujących od 14 grudnia 2014 r. Ir-105”, czyli w dokumencie dotyczącym kolejnego rozkładu jazdy, spółka określiła koszt bezpośrednio poniesiony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami (koszt bezpośredni) w odniesieniu do natężenia ruchu kolejowego. Dla potrzeb ustalenia kosztów bezpośrednich dla poszczególnych grup kosztowych jednorodnie zależnych od natężenia, ustalone miały być koszty stałe, które muszą być poniesione niezależnie od prowadzonego ruchu kolejowego, natomiast kosztem bezpośrednim ponoszonym jako rezultat wykonywania przewozów pociągami jest

nadwyżka całkowitych kosztów ponad minimalny poziom kosztów koniecznych do poniesienia bez względu na wielkość prowadzonego ruchu kolejowego (ppkt 2). Nie sposób, zdaniem Sądu drugiej instancji, uznać, aby między kalkulacją stawek na r.j.p. 2013/2014 a r.j.p. 2014/2015 nastąpiła zmiana prawnych uwarunkowań w zakresie rozumienia pojęcia kosztów bezpośrednio związanych z ruchem pociągów. W szczególności rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U. 2014, poz. 788), które zastąpiło rozporządzenie z 2009 r., stanowiło doprecyzowanie kosztów bezpośrednich, ale nie zmieniało ich pojęcia, podobnie jak rozporządzenie wykonawcze KE. Pomimo tego powołana instrukcja stanowiła wyraz innego podejścia do kosztów bezpośrednich niż w przypadku projektu na r.j.p. 2013/2014.

Odnosząc się do drugiej grupy zakwestionowanych kosztów Sąd Apelacyjny wskazał, że składały się one z dwóch elementów: (1) zaliczonych w 100% kosztów Akcji Zima, zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii oraz kolejowego ratownictwa technicznego, (2) zaliczonych w 84,4% kosztów budynków związanych z ruchem kolejowym (eksploatacja, konserwacja, diagnostyka), ich remontami bieżącymi i awaryjnymi, a także analogicznymi kosztami ponoszonymi na wiadukty i mosty.

Jeśli chodzi o pierwszą część kosztów, to w projekcie wskazano, że: (1) koszty Akcji Zima obejmują przygotowanie do zimy, likwidację zaśnieżenia i oblodzenia, oraz usuwanie uszkodzeń i zniszczeń będących następstwem opadów śniegu, niskich temperatur oraz silnych wiatrów występujących w tym okresie związanych z nawierzchnią, podtorzem, budynkami i budowlami, obiektami inżynierskimi, siecią trakcyjną oraz urządzeniami elektrycznego ogrzewania rozjazdów, z wyłączeniem kosztów usuwania skutków klęsk żywiołowych; (2) ratownictwo techniczne obejmuje koszty funkcjonowania i utrzymania Specjalnych Pociągów Ratownictwa Technicznego (SPRT) i Pociągów Ratownictwa Technicznego (PRT) wyposażonych w urządzenia do wkolejania taboru, ciągniki gąsienicowe i inne urządzenia niezbędne do akcji ratunkowej znajdujące się na wyposażeniu PRT i SPRT oraz wagony techniczno-gospodarcze. Dla tej kategorii koszty bezpośrednie określono jako „koszty działań, które są w całości uzależnione

od wykonywania przewozu pociągami, a bezpośrednia zależność ponoszonego kosztu od wykonywania usługi nie budzi wątpliwości”.

Sąd Apelacyjny uznał, że konieczność odśnieżania, likwidowania zamarznięć itp., aby dana linia kolejowa została dopuszczona do ruchu, a więc aby przewozy w ogóle potencjalnie mogłyby się odbywać po danej linii kolejowej, nie oznacza, że są to koszty bezpośrednio związane z przejazdem pociągu. Jedynie ich pewna część może być tak zakwalifikowana, gdyż nawet, gdyby żaden pociąg nie przejeżdżał, infrastruktura byłaby utrzymywana w określonym stanie, w przeciwnym razie doszłoby do jej zniszczenia. Także zespoły, maszyny i narzędzia używane w ratownictwie technicznym i w celu usuwania awarii są utrzymywane cały czas, czyli niezależnie od wystąpienia jakichkolwiek awarii. Nadto są one używane do usuwania awarii i usterek wynikłych ze zdarzeń losowych, np. pogodowych, zupełnie niezwiązanych z ruchem kolejowym i przejazdami pociągów.

Sąd drugiej instancji wskazał, że P. powinny przedstawić konkretne dowody świadczące o tym, jaka część z tych kosztów może być zakwalifikowana do kosztów bezpośrednich, ale z całą pewnością nie są to koszty w 100%, jak to uczynił zarządca infrastruktury kolejowej. Uzasadnienia dla takiego wliczenia nie może stanowić również pogląd Sądu Okręgowego, że „nie można wykluczyć, że linia, która nie jest eksploatowana w pewnym okresie będzie potrzebna do wykonywania przewozów jako objazd lub powróci do pełnej eksploatacji”. Bez znaczenia pozostaje też okoliczność, że „brak stałej konserwacji może przyczynić się do wyłączenia odcinka linii z eksploatacji, co byłoby sprzeczne z ideą uczynienia transportu kolejowego efektywnym i konkurencyjnym wobec innych rodzajów transportu”. Jak wskazano, tego rodzaju kwalifikacja pozwalałaby na obciążenie przewoźników kolejowych wszelkimi kosztami utrzymania infrastruktury kolejowej.

Co do drugiej podgrupy „Grupa utrzymanie”, w projekcie wskazano, że eksploatacja, konserwacja, diagnostyka i remonty obejmuje (ogólnie): koszty związane z posiadaniem, utrzymaniem i obsługą majątku; koszty czynności mających na celu utrzymanie sprawności technicznej poszczególnych elementów majątku, a także ocenę jego stanu technicznego oraz środowiska pracy, w tym pomiary i oględziny elementów infrastruktury, naprawy bieżące, rozumiane jako

roboty mające na celu utrzymanie sprawności technicznej i zapobieganie degradacji elementów infrastruktury kolejowej, wynikające z przeglądów i badań diagnostycznych oraz wszelkie roboty konserwacyjne, których konieczność wykonania zaistniała w czasie przeprowadzania naprawy bieżącej (1) dla mostów i wiaduktów: naprawę, wzmocnienie lub wymianę drugorzędnych konstrukcji stalowych, wymianę uszkodzonych śrub i nitów, naprawę połączeń spawanych, uzupełnienie ubytków konstrukcji, obrukowanie stożków nasypów, zabezpieczenie przed korozją i usuwanie rdzy, utrzymanie znaków drogowych i wodnych, utrzymanie drożności urządzeń odwadniających, utrzymanie w należytym stanie skarp i stożków nasypów, oczyszczenie dna cieków pod mostami, usuwanie zanieczyszczeń koryta i brzegów rzeki w otoczeniu podpór mostu, estetyzację; (2) dla budynków związanych z ruchem kolejowym: utrzymanie instalacji m.in. wodociągowych, kanalizacyjnych, utrzymanie porządku, czyszczenie urządzeń odwadniających i utrzymanie ich drożności, wymiana zużytych lub uszkodzonych elementów budynku. Dla tej kategorii „Koszty bezpośrednie ustalono jako nadwyżkę całkowitych kosztów utrzymania ponad koszty, które zgodnie z przyjętymi w P. zasadami eksploatacji infrastruktury drogowej stanowią minimalny zakres prac niezbędny do zapewnienia prawidłowego jej funkcjonowania i które są wykonywane bez względu na wielkość wykonywanego przewozu.”

Według Sądu Apelacyjnego, o ile w przypadku mostów i wiaduktów można zgodzić się, że w znacznej części koszty ich eksploatacji, konserwacji, diagnostyki i remontów są bezpośrednio związane z przejazdami pociągów i brak jest podstaw do kwestionowania zaliczenia tych kosztów w 84,4%, to w odniesieniu do budynków takiego samego wniosku nie sposób przyjąć. Nie wykazano żadnego związku między planowanymi remontami a przejazdami pociągów, w szczególności, że znaczna część infrastruktury kolejowej (np. budynki) położona jest w znacznym oddaleniu od torów kolejowych, a więc nie sposób zgodzić się, jak podnosiły P., że przejazd pociągu wywołuje drgania, które mają wpływ na tę infrastrukturę. Nie można bowiem, zdaniem Sądu Apelacyjnego, zapominać, że budynki przechodzą remonty wewnątrz zasadniczo w związku z ich normalną eksploatacją (użytkowaniem), a nie z uwagi na uwarunkowania zewnętrzne. Jeśli zaś chodzi o remonty elementów zewnętrznych, to główne znaczenie ma tu oddziaływanie czynników

atmosferycznych. Remonty są też często przeprowadzane z uwagi na konieczność modernizacji budynków i dopasowania do aktualnych potrzeb podmiotów z nich korzystających.

W zakresie kosztów z kategorii „Grupa utrzymanie” Sąd drugiej instancji wskazał dodatkowo, że w punkcie 2.2. Instrukcji zarządca infrastruktury kolejowej wyłączył m.in. koszty usuwania skutków wypadków kolejowych, a także koszty zabezpieczeń przed kradzieżami oraz usuwania skutków kradzieży i dewastacji, jako koszty, dla których brak jest bezpośredniego związku z wykonywaniem przewozów pociągami, co oznacza, że nie mogą one zostać zakwalifikowane do bazy kosztów stanowiących podstawę do kalkulacji stawek dostępu. Zatem P. były świadome, że tych kosztów nie należy wliczać do bazy kosztów, w oparciu o którą są następnie kalkulowane stawki jednostkowe opłaty podstawowej. Nieprawidłowo zachowanie się tego podmiotu w okresie, którego dotyczy niniejsza sprawa, nie zasługiwało na aprobatę.

Odnosząc się do trzeciej grupy zakwestionowanych kosztów (amortyzacja) Sąd Apelacyjny zwrócił uwagę, że w zakresie amortyzacji urządzeń i infrastruktury P. uwzględniły ją jedynie w części jako koszty bezpośrednie, ale pozostawało to bez znaczenia, gdyż podmiot ten nie miał w ogóle podstaw wliczenia amortyzacji do bazy kosztów. Sąd drugiej instancji zwrócił uwagę, że w punkcie 2.2. ppkt b Instrukcji, czyli przy wyliczeniu stawek na kolejny rok, PKP P. powtórzyły orzeczenie TSUE w sprawie C-512/10, ale jednocześnie w całości wyłączyło z kalkulacji kosztów na r.j.p. 2014/2015 koszty amortyzacji.

W ocenie Sądu Apelacyjnego, zarządca infrastruktury kolejowej nie miał możliwości wyliczenia amortyzacji na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury wynikającego z ruchu kolejowego, a jedynie zgodnie z zasadami rachunkowości. Skoro, ustalając bazę kosztów w 2014 r., P. nie dysponowały narzędziem, które pozwalałoby określić amortyzację związaną z ruchem pociągów, to oczywistym jest, że takiego narzędzia nie miały rok wcześniej, a mimo spoczywającego na tym podmiocie ciężaru dowodu przeciwna okoliczność nie została wykazana. W takiej sytuacji słusznie dla r.j.p. 2014/2015 odstąpiono od wliczania amortyzacji w jakiegokolwiek części, a więc jej wliczenie na jakimkolwiek poziomie dla r.j.p. 2013/2014 nie miało żadnego uzasadnienia.

Reasumując, Sąd Apelacyjny stwierdził, że nie kwestionując okoliczności, iż omówione koszty są związane z działalnością gospodarczą prowadzoną przez P. (pozwalają na przejazdy pociągami), to nie są to koszty bezpośrednio związane z tymi przejazdami. Zarządca infrastruktury kolejowej nie ma prawa obciążać przewoźników kosztami prowadzonej przez siebie działalności gospodarczej. Zatem P. nieprawidłowo wliczyły ww. koszty (poza kosztami związanymi z mostami i wiaduktami) do kosztów bezpośrednich, co oznaczało, że nie zostały spełnione wymogi wynikające z 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 (Dz. U. UE z 15 marca 2001 r.) i art. 33 ust. 2 u.t.kol.

Wobec tego Sąd drugiej instancji za zasadne uznał zastosowanie art. 33 ust. 8 u.t.kol., ponieważ doszło do nieprawidłowego uwzględnienia części kosztów. W związku z tym przedstawione przez P. wyliczenia opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów były nieprawidłowe, co oznaczało zdaniem Sądu Apelacyjnego, że pozwany nieprawidłowo zatwierdził stawki tych opłat na r.j.p. 2013/2014.

