



Sygn. akt I NSKP 2/21

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 9 czerwca 2021 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Paweł Czubik (przewodniczący)

SSN Leszek Bosek (sprawozdawca)

SSN Adam Redzik

Protokolant Przemysław Mazur

w sprawie z powództwa Izby Gospodarczej Transportu Lądowego z siedzibą w W.
przeciwko Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego
z udziałem zainteresowanych P. S.A. z siedzibą w W. i Fundacji A. z siedzibą w W.
o zatwierdzenie stawek jednostkowych,
na skutek skarg kasacyjnych Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i P. S.A. z
siedzibą w W.
od wyroku Sądu Apelacyjnego w [...] z dnia 14 listopada 2018 r.,
sygn. akt VII Aga [...],
po rozpoznaniu na rozprawie w Izbie Kontroli Nadzwyczajnej i Spraw Publicznych
w dniu 9 czerwca 2021 r.:

1. **oddala obie skargi kasacyjne;**
2. **zasądza od Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i zainteresowanego P. [...] S.A. z siedzibą w W. na rzecz Izby Gospodarczej Transportu Lądowego z siedzibą w W. kwoty po 270 zł (dwieście siedemdziesiąt złotych) tytułem zwrotu kosztów postępowania kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, decyzją z 24 sierpnia 2012 r. Nr (...) zatwierdził stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz opłat dodatkowych, zarządcy infrastruktury kolejowej P. (...) S.A. na rozkład jazdy pociągów 2012/2013, obowiązujący od 9 grudnia 2012 r., wyszczególnione w załącznikach do decyzji, działając na podstawie art. 33 ust. 2-6 i ust. 11, art. 34 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (w dacie wydania decyzji – Dz.U. 2007, nr 16, poz. 94 ze zm., dalej: u.t.k.) oraz przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 35 tej ustawy.

Na skutek odwołania Izby Gospodarczej Transportu Lądowego w W. Sąd Okręgowy w W. – Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (dalej: SOKiK) uchylił decyzję Prezesa UTK wyrokiem z 4 września 2014 r. Został on uchylony przez Sąd Apelacyjny w (...) wyrokiem z 27 kwietnia 2016 r., Sąd Apelacyjny przekazując sprawę SOKiK do ponownego rozpoznania polecił, aby Sąd Okręgowy ustalił, czy i w jakim zakresie przedstawiona przez zarządcę kalkulacja wysokości opłat odpowiada wymogom ustawy o transporcie kolejowym, wskazanym w art. 33 ust. 2-6 i art. 34 w brzmieniu obowiązującym w dacie wydania decyzji Prezesa UTK, a w szczególności, czy opłata podstawowa uwzględnia koszty bezpośrednio poniesione przez zarządcę jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, a w wypadku stwierdzenia, że nie było podstaw do zatwierdzenia stawek w całości lub w części, Sąd Apelacyjny zalecił Sądowi Okręgowemu, aby zmienił zaskarżoną decyzję odmawiając zatwierdzenia stawek.

Wyrokiem z 11 października 2017 r., XVII AmK (...) SOKiK zmienił zaskarżoną decyzję w zakresie odnoszącym się do stawek jednostkowych opłaty podstawowej w ten sposób, że odmówił P. (...) SA w W. zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp na sieci kolejowej do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rozkład jazdy pociągów 2012/2013 obowiązujący od dnia 9 grudnia 2012 r., wyszczególnionych w części I załącznika do decyzji (pkt I), oddalił odwołanie w pozostałej części, to jest w zakresie dotyczącym zatwierdzenia stawek

jednostkowych opłat dodatkowych wyszczególnionych w części II załącznika do decyzji (pkt II), zniósł między stronami koszty zastępstwa procesowego i opłat sądowych za obie instancje oraz nakazał pobrać od Izby Gospodarczej Transportu Lądowego, UTK, P. SA oraz Fundacji (...) w W. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Okręgowego w W. kwoty po 696 zł z tytułu wynagrodzenia biegłego sądowego (pkt IV).

W uzasadnieniu wyroku Sąd I instancji przypomniał, że zgodnie z art. 33 ust. 2 u.t.k. opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami. Sąd I instancji podkreślił, że użyty w tym przepisie zwrot „przy uwzględnieniu kosztów” należy rozumieć jako „po koszcie” czy też „wyłącznie po koszcie”, w żadnym zaś razie nie należy go interpretować jako „między innymi przy uwzględnieniu kosztów”. Wykładnia ta jest spójna z art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE wedle interpretacji przyjętej w wyroku Trybunału Sprawiedliwości z 30 maja 2013 r., C-512/10, w którym uznano, że § 8 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U. nr 35, poz. 274, dalej: rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 2009 r.) w zakresie ustalania opłaty podstawowej prowadzi do uwzględnienia kosztów, które nie stanowią bezpośredniego rezultatu wykonywania przez przewoźnika przewozów pociągami. Zdaniem Sądu I instancji realizacja wytycznych Sądu Apelacyjnego wymagała oceny, czy opłata podstawowa uwzględnia wyłącznie koszty bezpośrednio poniesione przez zarządcę jako rezultat ruchu kolejowego, a nie – jak twierdzili pozwany i zainteresowana spółka – między innymi te koszty. W tym celu SOKiK z urzędu postanowił dopuścić dowód z opinii W. B., biegłej z dziedziny rachunkowości, w której stwierdziła ona, że niektóre koszty wymienione w kalkulacji opłaty podstawowej w projekcie przedłożonym przez P. (...), a zatwierdzonym zaskarżoną decyzją Prezesa UTK, nie mają charakteru kwalifikowanego, tj. nie stanowią bezpośredniego rezultatu wykonywania przejazdów pociągami. W świetle opinii biegłej nie stanowi kosztów bezpośrednich: koszt utrzymania i koszt prowadzenia ruchu kolejowego ponoszony przez zarządcę nawet wtedy, gdy nie ma żadnych przewozów, koszt amortyzacji, w zakresie, w jakim nie jest

dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury na skutek ruchu kolejowego; koszty administrowania; koszty finansowe; koszty Straży Ochrony Kolei. Sąd I instancji uznał, że opinia była oparta na stanie prawnym obowiązującym w dniu wydania zaskarżonej decyzji, była zwięzła, logiczna i wiarygodna oraz miarodajna dla rozstrzygnięcia sprawy. Bazując na materiale dowodowym zebranym w postępowaniu administracyjnym, obowiązujących przepisach oraz opinii biegłej, Sąd I instancji doszedł do wniosku, że przedłożony Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez P. (...) nie spełniał wymogu określonego w art. 33 ust. 2 u.t.k., bo opłata podstawowa uwzględniała nie tylko koszty bezpośrednio ponoszone na skutek wykonywania przewozów pociągami, ale również szereg innych, wymienionych powyżej kosztów.

SOKiK wyjaśnił również w uzasadnieniu, że nie uwzględnił wniosków zainteresowanej spółki i pozwanego o przeprowadzenie dowodu z uzupełniającej opinii biegłego, która miałaby dać odpowiedź na pytanie, czy przy uwzględnieniu dotacji ze Skarbu Państwa, co pomniejszało bazę kosztową, stawki zostały faktycznie skalkulowane w oparciu o koszty, których kwota nie przekracza kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przewozów kolejowych. Sąd I instancji uznał bowiem, że prowadzenie postępowania w tym kierunku jest nieuzasadnione, ponieważ przesądził, że kalkulacja stawek opłaty podstawowej narusza art. 33 ust. 2 u.t.k., co jednoznacznie świadczy o ich wadliwości.

Od tego wyroku apelacje wnieśli Prezes UTK oraz P. S.A. Wyrokiem z 14 listopada 2018 r., VII AGa (...) Sąd Apelacyjny w (...) oddalił obie apelacje (pkt I) oraz zasądził od Prezesa UTK i zainteresowanego P. S.A. w W. na rzecz Izby Gospodarczej Transportu Lądowego w W. kwoty po 270 zł tytułem zwrotu kosztów postępowania (pkt II).

Sąd Apelacyjny podzielił stanowisko Sądu I instancji, że art. 33 ust. 2 u.t.k. należy interpretować prounijnie, z uwzględnieniem wyroku TSUE z 30 maja 2013 r., C-512/10 Komisja Europejska przeciwko Polsce.

