



Sygn. akt II NSKP 36/23

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 18 kwietnia 2023 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

Prezes SN Joanna Lemańska (przewodniczący, sprawozdawca)
SSN Paweł Czubik
SSN Paweł Księżak

Protokolant Iwona Kotowska

w sprawie z odwołania Izby Gospodarczej Transportu Lądowego w W.
przeciwko Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego
przy udziale zainteresowanych P. Spółki Akcyjnej w W., Związku [...] w W., Fundacji
"P." w W. i Stowarzyszenia E. w W.
oraz
w sprawie z odwołania Związku [...] w W.
przeciwko Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego
przy udziale zainteresowanych P. Spółki Akcyjnej w W., Izby Gospodarczej
Transportu Lądowego w W., Fundacji "P." w W. i Stowarzyszenia E. 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 18 kwietnia 2023 r.
skarg kasacyjnych Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz P. Spółki Akcyjnej
w W. od wyroku Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 30 kwietnia 2021 r., sygn. VII
AGa 2192/18

- 1. prostuje zaskarżony wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie w ten sposób, że w miejsce błędnie oznaczonej nazwy zainteresowanego „S. w W.” wpisuje prawidłowo „Stowarzyszenie E. w W.”;**
- 2. oddala obie skargi kasacyjne;**
- 3. zasądza od Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na rzecz Związku [...] w W. oraz na rzecz Izby Gospodarczej Transportu Lądowego w W. kwoty po 540 (pięćset czterdzieści) złotych tytułem zwrotu kosztów postępowania kasacyjnego;**
- 4. zasądza od P. Spółki Akcyjnej w W. na rzecz Związku [...] w W. oraz na rzecz Izby Gospodarczej Transportu Lądowego w W. kwoty po 540 (pięćset czterdzieści) złotych tytułem zwrotu kosztów postępowania kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

Decyzją z 23 października 2015 r., [...], (dalej: „Decyzja”), wydaną w trybie art. 14 ust. 4 i art. 13 ust. 1 pkt 1 w zw. z art. 33 ust. 7 i 8 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jedn. Dz.U. 2015, poz 1297; dalej: „u.t.k.”) oraz § 7 ust. 24 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz.U. 2014, poz. 788; dalej: „Rozporządzenie z 2014 r.”), Prezes Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: „Prezes UTK”), po rozpatrzeniu wniosku P. Spółki Akcyjnej w W. (dalej: „P.”), zatwierdził stawki jednostkowe opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2015/2016:

- I) stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 1 u.t.k.;
- II) stawki jednostkowe opłaty podstawowej za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, o których mowa w art. 33 ust. 3a pkt 2 u.t.k.;
- III) opłaty dodatkowe, o których mowa w art. 33 ust. 11 u.t.k.

Od powyższej decyzji odwołania wnieśli Izba Gospodarcza Transportu Lądowego z w W. (dalej: „Izba Gospodarcza”) oraz Związek [...] z w W. (dalej: „Z. [...]”), zaskarżając ją w całości.

Sprawa z odwołania Izby Gospodarczej została zarejestrowana pod sygn. XVII AmK 6/16, zaś sprawa z odwołania Z. [...] - pod sygn. XVII AmK 7/16. Zarządzeniem z 18 maja 2018 r., wydanym na podstawie art. 219 k.p.c., sprawa XVII AmK 7/16 została połączona do wspólnego rozpoznania i rozstrzygnięcia ze sprawą XVII AmK 6/16 i w dalszym ciągu sprawy te były prowadzone łącznie pod sygn. XVII AmK 6/16.

Wyrokiem z 6 lipca 2018 r. Sąd Okręgowy w Warszawie – Sąd Ochrony Konkurencji i Konsumentów, XVII AmK 6/16, zmienił zaskarżoną decyzję w części w ten sposób, że odmówił zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (pkt 1 wyroku) oraz rozstrzygnął o kosztach postępowania (pkt 2 i 3 wyroku).