Jednocześnie Sąd drugiej instancji zauważył, że ani powód, ani zainteresowany nie kwestionowali w niniejszym postępowaniu opłat dodatkowych, a zaskarżoną decyzją Prezes UTK zatwierdził stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, wymienione w części I ust. 1 i 2 załącznika do u.t.kol, oraz stawki opłat za usługi dodatkowe, wymienione w części II załącznika do u.t.kol. Odwołanie dotyczyło zaś całej decyzji, podobnie jak apelacje dotyczyły całego wyroku Sądu Okręgowego. Brak było jednak zarówno w odwołaniu, jak i w apelacjach powoda i zainteresowanego jakichkolwiek zarzutów w zakresie opłat dodatkowych. Wszystkie zarzuty sprowadzały się wyłącznie do kwestii ustalenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej w wyniku nieprawidłowego zaliczenia niektórych kosztów, co miało mieć wpływ na wysokość tych stawek. Sąd Apelacyjny uznał, że stawki opłat za usługi dodatkowe były prawidłowe, bowiem było brak przesłanek do zanegowania wysokości tych stawek.

Skargi kasacyjne od tego wyroku zostały wniesione przez pozwanego oraz zainteresowanego P..

Prezes UTK zaskarżył wyrok Sądu Apelacyjnego w części, tj. w zakresie pkt I. oraz III., wnosząc o zmianę zaskarżonego orzeczenia przez oddalenie apelacji powoda oraz zainteresowanego, względnie uchylenie zaskarżonego wyroku w zaskarżonym zakresie i przekazanie sprawy Sądowi Apelacyjnemu do ponownego rozpoznania oraz orzeczenie o kosztach postępowania.

W skardze kasacyjnej pozwany zarzucił naruszenie następujących przepisów prawa materialnego i procesowego:

1) art. 33 ust. 2 u.t.kol. w zw. z art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE przez wadliwą wykładnię pojęcia kosztów, jakie są bezpośrednio ponoszone przez zarządcę infrastruktury kolejowej, jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, co doprowadziło Sąd Apelacyjny do wadliwego uznania, iż przedstawione przy wniosku z 19 września 2013 r. stawki opłat za minimalny dostęp do infrastruktury i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów były nieprawidłowe, i co w konsekwencji doprowadziło Sąd Apelacyjny do wadliwego uznania, iż pozwany nieprawidłowo zatwierdził stawki jednostkowe opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na r.j.p. 2013/2014;

2) art. 33 ust. 2 u.t.kol. przez jego błędną wykładnię i niewłaściwe zastosowanie przez wadliwe uznanie, iż opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej P. na r.j.p. 2013/2014 nie została ustalona przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie P. jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami;

3) art. 33 ust. 2 u.t.kol. przez wadliwą wykładnię, które doprowadziła Sąd Apelacyjny do uznania, iż koszty zatrudnienia personelu do prowadzenia ruchu pociągów, koszty Akcji Zima, koszty zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii, kolejowego ratownictwa technicznego, koszty eksploatacji i konserwacji budynków, koszty ponoszone na wiadukty i mosty, koszty związane z amortyzacją, zawarte w projekcie stawek jednostkowych, zatwierdzonych decyzją Prezesa UTK z 8 listopada 2013 r., nie mogą być zaliczone do kosztów, które są bezpośrednio

ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, podczas gdy prawidłowa wykładnia art. 33 ust. 2 u.t.kol. powinna prowadzić do odmiennych wniosków;

4) art. 33 ust. 8 w zw. z § 8 ust. 1 rozporządzenia z 27 lutego 2009 r. w zw. z art. 35 u.t.kol. oraz art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE przez jego niewłaściwe zastosowanie i uznanie, iż stawki jednostkowe opłaty podstawowej zostały ustalone niezgodnie z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6 u.t.kol. oraz przepisami ww. rozporządzenia, co doprowadziło Sąd Apelacyjny do zamiany w części wyroku Sądu Okręgowego i wadliwej zmiany części decyzji z 8 listopada 2013 r. i w konsekwencji do odmowy zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, pomimo iż przedłożone do zatwierdzenia przez P. stawki jednostkowe opłaty podstawowej na dzień wydania kwestionowanej decyzji, nie były niezgodne z zasadami o których mowa w art. 34 ust. 2 – 6 u.t.kol. oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35 u.t.kol., w szczególności opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej została ustalona przy uwzględnieniu kosztów jakie bezpośrednio poniesie zarządca, jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, co z kolei obligowało pozwanego do zatwierdzenia w całości przedłożonych stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, a Sąd Apelacyjny obligowało do oddalenia apelacji powoda w całości;

5) § 17 ust. 1 rozporządzenia z 2009 r. w zw. z art. 33 ust. 8 u.t.kol. przez jego wadliwą wykładnię i niewłaściwe zastosowanie i uznanie, że pozwany nie był uprawniony do zatwierdzenia przedłożonego projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej, podczas gdy prawidłowa wykładnia przepisu prowadzi do wniosku, iż pozwany zobligowany jest do odmowy zatwierdzenia przedłożonego projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej, tylko wtedy gdy został on sporządzony z naruszeniem przepisów, o których mowa w art. 33 ust. 8 u.t.kol., a zgromadzony w sprawie materiał dowodowy, jednoznacznie wskazuje, iż przedmiotowy projekt opracowany przez P., a następnie przedłożony do zatwierdzenia pozwanemu, jest zgodny z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2, 34 u.t.kol. i przepisami wykonawczymi wydanymi na podstawie art. 35 u.t.kol.;

6) art. 233 § 1 k.p.c., mogące mieć wpływ na wynik postępowania, przez wadliwe uznanie, iż koszty utrzymania infrastruktury, koszty prowadzenia ruchu kolejowego i amortyzacji nie zostały uwzględnione jedynie w części, w której były bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, a w całości, co doprowadziło do wadliwego ustalenia przez Sąd Apelacyjny, iż opłata podstawowa i składające się na nią opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów zostały wyliczone nieprawidłowo, niezgodnie z art. 33 ust. 2 u.t.kol., a w konsekwencji do uznania, iż pozwany nieprawidłowo, niezgodnie z art. 33 ust. 8 u.t.kol. zatwierdził stawki tych opłat na r.j.p. 2013/2014;

7) art. 233 § 1 k.p.c., mogące mieć wpływ na treść rozstrzygnięcia, przez wadliwe uznanie, iż przedłożony przez P. do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów na r.j.p. 2013/2014 nie uwzględnił orzecznictwa TSUE, a w szczególności wyroku w sprawie C-512/10, podczas gdy P., przedkładając wniosek 19 września 2013 r. o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów na r.j.p. 2013/2014, jak i pozwany w kwestionowanej decyzji, uwzględnił wyrok TSUE w sprawie C-512/10 oraz dokonał prawidłowej kwalifikacji kosztów z punktu widzenia art. 33 ust. 2 u.t.kol;

8) art. 382 k.p.c. w zw. z art. 233 § 1 k.p.c. przez dokonanie przez Sąd drugiej instancji własnej, odmiennej niż Sąd pierwszej instancji, oceny zgromadzonych w sprawie dowodów w wypadku, gdy przyjął za własne ustalenia Sądu pierwszej instancji;

9) art. 233 § 1 k.p.c., mogące mieć wpływ na treść rozstrzygnięcia, przez wadliwe, oparte na logice i doświadczeniu życiowym, uznanie, iż nie jest możliwe, aby 84,4% kosztów remontów i konserwacji budynków kolejowych, było rezultatem wykonywania przewozów pociągami;

10) art. 233 § 1 k.p.c., mogące mieć wpływ na treść rozstrzygnięcia, przez wadliwe uznanie, iż Instrukcja kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez P.,

obowiązujących od 14 grudnia 2014 r. Ir-105, a więc na następny r.j.p., niż ten do którego odnosi się zaskarżona decyzja z 8 listopada 2013 r., wykazuje, iż zainteresowany P. dokonał wadliwej kwalifikacji kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami;

11) art. 232 zdanie 1 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c., które miało istotny wpływ na wynik sprawy, polegające na uznaniu, że to na P. a nie na powodzie spoczywał ciężar wykazania i udowodnienia, jaka część kosztów może być zakwalifikowana do kosztów bezpośrednich.

Zainteresowane P. zaskarżyły w całości wyrok Sądu Apelacyjnego, wnosząc o uchylenie zaskarżonego wyroku w całości oraz uchylenie w całości wyroku Sądu Okręgowego – Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z 25 czerwca 2015 r., sygn. akt XVII AmK (...), oraz umorzenie w całości postępowania w sprawie.

W skardze kasacyjnej zainteresowany zarzucił naruszenie następujących przepisów prawa materialnego i procesowego:

1) art. 366 k.p.c. w zw. z art. 386 § 3 k.p.c. w zw. z art. 355 § 1 k.p.c. przez zaniechanie umorzenia postępowania, pomimo istnienia innego, prawomocnego orzeczenia rozstrzygającego o tym samym żądaniu zmiany decyzji Prezesa UTK nr (...) z 8 listopada 2013 r. w oparciu o ten sam stan faktyczny i prawny oraz analogiczne zarzuty, nadto pomiędzy tymi samymi stronami w rozumieniu art. 479⁷² § 1 k.p.c.;

2) subsydiarnie, w zależności od oceny statusu „zainteresowanego” na gruncie postępowania odrębnego w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego (art. 479⁷² § 1 i 2 k.p.c.) – art. 365 § 1 k.p.c. w zw. z art. 386 § 1 k.p.c. przez orzeczenie o zmianie decyzji Prezesa UTK, pomimo istnienia na datę wyrokowania innego prawomocnego wyroku tego Sądu w sprawie o sygn. akt VI ACa (...), w którym to procesie z udziałem powoda rozstrzygnięto o niezasadności tych samych zarzutów względem tej samej kontrolowanej decyzji regulacyjnej, tym samym potwierdzono jej prawidłowość – ze skutkiem wiążącym wobec innych sądów;

3) art. 232 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. oraz art. 479⁷¹ k.p.c. przez przyjęcie błędnego rozkładu ciężaru dowodu i uznanie, iż w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego to na podmiocie poddanym regulacji spoczywa

ciężar wykazywania prawidłowości zaskarżonej decyzji Prezesa UTK (s. 21 uzasadnienia: „W konsekwencji P. powinny przedstawić konkretne dowody świadczące o tym, jaka część z tych kosztów może być zakwalifikowana do kosztów bezpośrednich,...”; s. 27 uzasadnienia: „W związku z tym zasadny był zarzut naruszenia art. 6 k.c., podniesiony w apelacji przez powoda, że Sąd Okręgowy nieprawidłowo przyjął, iż na powodzie spoczywał obowiązek przedstawienia własnego wyliczenia stawek jednostkowych zatwierdzonych decyzją Prezesa UTK i dowodów na poparcie swojego stanowiska.”);

4) art. 278 § 1 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. oraz w zw. z art. 227 k.p.c. przez poczynienie przez Sąd Apelacyjny ustaleń faktycznych (co do ustalenia, które koszty są bezpośrednio rezultatem przewozu pociągami i w jakiej proporcji), wymagających wiadomości specjalnych, bez przeprowadzenia dowodu z opinii biegłego stosownej specjalności (s. 23 uzasadnienia: „Kierując się logiką oraz doświadczeniem życiowym, nie sposób przyjąć, aby w 84,4% koszty remontów i konserwacji, szczególnie budynków kolejowych, były rezultatem wykonywania przewozów pociągami oraz zmieniały się w zależności od natężenia ruchu kolejowego.”);

5) art. 328 § 2 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. przez wewnętrznie sprzeczne uzasadnienie zaskarżonego wyroku, gdzie Sąd Apelacyjny w początkowym fragmencie uzasadnienia przyjmuje ustalenia faktyczne Sądu Okręgowego za własne, by w dalszej części uzasadnienia poczynić całkowicie odmienne ustalenia w zakresie kosztów bezpośrednio wynikających z przewozu pociągami i co do ich proporcji;

6) art. 385 k.p.c. przez brak oddalenia apelacji powoda oraz zainteresowanego, pomimo ich bezzasadności;

7) art. 6 k.c. przez błędną jego wykładnię, wyrażającą się w przyjęciu, iż w sprawach z zakresu regulacji transportu kolejowego to na podmiocie poddanym regulacji spoczywa ciężar wykazywania prawidłowości zaskarżonej decyzji Prezesa UTK, w tym prawidłowości ustaleń faktycznych będących podstawą takiej decyzji;

8) art. 33 ust. 2 u.t.kol. przez błędną wykładnię tego przepisu, wyrażającą się w przyjęciu, iż z przepisu tego wynika definicja „kosztów będących bezpośrednim rezultatem przejazdu pociągu” o treści tożsamej z definicją i metodologią zawartą

w art. 2 pkt 1, art. 3 ust. 4 lit. a) oraz art. 4 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego KE, podczas gdy:

- powszechnie przyjmuje się, iż o zakresie kontroli decyzji regulacyjnej decyduje stan prawny i faktyczny istniejący w chwili wydawania takiej decyzji, stąd

- na 8 listopada 2013 r. (dzień wydania zaskarżonej decyzji Prezesa UTK) obowiązywał, w zakresie definicji „kosztów będących bezpośrednim rezultatem przejazdu pociągu”, jedynie przepis art. 33 ust. 2 u.t.kol., zaś

- art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE nie spełniał kryteriów bezpośredniego zastosowania, przy czym

- Europejski Trybunał Sprawiedliwości w wyroku C-512/10 nie przedstawił precyzyjnej definicji „kosztów będących bezpośrednim rezultatem przejazdu pociągu” i przyznał, że na dzień wydawania tego wyroku Państwa Członkowskie cieszą się pewną swobodą w stosowaniu definicji takich kosztów,

- tymczasem Sąd Apelacyjny wprost i w pełnym zakresie odwołał się do definicji i metodologii wyznaczania takich kosztów zawartych w późniejszym rozporządzeniu wykonawczym KE;

9) § 8 ust. 1 rozporządzenia z 2009 r. przez niewłaściwe zastosowanie, wyrażające się w pominięciu tego przepisu, pozwalającego m.in. na uwzględnienie kosztów bezpośrednich obejmujących amortyzację, bez narzucania sposobu ustalania wartości amortyzacji;

10) art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE w zw. z art. 33 ust. 2 u.t.kol. przez niewłaściwe zastosowanie tego przepisu dyrektywy, który wskutek braku wystarczająco precyzyjnego określenia obowiązku podlegającego implementacji do prawa krajowego, nie nadawał się do bezpośredniego zastosowania, oraz pominięcie definicji „kosztów będących bezpośrednio rezultatem wykonywania przejazdów pociągami” wynikającej z art. 33 ust. 2 u.t.kol. oraz § 8 rozporządzenia z 2009 r.;

11) art. 33 ust. 8 u.t.kol. przez jego niewłaściwe zastosowanie, wyrażające się w odmowie zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zarządzanej przez P. i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na r.j.p. 2013/2014, pomimo iż stawki te

nie były niezgodne z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2 – 6, art. 34 u.t.kol. oraz przepisami wydanyymi na podstawie art. 35 u.t.kol.