Sąd II instancji odmówił zastosowania rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2009 r., z uwagi na jego niezgodność z art. 33 ust. 2 u.t.k. W ocenie Sądu

Apelacyjnego rozporządzenie bowiem – wbrew prounijnej wykładni przepisu ustawy – prowadzi w nieunikniony sposób do uwzględnienia przy ustaleniu opłaty pobieranej za minimalny pakiet dostępu oraz dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów kosztów, które w wyraźny sposób nie mogą być uznane za koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Sąd Apelacyjny za prawidłowe uznał zapatrywanie Sądu I instancji, poczynione na podstawie dowodu z opinii biegłej, wedle której kalkulacja stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej została przedstawiona przez zarządcę według układu kosztów określonego w § 8 rozporządzenia, a więc w sposób niezgodny z art. 33 ust. 2 u.t.k. W ocenie Sądu Apelacyjnego Sąd I instancji słusznie uznał, że przedłożony Prezesowi UTK do zatwierdzenia projekt stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez P. (...) SA obowiązujących od 9 grudnia 2012 r. uwzględnia nie tylko koszty jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, ale również szereg innych kosztów szczegółowo określonych w przedłożonej w sprawie opinii biegłego.

Sąd II instancji nie podzielił też podnoszonego w obydwu apelacjach stanowiska, wedle którego konieczne było przeprowadzenie dowodu z uzupełniającej opinii biegłego w celu dokonania analizy wpływu otrzymanego przez P. (...) dofinansowania w wysokości 1,325 mld zł z budżetu państwa i Funduszu Kolejowego na finalne określenie wysokości bazy kosztowej przyjętej przez zainteresowaną spółkę P. (...) do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, a także odpowiedzi na pytanie, czy biorąc pod uwagę obniżenie przez zainteresowanego P. (...) bazy kosztowej o kwoty dofinansowania otrzymane z dotacji, stawki jednostkowe określone były po kosztach bezpośrednich ponoszonych przez zarządcę, jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozu pociągami.

W ocenie Sądu Apelacyjnego polski ustawodawca w art. 33 ust. 5a u.t.k., w brzmieniu obowiązującym w momencie wydawania zaskarżonej decyzji, przewidział regulację, w myśl której zarządca ustalając stawki jednostkowe opłaty podstawowej, pomniejszał wysokość planowanych kosztów udostępniania

infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym o przewidywaną dotację na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzącą z budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego oraz o przewidywane środki pochodzące z Funduszu Kolejowego. Z przepisu tego wynika, że skutkiem przyznania dotacji miało być zmniejszenie kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym. W razie przyznania dotacji powinny być one zatem niższe niż w jej braku. Skutek ten zdaniem Sądu II instancji nie zostałby osiągnięty, gdyby zaaprobować wariant interpretacyjny wspierany przez pozwanego i zainteresowanego. Idąc ich torem rozumowania dojść należałoby bowiem do wniosku, że prawidłowo wyliczone stawki opłaty podstawowej byłyby takie same, niezależnie od tego czy dotacja została udzielana czy nie. Rozwiązanie to szłoby wyrażnie wbrew woli ustawodawcy.

Od przedmiotowego wyroku Sądu Apelacyjnego Prezes UTK (pozwany) i P. S.A. (zainteresowana spółka) wnieśli skargi kasacyjne do Sądu Najwyższego.

Pozwany zarzucił wyrokowi Sądu II instancji naruszenie:

1) przepisu prawa materialnego – art. 33 ust. 2 u.t.k. w związku z art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa poprzez ich wadliwą wykładnię, która doprowadziła Sąd Apelacyjny w (...) do dokonania nieprawidłowego ustalenia 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 przedstawiony przez zainteresowanego P. (...) do zatwierdzenia projektu stawek opłat za minimalny dostęp do infrastruktury i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2012/2013 nie spełniał wymogu określonego w art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, co w konsekwencji doprowadziło Sąd Apelacyjny do wadliwego uznania, iż pozwany nieprawidłowo zatwierdził stawki jednostkowe opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rjp 2012/2013;

2) przepisu prawa materialnego – art. 33 ust. 2 w związku z art. 33 ust. 5a oraz art. 33 ust. 8 u.t.k. (w brzmieniu obowiązującym w dniu wydania zaskarżonej decyzji) w związku z art. 7 ust. 3 i art. 8 dyrektywy 2001/14/WE oraz § 8 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2009 r. poprzez ich błędną wykładnię i wadliwe uznanie, iż otrzymanie przez zainteresowaną spółkę P. (...) dotacji ze środków publicznych w wysokości 1,325 mld zł, która faktycznie pokryła w całości koszty pośrednie oraz koszty finansowe, jak również częściowo koszty bezpośrednie w części niewynikającej z ruchu pociągów, nie ma wpływu na ostateczny sposób kalkulacji opłaty podstawowej, a przede wszystkim na ostateczną wysokość stawki jednostkowej opłaty podstawowej przedłożonej do zatwierdzenia przez zainteresowaną spółkę P. (...) na rjp 2012/2013, co doprowadziło Sąd Apelacyjny do wadliwego uznania, iż opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej nie została ustalona przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, podczas gdy prawidłowa wykładania tych przepisów uwzględniając przyznaną dotacje ze środków publicznych powinna prowadzić do uznania, iż stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej na rjp 2012/2013 zostały ustalone zgodnie z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2-6 u.t.k., obowiązującymi w dniu wydania zaskarżonej decyzji.

3) naruszenie przepisów postępowania - art. 382 w zw. z art. 241 oraz art. 391 k.p.c. poprzez niezasadne oddalenie wniosku dowodowego przez Sąd Apelacyjny o dopuszczenie i przeprowadzenie uzupełniającej opinii biegłego na okoliczność ustalenia, czy przy uwzględnieniu dofinansowania ze środków publicznych kwotą 1,325 mld złotych na 2013 r., które to dofinansowanie pomniejszyło bazę kosztową przyjętą jako podstawę do kalkulacji stawek opłaty podstawowej, stawki opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rozkład jazdy pociągów 2012/2013 zostały faktycznie skalkulowane w oparciu o koszty, których kwota nie przekracza kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika przewozów pociągami, a która to

okoliczność ma istotne znaczenie dla prawidłowego rozstrzygnięcia niniejszej sprawy.

Powołując się na powyższe zarzuty, pozwany wniósł o: 1) uchylenie w całości zaskarżonego wyroku Sądu Apelacyjnego i przekazanie mu sprawy do ponownego rozpoznania, z uwzględnieniem rozstrzygnięcia o kosztach; 2) ewentualnie o uchylenie w całości zaskarżonego i zmianę wyroku Sądu I instancji w zakresie pkt I i III i oddalenie odwołania powoda od decyzji pozwanego z 24 sierpnia 2012 r. nr (...); 3) zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów zastępstwa procesowego według norm prawem przepisanych.

Z kolei zainteresowana spółka w swojej skardze kasacyjnej zarzuciła zaskarżonemu wyrokowi Sądu Apelacyjnego naruszenie:

1) naruszenie przepisów postępowania – art. 217 § 1, art. 227 i art. 286 w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. oraz w zw. z art. 45 ust. 1 Konstytucji RP poprzez uznanie, że przeprowadzenie dowodu z uzupełniającej opinii biegłego na okoliczność ustalenia, czy baza kosztowa przyjęta ostatecznie za podstawę kalkulacji stawek na rozkład jazdy pociągów 2012/2013 obowiązujący od 9 grudnia 2012 r. przewyższała kwotę tzw. kosztów bezpośrednich (tj. kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami), czy też mieściła się w tej kwocie, byłoby nieprzydatne dla rozstrzygnięcia sprawy, podczas gdy jest to kluczowa okoliczność dla rozstrzygnięcia przedmiotowej sprawy i na skutek tego naruszenia sąd nie rozpoznał istoty sprawy, a tym samym doszło do faktycznego naruszenia prawa zainteresowanej spółki do sprawiedliwego rozpatrzenia sprawy przez sąd;