Z ustaleń poczynionych przez Sąd Okręgowy wynika, że wnioskiem z 12 marca 2015 r. P. – jako zarządca infrastruktury kolejowej – wystąpił o zatwierdzenie przez Prezesa UTK stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz opłat dodatkowych, na rozkład jazdy pociągów 2015/2016, obowiązujących od 13 grudnia 2015 r. Wysokość przedmiotowych stawek została ustalona przez P. w oparciu o dokument „Instrukcja kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez P. SA obowiązujących od 13 grudnia 2015 r. Ir-105”. Odnosząc się do spornej kwalifikacji prawnej niektórych spośród kosztów, przyjętych przez zarządcę infrastruktury (P.) do wyliczenia wysokości stawek jednostkowych opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej w rozkładzie jazdy pociągów 2015/2016, Sąd Okręgowy dokonał wykładni art. 33 ust. 2 u.t.k. Wskazał, że w okresie spornym zarządca nie mógł uwzględnić wszystkich kosztów przy kalkulacji opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej, stanowiącej sumę opłaty podstawowej i opłat dodatkowych. Dla dokonania kwalifikacji kosztów zarządcy, które mogły być sfinansowane z

opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, istotne znaczenie miało - obowiązujące w dacie wydania zaskarżonej decyzji Rozporządzenie z 2014 r. (które weszło w życie 24 czerwca 2014 r. i obowiązywało do 30 grudnia 2016 r.). Przy czym kluczowa była w tym zakresie treść § 7 ust. 6 Rozporządzenia z 2014 r., który to przepis przewidywał, że do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, przyjmuje się tą część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Oznacza to, że ustalając składową opłaty podstawowej w postaci stawki jednostkowej, zarządca mógł uwzględnić koszty bezpośrednio ponoszone przez siebie jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Analizując pojęcie kosztów bezpośrednio ponoszonych przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, Sąd Okręgowy wskazał, że ani ustawa o transporcie kolejowym, ani Rozporządzenie z 2014 r., nie zawierały definicji legalnej tej kategorii kosztów. Rozporządzenie z 2014 r. zaliczało natomiast do tych kosztów w szczególności część kosztów: (1) utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej; (2) prowadzenia ruchu pociągów; 3) amortyzacji, jeżeli była dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego. Z kolei § 7 ust. 7 Rozporządzenia z 2014 r. stanowił, że do kosztów zarządcy, które miały być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, nie przyjmowano tych kosztów, które nie były bezpośrednio ponoszone przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Do kosztów tych zaliczały się w szczególności koszty: (1) administracji; (2) ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych; (3) finansowe; (4) pośrednie.

Sąd pierwszej instancji zwrócił uwagę, że spośród wielu rodzajów kosztów, które zostały uwzględnione przez P. (zarządcę) w spornym projekcie kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej jako koszty bezpośrednio ponoszone w związku z wykonywaniem przewozów pociągami, Izba Gospodarcza i Z. [...] zakwestionowali następujące kategorie kosztów: (1) koszty prowadzenia ruchu pociągów (dyżurnych ruchu, nastawniczych, zwrotniczych, dróżników przejazdowych), (2) wydatki Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym oraz

Centrum Rozkładów Jazdy, (3) koszty akcji zima, (4) koszty zużycia energii, (5) koszty zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii, (6) koszty kolejowego ratownictwa technicznego, (7) koszty eksploatacji i konserwacji budynków (8) koszty ponoszone na wiadukty i mosty, (9) koszty utrzymania sieci trakcyjnej, (10) koszty maszyn, środków transportu kolejowego i urządzeń do robót torowych oraz (11) koszty badań pomiarowych.