W odpowiedziach na skargi kasacyjne pozwanego oraz P., powód oraz I. wniesli o ich oddalenie oraz orzeczenie o kosztach postępowania.

W toku postępowania przed Sądem Najwyższym Prokuratoria Generalna RP przedstawiła pogląd, że przyjęte w zaskarżonym wyroku Sądu Apelacyjnego rozumowanie prowadzi do niedopuszczalnego zastosowania zasad wynikających z rozporządzenia wykonawczego KE do stanu faktycznego, który miał miejsce dwa lata wcześniej. W konsekwencji, Sąd Apelacyjny takim działaniem wkroczył w zakres kompetencji ustawodawcy unijnego. Ponadto Prokuratoria Generalna RP podkreśliła niejednoznaczność pojęcia „kosztów bezpośrednich ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami” i wynikające stąd trudności w kwalifikowaniu konkretnych kosztów do tej kategorii.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Obie skargi kasacyjne nie mają uzasadnionych podstaw, przy czym skarga kasacyjna P. jest w części niedopuszczalna.

1. P. zaskarżyły wyrok Sądu Apelacyjnego w całości, a zatem także w zakresie, w jakim Sąd drugiej instancji oddalił obie apelacje wniesione od wyroku Sądu Okręgowego (pkt II zaskarżonego wyroku), czego skutkiem było pozostawienie w obrocie decyzji Prezesa UTK w części zatwierdzającej stawki opłat za usługi dodatkowe, wymienione w części II załącznika do u.t.kol. Według Sądu Najwyższego, skarżący nie posiada jednak interesu prawnego (*gravamen*) w zaskarżeniu tej części rozstrzygnięcia Sądu Apelacyjnego.

Co więcej, skarżący nie formułuje zarzutów odnoszących się do decyzji w części dotyczącej opłat dodatkowych, ani nie domaga się uwzględnienia apelacji oddalonych w tym zakresie. Z tego względu, Sąd Najwyższy na podstawie art. 398⁶ § 2 i 3 k.p.c. odrzucił skargę kasacyjną P. w części dotyczącej punktu drugiego zaskarżonego wyroku, jako niedopuszczalną (zob. też uchwałę składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 15 maja 2014 r., III CZP 88/13).

2. Odnosząc się w pierwszej kolejności do skargi kasacyjnej pozwanego, Sąd Najwyższy wskazuje, że nie jest zasadny kluczowy zarzut naruszenia art. 33 ust. 2 u.t.kol. w zw. z art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE (ujęty w różnorodny sposób w pkt I.1 – I.3 skargi kasacyjnej) przez wadliwą wykładnię pojęcia kosztów, jakie są bezpośrednio ponoszone przez zarządcę infrastruktury kolejowej, jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami (koszty bezpośrednie).

Zgodnie z art. 33 ust. 2 u.t.kol. (w brzmieniu obowiązującym od 6 grudnia 2008 r. do 30 grudnia 2016 r. – zob. ustawę z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw, Dz.U. 2016, poz. 1923) opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami. Nie ulega wątpliwości, że pojęcie to koresponduje z treścią art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE, zgodnie z którym „Bez uszczerbku dla przepisów ust. 4 lub 5 lub art. 8 opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do torów w celu obsługi urządzeń zostaną ustalone po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami”. Podobne sformułowanie znajduje się w motywie 38 preambuły dyrektywy 2001/14/WE, gdzie stwierdza się, że „Ważne jest zapewnienie, żeby opłaty za przewozy międzynarodowe były takie, żeby pozwalały na zaspokojenie potrzeb rynku; w rezultacie pobieranie opłat za infrastrukturę powinno być ustalone po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony w wyniku prowadzenia przewozów pociągami.” Przy czym dyrektywa ma zastosowanie w stosunku do użytkowania infrastruktury kolejowej w kolejowych przewozach krajowych i międzynarodowych (art. 1 ust. 2 dyrektywy 2001/14/WE).

Na tym tle spór sprowadza się do wykładni art. 33 ust. 2 u.t.kol. na dwóch płaszczyznach. Prezes UTK kwestionuje przyjęcie przez Sąd Apelacyjny (1) określonego znaczenia pojęcia „koszty bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia przewozów pociągami” oraz (2) tego, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej (opłata podstawowa) wskazana w art. 33 ust. 2 u.t.kol. może obejmować wyłącznie koszty „koszty bezpośrednie”, o których mowa w art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE. Zdaniem skarżącego, „ustawodawca

nie wyłączył możliwości ustalenia opłaty podstawowej przy uwzględnieniu także innych kosztów niż te, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami” (s. 17 skargi kasacyjnej pozwanego).

3. Nie budzi wątpliwości, że treść art. 33 u.t.kol. (podobnie jak innych przepisów u.t.kol.) jest wynikiem wdrożenia do polskiego porządku prawnego prawa Unii w tym m.in. postanowień dyrektywy 2001/14/WE. Każde państwo członkowskie, które dokonuje transpozycji dyrektywy do krajowego porządku prawnego, czyni to w zamiarze należytego wywiązania się z ciążącego na nim obowiązku, a tym samym dąży do jak najpełniejszej realizacji w prawie krajowym celów wytyczonych dyrektywą (wyrok TSUE z 16 grudnia 1993 r., w sprawie C-334/92 Wagner Miret przeciwko Fondo de garantía salarial, pkt 20-21). Konieczne jest więc dokonanie wykładni pojęcia „koszty bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia przewozów pociągami” w świetle celu dyrektywy 2001/14/WE, jej postanowień, w tym brzmienia preambuły tej dyrektywy (por. wyrok Sądu Najwyższego z 30 stycznia 2019 r., I NSK 9/18).

Na każdym sądzie państwa członkowskiego Unii Europejskiej spoczywa bowiem obowiązek wykładni prawa krajowego zgodnie z prawem unijnym (obowiązek wykładni zgodnej lub prounijnej), jako środek zagwarantowania efektywności prawa Unii. Wynika on przede wszystkim z Traktatu o Unii Europejskiej z dnia 7 lutego 1992 r. (Dz.U. 2004, Nr 90, poz. 864), który w art. 4 ust. 3 zd. 2 nakazuje państwom członkowskim podejmować „wszelkie środki” właściwe dla zapewnienia wykonania zobowiązań wynikających z Traktatów lub aktów instytucji Unii. Zasada interpretacji przyjaznej dla prawa europejskiego znajduje uzasadnienie również w art. 91 ust. 1 Konstytucji RP, a interpretacja sprzeczna z zasadami prawa europejskiego jest sprzeczna z zasadą państwa prawa (wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 28 stycznia 2003 r., K 2/02). Zatem „wykładnia obowiązującego ustawodawstwa powinna uwzględniać konstytucyjną zasadę przychylności procesowi integracji europejskiej i współpracy między państwami” (wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 27 maja 2003 r., K 11/03, zob. też wyrok Trybunału Konstytucyjnego z 31 maja 2004 r., K 15/04).

W tym kontekście Sąd Najwyższy wskazuje, że wykładnia zgodna powinna być dokonywana „tak dalece, jak to możliwe” („as far as possible”) (wyrok TSUE z 13 listopada 1990 r., w sprawie C-106/89 Marleasing, zob. też wyrok z 10 kwietnia 1984 r., w sprawie C-14/83 Sabine von Colson and Elisabeth Kamann przeciwko Land Nordrhein-Westfalen, pkt 26). Co więcej, w orzecznictwie TSUE przyjmuje się, że „stosując prawo krajowe, a zwłaszcza przepisy uregulowania przyjętego specjalnie w celu wprowadzenia wymagań dyrektywy, sąd krajowy jest zobowiązany interpretować prawo krajowe w najszerszym możliwym zakresie w świetle brzmienia i celu danej dyrektywy, aby osiągnąć rezultat przez nią przewidziany” (tak wyrok z 5 października 2004 r., w sprawach połączonych C-397/01 do C-403/01 Bernhard Pfeiffer, pkt 113, zob. też wyrok z 24 stycznia 2012 r., w sprawie C-282/10 Maribel Dominguez). Takie działanie jest zgodne z art. 288 akapit trzeci TFUE. „Wymóg dokonywania zgodnej wykładni prawa krajowego jest (bowiem) nierozłącznie związany z systemem traktatu, gdyż zezwala sądowi krajowemu na zapewnienie, w ramach jego właściwości, pełnej skuteczności prawa Unii przy rozpoznawaniu zawisłego przed nim sporu (wyrok z dnia 19 stycznia 2010 r., Küçükdeveci, C-555/07, EU:C:2010:21, pkt 48 i przytoczone tam orzecznictwo).” (wyrok TSUE z 27 marca 2019 r., w sprawie C-545/17 Mariusz Pawlak przeciwko Prezesowi Kasy Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego, pkt 83).

4. Na przeszkodzie dokonania wykładni art. 33 ust. 2 u.t.kol. w świetle postanowień dyrektywy 2001/14/WE (zawężającej w rezultacie możliwość zaliczenia przez P. do kosztów bezpośrednich poszczególnych kategorii kosztów ponoszonych przez tego zarządcę infrastruktury) nie stoi zasada, że wykładnia zgodna nie może skutkować powołaniem się państwa w stosunku do jednostki na obowiązek przewidziany przez dyrektywę, która nie została w ogóle lub została wadliwie transponowana, ani tym bardziej skutkować określeniem lub zaostreniem w takim przypadku odpowiedzialności jednostki (zob. wyrok TSUE z 26 września 1996 r., w sprawie C-168/95 Arcaro, pkt 42, wyrok z 8 października 1987 r., w sprawie C-80/06 Kolpinghuis Nijmegen, pkt 14). Innymi słowy, niedopuszczalne jest pogorszenie sytuacji jednostki w relacji do państwa w drodze prounijnej wykładni prawa krajowego przy braku lub niewłaściwej transpozycji dyrektywy (zob. postanowienie Sądu Najwyższego z 26 marca 2019 r., I NSZP 1/18, wyrok Sądu

Najwyższego z 2019 r., I NSK 74/18, por. też uchwałę Sądu Najwyższego z 9 września 2015 r., II SZP 2/15).

TSUE zauważa na tym tle, że „przyznanie, iż emanacja państwa członkowskiego może powoływać się wobec jednostki na przepisy dyrektywy, których to państwo nie transponowało w sposób prawidłowy do prawa krajowego, sprowadzałoby się do umożliwienia temu państwu odnoszenia korzyści z naruszenia przez siebie prawa Unii (zob. podobnie wyroki: z dnia 26 września 1996 r., *Arcaro*, C-168/95, EU:C:1996:363, pkt 36 i przytoczone tam orzecznictwo; a także z dnia 12 grudnia 2013 r., *Portgás*, C-425/12, EU:C:2013:829, pkt 24, 25).” (wyrok TSUE z 27 marca 2019 r., w sprawie C-545/17, pkt 89). Adresatem dyrektywy jest bowiem państwo (art. 288 TFUE), co oznacza, że dyrektywa nie może bezpośrednio nakładać obowiązków na jednostki.