2) art. 217 § 1 i 2, art. 227, art. 236, art. 240 § 1 i 2, art. 241, art. 278 § 1, art. 285 § 1, art. 286 k.p.c. i art. 381 k.p.c. w zw. z art. 382 i art. 391 § 1 k.p.c. oraz w zw. z art. 45 ust. 1 Konstytucji RP poprzez bezzasadne uznanie, że wniosek zainteresowanej spółki o dopuszczenie dowodu z uzupełniającej opinii biegłego był spóźniony, podczas gdy potrzeba złożenia takiego wniosku nastąpiła dopiero po dopuszczeniu przez Sąd I instancji z urzędu dowodu z opinii biegłego sądowego z zakresu rachunkowości, zaś zainteresowana spółka po dopuszczeniu przez Sąd I instancji dowodu z opinii biegłego we właściwym czasie zawnioskowała w piśmie z dnia 24 kwietnia 2017 r. o stosowną zmianę postanowienia Sądu, zaś Sąd I

instancji nie wypowiedział się w przedmiocie takiego wniosku zainteresowanej spółki i w konsekwencji nieprzeprowadzenie przez sądy obu instancji dowodu mającego dla rozstrzygnięcia sprawy istotne znaczenie, na skutek którego naruszenia sąd nie rozpoznał istoty sprawy, a tym samym doszło do faktycznego naruszenia prawa zainteresowanego do sprawiedliwego rozpatrzenia sprawy przez sąd;

3) art. 217 § 1 i 2, art. 227, art. 278 § 1 i art. 286. w zw. z art. 382 i art. 391 § 1 k.p.c. poprzez oparcie rozstrzygnięcia o opinię biegłego sądowego z zakresu rachunkowości W. B., która to opinia potwierdzała jedynie stan prawny wynikający z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2009 r. oraz wyroku TSUE z 30 maja 2013 r. w sprawie C-512/10 a którego ustalenie nie wymagało *de iure i de facto* zasięgnięcia przez sąd wiadomości specjalnych, przy jednoczesnym zaniechaniu przeprowadzenia dowodu z uzupełniającej opinii biegłego na okoliczności mające dla rozstrzygnięcia sprawy istotne znaczenie, tj. wskazujące czy baza kosztowa przyjęta ostatecznie za podstawę kalkulacji stawek na rozkład jazdy w roku 2012/2013 przewyższała kwotę tzw. kosztów bezpośrednich (tj. kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami), czy też mieściła się w tej kwocie, na skutek którego to naruszenia sąd nie rozpoznał istoty sprawy;

4) art. 232 zd .1 w zw. z art. 479⁷¹ k.p.c. oraz w zw. z art. 6 k.c. i w zw. z art. 33 ust. 8 u.t.k. (w brzmieniu z dnia 28 maja 2011 r.) poprzez niewłaściwe uznanie, że to na zainteresowanej spółce spoczywał ciężar udowodnienia, że stawki opłaty jednostkowej za przejazd są zgodne z przepisami prawa, podczas gdy to na powodzie spoczywał ciężar udowodnienia faktów, z których wywodzi skutki prawne, a więc to powód powinien był wykazać, że stawki jednostkowe opłaty podstawowej zostały zatwierdzone mimo stwierdzenia niezgodności z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2-6, art. 34 oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35 u.t.k., co w konsekwencji doprowadziło do odmowy zatwierdzenia stawek przez sąd, mimo że w toku procesu nie wykazano, aby doszło do niezgodności z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2-6, art. 34 oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35 u.t.k., a zwłaszcza nie wykazano, że stawki opłat zostały skalkulowane w oparciu o bazę kosztową wyższą niż koszty,

jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami;

5) art. 328 § 2 w zw. z art. 233 § 1 k.p.c. oraz w zw. z art. 382 i art. 391 § 1 k.p.c. poprzez odmowę zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (stawki opłaty, o której mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2, art. 33 ust. 4c u.t.k. oraz § 12 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2009 r.) mimo braku przeprowadzenia postępowania dowodowego w zakresie zgodności kalkulacji takich stawek jednostkowych opłaty podstawowej z odnośnymi zasadami wynikającymi z przepisów u.t.k. oraz § 12 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2009 r. oraz braku zawarcia w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku jakichkolwiek rozważań w przedmiocie niezgodności stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych obsługą pociągów z odnośnymi zasadami wynikającymi z przepisów u.t.k. oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2009 r. (brak wskazania podstawy faktycznej rozstrzygnięcia oraz brak wyjaśnienia podstawy prawnej wyroku w przedmiotowym zakresie), co wskazuje, że sąd odmówił zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów wyłącznie jako pochodną odmowy zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp minimalny i potwierdza brak uzasadnienia dla odmowy zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych obsługą pociągów;

6) naruszenie przepisów prawa materialnego (w brzmieniu obowiązującym na moment wydania zaskarżonej decyzji) – § 8 ust. 1 pkt 1-3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2009 r. w zw. z art. 33 ust. 2 u.t.k. oraz w zw. z art. 6 ust. 1, art. 7 ust. 3 i art. 8 ust. 1 Dyrektywy 2001/14 oraz w zw. z art. 2, art. 20, art. 22, art. 31 ust. 2 zd. 2, art. 64 ust. 1, art. 83 oraz art. 87 ust. 1 Konstytucji RP, poprzez błędną wykładnię i odmowę ich zastosowania w odniesieniu do jednostki (spółki akcyjnej) będącej przedsiębiorcą i przerwienie na tego przedsiębiorcę skutków nieprawidłowej implementacji przepisów unijnych do prawa krajowego, za którą odpowiedzialność może ponosić jedynie prawodawca (nie zaś przedsiębiorca – zarządca infrastruktury kolejowej), w sytuacji, gdy zarządca infrastruktury kolejowej jedynie zastosował się do obowiązujących i stosowanych bezpośrednio

przepisów prawa krajowego, a przy tym rezultat kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej nie był niezgodny z prawem unijnym (a w szczególności baza kosztowa przyjęta ostatecznie do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej nie była wyższa od kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami – tzw. koszty bezpośrednie);

7) naruszenie przepisów prawa materialnego (w brzmieniu obowiązującym na moment wydania zaskarżonej decyzji) – art. 33 ust. 5a i art. 38a ust. 1 u.t.k. w zw. z art. 33 ust. 2 u.t.k. oraz w zw. z § 8 ust. 1 pkt 1-3, § 12 i § 13 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2009 r. oraz w zw. z art. 7 ust. 3 i art. 6 ust. 1 zd. 1 dyrektywy 2001/14 poprzez błędną wykładnię polegającą na uznaniu, jakoby kwota dotacji udzielonej zarządcy infrastruktury ze środków publicznych miała pomniejszać koszty bezpośrednie, tj. koszty, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, podczas gdy kwota dotacji miała pomniejszać bazę kosztową ustaloną zgodnie z obowiązującymi wówczas przepisami krajowymi – które nakazywały uwzględniać przy kalkulacji stawek opłat nie tylko koszty bezpośrednie, ale także inne koszty (kategorie kosztów wskazane w § 8 ust. 1 pkt 1-3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2009 r.) – a więc kwota dotacji miała właśnie pomniejszać bazę kosztową do poziomu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami;

8) naruszenie przepisów prawa materialnego (w brzmieniu obowiązującym na moment wydania zaskarżonej decyzji) – art. 33 ust. 8 u.t.k. w zw. § 8 ust. 1 pkt 1-3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2009 r. oraz art. 33 ust. 2, art. 33 ust. 5a i art. 38a ust. 1 u.t.k. w zw. z art. 7 ust. 3 i art. 6 ust. 1 zd. 1 dyrektywy 2001/14 poprzez niewłaściwe zastosowanie i odmowę zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej mimo, że zostały one skalkulowane zgodnie z zasadami, o których mowa w art. 33 ust. 2-6, art. 34 u.t.k. oraz przepisami wydanymi na podstawie art. 35 u.t.k., a baza kosztowa ostatecznie przyjęta za podstawę kalkulacji stawek nie przewyższała kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami;

9) naruszenie przepisów prawa materialnego (w brzmieniu obowiązującym na moment wydania zaskarżonej decyzji) – art. 33 ust. 3a pkt 1 i 2, art. 33 ust. 4 i 4c u.t.k. w zw. z art. 33 ust. 2 u.t.k. oraz § 6, § 8 ust. 1 pkt 1-3 i § 12 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2009 r. poprzez błędną wykładnię polegającą na uznaniu, że rzekoma niezgodność stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (art. 33 ust. 3a pkt 1, art. 33 ust. 4 u.t.k. oraz § 6 i 8 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2009 r.) skutkuje odmową zatwierdzenia także stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (art. 33 ust. 3a pkt 2, art. 33 ust. 4c u.t.k. oraz § 12 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2009 r.), podczas gdy ustawodawca wyraźnie wyodrębnił stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów od stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz ustalił odmienne zasady kalkulacji tych stawek, a w więc ocena zgodności z odnośnymi zasadami wynikającymi z przepisów u.t.k. oraz przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2009 r. powinna być dokonana odrębnie dla stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz odrębnie dla stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów i sąd nie może odmówić zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów jedynie po zbadaniu, czy stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej zostały ustalone zgodnie z odnośnymi zasadami.