Zdaniem Sądu Okręgowego, uwzględnienie przez zarządcę dwóch pierwszych kategorii zakwestionowanych w sprawie wydatków (tj. kosztów związanych z zatrudnieniem personelu do prowadzenia ruchu pociągów oraz kosztów związanych z działalnością Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym i Centrum Rozkładów Jazdy, które w istocie również dotyczyły przede wszystkim kosztów pracowniczych, tj. kosztów wynagrodzenia za pracę ze składkami na ubezpieczenie społeczne i innych świadczeń związanych ze stosunkiem pracy) przy kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej było bezpodstawne. Sąd pierwszej instancji, powołując się na stanowisko Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dalej: „TSUE”), zaprezentowane w wyroku z 13 lutego 2014 r., C-152/12, wskazał, że generalnie koszt wynagrodzenia pracowników to koszt stały, co oznacza, że jest on ponoszony nawet wówczas, gdy pociągi nie jeżdżą, a jego wysokość nie jest zależna od natężenia ruchu. Co do zasady omawianą kategorią kosztów nie mogą być tym samym obciążeni przewoźnicy kolejowi, gdyż koszty wynagrodzenia personelu nie są kosztami związanymi bezpośrednio z przejazdami pociągów, ale z prowadzoną przez zarządcę infrastruktury działalnością gospodarczą. Przy kalkulacji kosztów bezpośrednich można uwzględnić tylko takie koszty personelu, które rzeczywiście są związane z nadprogramowymi przejazdami pociągów i zostały ściśle przypisane do tych przejazdów. Tymczasem według Sądu Okręgowego, P. (zarządca) nie wykazał w istocie, jaką część kosztów zaliczonych do kategorii kosztów związanych z prowadzeniem ruchu pociągów oraz Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym i Centrum Rozkładów Jazdy, stanowią koszty ściśle pracownicze.

W ocenie Sądu Okręgowego, również koszty akcji zima, koszty zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii oraz koszty kolejowego ratownictwa technicznego zostały nieprawidłowo uwzględnione przez P. w projekcie stawek

jednostkowych opłaty podstawowej na rok 2015/2016. Według Sądu Okręgowego, nie można było przyjąć w sposób niebudzący wątpliwości, że tego rodzaju koszty (tj. koszty akcji zima, koszty zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii oraz koszty kolejowego ratownictwa technicznego), były w omawianym przypadku w całości uzależnione od wykonywania przewozu pociągami. Sąd pierwszej instancji zwrócił uwagę, że konieczność odśnieżania drogi kolejowej, likwidowania oblodzenia sieci trakcyjnej, czy usuwania uszkodzeń elementów infrastruktury kolejowej spowodowanych opadami śniegu lub niskimi temperaturami, związana jest ściśle z zapewnieniem dopuszczenia linii kolejowej do ruchu. Koszty związane z tymi czynnościami nie są jednak w każdym przypadku kosztami bezpośrednio związanymi z przejazdem pociągu. Jak stwierdził Sąd Okręgowy, utrzymanie infrastruktury kolejowej w należyтым stanie jest konieczne, nawet gdy nie odbywają się żadne przejazdy pociągów. Dotyczy to także zespołów, maszyn i urządzeń używanych w ratownictwie technicznym, które są utrzymywane cały czas, niezależnie od faktycznego ich wykorzystania. Poza tym, urządzenia te są wykorzystywane do usuwania awarii i usterek, które mogą wynikać ze zdarzeń losowych, nie muszą natomiast być każdorazowo związane z przejazdem pociągów. Zdaniem Sądu pierwszej instancji, na brak istotnego związku między potrzebą utrzymania infrastruktury kolejowej i sprzętu w należyтым stanie a liczbą wykonanych przewozów kolejowych wskazuje także to, że w sytuacji niewystąpienia opadów śniegów lub oblodzenia sieci trakcyjnej zarządca infrastruktury kolejowej nie ponosi żadnych kosztów. W konsekwencji Sąd Okręgowy uznał, że tylko pewna część analizowanych kosztów mogła zostać uwzględniona przy kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej, co powinno było zostać szczegółowo wykazane przez zarządcę. Natomiast w opracowanym przez P. projekcie stawek jednostkowych opłaty podstawowej koszty zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii zostały uwzględnione w 100%.