5. Zaskarżona decyzja Prezesa UTK odnosi się do wzajemnych praw i obowiązków przewoźników kolejowych i zarządcy infrastruktury kolejowej. Istotne jest wobec tego ustalenie, czy relacja przewoźnik kolejowy – zarządca infrastruktury kolejowej (P.) może zostać ujęta w kategoriach relacji jednostka – państwo (emanacja państwa). W orzecznictwie TSUE ukształtowało się szerokie rozumienie pojęcia „państwo”. W wyroku z 12 lipca 1990 r., w sprawie C-188/89 *A. Foster i inni przeciwko British Gas* ply, TSUE wskazał, że bezwarunkowe i dostatecznie precyzyjne postanowienia dyrektyw mogą być skierowane przeciwko organom lub podmiotom, które podlegają władzy lub kontroli ze strony państwa lub które mają szczególne uprawnienia, wykraczające poza te, które wynikają z normalnych zasad regulujących stosunki między jednostkami (pkt 18). Na przepisy tego rodzaju można powoływać się przeciwko podmiotom, bez względu na ich formę prawną, które na mocy przepisów państwa członkowskiego odpowiadają za świadczenia usług publicznych pod kontrolą państwa i w tym celu zostały wyposażone w uprawnienia wykraczające poza te, które wynikają z normalnych zasad regulujących stosunki między jednostkami (pkt 20).

Wobec istniejących wątpliwości, czy kryteria określone w pkt. 20 tego wyroku, służące ustaleniu, jakie podmioty uznaje się za działające w imieniu państwa członkowskiego, należy rozumieć łącznie, czy rozdzielnie, TSUE w wyroku z 10 października 2017 r., w sprawie C-413/15 *Elaine Farrell przeciwko Alanowi*

Whitty'emu i inni, wyjaśnił, że „wymogi, aby dany podmiot podlegał, odpowiednio, zwierzchnictwu lub kontroli państwa i aby posiadał uprawnienia wykraczające poza normy obowiązujące w stosunkach między jednostkami, nie mogą mieć charakteru kumulatywnego” (pkt 28, zob. podobnie wyroki: z 4 grudnia 1997 r., w połączonych sprawach od C-253/96 do C-258/96 Kampelmann i inni przeciwko Landschaftsverband Westfalen-Lippe, pkt 46, 47; z 7 września 2006 r., w sprawie C-180/04 Vassallo przeciwko Azienda Ospedaliera Ospedale San Martino di Genova e Cliniche Universitarie Convenzionate, pkt 26). Zatem art. 288 TFUE trzeba interpretować w ten sposób, iż nie wyklucza on sam w sobie tego, aby wobec podmiotu nieposiadającego wszystkich cech wymienionych w pkt 20 wyroku z 12 lipca 1990 r. C-188/89, i jednocześnie cech wymienionych w pkt 18 wskazanego wyroku można było powoływać się na przepisy dyrektywy wywierające skutek bezpośredni (pkt 29).

TSUE uznał, że jednostki mogą powoływać się na bezwarunkowe i wystarczająco jasne przepisy dyrektywy nie tylko w stosunku do państwa członkowskiego i wszystkich organów jego administracji, takich jak władze lokalne (zob. podobnie wyrok z 22 czerwca 1989 r. w sprawie C-103/88 Fratelli Costanzo SpA przeciwko Comune di Milano, pkt 31), ale także wobec instytucji lub podmiotów, które (1) podlegają zwierzchnictwu lub kontroli państwa albo (2) posiadają uprawnienia wykraczające poza normy obowiązujące w stosunkach między jednostkami. Takie instytucje lub podmioty odróżniają się od jednostek i należy utożsamiać je z państwem albo dlatego, że (1) są to osoby prawne prawa publicznego, będące częścią państwa sensu largo, albo dlatego, że (2) podlegają one zwierzchnictwu lub kontroli władzy publicznej, albo też dlatego, że (3) władze takie powierzyły im wykonywanie zadań leżących w interesie publicznym i wyposażyły je w tym celu w szczególne uprawnienia. A zatem wobec podmiotów lub instytucji – nawet tych utworzonych według prawa prywatnego – którym państwo członkowskie powierzyło wykonanie zadania leżącego w interesie publicznym i które dysponują w tym zakresie szczególnymi uprawnieniami wykraczającymi poza normy obowiązujące w stosunkach między jednostkami, można powoływać się na przepisy dyrektywy wywierające bezpośredni skutek (wyrok TSUE z 10 października 2017 r., w sprawie C-413/15, pkt 33-35).

6. Sąd Najwyższy zwraca uwagę, że zarządca infrastruktury – P. jest spółką utworzoną przez P. S.A. na podstawie art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „P.” (t.j. Dz.U. 2020, poz. 948, dalej: u.k.r.P.). Zgodnie z art. 15 ust. 4a u.k.r.P. P. zarządza liniami kolejowymi oraz pozostałą infrastrukturą kolejową, określoną w przepisach ustawy o transporcie kolejowym. Minister właściwy do spraw transportu zatwierdza statut P. oraz jego zmiany (art. 15 ust. 5 u.k.r.P.). Walne Zgromadzenie P. powołuje Radę Nadzorczą P. spośród osób wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu (art. 15 ust. 6 u.k.r.P.). Jedynym akcjonariuszem P. S.A. jest Skarb Państwa (art. 2 ust. 1 u.k.r.P.). Z kolei akcjonariuszami P. mogą być zgodnie z art. 15 ust. 8 u.k.r.P. wyłącznie P. S.A. i Skarb Państwa, a akcje P., będące własnością P. S.A. mogą być zbywane wyłącznie na rzecz Skarbu Państwa (art. 15 ust. 8a u.k.r.P.). Skarb Państwa kontroluje P. zarówno na płaszczyźnie własnościowej, jak i zarządczej.

Ponadto według art. 4 pkt 7 u.t.kol. zarządca infrastruktury to podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w przepisach u.t.kol. Do zadań zarządcy należy m.in. określanie wysokości opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej (art. 33 ust. 1 u.t.kol., zob. też art. 4 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE). Natomiast, stosownie do art. 2 lit. h) dyrektywy 2001/14/WE zarządca infrastruktury to każdy organ lub przedsiębiorstwo, który jest odpowiedzialny w szczególności za założenie i utrzymywanie infrastruktury kolejowej. Może to również obejmować zarządzanie systemami sterowania i bezpieczeństwa infrastruktury.

P. spełnia więc wszystkie przesłanki wskazane w wyrokach TSUE w sprawach C-188/89 i C-413/15, tj. (1) jest osobą prawną prawa publicznego, utworzoną na podstawie szczególnego przepisu u.k.r.P., (2) podlega zwierzchnictwu i kontroli władzy publicznej zarówno na płaszczyźnie własnościowej, jak i zarządczej, (3) władze powierzyły P. wykonywanie zadań leżących w interesie publicznym i wyposażyły je w tym celu w szczególne uprawnienia, przewidziane np. w art. 15 ust. 4, 4a i 4b u.k.r.P. W konsekwencji P., jako zarządca infrastruktury kolejowej, w relacji do przewoźników kolejowych stanowi emanację państwa. Status

P. nie wyklucza zatem możliwości dokonywania wykładni art. 33 ust. 2 u.t.kol. w świetle brzmienia i celu dyrektywy 2001/4/WE na korzyść przewoźników kolejowych. Taka interpretacja nie prowadzi bowiem do pogorszenia sytuacji jednostki względem państwa, co w świetle orzecznictwa TSUE byłoby bez wątpienia niedopuszczalne. Nie odnosi się także do relacji między dwiema równorzędnymi jednostkami.

7. Dokonując wykładni art. 33 ust. 2 u.t.kol. trzeba mieć na uwadze przede wszystkim treść art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE oraz ukształtowane na tle tego przepisu orzecznictwo TSUE. Rację ma oczywiście Prezes UTK, podnosząc, że ta dyrektywa, ani żaden inny przepis prawa Unii nie zawierał definicji kosztów bezpośrednich. Stąd też TSUE w wyroku z 30 maja 2013 r., C-512/10 słusznie stwierdził, że „w aktualnym stanie prawa Unii państwa członkowskie posiadają pewien zakres uznania w celu transpozycji i stosowania wskazanego pojęcia w prawie krajowym” (pkt 75, zob. też wyrok z 11 lipca 2013 r., w sprawie C-545/10 Komisja Europejska przeciwko Republice Czeskiej, pkt 64-65). Jednak istnienie „pewnego zakresu uznania” nie oznacza całkowitej swobody, a tym bardziej dowolności. Tym samym, niezależnie od pewnego luzu decyzyjnego, konieczne jest dokonanie wykładni przepisów krajowych (art. 33 ust. 2 u.t.kol.) w kontekście prawa Unii w celu ustalenia znaczenia pojęcia „koszty bezpośrednie”, a następnie rozstrzygnięcie, czy koszty wskazane w projekcie, którego dotyczy zaskarżona decyzja posiadają cechy pozwalające na zaliczenie ich do kategorii kosztów bezpośrednich.

Przeprowadzając analizę tego pojęcia na tle w rozporządzenia z 2009 r., TSUE w wyroku z 30 maja 2013 r., C-512/10 wskazał, że (1) koszty związane z sygnalizacją, prowadzeniem ruchu, utrzymaniem i naprawami mogą różnić się, przynajmniej częściowo, w zależności od natężenia ruchu i w rezultacie mogą być uznane za koszty, które tylko w części są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, z czego wynika *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 pociągiem nie następuje, koszty utrzymania lub prowadzenia ruchu kolejowego wymienione w § 8 ust. 1 rozporządzenia z 2009 r. powinny być uznane za koszty tylko częściowo

bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami (pkt 81-82); (2) koszty pośrednie i koszty finansowe, wymienione w § 8 rozporządzenia z 2009 r. nie mają w oczywisty sposób żadnego bezpośredniego związku z wykonywaniem przewozów pociągami (pkt 83); (3) w zakresie, w jakim amortyzacja nie jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury wynikającego z ruchu kolejowego, lecz zgodnie z zasadami rachunkowości, również nie może być uznana za wynikającą bezpośrednio z wykonywania przewozów pociągami (pkt 84). Nadto, TSUE doprecyzował też, że na tle art. 7 ust. 3 i 8 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE koszty wynagrodzenia personelu i składek na ubezpieczenie społeczne nie mogą zostać uznane za koszty, które są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, ponieważ nie mają wyraźnie żadnego bezpośredniego związku z prowadzeniem usług kolejowych. Jedynie koszty związane z sygnalizacją, zarządzaniem ruchem, utrzymaniem i naprawami mogą ulegać zmianom, przynajmniej częściowo, w zależności od ruchu i mogą w związku z tym być uznawane za koszty częściowo związane z wykonywaniem przewozów pociągami (wyrok z 29 marca 2014 r., w sprawie C-152/12 Komisja Europejska przeciwko Bułgarii, pkt 67-68).

Nie ma przy tym znaczenia, że wyrok w sprawie C-152/12 zapadł już po wydaniu zaskarżonej decyzji. Orzeczenie to zawiera bowiem wykładnię prawa Unii, obowiązującego w chwili wydawania decyzji. Odwołanie się do tego wyroku nie oznacza zatem uwzględnienia stanu normatywnego nieobowiązującego P. w czasie konstruowania zakwestionowanego projektu.

8. W ocenie TSUE, tylko część kosztów, od poniesienia których uzależniona jest w ogóle możliwość przejazdu pociągów (korzystania z infrastruktury kolejowej) może zostać zaliczona do kosztów bezpośrednich. Zdaniem Komisji Europejskiej, są to jedynie koszty krańcowe związane z rzeczywistym wykonywaniem przewozów kolejowych, odpowiadające głównie kosztom związanym z zużyciem szyn spowodowanym ruchem pociągów (wyrok z 11 lipca 2013 r., w sprawie C-545/10, pkt 63).

Wszystkie koszty ponoszone przez zarządcę infrastruktury można podzielić na (1) niezwiązane z ruchem pociągów oraz (2) związane z ruchem pociągów (a) bezpośrednio i (b) pośrednio. Pierwsza grupa kosztów nie ma znaczenia dla ruchu

pociągów w tym znaczeniu, że ich ponoszenie nie jest konieczne dla utrzymania infrastruktury w należyтым stanie umożliwiającym ruch pociągów. Innymi słowy, wyeliminowanie ponoszenia tej kategorii kosztów przez zarządcę infrastruktury nie wykluczałoby, ani nie utrudniałoby zarówno w krótszej, jak i w dłuższej perspektywie użytkowania infrastruktury przez przewoźników. Druga grupa kosztów ma związek z ruchem pociągów w tym znaczeniu, że ich ponoszenie jest konieczne dla utrzymania infrastruktury w takim stanie, aby ruch pociągów mógł się odbywać. Jednak jedynie część tych kosztów może zostać uznana za „koszty bezpośrednie”. Nie każdy zatem koszt „związany z ruchem pociągów” ma cechę bezpośredniości.