Powołując się na powyższe zarzuty, zainteresowana spółka P. (...) wniosła o:

1) uchylenie zaskarżonego wyroku w całości i przekazanie sprawy Sądowi Apelacyjnemu w (...) do ponownego rozpoznania z uwzględnieniem kosztów postępowania kasacyjnego, wnosząc niniejszym o zasądzenie tych kosztów (w tym kosztów zastępstwa procesowego) od powoda na rzecz P. (...), według norm przepisanych;

2) ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku w całości i jego zmianę poprzez uwzględnienie apelacji zainteresowanego i zmianę wyroku Sądu I instancji w części, tj. w zakresie pkt I poprzez oddalenie odwołania powoda – Izby Gospodarczej Transportu Lądowego z siedzibą w W. decyzji Prezesa UTK z 24

sierpnia 2012 r. Nr (...) również w części dotyczącej stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rozkład jazdy pociągów 2012/2013 obowiązujący od dnia 9 grudnia 2012 r., wyszczególnionych w części I załącznika do decyzji;

3) w każdym przypadku o zasądzenie od powoda na rzecz P. (...) kosztów postępowania za obie instancje, w tym kosztów zastępstwa procesowego za obie instancje według norm przepisanych.

W odpowiedzi na skargę kasacyjną zainteresowanej spółki, pozwany wnioskował o jej uwzględnienie. W odpowiedzi na skargi kasacyjne pozwanego i zainteresowanej spółki, powód wnioskował o ich oddalenie, wnosząc także o zasądzenie kosztów postępowania kasacyjnego według norm przepisanych.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skargi kasacyjne nie mają uzasadnionych podstaw.

Zgodnie z art. 33 ust. 1 u.t.k. w brzmieniu obowiązującym w 2012 r., zarządca określa wysokość opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej. Opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej stanowi sumę opłaty podstawowej i opłat dodatkowych (art. 33 ust. 3 u.t.k.). Opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami (art. 33 ust. 2 u.t.k.). W ramach opłaty podstawowej zarządca pobiera określoną odrębnie opłatę za: 1) minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obejmujący usługi, o których mowa w części I ust. 1 załącznika do ustawy; 2) dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów obejmujący usługi, o których mowa w części I ust. 2 załącznika do ustawy (art. 33 ust. 3a u.t.k.).

Pojęcie użyte w art. 33 ust. 2 u.t.k. 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).

Szczegółowe zasady ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej określa minister właściwy do spraw transportu w drodze rozporządzenia (art. 35 pkt 4 u.t.k.). W momencie wydania zaskarżonej decyzji Prezesa UTK, obowiązywało rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 2009 r. 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;
- 2) koszty pośrednie działalności obejmujące pozostałe uzasadnione koszty zarządcy infrastruktury, inne niż wymienione w pkt 1 i 3;
- 3) koszty finansowe związane z obsługą kredytów zaciągniętych przez zarządcę na rozwój i modernizację udostępnianej infrastruktury;
- 4) pracę eksploatacyjną określoną dla poszczególnych kategorii linii i pociągów.

Aż do wydania rozporządzenia wykonawczego Komisji nr 2015/909 z 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu, żaden przepis prawa Unii nie zawierał definicji kosztów bezpośrednich, co nie oznacza jednak, że zarządcy infrastruktury mieli nieograniczoną swobodę w ich interpretacji.

Dokonując wykładni art. 33 ust. 2 u.t.k. trzeba mieć na uwadze przede wszystkim treść art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE oraz ukształtowane na tle tego przepisu orzecznictwo TSUE. 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, 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 może być sprzeczna z zasadą państwa prawa (wyrok TK z 28 stycznia 2003 r., K 2/02; zob. też wyrok TK z 27 maja 2003 r., K 11/03, zob. też wyrok TK z 31 maja 2004 r., K 15/04).

Sąd Najwyższy w myśl art. 267 TFUE jest sądem ostatniej instancji, gdyż jego orzeczenia nie podlegają zaskarżeniu. Dlatego na Sądzie Najwyższym spoczywa szczególna odpowiedzialność i obowiązek zapewnienia spójności i skuteczności prawa Unii, z uwzględnieniem orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości UE (uzasadnienie uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z 8 stycznia 2020 r., I NOZP 3/19, zasada prawna).

W tym miejscu należy odnotować, że w wyroku z 30 maja 2013 r., C-512/10 Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążyą na mocy art. 6 ust. 2 i art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE, ponieważ nie przyjęła środków zachęcających zarządcę infrastruktury kolejowej do zmniejszenia kosztów zapewnienia infrastruktury i wielkości opłat za dostęp do niej, a także umożliwiając przy obliczaniu opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, uwzględnienie kosztów, które nie mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

W orzeczeniu tym Trybunał przyznał, że dyrektywa 2001/14 nie zawiera żadnej definicji pojęcia „kosztu, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami”, a żaden z obowiązujących wówczas przepisów prawa Unii nie określał kosztów objętych lub kosztów nieobjętych tym pojęciem (pkt 74). TSUE uznał, że koszty bezpośrednie stanowią „pojęcie z zakresu nauk ekonomicznych, którego stosowanie, jak zauważył rzecznik

generalny w pkt 93 opinii, wywołuje poważne trudności w praktyce, należy uznać, że w aktualnym stanie prawa Unii państwa członkowskie posiadają pewien zakres uznania w celu transpozycji i stosowania wskazanego pojęcia w prawie krajowym” (cyt. wyrok C-512/10, pkt 75; podobnie wyrok z 11 lipca 2013 r., C-545/10, pkt 64-65). W dalszej części rozważań Trybunał zakwestionował niektóre kategorie kosztów, które zgodnie z § 8 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2009 r. miały być uwzględniane przez zarządców infrastruktury przy ustalaniu stawek opłaty podstawowej (cyt. wyrok C-512/10, pkt 80-85). W konsekwencji TSUE uznał, że zarzut naruszenia przez Rzeczpospolitą Polską art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE był zasadny (cyt. wyrok C-512/10, pkt 86).

Z przytoczonego wyroku TSUE wynika, że ciężar ustalenia znaczenia kosztów bezpośrednich spoczywa na państwie członkowskim, a zwłaszcza na jego sądach. Oczywiście, jak słusznie podkreśla się w orzecznictwie Sądu Najwyższego, istnienie „pewnego zakresu uznania” nie oznacza w tym zakresie całkowitej swobody, a tym bardziej dowolności (wyrok Sądu Najwyższego z 9 września 2020 r., I NSK 21/18). Sam Trybunał Sprawiedliwości w cyt. wyroku C-512/10 wskazał konkretne kategorie kosztów ujęte w § 8 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2009 r., które nie mogą zostać uznane za bezpośrednie w rozumieniu art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE.

A zatem kluczową kwestią w niniejszej sprawie pozostaje ocena, które koszty ujęte w projekcie stawek opłat mogą zostać uznane za bezpośredni rezultat wykonywania przewozów pociągami, a które nie. Taka ocena została prawidłowo przeprowadzona w opinii biegłej oraz w wyroku Sądu I instancji, którego ustalenia podzielił Sąd II instancji w zaskarżonym wyroku.

Przechodząc do analizy zarzutów podniesionych w skargach kasacyjnych, zacząć należy od tych odnoszących się do naruszenia przepisów prawa materialnego.