Stanowisko TSUE wskazuje, że koszty bezpośrednie to te, których wysokość jest uzależniona od faktycznego ruchu pociągów. Inaczej rzecz ujmując, chodzi o te koszty, które zmieniają się na skutek natężenia ruchu pociągów. Są więc, z reguły, tym większe, im większy jest ruch pociągów na danym fragmencie infrastruktury, uwzględniając również inne elementy istotne dla natężenia ruchu, jak np. masa pociągu lub jego prędkość (por. art. 5 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego KE).

9. W odwołaniu, a następnie w apelacjach zostały zakwestionowane następujące koszty zawarte w projekcie przedstawionym Prezesowi UTK przez P.: 1) koszty zatrudnienia personelu do prowadzenia ruchu pociągów, 2) koszty utrzymania ruchu kolejowego: (a) koszty Akcji Zima, (b) koszty zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii, kolejowego ratownictwa technicznego, (c) koszty eksploatacji i konserwacji budynków i (d) koszty ponoszone na wiadukty i mosty, 3) koszty związane z amortyzacją.

W świetle wyroku TSUE z 29 marca 2014 r., C-152/12 nie może ulegać wątpliwości, że koszty wynagrodzenia personelu do prowadzenia ruchu pociągów nie mają bezpośredniego związku z prowadzeniem usług kolejowych, w tym ujęciu, że ich wysokość nie jest zależna od natężenia ruchu (pkt 67 tego wyroku). Nie mieszczą się wobec tego w pojęciu „kosztów bezpośrednich”. Nie oznacza to, że nie mają związku z ruchem pociągów. Są bowiem niezbędne do zapewnienia tego ruchu, ale związek ten jest jedynie „pośredni”. Jest to przy tym odrębna kategoria kosztów od kosztów związanych z sygnalizacją, prowadzeniem ruchu, utrzymaniem i naprawami (wyrok TSUE z 30 maja 2013 r., C-512/10, pkt 81).

10. Natomiast według wyroku TSUE z 30 maja 2013 r., C-512/10 amortyzacja w zakresie, w jakim nie jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury wynikającego z ruchu kolejowego, lecz zgodnie z zasadami rachunkowości, nie może być uznana za wynikającą bezpośrednio z wykonywania przewozów pociągami (pkt 84). W konsekwencji koszty amortyzacji, ustalane zgodnie z zasadami rachunkowości, a nie jako efekt faktycznego zużycia infrastruktury także nie mieszczą się w pojęciu „kosztów bezpośrednich”. Stąd też „aby umożliwić ustanowienie właściwych i uczciwych wielkości opłat za infrastrukturę, zarządcy infrastruktury muszą rejestrować i ustalać wycenę swojego majątku oraz opracować jasne przedstawienie współczynników kosztowych eksploatacji infrastruktury.” (motyw (36) preambuły dyrektywy 2001/14/WE).

Nie ma racji P., sugerując w swojej skardze kasacyjnej (s. 43-44 skargi kasacyjnej), że nie jest wykluczone, iż koszty amortyzacji ustalone jako efekt faktycznego zużycia infrastruktury mogą być równe lub nawet wyższe niż koszty amortyzacji ustalane zgodnie z zasadami rachunkowości, a na powódzie spoczywa ciężar dowodu okoliczności przeciwnej. Nie chodzi jednak o to, że stawki opłat ustalone przez zarządcę infrastruktury powinny jedynie kwotowo odpowiadać „kosztom bezpośrednim” bez względu na sposób ich ustalenia, tj. kategorie kosztów do nich zaliczone. Takie podejście całkowicie uniemożliwiłoby weryfikację wysokości opłat określonych przez zarządcę infrastruktury i stawiałoby przez podmiotami kontestującymi ich wysokość wymóg faktycznie niemożliwy do spełnienia – wykazania, że sposób ich ustalenia jest wadliwy.

Uszło uwadze P., że to właśnie zarządca infrastruktury przytacza twierdzenie, że koszty amortyzacji ustalone jako efekt faktycznego zużycia infrastruktury mogą być równe lub nawet wyższe niż koszty amortyzacji ustalane zgodnie z zasadami rachunkowości i wywodzi z tego skutki prawne, czyli zgodność ustalenia stawek opłat z przepisami u.t.kol. i dyrektywy 2001/14/WE. Zatem zgodnie z ogólną zasadą wyrażoną w art. 6 k.c., to na P. spoczywa ciężar udowodnienia prawdziwości takiego twierdzenia.

11. Bardziej złożona jest natomiast problematyka kosztów utrzymania ruchu kolejowego, tj.: (1) kosztów Akcji Zima, (2) kosztów zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii, kolejowego ratownictwa technicznego, (3) kosztów eksploatacji i

konserwacji budynków i (4) kosztów ponoszonych na wiadukty i mosty. Sąd Apelacyjny zdyskwalifikował te kategorie kosztów, jako takie, które w całości mogą zostać zaliczone do kategorii kosztów bezpośrednich. Na tym polu częściowo zasadny jest podniesiony w skardze kasacyjnej P. zarzut naruszenia art. 278 § 1 k.p.c. w zw. z art. 319 § 1 k.p.c. w zw. z art. 227 k.p.c. (pkt 1d skargi kasacyjnej zainteresowanego).

Po pierwsze, termin „koszty bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia przewozów pociągami” (art. 33 ust. 2 u.t.kol.) jest pojęciem prawnym, podlegającym wykładni. Innymi słowy, niezbędne jest ustalenie znaczenia tego pojęcia, tj. wyjaśnienia, jakie abstrakcyjne cechy muszą posiadać koszty ponoszone przez zarządcę infrastruktury, aby możliwe było ich zaliczenie do kategorii kosztów bezpośrednich. Po drugie, na etapie stosowania prawa, niezbędna jest ocena, które kategorie skonkretyzowanych kosztów, z uwagi na przypisane im cechy, mogą zostać zaliczone do kosztów bezpośrednich. Po trzecie, to z kolei wymaga ustalenia, czy konkretne kategorie kosztów posiadają cechy relewantne z punktu widzenia ustalonego w drodze wykładni pojęcia „kosztów bezpośrednich”, tj. ustalenia, czy danym kosztom można i należy przypisać cechy, pozwalające na ich zaliczenie do kategorii kosztów bezpośrednich. Taka kwalifikacja w odniesieniu do niektórych kosztów jest możliwa wyłącznie na płaszczyźnie prawnej (np. przez przyjęcie, że brak jest związku między daną kategorią kosztów a przejazdem pociągu), ale może też wymagać dokonania ustaleń faktycznych, w tym takich, dla których potrzebne są wiadomości specjalne w rozumieniu art. 278 § 1 k.p.c.

Co prawda, TSUE wskazuje, że pojęcie „kosztu, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami” to pojęcie z zakresu nauk ekonomicznych (wyrok z 30 maja 2013 r., C-512/10, pkt 74), a więc, co do zasady, wymagające odwołania się do wiadomości specjalnych (art. 278 § 1 k.p.c.). Trybunał odwołuje się w tym kontekście do pojęcia „kosztów krańcowych”. W naukach ekonomicznych „koszt krańcowy” to koszt, jaki ponosi producent w związku ze zwiększeniem wielkości produkcji danego dobra o jedną jednostkę. Stanowi przyrost kosztów całkowitych związany z produkowaniem dodatkowej jednostki dobra. W takim razie w odniesieniu do zarządcy infrastruktury koszt krańcowy, to koszt związany z przejazdem dodatkowego pociągu, czyli – inaczej

rzecz ujmując – koszt wytworzenia usługi w postaci udostępnienia infrastruktury dla tego pociągu. W takim ujęciu, ustalenie, czy dane koszty należą do kategorii kosztów bezpośrednich wymaga wiadomości specjalnych.

Nie można jednak tracić z pola widzenia, że jednocześnie TSUE dokonał samodzielnej oceny pewnych grup kosztów, wykluczając je z kategorii kosztów bezpośrednich, odwołując się przy tym wyłącznie do argumentacji prawnej (zob. np. pkt 83 wyroku z 30 maja 2013 r., C-512/10 co do kosztów pośrednich i kosztów finansowych, wymienionych w § 8 rozporządzenia z 2009 r. oraz pkt 67-68 wyroku z 29 marca 2014 r., w sprawie C-152/12 co do kosztów wynagrodzenia personelu i składek na ubezpieczenie społeczne).

Podobny zabieg można zastosować do oceny części kosztów utrzymania ruchu kolejowego wskazanych w projekcie przedstawionym przez P., tj.: (1) kosztów Akcji Zima, (2) kosztów zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii, kolejowego ratownictwa technicznego, które przez zarządcę infrastruktury zostały zaliczone do kosztów bezpośrednich w 100%. Nie negując tego, że koszty te mogą mieć w części bezpośredni związek z ruchem pociągów, Sąd Najwyższy podziela stanowisko Sądu Apelacyjnego, iż z całą pewnością nie całość tych kosztów taki bezpośredni związek posiada. Nie ulega wątpliwości, że część tych kosztów (np. odśnieżania, usuwania awarii) nie jest powiązana z natężeniem ruchu i zostanie przez zarządcę poniesiona nawet wówczas, gdy po danej linii nie będzie kursował żaden pociąg. Z drugiej strony nie można wykluczyć, że część takich kosztów jest powiązana z ruchem pociągów i jest tym większa, im więcej natężenie ruchu pociągów jest większe (por. pkt 81-82 wyroku TSUE z 30 maja 2013 r., C-512/10). Dopuszczalna jest zatem, bez odwoływania się do wiadomości specjalnych, ocena, że nie całość (1) kosztów Akcji Zima oraz (2) kosztów zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii, kolejowego ratownictwa technicznego mieści się w kategorii kosztów bezpośrednich. Pozwala to na przyjęcie, że zaliczenie tych kosztów w 100% (a nie jedynie w części) do kosztów bezpośrednich nastąpiło z naruszeniem art. 33 ust. 2 u.t.kol. w zw. z art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE.

12. Pozostałe kwestionowane koszty utrzymania ruchu kolejowego, tj.: (1) koszty eksploatacji i konserwacji budynków i (2) koszty ponoszonych na wiadukty i mosty, projekt przedstawiony przez P. zalicza do kosztów bezpośrednich w części,

tj. w 84,4%. Sąd Apelacyjny zakwestionował związek tych kosztów z ruchem pociągów, odmawiając zaliczenia ich do kosztów bezpośrednich, powołując się przede wszystkim na „zasady logiki i doświadczenia życiowego”. W ocenie Sądu Najwyższego, doszło w ten sposób do naruszenia art. 278 § 1 k.p.c.

Odmienne niż w przypadku np. kosztów Akcji Zima, nie odwołując się do wiadomości specjalnych, nie sposób rozstrzygnąć sporu o to, czy i w jakim stopniu koszty eksploatacji i konserwacji budynków oraz koszty ponoszone na wiadukty i mosty pozostają w bezpośrednim związku z ruchem pociągów. Nie można *prima facie* całkowicie odrzucić argumentów zainteresowanego, że wydatki na wiadukty i mosty są tym większe im intensywniejszy jest ruch pociągów. Podobnie twierdzenie P., że im intensywniejszy ruch, tym budynki poddane są oddziaływaniu większych drgań, co z kolei przekłada się na konieczność częstszych remontów nie może zostać zakwestionowane wyłączenie na płaszczyźnie prawnej.

Sąd Najwyższy przypomina, że wiadomości specjalne w rozumieniu art. 278 § 1 k.p.c. obejmują wiedzę z zakresu poszczególnych gałęzi nauki, techniki, sztuki, rzemiosła oraz wszelkich innych umiejętności, wykraczającą poza przeciętny poziom wiedzy osób nie będących specjalistami w danej dziedzinie. Pojęcie tych wiadomości jest więc pojęciem ocennym, a jego zakres ulega zmianie wraz z ogólnym postępem wiedzy. Ziszczenie się przewidzianej w art. 278 § 1 k.p.c. przesłanki wymogu wiadomości specjalnych jest każdorazowo przedmiotem oceny sądu na tle okoliczności danego przypadku (zob. postanowienie Sądu Najwyższego z 27 kwietnia 2017 r., III CSK 341/16). W niniejszej sprawie dla ustalenia, w jakim stopniu koszty eksploatacji i konserwacji budynków oraz koszty ponoszone na wiadukty i mosty pozostają w bezpośrednim związku z ruchem pociągów niezbędne są wiadomości specjalne. Weryfikacja twierdzeń w tym zakresie (abstrahując od rozkładu ciężaru dowodu) wymagała dopuszczenia dowodu z opinii biegłego, co oznacza, że Sąd Apelacyjny nie mógł poczynić tych ustaleń samodzielnie.