Nie zasługuje na uwzględnienie podniesiony w skardze pozwanego zarzut naruszenia art. 33 ust. 2 u.t.k. w związku z art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE. Nie można się zgodzić z pozwanym, że „Sąd Apelacyjny nie zweryfikował, czy kategorie kosztów wymienione przez zarządcę w kalkulacji odpowiadają lub nie odpowiadają definicji kosztów bezpośrednich. Nie mógł więc w takiej sytuacji

rzetelnie zweryfikować czy sformułowania zarządcy infrastruktury zawarte w projekcie cennika/kalkulacji odpowiadają rzeczywiście zakresowi tych definicji i *de facto* czy są z nimi zgodne.”. Sąd Apelacyjny dokonał takiej weryfikacji, opierając się na rzetelnych ustaleniach Sądu I instancji, w tym zwłaszcza na opinii biegłej. W świetle opinii biegłej oraz wytycznych interpretacyjnych sformułowanych w orzecznictwie TSUE i Sądu Najwyższego jasne jest, że pozwany wbrew art. 33 ust. 2 u.t.k. uwzględnił przy ustalaniu stawek opłaty podstawowej koszty niemające bezpośredniego charakteru.

Choć bowiem TSUE nie zdefiniował pojęcia kosztów bezpośrednich, to w swym orzecznictwie wymienił jednak przykładowe kategorie kosztów, które nie mają charakteru bezpośredniego w sensie prawnym, a mianowicie:

1. koszty stałe (niezależne od natężenia ruchu pociągów) związane z sygnalizacją, prowadzeniem ruchu, utrzymaniem i naprawami infrastruktury kolejowej (cyt. wyrok C-512/10, pkt 11 i pkt 81-82);
2. koszty finansowe związane z obsługą kredytów zaciągniętych przez zarządcę na rozwój i modernizację udostępnianej infrastruktury (cyt. wyrok C-512/10, pkt 11 i pkt 83);
3. koszty pośrednie działalności obejmujące pozostałe uzasadnione koszty zarządcy infrastruktury (jw.);
4. koszty amortyzacji w zakresie, w jakim nie jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury wynikającego z ruchu kolejowego, lecz zgodnie z zasadami rachunkowości (cyt. wyrok C-512/10, pkt 11 i 84);
5. koszty wynagrodzenia personelu i składek na ubezpieczenie społeczne (wyrok TSUE z 29 marca 2014 r., C-152/12, pkt 67-68).

W konsekwencji większość kosztów wymienionych w §8 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2009 r. – jak było to już wspomniane – została uznana za koszty, których nie można uznać za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami (cyt. wyrok C-512/10, pkt 85). Jedynie kosztów prac eksploatacyjnych Trybunał nie zakwestionował wprost.

Z kolei w dotychczasowym orzecznictwie Sądu Najwyższego wykluczono możliwość zaliczenia w 100% do kosztów bezpośrednich wydatków, z których tylko część jest bezpośrednio związana z ruchem pociągów, a mianowicie: kosztów

odśnieżania peronów i zabezpieczania torów przed śniegiem oraz kosztów zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii (cyt. wyrok I NSK 21/18).

Nie ma przy tym znaczenia, że przytoczone wyroki TSUE zapadły już po wydaniu decyzji przez pozwanego. Zgodnie z utrwalonym stanowiskiem orzecznictwa i doktryny, wykładnia przepisu prawa UE ustalona w orzeczeniu TSUE obowiązuje z mocą wsteczną, tj. sądy powinny go stosować również do sytuacji powstałych przed wydaniem rozstrzygnięcia (wyrok TS z 28 marca 1980 r. w sprawie 61/79, *Amministrazione delle Finanze dello Stato v. Denkavit italiana Srl*, pkt 16; wyroki TSUE z: 22 września 2016 r., C-110/15, *Microsoft Mobile Sales International*, pkt 59; 13 grudnia 2018 r., C-385/17, *Torsten Hein*, pkt 56; 10 lipca 2019 r., C-210/18, *WESTbahn Management*, pkt 44). Rozstrzygając spór w niniejszej sprawie, sądy pierwszej i drugiej instancji słusznie więc odwołały się do wykładni art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE przyjętej w wyroku TSUE z 30 maja 2013 r., C-512/10.

Z projektu stawek jednostkowych opłaty podstawowej ponad wszelką wątpliwość wynika, że zainteresowana spółka uwzględniła przy ich ustalaniu koszty wymienione w § 8 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2009 r., w tym zwłaszcza koszty stałe związane z sygnalizacją, prowadzeniem ruchu, utrzymaniem i naprawami infrastruktury kolejowej oraz koszty amortyzacji niezależne od natężenia ruchu kolejowego, które wprost zostały uznane przez TSUE za wykraczające poza pojęcie kosztu bezpośredniego w rozumieniu art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE. W projekcie stawek opłaty podstawowej uwzględniono także koszty utrzymania Straży Ochrony Kolei, która jako kategoria podpadająca pod wynagrodzenia personelu ma charakter stały i niezależny od ruchu pociągów, a więc zgodnie z orzecznictwem musi zostać uznana za koszt pośredni.

Nie można się przy tym zgodzić z twierdzeniem pozwanego wyrażonym w skardze kasacyjnej, że dyrektywa 2001/14/WE „przyznaje prawo do ustalania stawek na poziomie wyższym niż wynikający z kosztu bezpośrednio ponoszonego jako rezultat wykonywania przewozów pociągami”. Takie twierdzenie stoi w literalnej sprzeczności z art. 7 ust. 3 dyrektywy, który wyraźnie stanowi, że „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”. Jeszcze mocniej zostało to podkreślone w angielskiej wersji językowej dyrektywy, gdzie użyto określenia *shall be set at the cost that is directly incurred as a result of operating the train service* (muszą zostać ustalone po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami), a także w wersji francuskiej, gdzie użyto z kolei określenia *sont égales au coût directement imputable à l'exploitation du service ferroviaire* (muszą być równe kosztowi, który da się bezpośrednio przypisać wykonywaniu przewozu pociągami). Dyrektywa przewiduje co prawda trzy wyjątki od reguły powiązania stawek wyłącznie z bezpośrednimi kosztami wykonywania przewozów, ale żaden z nich nie ma zastosowania w niniejszej sprawie. Dyrektywa dopuszcza uwzględnienie w opłacie podstawowej: 1) opłaty odzwierciedlającej niedobór zdolności przepustowej możliwego do wskazania segmentu infrastruktury w czasie okresów przepełnienia (art. 7 ust. 4); 2) kosztów skutków dla środowiska spowodowane przez prowadzenie ruchu pociągów (art. 7 ust. 5); 3) pełnego odzysku kosztów poniesionych przez zarządcę infrastruktury (art. 8 ust. 1). Na dwa pierwsze przypadki pozwany się nie powołuje, a trzeci przypadek nie ma zastosowania, bo w wyroku TSUE wyraźnie stwierdzono – zgodnie ze stanowiskiem Rzeczypospolitej Polskiej – że do ustawy o transporcie kolejowym nie wprowadzono mechanizmu przewidzianego w art. 8 ust. 1 dyrektywy (cyt. wyrok C-512/10, pkt 87-88).

Na marginesie warto odnotować, że ten kierunek wykładni potwierdza także przytoczone powyżej rozporządzenie Komisji Europejskiej nr 2015/909, wskazujące, że zarządca infrastruktury „powinien mieć możliwość włączenia do obliczenia kosztów bezpośrednich jedynie tych kosztów, co do których może obiektywnie i rzetelnie wykazać, że wynikają one bezpośrednio z przejazdu pociągu” (motyw 8). W rozporządzeniu wyraźnie wykluczono możliwość uwzględniania przy obliczaniu kosztów bezpośrednich takich kosztów jak stałe koszty związane z udostępnianiem odcinka linii, które zarządca infrastruktury musi ponosić nawet w przypadku braku ruchu pociągów, koszty pośrednie w całej sieci, w tym koszty wynagrodzeń i emerytur, koszty finansowania czy koszty amortyzacji, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku

przejazdu pociągu (art. 4 ust. 1 lit. a, d, e, n). Rzecz jasna, rozporządzenie to nie obowiązywało w czasie wydania decyzji przez pozwanego, nie ma więc zastosowania w niniejszej sprawie – stanowi jedynie potwierdzenie słuszności wykładni przyjętej w niniejszym orzeczeniu, realizującym wytyczne TSUE, na które wspomniane rozporządzenie się powołuje (motyw 9).