Jednak naruszenie art. 278 § 1 w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. nie miało istotnego wpływu na wynik sprawy, a zatem w świetle art. 398³ § 1 pkt 2 k.p.c. nie może stanowić uzasadnionej podstawy skargi kasacyjnej. Istotne jest bowiem to, że P. zaliczył w poczet kosztów bezpośrednich kategorie kosztów, których zaliczenie w świetle treści art. 33 ust. 2 u.t.kol. w zw. z art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE było

niedopuszczalne w ogóle (koszty wynagrodzenia personelu do prowadzenia ruchu pociągów nie mają bezpośredniego związku z prowadzeniem usług kolejowych oraz amortyzacja w zakresie, w jakim nie jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury) lub było dopuszczalne jedynie w pewnej części, a nie w całości (koszty Akcji Zima oraz koszty zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii, kolejowego ratownictwa technicznego). Już tylko te okoliczności usprawiedliwiają stanowisko Sądu Apelacyjnego co do ustalenia stawek opłaty w sposób sprzeczny z art. 33 ust. 2 u.t.kol. i uzasadniały uchylenie zaskarżonej decyzji. Wadliwe zdyskwalifikowanie dalszych kategorii kosztów nie mogło mieć wobec tego wpływu na treść rozstrzygnięcia, która – nawet przy założeniu, że koszty eksploatacji i konserwacji budynków oraz koszty ponoszone na wiadukty i mosty mogą być w części wskazanej przez P. w projekcie zaliczone do kosztów bezpośrednich – byłaby przecież taka sama.

13. Dokonując wykładni pojęcia kosztów bezpośrednich, Sąd Apelacyjny mógł pomocniczo odwołać się do treści rozporządzenia wykonawczego KE i przyjąć, że koszt bezpośredni w rozumieniu art. 33 ust. 2 u.t.kol. w zw. z art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE oznacza to samo co koszt bezpośredni w rozumieniu art. 2 pkt 1 rozporządzenia wykonawczego KE. Wbrew zarzutom skarg kasacyjnych (s. 24 skargi kasacyjnej pozwanego, s. 36 skargi kasacyjnej zainteresowanego) taki zabieg interpretacyjny, polegający na odwołaniu się do treści aktu prawnego, który wszedł w życie po wydaniu zaskarżonej decyzji nie jest wykluczony. Nie chodzi przy tym o stosowanie postanowień tego aktu prawnego do stanu faktycznego zaistniałego przed jego wejściem w życie, ale o odwołanie się do określonego rozumienia pojęcia „kosztów bezpośrednich” przez prawodawcę, kierującego się tym samym celem i zasadami co w przypadku postanowień dyrektywy 2001/14/WE.

Rozporządzenie wykonawcze KE zostało bowiem wydane na podstawie 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. UE L z 14 grudnia 2012 r.). Zgodnie z art. 31 ust. 2 tej dyrektywy „opłaty za minimalny pakiet dostępu i za dostęp do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej ustala się po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu”. Przepis ten w odniesieniu do definicji kosztów

bezpośrednich posługuje się prawie identycznym sformułowaniem, jak art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE („... zostaną ustalone po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami”). Trudno więc przyjąć, że doszło w tym zakresie do istotnej zmiany stanu prawnego. Dodatkowym argumentem za przyjęciem, że rozwiązania przyjęte w dyrektywie 2012/34/UE nie odbiegają od wcześniejszego stanu prawnego jest wyraźne odwołanie w motywie 9 preambuły rozporządzenia wykonawczego KE do wyroku TSUE z 30 maja 2013 r., w sprawie C-512/10 („Trybunał Sprawiedliwości wydał wyrok w sprawie obliczania kosztów bezpośrednich ponoszonych w wyniku wykonywania przewozów pociągami. Niniejsze rozporządzenie bierze ten wyrok pod uwagę”). Tym samym, dorobek orzecniczy TSUE na tle dyrektywy 2001/14/WE został uwzględniony przy konstruowaniu treści rozporządzenia wykonawczego KE.

Zgodnie z art. 4 ust. 1 lit d) tego rozporządzenia zarządca infrastruktury nie uwzględnia przy obliczaniu kosztów bezpośrednich w ujęciu sieciowym (tzw. koszty niekwalifikowane) kosztów pośrednich w całej sieci, w tym pośrednich kosztów wynagrodzeń i emerytur. Uwzględnia jedynie koszty personelu niezbędnego do zapewnienia eksploatacji danego odcinka linii, jeżeli wnioskodawca zwraca się o wykonywanie danego przewozu pociągiem poza zwykłymi godzinami otwarcia tej linii (art. 3 ust. 4 lit. a) rozporządzenia wykonawczego KE). Do kosztów bezpośrednich mogą być zaliczone wyłącznie te koszty związane z wynagrodzeniem pracowników zarządcy infrastruktury (związane z przejazdem pociągu poza zwykłymi godzinami otwarcia linii). To postanowienie rozporządzenia odpowiada wprost rozstrzygnięciu TSUE na tle dyrektywy 2001/14/WE w wyroku z 29 marca 2014 r., w sprawie C-152/12 (pkt 67).

Z kolei według art. 4 ust. 1 lit. n) rozporządzenia wykonawczego KE do kosztów niekwalifikowanych zalicza się amortyzację, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu. Co koresponduje z rozstrzygnięciem TSUE w wyroku z 30 maja 2013 r., w sprawie C-512/10 (pkt 84).

Ponadto do kosztów niekwalifikowanych rozporządzenie KE zalicza (1) koszty dotyczące poszczególnych przypadków działania siły wyższej, wypadków i zakłóceń przewozów (art. 4 ust. 1 lit. j), (2) część kosztów utrzymania i remontów

infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu (art. 4 ust. 1 lit. o).

Mając na względzie tożsamość celów i funkcji dyrektyw 2001/14/WE oraz 2012/34/UE dopuszczalne było wykorzystanie przez Sąd Apelacyjny na płaszczyźnie argumentacyjnej postanowień rozporządzenia wykonawczego KE, dookreślającego kategorie kosztów, które mogą zostać zaliczone do kosztów bezpośrednich. Sąd Najwyższy podkreśla, że Sąd drugiej instancji nie stosował postanowień dyrektywy 2012/34/UE i rozporządzenia wykonawczego, ale jedynie powoływał się na określone rozumienie kosztów bezpośrednich w tych aktach prawnych, tożsame z zakresem tego pojęcia w dyrektywie 2001/14/WE.

14. Nie są przy tym trafne wywody Prezesa UTK, że zgodnie z art. 33 ust. 2 u.t.kol. opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej może obejmować także inne koszty, niestanowiące kosztów bezpośrednich (niekwalifikowanych w rozumieniu rozporządzenia wykonawczego KE), skoro opłata ta jest jedynie „ustalana (...) przy uwzględnieniu kosztów” bezpośrednich.

Rozważając, czy opłata podstawowa może obejmować koszty inne niż bezpośrednie, nie można pominąć treści art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE, zgodnie z którym opłata ta jest ustalana „po koszcie” bezpośrednim. O ile zatem brzmienie art. 33 ust. 2 u.t.kol. może wzbudzać wątpliwości co do tego, czy wysokość opłaty może być współkształtowana przez koszty niekwalifikowane (niebezpośrednie), o tyle treść art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE jest w tym zakresie jednoznaczna – opłata podstawowa może obejmować wyłącznie koszty bezpośrednie. Takie też, prawidłowe brzmienie ma obecna treść art. 33 ust. 6 u.t.kol. („Stawki jednostkowe opłaty podstawowej ustalone są przez zarządcę po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca ponosi jako rezultat przejazdu pociągu”), odpowiadająca treści art. 31 ust. 2 dyrektywy 2012/34/UE.

Rację ma oczywiście Prezes UTK, podnosząc, że teoretycznie na wysokość opłaty podstawowej mogą wpływać jeszcze inne czynniki, wskazane np. w art. 6, art. 7 ust. 4 – 5, art. 8 dyrektywy 2001/14/WE. Jeżeli przewidziana w objętym zaskarżoną decyzją projekcie opłata została powiększona z uwagi np. na „skutki dla środowiska spowodowane przez prowadzenie ruchu pociągów” (art. 7 ust. 5 dyrektywy 2001/14/WE), to okoliczność ta powinna wynikać z przedstawionego

przez P. projektu. Skarżący nie twierdzi jednak, że opłaty w spornym projekcie zostały ukształtowane przy uwzględnieniu ww. przepisów dyrektywy 2001/14/WE. W każdym razie w obu skargach kasacyjnych brak stosownych wywodów w tym zakresie.

15. W konsekwencji zaakceptowania przyjętej w orzeczeniu Sądu Apelacyjnego wykładni art. 33 ust. 8 u.t.kol. w zw. z art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE nie mogą być zasadne zarzuty dotyczące naruszenia art. 33 ust. 8 u.t.kol. w zw. z § 8 ust. 1 rozporządzenia z 2009 r. (pkt I.4 skargi kasacyjnej pozwanego, a także tożsamy zarzut sformułowany w pkt 2 lit. c) i e) skargi kasacyjnej P.) oraz § 17 ust. 1 tego rozporządzenia w zw. z art. 33 ust. 8 u.t.kol. (pkt I.5 skargi kasacyjnej pozwanego).

Według art. 33 ust. 8 u.t.kol. Prezes UTK w terminie 30 dni od dnia otrzymania stawek, o których mowa w art. 33 ust. 7 u.t.kol. (m.in. stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłaty dodatkowe), zatwierdza je albo odmawia ich zatwierdzenia w przypadku stwierdzenia niezgodności z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2-6, art. 34 u.t.kol. oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35 u.t.kol. Rozporządzenie z 2009 r. zostało wydane na podstawie delegacji zawartej w art. 35 u.t.kol. Zgodnie z § 8 ust. 1 tego rozporządzenia do kalkulacji stawek, dla planowanej do udostępniania infrastruktury kolejowej, zarządca przyjmuje: 1) koszty bezpośrednie obejmujące: a) koszty utrzymania, b) koszty prowadzenia ruchu kolejowego, c) amortyzację. Oczywiście jest, że pojęcia te muszą być rozumiane w kontekście art. 33 ust. 2 u.t.kol. i art. 7 ust. dyrektywy 2001/14/WE. Rozporządzenie z 2009 r. nie rozszerza bowiem kategorii kosztów, którymi zarządca infrastruktury może obciążyć przewoźników kolejowych. Mogą to być wyłącznie koszty bezpośrednie, czyli nie wszystkie koszty utrzymania i prowadzenia ruchu kolejowego, ale wyłącznie te uzależnione od natężenia ruchu, a amortyzacja jedynie w zakresie wskazanym w wyroku TSUE z 30 maja 2013 r., C-512/10 (tj. w zakresie, w jakim jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury wynikającego z ruchu kolejowego).

Prezes UTK nie był więc uprawniony na podstawie art. 33 ust. 8 u.t.kol. do zatwierdzenia projektu stawek, przedstawionego przez zarządcę infrastruktury – skoro były one ustalone niezgodnie m.in. z art. 33 ust. 2 u.t.kol., ponieważ

obejmowały koszty inne niż bezpośrednie (nie należąc jednocześnie do tych kategorii kosztów niebezpośrednich, którymi przewoźnik może zostać obciążony) – powołując się na treść § 8 ust. 1 rozporządzenia z 2009 r.

Natomiast stosownie do § 17 ust. 1 tego rozporządzenia Prezes UTK odmawia zatwierdzenia przedłożonego projektu, o którym mowa w § 16 ust. 1, tylko wtedy gdy został on sporządzony z naruszeniem przepisów, o których mowa w art. 33 ust. 8 u.t.kol. Projekt przedstawiony przez P. został sporządzony z naruszeniem art. 33 ust. 2 u.t.kol. (wymienionego w art. 33 ust. 8 u.t.kol.), co powoduje, że trafna była konstatacja Sądu Apelacyjnego o konieczności odmowy zatwierdzenia tego projektu.

16. Odnosząc się do zarzutów Prezesa UTK dotyczących naruszenia przepisów postępowania, tj. art. 233 § 1 k.p.c., art. 382 k.p.c. w zw. z art. 233 § 1 k.p.c. (pkt II.1 – II.5 skargi kasacyjnej) Sąd Najwyższy przypomina, że zgodnie z treścią art. 398³ § 3 k.p.c. podstawą skargi kasacyjnej nie mogą być zarzuty dotyczące ustalenia faktów lub oceny dowodów. Wynika to z faktu, że ustrojową funkcją Sądu Najwyższego jest sprawowanie nadzoru judykacyjnego, w tym zapewnianie jednolitości orzecznictwa sądów powszechnych. Z tego punktu widzenia każdy zarzut skargi kasacyjnej, który ma na celu polemikę z ustaleniami faktycznymi sądu drugiej instancji, z uwagi na jego sprzeczność z art. 398³ § 3 k.p.c., jest *a limine* niedopuszczalny (zob. wyrok Sądu Najwyższego z 4 stycznia 2007 r., V CSK 364/06, por. też postanowienie Sądu Najwyższego z 5 marca 2019 r., III CSK 204/18).

Już tylko z tej przyczyny zarzuty sformułowane w pkt II.1 – II.5 skargi kasacyjnej pozwanego nie mogą być skuteczne. Co więcej, zarzut naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. sformułowany w pkt II. 1, 2, 4 i 5 skargi kasacyjnej nie został powiązany z właściwymi przepisami o postępowaniu apelacyjnym (art. 378 § 1, art. 382 lub art. 391 § 1 k.p.c.). Również to powoduje to, że zarzuty te nie mogłoby odnieść skutku (zob. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 30 maja 2019 r., V CSK 545/18).