W tym kontekście oczywiste jest również, że otrzymana przez zainteresowaną spółkę dotacja ze środków publicznych w wysokości 1,325 mld zł nie mogła mieć znaczenia przy ocenie spełnienia wymagań z art. 33 ust. 2 u.t.k., ponieważ nie tylko nie stanowiła ona kosztu bezpośredniego, ale w ogóle nie była kosztem, lecz korzyścią. Jak słusznie zaś zauważył Sąd I instancji, użyty w tym przepisie zwrot „przy uwzględnieniu kosztów” należy rozumieć jako „po koszcie” czy też „wyłącznie po koszcie”, w żadnym zaś razie nie należy go interpretować jako „między innymi przy uwzględnieniu kosztów”.

Nie zasługuje na uwzględnienie także zarzut naruszenia art. 33 ust. 2 w zw. z art. 33 ust. 5a oraz art. 33 ust. 8 u.t.k. oraz § 8 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2009 r. w zakresie, w jakim zarzuca Sądowi Apelacyjnemu uznanie, iż otrzymanie przez zainteresowaną spółkę P. (...) dotacji ze środków publicznych nie ma wpływu na ostateczny sposób kalkulacji opłaty podstawowej. Fakt otrzymania przez zainteresowaną spółkę dotacji ze środków publicznych nie ma wpływu na ocenę, czy koszty ujęte w projekcie stawek opłat mają charakter bezpośredni w rozumieniu art. 33 ust. 2 u.t.k. z uwzględnieniem art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE. Artykuł 33 ust. 2 u.t.k. wyraźnie stanowi, jakie elementy należy uwzględnić przy ustalaniu opłaty podstawowej, a są to „koszty, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami”. Z kolei z art. 33 ust. 5a u.t.k. wynika obowiązek zarządcy infrastruktury obniżenia stawek opłaty podstawowej o przewidywaną dotację na remonty i utrzymanie infrastruktury kolejowej pochodzącą z budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego oraz o przewidywane środki pochodzące z Funduszu Kolejowego. Czym innym jest ustalenie stawek opłaty w oparciu o koszty bezpośrednie, a czym innym jest dokonanie ich obniżki w związku z otrzymaną dotacją. To, że spółka otrzymała dotację i dokonała stosownej obniżki stawek opłaty podstawowej nie znaczy, że wcześniej dokonała prawidłowej

kwalifikacji kosztów jako bezpośrednich. Słusznie zatem uznał Sąd Apelacyjny w zaskarżonym wyroku, że skutkiem przyznania dotacji – w stanie prawnym obowiązującym w dniu wydania decyzji Prezesa UTK z 2012 r. – miało być „zmniejszenie kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym. W razie przyznania dotacji powinny być one zatem niższe niż w jej braku. Skutek ten nie zostałby osiągnięty, gdyby zaaprobować wariant interpretacyjny wspierany przez pozwanego i zainteresowanego. Idąc ich torem rozumowania dojść należałoby bowiem do wniosku, że prawidłowo wyliczone stawki opłaty podstawowej byłyby takie same, niezależnie od tego czy dotacja została udzielona, czy nie.” Krótko mówiąc, nie można w żadnym razie zrekompensować zawyżenia przez zarządcę kosztów przy ustalaniu opłaty podstawowej stosowną obniżką uwzględniającą otrzymaną dotację.

Nietrafne są też zarzuty naruszenia prawa materialnego podniesione w skardze zainteresowanej spółki, a mianowicie § 8 ust. 1 pkt 1-3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2009 r. w zw. z art. 33 ust. 2 u.t.k. oraz w zw. z art. 6 ust. 1, art. 7 ust. 3 i art. 8 ust. 1 dyrektywy 2001/14 oraz w zw. z art. 2, art. 20, art. 22, art. 31 ust. 2 zd. 2, art. 64 ust. 1, art. 83 oraz art. 87 ust. 1 Konstytucji RP.

Sąd Najwyższy podziela pogląd przyjęty w postanowieniu pełnego składu Trybunału Konstytucyjnego z 18 grudnia 2013 r., Ts 13/12, zgodnie z którym tzw. publiczne podmioty gospodarcze, w tym zwłaszcza spółki prawa handlowego ze 100-procentowym bądź dominującym udziałem Skarbu Państwa, mogą korzystać z konstytucyjnych praw i wolności na równi z podmiotami prywatnymi. Publiczne podmioty gospodarcze są wyłączone z ochrony konstytucyjnej tylko w dwóch przypadkach: po pierwsze, gdy sprawują władcze kompetencje względem jednostek, po drugie, w zakresie uregulowania ich specyficznej pozycji przez akt prawny, który dotyczy ich właśnie za względu na ich charakter, jako podmiotów podporządkowanych organizacyjnie właścicielowi, którym jest państwo. W takich sytuacjach scharakteryzowanym powyżej podmiotom nie przysługuje legitymacja czynna do wniesienia skargi konstytucyjnej. Podstawą ich relacji z państwem w opisywanych przypadkach nie są bowiem prawa i wolności gwarantowane konstytucyjnie, ale normy kompetencyjne. Publiczne podmioty gospodarcze mogą korzystać z praw konstytucyjnych i związanych z nimi środków ochrony jedynie

wówczas, gdy znajdują się w takiej samej sytuacji jak osoby fizyczne i inne osoby prawne, a kwestionowany przez nie akt prawny dotyczy ich na identycznych zasadach, na jakich mógłby dotyczyć tych właśnie podmiotów.

W niniejszej sprawie spółka P. (...), będąc publicznym podmiotem gospodarczym (państwową osobą prawną), nie występowała ani z pozycji władczych, ani nie kwestionowała swojego specyficznego statusu jako państwowej osoby prawnej, miała więc prawo powołać się na ochronę wynikającą z praw i wolności konstytucyjnych. Przedstawiona przez nią argumentacja była jednak albo nietrafiona, albo nie było jej wcale.

Nie jest prawdą, że zainteresowana spółka w ramach konstytucyjnego obowiązku przestrzegania prawa (art. 83 Konstytucji RP) musiała zastosować się do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2009 r. przy ustalaniu stawek opłat podstawowych pomimo jego niezgodności z prawem unijnym. Nie można zapominać, że z mocy tego samego przepisu konstytucyjnego miała ona obowiązek stosować się również do prawa unijnego, które także stanowi część krajowego porządku prawnego. W razie nieprawidłowej implementacji dyrektywy – jak było w niniejszej sprawie – każdy podmiot ma prawo powołać się na jej skutek bezpośredni przed organami administracji i przed sądami, które mają obowiązek go uwzględnić, nawet jeśli by to wymagało pominięcia zastosowania przepisu prawa krajowego (zob. np. wyroki TSUE z: 28 czerwca 2001 r. w sprawie C-118/00, *Larsy*; 19 stycznia 2010 r. w sprawie C-555/07, *Seda Küçükdeveci*, pkt 51-56; 10 października 2017 r., w sprawie C-413/15, *Farrell*, pkt 32-35). Spółka powinna była sformułować projekt stawek opłat nie tylko zgodnie z przepisami prawa krajowego, ale również zgodnie z przepisami prawa unijnego, które mają pierwszeństwo przed ustawami i rozporządzeniami (art. 91 ust. 3 Konstytucji RP). Kierując się tokiem rozumowania zainteresowanej spółki, należałoby uznać, że Sądy obu instancji w niniejszej sprawie powinny były utrzymać w mocy decyzję zatwierdzającą stawki opłaty podstawowej, ignorując wyrok TSUE z 2013 r., bo zarządca musiał zastosować się do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2009 r. Przy takiej wykładni realizacja wyroku TSUE ze skutkiem *ex tunc* stałaby się niemożliwa. Z tych samych względów za nietrafiony należy uznać zarzut naruszenia zasady zaufania obywatela do państwa wynikającej z art. 2 Konstytucji

– zasada ta nie zwalnia obywatela z obowiązku zapoznania się z dotyczącymi go przepisami prawa, zarówno krajowego, jak i unijnego (*ignorantia iuris nocet*). Zarzuty naruszenia art. 20, 22 i 64 Konstytucji RP zostały uzasadnione zdawkowo, a zarzuty naruszenia art. 31 ust. 2 zd. 2 i art. 87 ust. 1 Konstytucji RP nie zostały uzasadnione wcale, trudno więc się do nich odnieść, a Sąd Najwyższy nie może zastępować stron w formułowaniu argumentacji na poparcie podniesionych zarzutów.