17. Całkowicie chybiony jest też zarzut naruszenia art. 232 zd. 1 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. (pkt II.6 skargi kasacyjnej pozwanego). Przepis art. 232 zd. 1 k.p.c. jest bowiem adresowany do stron, a nie do sądu. Nie można zatem

skutecznie zarzucić sądowi wydania wyroku z naruszeniem tego przepisu (tak wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 lipca 2009 r., IV CSK 117/09, postanowienie Sądu Najwyższego z 6 marca 2019 r., II UK 51/18). To samo dotyczy identycznego zarzutu naruszenia art. 232 k.p.c., sformułowanego w pkt 1c. skargi kasacyjnej zainteresowanego.

18. Przechodząc do oceny zasadności skargi kasacyjnej zainteresowanego P., w pierwszej kolejności należy odnieść się do najdalej idącego zarzutu, którego zasadność przesądzałaby o nieważności postępowania. Skarżący podnosi, że postępowanie w niniejszej sprawie podlegało umorzeniu na podstawie art. 355 § 1 w zw. z art. 386 § 3 k.p.c. z uwagi na wydanie prawomocnego orzeczenia rozstrzygającego o tym samym żądaniu – zmiany decyzji Prezesa UTK z 8 listopada 2013 r. w oparciu o ten sam stan faktyczny i prawny oraz analogiczne zarzuty, nadto pomiędzy tymi samymi stronami (art. 366 k.p.c.). Odwołując się do powagi rzeczy osądzonej, skarżący w istocie wskazuje, że istniała następca przeszkoda procesowa do orzekania merytorycznego, której pominięcie stanowi w świetle art. 379 pkt 3 k.p.c. przyczynę nieważności postępowania, braną przez Sąd Najwyższy w granicach zaskarżenia pod rozważę z urzędu (art. 398¹³ § 1 k.p.c.).

Zgodnie z art. 366 k.p.c. wyrok prawomocny ma powagę rzeczy osądzonej tylko co do tego, co w związku z podstawą sporu stanowiło przedmiot rozstrzygnięcia, a ponadto tylko między tymi samymi stronami. W konsekwencji, nieważność postępowania zachodzi jeżeli o to samo roszczenie między tymi samymi stronami toczy się sprawa wcześniej wszczęta albo jeżeli sprawa taka została już prawomocnie osądzona (art. 379 pkt 3 k.p.c.). Konieczne jest zatem rozważenie, czy wydanie w jednej sprawie wyroku oddalającego odwołanie od decyzji Prezesa UTK stwarza stan powagi rzeczy osądzonej w kolejnej sprawie z odwołania innego podmiotu od tej samej decyzji Prezesa UTK, skutkujący koniecznością umorzenia postępowania w tej drugiej sprawie na podstawie art. 355 § 1 k.p.c.

Dla przyjęcia istnienia stanu powagi rzecz osądzonej, czy też na wcześniejszym etapie procesu stanu zawisłości sporu (art. 192 pkt 1 k.p.c.), niezbędne jest stwierdzenie, że dwie sprawy toczą się (1) między tymi samymi

stronami (tożsamość podmiotowa) (2) o to samo (tożsamość przedmiotowa). W analizowanych sprawach brak jest bez wątpienia tożsamości podmiotowej – nie toczą się przecież między tymi samymi stronami. W niniejszej sprawie powodem jest Związek (...) w W., a pozwanym – Prezes UTK. Natomiast we wskazanej przez skarżącego sprawie zakończonej prawomocnym wyrokiem Sądu Apelacyjnego w (...) z 14 grudnia 2016 r., sygn. akt VI ACa (...), powodem był I., a pozwanym – Prezes UTK. Już tylko ta okoliczność wyklucza przyjęcie, że wyrok z 16 grudnia 2016 r., sygn. akt VI ACa (...) stworzył stan powagi rzeczy osądzonej, który w świetle art. 199 § 1 pkt 2 k.p.c. uniemożliwiał wydanie merytorycznego orzeczenia w niniejszej sprawie.

Każdy z podmiotów będący stroną postępowania przed Prezesem UTK ma bowiem indywidualne uprawnienie do wniesienia odwołania. Chroni w ten sposób własną sferę prawną. Możliwe jest więc, co do zasady, wniesienie kilku odwołań różnych podmiotów od tej samej decyzji. Ze względu na treść art. 479⁷² § 1 k.p.c. oznacza to wszczęcie postępowania w kilku sprawach, w których uczestnikami jest ten sam krąg podmiotów (strony postępowania przed Prezesem UTK oraz Prezes UTK), aczkolwiek występujące po różnych stronach procesu. Nie może to jednak skutkować odrzuceniem odwołań wniesionych później ze względu na zawisłość sporu (art. 199 § 1 pkt 2 k.p.c.). Mimo tego, że w tych sprawach występuje ten sam krąg podmiotów oraz zachodzi – z reguły – zbieżność podstawy faktycznej i prawnej (determinowanej treścią i zakresem zaskarżonej decyzji), szczególny charakter odwołania, służącego ochronie indywidualnych interesów konkretnego podmiotu, wyklucza możliwość uznania, że w takim wypadku dochodzi do wszczęcia kilku spraw „o to samo roszczenie między tymi samymi stronami”.

Ponieważ przedmiotem rozstrzygnięcia w tych sprawach jest ta sama decyzja, należałoby postulować, aby wszystkie odwołania wniesionych od tej samej decyzji został objęte jednym wyrokiem po połączeniu wszystkich spraw do łącznego rozpoznania i rozstrzygnięcia (art. 219 k.p.c. w zw. z art. 13 § 2 k.p.c.). Wyłączy to ryzyko rozbieżności ocen (np. w zakresie zasadności tożsamyh zarzutów sformułowanych w odwołaniach) i trudną do zaakceptowania sytuację, gdy w odrębnych postępowaniach mogłyby zapadać odmienne, rozstrzygnięcia sądów (niewykluczone, że sprzeczne ze sobą np. co do nadania zaskarżonej decyzji

określonej treści). Najpóźniej sprawy te powinny zostać połączone do łącznego rozpoznania i rozstrzygnięcia na etapie postępowania apelacyjnego.

19. P. w swojej skardze kasacyjnej zwracają uwagę, że powód miał status zainteresowanego w rozumieniu art. 479⁷² k.p.c. w sprawie, zakończonej wyrokiem Sądu Apelacyjnego z 16 grudnia 2016 r., sygn. akt VI ACa (...) Z kolei powód w tej drugiej sprawie, czyli I., bierze udział w niniejszej sprawie również jako zainteresowany. Ta sytuacja procesowa mogłaby, zdaniem skarżącego, przemawiać za przyjęciem tożsamości podmiotowej w obu sprawach (skoro te same podmioty są „stronami” postępowania w obu sprawach), skutkujących koniecznością odwołania się do art. 366 k.p.c. To stanowisko nie jest trafne.

Pozycja procesowa zainteresowanego w sprawach regulacyjnych jest w teorii prawa procesowego kontrowersyjna. Z pewnością, opierając się na treści art. 479⁷² k.p.c., nie można przyjąć, że zainteresowany jest „trzecią stroną” procesu. Trudność w precyzyjnym określeniu pozycji procesowej zainteresowanego bierze się przede wszystkim z różnorodności stanów faktycznych, w jakich może występować zainteresowany, determinowanych przedmiotem postępowania przed Prezesem UTK. Poszukując instytucji procesowej, zbliżonej istotą i funkcją do stanowiska „zainteresowanego”, która pozwalałaby na scharakteryzowanie pozycji procesowej tego podmiotu, można odwołać się do interwencji ubocznej niesamoistnej. Zgodnie z art. 76 k.p.c., kto ma interes prawny w tym, aby sprawa została rozstrzygnięta na korzyść jednej ze stron, może w każdym stanie sprawy aż do zamknięcia rozprawy w drugiej instancji przystąpić do tej strony. Natomiast według art. 479⁷² § 2 k.p.c. zainteresowanym jest ten, czyje prawa lub obowiązki zależą od rozstrzygnięcia procesu. W obu przypadkach chodzi więc o związek między rozstrzygnięciem procesu a sferą praw i obowiązków interwenienta lub zainteresowanego. Uchylenie albo zmiana decyzji Prezesa UTK może przecież rzutować bezpośrednio na prawa lub obowiązki zainteresowanego. Przy czym zainteresowany bierze udział w postępowaniu nie z własnej inicjatywy, ale *ex lege*. Zainteresowany zajmuje samodzielną pozycję (nie przystępuje do żadnej ze stron – por. art. 76 k.p.c.) i nie ma obowiązku opowiadania się po żadnej ze stron, ponieważ chroni w postępowaniu własny interes prawny. Może być zainteresowany częściowym tylko uwzględnieniem odwołania lub częściowym uchyleniem decyzji.

W konsekwencji, może np. wnosić o jedynie częściowe uwzględnienie odwołania, nie przyłączając się w pełni, ani do stanowiska powoda, ani Prezesa UTK.

Brak podstaw do stosowania wobec zainteresowanego przepisów o współuczestnictwie jednolitym (art. 81 k.p.c.). Nie jest możliwe odwołanie się do treści art. 81 k.p.c. chociażby z tego względu, że zainteresowany nie przystępuje do procesu po żadnej ze stron. Z tego samego powodu zainteresowany nie może też wstąpić do procesu na miejsce jednej ze stron (art. 83 k.p.c.).

Ponadto, zainteresowany zdaje się nie dostrzegać, że forsowana przez niego koncepcja umożliwiałaby wniesienie tylko jednego odwołania od tej samej decyzji. Skuteczne wniesienie odwołania i doręczenie jego odpisów wszystkim uczestnikom postępowania przed Prezesem UTK stwarzałoby bowiem stan zawisłości sporu (art. 192 pkt 1 k.p.c.), co wykluczałoby wniesienie odwołań przez pozostałych uczestników tego postępowania (zainteresowanych w rozumieniu art. 479⁷² k.p.c.). Skutkowałoby to ograniczeniem prawa do sądu tych uczestników, którzy mogliby jedynie przyłączyć się do stanowiska skarżącego lub Prezesa UTK.

Te wszystkie argumenty przemawiają za tym, że mimo tożsamesgo kręgu podmiotów biorących udział w obu analizowanych sprawach, uprawomocnienie się wyroku z 16 grudnia 2016 r., sygn. akt VI ACa (...) nie stworzyło stanu powagi rzecz osądzonej w niniejszej sprawie, skoro obie te sprawy toczyły się z udziałem innych stron, w szczególności powodami w obu sprawach były inne podmioty.

20. Skarżący zarzuca, że wyrok oddalający odwołanie, wydany w sprawie sygn. akt VI ACa (...) wiązał zgodnie z art. 365 § 1 k.p.c. Sąd Apelacyjny w niniejszej sprawie, ponieważ w innym procesie z udziałem powoda rozstrzygnięto o niezasadności tych samych zarzutów względem tej samej kontrolowanej decyzji, a tym samym potwierdzono jej prawidłowość.

Zgodnie z art. 365 § 1 k.p.c. orzeczenie prawomocne wiąże nie tylko strony i sąd, który je wydał, lecz również inne sądy oraz inne organy państwowe i organy administracji publicznej, a w wypadkach w ustawie przewidzianych także inne osoby. Moc wiążąca orzeczenia odnosi się, co do zasady do jego sentencji, a nie do ustaleń faktycznych i poglądów prawnych wyrażonych w jego uzasadnieniu (zob. wyrok Sądu Najwyższego z 20 stycznia 2015 r., V CSK 210/14). Jak wyjaśnił Sąd Najwyższy „Granice przedmiotowe mocy wiążącej należy oceniać według reguł

przyjętych w art. 366 k.p.c. w odniesieniu do przedmiotowych granic powagi rzeczy osądzonej. W konsekwencji moc wiążącą z perspektywy kolejnych postępowań uzyskują jedynie ustalenia dotyczące tego, o czym orzeczono w związku z podstawą sporu (rozstrzygnięcie o żądaniu w połączeniu z jego podstawą faktyczną). Moc wiążąca orzeczenia nie rozciąga się natomiast na kwestie prejudycjalne, które sąd przesądził, dążąc do rozstrzygnięcia o żądaniu i których rozstrzygnięcie znajduje się poza sentencją, jako element jej motywów. Natomiast treść uzasadnienia może służyć sprecyzowaniu rozstrzygnięcia zawartego w sentencji, a nie temu, by moc wiążącą orzeczenia rozciągać na kwestie pozostające poza sentencją. Inaczej rzecz ujmując, moc wiążąca odnosi się do „skutku prawnego”, który stanowił przedmiot orzekania i nie oznacza związania sądu i stron ustaleniami i oceną prawną zawartą w uzasadnieniu innego orzeczenia, w tym rozstrzygnięcia o zasadności zarzutów podnoszonych przez pozwanego. Zakresem prawomocności materialnej jest bowiem objęty tylko ostateczny wynik rozstrzygnięcia, a nie przesłanki, które do tego doprowadziły. Tego rodzaju zagadnienia mogą być przedmiotem odmiennego osądu w późniejszych procesach, dopóki nie zostaną objęte rozstrzygnięciem w sposób, który będzie wiązał kolejne sądy w dalszych postępowaniach” (tak wyrok Sądu Najwyższego z 19 lipca 2019 r., I CSK 323/18).