Zarzuty odnoszące się do naruszenia prawa unijnego, przez obciążenie zainteresowanej spółki konsekwencjami nieprawidłowej implementacji dyrektywy nie mogły zostać uwzględnione, bo Trybunał Sprawiedliwości – inaczej niż polski Trybunał Konstytucyjny – wyłącza spod ochrony przysługujące jednostkom także takie publiczne podmioty gospodarcze, które nie sprawują kompetencji władczych.

TSUE stoi na stanowisku, 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., C-103/88 *Fratelli Costanzo SpA*, 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).

Jak słusznie zauważył Sąd Najwyższy w podobnej sprawie z udziałem P. (...) (wyrok z 9 września 2020 r., I NSK 21/18), zarządca infrastruktury P. (...) S.A. 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 „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. 2020, poz. 948, dalej: u.k.r.PKP). Zgodnie z art. 15 ust. 4a u.k.r.PKP spółka PKP (...) 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.PKP). Walne Zgromadzenie P. (...) powołuje Radę Nadzorczą P. (...) spośród osób wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu (art. 15 ust. 6 u.k.r.PKP). Jedynym akcjonariuszem P. S.A. jest Skarb Państwa (art. 2 ust. 1 u.k.r.PKP). Z kolei akcjonariuszami P. (...) mogą być zgodnie z art. 15 ust. 8 u.k.r.PKP 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.PKP). Ponadto według art. 4 pkt 7 u.t.k. zarządca infrastruktury to podmiot wykonujący działalność polegającą na zarządzaniu infrastrukturą kolejową, na zasadach określonych w przepisach u.t.k. Do zadań zarządcy należy m.in. określanie wysokości opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej (art. 33 ust. 1 u.t.k., 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.

W konsekwencji P. (...) może ponieść negatywne skutki nieprawidłowej implementacji dyrektywy 2001/4/WE w tym sensie, że nie zostały ostatecznie zatwierdzone stawki opłaty podstawowej na rozkład jazdy pociągów 2012/2013, ustalone zgodnie z § 8 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2009 r., ale niezgodnie z prawem unijnym.

Nietrafne są zarzuty naruszenia art. 33 ust. 5a i art. 38a ust. 1 u.t.k. w zw. z art. 33 ust. 2 u.t.k. oraz w zw. z § 8 ust. 1 pkt 1-3, § 12 i § 13 rozporządzenia

Ministra Infrastruktury z 2009 r., z tych samych powodów co w przypadku podobnych zarzutów podniesionych w skardze kasacyjnej pozwanego.

Całkowicie chybiony jest zarzut naruszenia art. 33 ust. 8 u.t.k. wraz z przywołanymi przepisami związkowymi, który wyznacza Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego 30-dniowy termin na wydanie decyzji zatwierdzającej lub odmawiającej zatwierdzenia stawek opłat, a więc w sposób oczywisty nie mógł zostać on naruszony przez sąd drugiej instancji.

Nietrafny jest również zarzut naruszenia art. 33 ust. 3a pkt 1 i 2, art. 33 ust. 4 i 4c u.t.k. w zw. z art. 33 ust. 2 u.t.k. oraz § 6, § 8 ust. 1 pkt 1-3 i § 12 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2009 r. Wyodrębnienie w ramach opłaty podstawowej podkategorii opłaty za minimalny dostęp i podkategorii opłaty za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów nie uchyla ani nie modyfikuje w żaden sposób zasady ogólnej z art. 33 ust. 2 u.t.k., zgodnie z którą każda stawka omawianej opłaty musi być ustalana z uwzględnieniem kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami. Zarządca infrastruktury zasadę tę naruszył przy ustalaniu stawek opłaty w obu podkategoriach, biorąc pod uwagę nie tylko koszty bezpośrednie, ale także różnego rodzaju koszty pośrednie.

Nietrafne okazały się również zarzuty dotyczące naruszenia prawa procesowego.

Nie zasługuje na uwzględnienie podniesiony w skardze pozwanego zarzut naruszenia art. 382 w zw. z art. 241 i art. 391 k.p.c. poprzez oddalenie wniosku dowodowego przez Sąd Apelacyjny o dopuszczenie i przeprowadzenie uzupełniającej opinii biegłego. Zarzut naruszenia art. 382 k.p.c. może stanowić usprawiedliwioną podstawę skargi kasacyjnej, jeżeli skarżący wykaże, że sąd drugiej instancji bezpodstawnie pominął część zebranego materiału oraz że uchybienie to mogło mieć wpływ na wynik sprawy (wyroki Sądu Najwyższego z: 9 czerwca 2005 r., III CK 674/04; 22 lutego 2007 r., III CSK 337/06; 12 czerwca 2013 r., II CSK 634/12; 8 października 2013 r., III UK 128/12; 4 września 2014 r., II CSK 478/13; 5 lutego 2015 r., III UK 87/14; 21 kwietnia 2015 r., I UK 326/14; 24 września 2015 r., II PK 271/14). Przez pominięcie zebranego materiału rozumie się niezajęcie co do niego stanowiska przez sąd, to jest pominięcie przy

dokonywaniu ustaleń oraz nieuwzględnienie w ramach dokonywanych rozważań (wyrok Sądu Najwyższego z 27 stycznia 2015 r., II PK 65/14).

Możliwość uzupełnienia postępowania dowodowego, o której mowa w art. 241 k.p.c., zależy od uznania sądu orzekającego. Uzupełnienie takie jest możliwe i dopuszczalne, a czasem nawet konieczne, ale tylko wówczas, gdy okoliczności sprawy wskazują na taką potrzebę i to pod warunkiem, że nie zachodzą przeszkody, o których mowa w art. 381 k.p.c. (wyroki Sądu Najwyższego z: 19 marca 2003 r., II UK 156/02; 6 kwietnia 2007 r., II PK 265/06; 25 listopada 2014 r., I UK 135/14; 8 sierpnia 2018 r., I UK 193/17). Sąd ma obowiązek dopuszczenia dowodu uzupełniającego z opinii kolejnych biegłych lub opinii instytutu, gdy przeprowadzona wcześniej opinia zawiera istotne luki, jest niekompletna, bo nie odpowiada na postawione tezy dowodowe, jest niejasna, czyli nienależycie uzasadniona lub nieweryfikowalna, tj. gdy przedstawiona ekspertyza nie pozwala organowi orzekającemu zweryfikować zawartego w niej rozumowania co do trafności wniosków końcowych (wyrok Sądu Najwyższego z 8 października 2013 r., III UK 128/12).

Taka sytuacja nie miała miejsca w niniejszej sprawie. Sąd II instancji w pełni uwzględnił materiał dowodowy starannie zabrany przez Sąd I instancji, przypisując szczególną wagę opinii biegłej, która miała rzeczywiście istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia, bo przesądzała, że część kosztów uwzględnionych przez zainteresowaną spółkę w projektowaniu stawek opłaty podstawowej nie miała charakteru bezpośredniego rezultatu wykonywania przewozów pociągami. Pozwany nie wykazał, że opinia biegłej miała istotne luki lub była niejasna, lecz zarzucał jej przede wszystkim nieuwzględnienie wpływu dotacji otrzymanej przez zainteresowaną spółkę. Ta okoliczność jednak – jak zostało to już ustalone powyżej – słusznie została uznana przez sądy obu instancji za irrelevantną.

Wniosek dowodowy zgłoszony przez pozwanego został słusznie oddalony, bo dotyczył zupełnie innej tezy dowodowej niż opinia biegłego zlecony przez Sąd I instancji, a uwzględniona również przez Sąd II instancji. W sensie ścisłym był to nie tyle wniosek o opinię uzupełniającą, a o zupełnie nową opinię, bo dotyczącą okoliczności, o którą Sąd I instancji w ogóle biegłego nie pytał i do której biegły się nie odnosił tzn. wpływu otrzymanej przez zainteresowaną spółkę dotacji na

pomniejszenie bazy kosztowej. Ta okoliczność była jednak nieistotna dla rozstrzygnięcia sprawy, ponieważ z opisanego powyżej stanu prawnego jasno wynika, że przy ustalaniu wysokości stawek opłaty podstawowej należy uwzględnić wyłącznie koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Dotacja zaś w sposób oczywisty nie był dla spółki kosztem (ani bezpośrednim, ani jakimkolwiek innym), lecz korzyścią. To, że zarządca infrastruktury uwzględnił otrzymaną dotację ze środków publicznych, pomniejszając bazę kosztową, w żadnym razie nie usprawiedliwia uwzględnienia przy ustalaniu wysokości stawek opłaty podstawowej kosztów niemających charakteru bezpośredniego.