Nie negując tego, że w razie oddalenia powództwa (odwołania) uzasadnienie wyroku może mieć znaczenie dla ustalenia zakresu mocy wiążącej takiego orzeczenia (por. wyroki Sądu Najwyższego: z 29 września 2011 r., IV CSK 652/10, z 15 stycznia 2015 r., IV CSK 181/14), nie sposób zgodzić się z tezą, że prawomocne oddalenie odwołania od decyzji Prezesa UTK jednego podmiotu zakłada konieczność takiej samej oceny zasadności odwołania wniesionego od tej samej decyzji przez inny podmiot, nawet jeżeli odwołanie jest oparte na tożsamyh zarzutach.

Według Sądu Najwyższego, negatywna ocena zasadności wniesionego odwołania nie przesądza w ostateczny i wiążący sposób o legalności i zasadności zaskarżonej decyzji. W takim wypadku skutkiem prawnym wyroku jest jedynie oddalenie odwołania, wynikające z negatywnej oceny trafności podniesionych w nim zarzutów, a czasami także aktywności procesowej skarżącego (np. w aspekcie

niewykazania przytoczonych jako podstawy odwołania twierdzeń o faktach). Nie wyklucza to możliwości odmiennej oceny słuszności innego odwołania wniesionego od tej samej decyzji, nawet w razie oparcia go na tożsamyh zarzutach.

Sytuacja wyglądałaby inaczej w razie uchylenia decyzji lub jej zmiany. Sentencja wyroku uwzględniającego odwołanie i uchylającego decyzję albo zmieniająca tę decyzję bez wątpienia wiązałyby inne sądy na podstawie art. 365 § 1 k.p.c. W takim więc przypadku sąd rozpoznający kolejne odwołanie byłby zobowiązany uwzględnić utratę bytu prawnego przez decyzję lub jej nową treść.

21. Bezzasadny jest z kolei podniesiony przez skarżącego zarzut naruszenia art. 328 § 2 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. Uzasadnienie wyroku sądu drugiej instancji, z uwagi na odpowiednie stosowanie art. 328 § 2 k.p.c., musi zawierać przede wszystkim wskazanie faktów, które stanowiły podstawę rozstrzygnięcia, rozważania prawne dotyczące zasadności powództwa (środka inicjującego postępowanie) oraz odniesienie się do zarzutów apelacyjnych (por. postanowienie Sądu Najwyższego z 11 lipca 2014 r., III CSK 256/13).

W orzecznictwie Sądu Najwyższego utrwalony jest pogląd, iż naruszenie art. 328 § 2 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. może stanowić usprawiedliwioną podstawę skargi kasacyjnej, jedynie wówczas, gdy uzasadnienie zaskarżonego wyroku nie ma wszystkich wymaganych przez art. 328 § 2 k.p.c. elementów, bądź zawiera kardynalne braki, które uniemożliwiają kontrolę kasacyjną (zob. np. orzeczenia Sądu Najwyższego: z 8 października 1997 r., I CKN 312/97, z 19 lutego 2002 r., IV CKN 718/00, z 20 lutego 2003 r., I CKN 65/01, z 22 maja 2003 r., II CKN 121/01 oraz z 10 listopada 1998 r., III CKN 792/98).

W niniejszej sprawie, Sąd Najwyższy nie dostrzega takich braków uzasadnienia Sądu Apelacyjnego, które mogłyby uniemożliwić dokonanie kontroli kasacyjnej tego rozstrzygnięcia. Na podstawie treści sporządzonego uzasadnienia można w szczególności prześledzić tok rozumowania Sądu drugiej instancji, który doprowadził do wydania zaskarżonego wyroku.

Zarzut zainteresowanego, sprowadzający się do twierdzenia, że z jednej strony Sąd Apelacyjny oparł swoje rozstrzygnięcie na ustaleniach faktycznych Sądu Okręgowego, a z drugiej – poczynił własne, odmienne ustalenia, nie poddaje się weryfikacji. Uzasadnienie tego zarzutu jest na tyle lakoniczne (s. 35-36 skargi

kasacyjnej), że nie sposób ocenić, których konkretnie ustaleń Sądu drugiej instancji dotyczy. Zainteresowany nie wskazał w skardze ani kategorii kosztów, ani jednostki redakcyjnej uzasadnienia zaskarżonego wyroku, wobec których zarzut ten jest skierowany.

Skarżący jest przy tym niekonsekwentny. Gdyby uznać, że zarzut ten wymierzony jest w ustalenia faktyczne Sądu Apelacyjnego, to należałoby przyjąć, iż nie może być w żaden sposób skuteczny. Sąd Najwyższy ponownie bowiem przypomina, że zgodnie z art. 398³ § 3 k.p.c. podstawą skargi kasacyjnej nie mogą być zarzuty dotyczące ustalenia faktów lub oceny dowodów

22. Chybiony jest też zarzut naruszenia art. 385 k.p.c. przez brak oddalenia apelacji mimo jej bezzasadności. Sąd Najwyższy przypomina, że zastosowanie przez sąd drugiej instancji art. 385 k.p.c. i oddalenie apelacji w warunkach, gdy zdaniem skarżącego sąd ten powinien zmienić zaskarżone orzeczenie (art. 386 § 1 k.p.c.) albo je uchylić (art. 386 § 4 k.p.c.) nie może być wskazywane, jako uchybienie procesowe, które mogło mieć istotny wpływ na wynik sprawy. Do obu tych przepisów sąd sięga dopiero w ostatniej fazie postępowania, po dokonaniu subsumpcji ustalonego stanu faktycznego pod mającą zastosowanie w sprawie normę prawa materialnego, a w drugiej instancji – po uwzględnieniu nadto jeszcze działania zakazu *reformationis in peius* (art. 384 k.p.c.). Skorzystanie przez sąd z art. 385 k.p.c. albo z art. 386 § 1-4 k.p.c. przy wydawaniu orzeczenia jest konsekwencją czynności podjętych na wcześniejszych etapach postępowania, nie zaś przyczyną zarzucanej wadliwości rozstrzygnięcia, a zatem nie może być postrzegane, jako uchybienie przepisom prawa procesowego, które mogło mieć istotny wpływ na wynik sprawy (zob. wyroki Sądu Najwyższego: z 5 października 2012 r., IV CSK 166/12, z 13 grudnia 2019 r., I NSK 6/19).

Co więcej, przepisy art. 385 i 386 k.p.c. nie mogą, co do zasady, stanowić samodzielnej podstawy służącej do formułowania w skardze kasacyjnej zarzutów naruszenia przepisów postępowania. Naruszenie art. 385 k.p.c. powinno zostać powiązane z naruszeniem normy prawa materialnego, której błędna wykładnia lub niewłaściwe zastosowanie doprowadziło do podjęcia wadliwej decyzji procesowej, tj. uwzględnienia apelacji i zmiany orzeczenia zamiast jej oddalenia (por. postanowienie Sądu Najwyższego z 3 czerwca 2011 r., III CSK 330/10). Zarzut

naruszenia 385 k.p.c. nie może stanowić samodzielnie podstawy uwzględnienia skargi kasacyjnej. Jego obrazu zyskuje na znaczeniu, ale tylko w przypadku skutecznego wskazania innych wadliwości zaskarżonego orzeczenia (zob. wyrok Sądu Najwyższego z 6 lutego 2015 r., II CSK 317/14).

23. Częściowo zasadny jest natomiast zarzut naruszenia art. 6 k.c. (pkt 2a skargi kasacyjnej zainteresowanego). Sąd Najwyższy nie zgadza się ze stanowiskiem Sądu Apelacyjnego, że ciężar dowodu co do tego, jaka część kosztów ponoszonych przez zarządcę infrastruktury może zostać zaliczona do kosztów bezpośrednich spoczywa na P. Nie jest jednak tak, jak zdaje się sugerować zainteresowany w skardze kasacyjnej, że w sprawie z odwołania od decyzji Prezesa UTK ciężar dowodu zawsze spoczywa na wnoszącym odwołanie, czyli powodzie.

Zgodnie z art. 6 k.c. ciężar udowodnienia faktu spoczywa na osobie, która z faktu tego wywodzi skutki prawne. Jeżeli powód kwestionuje, że określone kategorie kosztów mogą zostać zaliczone do kosztów bezpośrednich, uzasadniając swoje stanowisko skonkretyzowanymi twierdzeniami o faktach, to w razie sporu – powinien te fakty udowodnić. Gdy dla odparcia takich twierdzeń, zainteresowany formułuje określone twierdzenia (np. co do tego, że budynki położone w pobliżu torów na skutek ruchu pociągów wymagają częstszych remontów), wówczas ciężar dowodu w odniesieniu do faktów objętych tymi twierdzeniami spoczywa na zainteresowanym.

O ile w ujęciu abstrakcyjnym ten zarzut zainteresowanego jest zasadny, o tyle w skardze kasacyjnej nie zostało wyjaśnione po pierwsze, jakich konkretnych faktów dotyczy ten zarzut, a po drugie – w jaki sposób naruszenie art. 6 k.c. przez Sąd Apelacyjny przełożyło się na ustalenia faktyczne oraz na wynik sprawy (s. 32-33 skargi kasacyjnej zainteresowanego). Zatem i ten zarzut nie poddaje się weryfikacji, co powoduje, że nie może stanowić usprawiedliwionej podstawy skargi kasacyjnej.

24. Całkowicie chybiony jest zarzut naruszenia § 8 rozporządzenia z 2009 r., który, zdaniem zainteresowanego, pozwala na zaliczenie do kosztów bezpośrednich amortyzacji. Zgodnie bowiem z § 8 ust. 1 lit. c) do kalkulacji stawek, dla planowanej do udostępniania infrastruktury kolejowej, zarządca przyjmuje

amortyzację. Takie rozwiązanie nie przesądza jednak sposobu ustalania wysokości amortyzacji, jako składnika kosztów bezpośrednich.

Sąd Najwyższy ponownie przypomina, że TSUE w wyroku z 30 maja 2013 r., C-512/10 wskazał, iż w zakresie, w jakim amortyzacja nie jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury wynikającego z ruchu kolejowego, lecz zgodnie z zasadami rachunkowości, nie może być uznana za wynikającą bezpośrednio z wykonywania przewozów pociągami (pkt 84). W konsekwencji, wykładnia § 8 ust. 1 lit. c) rozporządzenia z 2009 r. pozwala na zaliczenie do kosztów bezpośrednich jedynie amortyzacji ustalonej „na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury wynikającego z ruchu kolejowego”. W skargach kasacyjnych pozwanego i zainteresowanego brak argumentacji wskazującej na to, że w spornym projekcie amortyzacja została ustalona w dopuszczalny – według TSUE – sposób.

25. Zainteresowany zarzucił nadto, że art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE nie nadawał się do bezpośredniego stosowania z uwagi na „brak wystarczająco precyzyjnego określenia obowiązku podlegającego implementacji do prawa krajowego” (pkt 2d skargi kasacyjnej zainteresowanego). Zarzut ten nie został rozwinięty w dalszej części skargi, ani nie został w żaden sposób uzasadniony, co wyklucza rzeczowe odniesienie się do niego.

Skarżący zdaje się jednak pomijać, że przepis art. 33 ust. 2 u.t.kol. stanowi właśnie implementację art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE do krajowego porządku prawnego, co nakłada na sądy obowiązek dokonywania wykładni art. 33 u.t.kol. w świetle postanowień i celu tej dyrektywy. Skutki tego stanu rzeczy zostały już przez Sąd Najwyższy wcześniej obszernie wyjaśnione.

26. W konsekwencji nie można uznać za zasadny zarzutu naruszenia art. 33 ust. 8 u.t.kol. (pkt 2e skargi kasacyjnej zainteresowanego), skoro stawki opłaty podstawowej w przedstawionym Prezesowi UTK projekcie zostały ustalone z naruszeniem art. 33 ust. 2 u.t.kol. w zw. z art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE.

27. Z tych przyczyn Sąd Najwyższy na podstawie art. 398¹⁴ k.p.c. oddalił obie skargi kasacyjne, jako nieoparte na uzasadnionych podstawach, orzekając o kosztach postępowania kasacyjnego na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w zw. z art. 99 k.p.c. w zw. z § 10 ust. 4 pkt 3 w zw. z § 14 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra

Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (t.j. Dz.U. 2018, poz. 265 ze zm.) oraz art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w zw. z § 10 ust. 4 pkt 3 w zw. z § 14 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz.U. z 2015, poz. 1800 ze zm.).