Sąd Apelacyjny słusznie uznał, że dowód z przedstawionej opinii biegłego ściśle korespondował z zadaniem biegłemu pytaniem, choć można się zastanawiać, czy biegły nie powinien był dokonać bardziej szczegółowej analizy kosztów ujętych w projekcie stawek – ale ani pozwany, ani zainteresowana spółka, o to nie wnioskowali, a jedynie o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego na potwierdzenie zupełnie innej tezy dowodowej.

Wszystkie zarzuty podniesione w skardze kasacyjnej zainteresowanej spółki, które odnosiły się do nieprzeprowadzenia dowodu z opinii biegłego na okoliczność, czy baza kosztowa przyjęta ostatecznie za podstawę kalkulacji stawek na rozkład jazdy pociągów 2012/2013 przewyższała kwotę tzw. kosztów bezpośrednich, należy uznać za bezzasadne (art. 217 § 1, art. 227, art. 236, art. 240 § 1 i 2, art. 241, art. 278 § 1, art. 285 § 1, art. 286 k.p.c. w zw. z art. 382 i art. 391 § 1 k.p.c. oraz w zw. z art. 45 ust. 1 Konstytucji RP). Powody uznania bezzasadności zarzutów w zakresie naruszenia art. 241 i art. 382 k.p.c. zostały już podane w odniesieniu do skargi kasacyjnej pozwanego, który powołał tożsame zarzuty.

Zarzut naruszenia art. 217 § 1 k.p.c. był nietrafny. Konieczność zasięgnięcia opinii biegłego w sprawie była od początku oczywista, ponieważ ocena bezpośredniego/pośredniego charakteru kosztów utrzymania szeroko pojętej infrastruktury kolejowej wymaga wiadomości specjalnych. Tymczasem pozwany i zainteresowana spółka pozostawali bierni przez większość postępowania przed Sądem I instancji, nie zgłaszając tego typu wniosków dowodowych. W konsekwencji Sąd I instancji zmuszony był do przeprowadzenia dowodu z opinii

biegłego z urzędu, a gdy ta okazała się niekorzystna dla pozwanego i zainteresowanej spółki, dopiero wtedy ci złożyli własne wnioski dowodowe. Tożsamy wniosek dowodowy powtórzony w postępowaniu przed Sądem II instancji również był spóźniony, a wnioskowany dowód zbędny. Teza dowodowa, jak wynika z przeprowadzonych powyżej rozważań, była nieprzydatna dla rozstrzygnięcia kwestii, czy stawki opłaty podstawowej zostały ustalone z uwzględnieniem wyłącznie kosztów bezpośrednio ponoszonych przy wykonywaniu przewozów pociągami.

Nietrafny jest zarzut naruszenia art. 227 k.p.c., z przyczyn wskazanych powyżej, a mianowicie irrelewantności przedstawionej we wniosku dowodowym tezy dla rozstrzygnięcia. Przepis ten stanowi, że przedmiotem dowodu są fakty mające dla rozstrzygnięcia sprawy istotne znaczenie. Tymczasem to, czy zainteresowana spółka otrzymała dotację ze środków publicznych, mogło mieć wpływ na obniżkę stawek opłaty podstawowej, ale nie ma to żadnego związku z oceną, czy spółka prawidłowo zakwalifikowała określone koszty jako bezpośredni rezultat wykonywania przewozu pociągami, a to było przedmiotem sprawy.

Całkowicie chybiony jest zarzut naruszenia art. 236 i art. 240 k.p.c., bo przepisy te odnoszą się do elementów składowych postanowienia dowodowego sądu oraz niezwiązania sądu własnym postanowieniem w tym zakresie. Trudno dopatrzyć się jakiegokolwiek związku między tymi przepisami a nieuwzględnieniem przez Sąd Apelacyjny wniosku dowodowego zainteresowanej spółki. Tak samo należy ocenić zarzut naruszenia art. 285 § 1 k.p.c., który stwierdza jedynie, że opinia biegłego powinna zawierać uzasadnienie.

Jeśli chodzi o zarzut naruszenia art. 278 k.p.c., to w orzecznictwie podkreśla się, że podniesienie takiego zarzutu w skardze kasacyjnej jest dopuszczalne w sytuacji, gdy sąd w zaskarżonym wyroku samodzielnie wypowiedział się w kwestiach wymagających wiadomości specjalnych, z pominięciem dowodu z opinii biegłego (wyroki Sądu Najwyższego z: 19 grudnia 1990 r., I PR 148/90; 5 lutego 2014 r., V CSK 140/13; 24 czerwca 2015 r., I UK 345/14; 8 września 2015 r., I UK 430/14; 21 marca 2017 r., I CSK 447/15; 4 października 2017 r., III SK 49/16; 24 października 2018 r., II CSK 623/17; 29 lipca 2020 r., I NSK 8/19). Nie można tego zarzucić Sądowi Apelacyjnemu, który uznał za niebezpośrednie dokładnie te

koszty, które zostały tak zakwalifikowane w opinii biegłego sporządzonej jeszcze w postępowaniu przed Sądem I instancji. Zarzut naruszenia art. 45 ust. 1 Konstytucji RP natomiast w ogóle nie poddaje się ocenie, bo nie został w najmniejszym stopniu uzasadniony przez zainteresowaną spółkę.

Zupełnie nieadekwatne są zarzuty naruszenia art. 232 zd. 1 k.p.c. w zw. z art. 479⁷¹ k.p.c. oraz w zw. z art. 6 k.c. i w zw. z art. 33 ust. 8 u.t.k. 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 17 lipca 2009 r., IV CSK 117/09, postanowienie Sądu Najwyższego z 6 marca 2019 r., II UK 51/18; wyrok Sądu Najwyższego z 9 września 2020 r., I NSK 21/18). Z kolei art. 479⁷¹ k.p.c. mówi jedynie, jakim wymaganiom musi czynić zadość odwołanie od decyzji Prezesa UTK składane do Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów – oczywiste jest, że nie mógł go naruszyć Sąd Apelacyjny.

Zarzut naruszenia art. 328 § 2 w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. może być skuteczny jedynie w wyjątkowych przypadkach, gdy treść uzasadnienia orzeczenia sądu drugiej instancji uniemożliwia całkowicie dokonanie oceny toku wyводу, który doprowadził do wydania orzeczenia lub w przypadku zastosowania prawa materialnego do niedostatecznie jasno ustalonego stanu faktycznego (wyroki Sądu Najwyższego z: 13 maja 1997 r., II CKN 112/97; 11 maja 2000 r., I CKN 272/00; 14 listopada 2000 r., V CKN 1211/00; 18 lutego 2005 r., V CK 469/04; 16 października 2009 r., I UK 129/09; 30 sierpnia 2018 r., I UK 205/17; 22 marca 2019 r., I CSK 257/18; 18 października 2019 r., I NSK 60/18). Taka sytuacja nie miała miejsca w niniejszej sprawie. Mimo pewnych mankamentów uzasadnienia, nie można posunąć się do stwierdzenia, że całkowicie uniemożliwiało ono dokonanie oceny toku wyводу. Z uzasadnienia jasno wynikają podstawy faktyczne i prawne rozstrzygnięcia, a wywód Sądu Apelacyjnego układa się w logiczną i spójną całość, choć niekiedy brakuje mu precyzji.

Mając na względzie powyższe, Sąd Najwyższy na podstawie art. 398¹⁴ k.p.c. orzekł, jak w sentencji. O kosztach postępowania kasacyjnego orzeczono na podstawie art. 108 §1 i art. 98 k.p.c. w zw. z art. 398²¹ k.p.c. oraz § 10 ust. 4 pkt 2

rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz.U. 2018, poz. 265 ze zm.).