Zdaniem Sądu pierwszej instancji, brak było również uzasadnienia dla istnienia bezpośredniego związku między kosztami eksploatacji, konserwacji, diagnostyki i remontów budynków związanych z ruchem kolejowym a przejazdami pociągów. Sąd Okręgowy stwierdził, że wskazane koszty stanowią koszty związane

z wykonywaniem przez P. działalności gospodarczej, jednak nie mogą one obciążać przewoźników kolejowych.

Sąd Okręgowy stwierdził również, że brak było podstaw do uwzględnienia przy kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej odpowiednio kosztów „maszyn, środków transportu kolejowego i urządzeń do robót torowych” oraz „badań pomiarowych” z uwagi na ich niesprecyzowanie oraz niewykazanie związku między koniecznością ich poniesienia a przejazdami pociągów.

Według Sądu pierwszej instancji, nie budziły natomiast zastrzeżeń uwzględnione przez zarządcę w spornej kalkulacji wysokości kosztów zużycia energii kosztów oraz kosztów eksploatacji, konserwacji czy remontów mostów i wiaduktów.

Apelacje od powyższego wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie złożyli; Prezes UTK oraz P.. Prezes UTK zaskarżył wyrok w części, tj. w zakresie punktu 1 i 2. P. zaskarżył zaś wyrok w całości.

Wyrokiem z 30 kwietnia 2021 r., VII AGa 2192/18, Sąd Apelacyjny w Warszawie oddalił obie apelacje (pkt I wyroku) oraz rozstrzygnął o kosztach postępowania apelacyjnego (pkt II i III wyroku).

W toku postępowania apelacyjnego Sąd drugiej instancji dopuścił dowód z zeznań świadków M. S. i M. P. na okoliczność, czy koszty dotyczące prowadzenia ruchu pociągów (koszty zatrudnieniowe, wydatki Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym oraz Centrum Rozkładów Jazdy, koszty akcji zima, koszty zużycia energii, koszty zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii oraz koszty kolejowego ratownictwa technicznego) mają bezpośredni związek z przejazdami pociągów. Sąd Apelacyjny generalnie podzielił jednak ustalenia faktyczne poczynione przez Sąd Okręgowy i przyjął je za własne.

Sąd Apelacyjny nie miał wątpliwości, że Sąd Okręgowy zasadnie odmówił zatwierdzenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów. P. w sposób nieuprawniony do kosztów bezpośrednich wliczył bowiem w całości koszty akcji zima, koszty zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii, koszty ratownictwa technicznego oraz w znacznej części koszty zatrudnienia personelu do prowadzenia ruchu pociągów i związane z działalnością Centrum Zarządzania

Ruchem Kolejowym oraz Centrum Rozkładów Jazdy. Stwierdzenie zaś nieprawidłowości w kalkulacji stawek jednostkowych tej opłaty, dotyczących chociażby jednej z kategorii kosztów uwzględnionych w projekcie tych stawek, stanowiło podstawę do odmowy ich zatwierdzenia.

Dokonując szczegółowej oceny prawnej zarzutów obu apelacji, Sąd Apelacyjny stwierdził, że Sąd Okręgowy słusznie pominął opinię biegłego rewidenta sporządzoną na zlecenie Prezesa UTK. Zdaniem Sądu drugiej instancji, opinia ta nie mogła być bowiem uznana za wiarygodne źródło w niniejszej sprawie, odnosiła się bowiem do kwestii prawnych (w tym obejmowała ocenę i wykładnię przepisów prawa), a dodatkowo zawierała twierdzenia o prawidłowości zaliczenia poszczególnych kosztów do kosztów bezpośrednich bez przekonującego uzasadnienia i przywołania argumentów wynikających z wiedzy specjalnej uzasadniających postawione wnioski i twierdzenia.

Sąd Apelacyjny stwierdził przy tym, że nie w każdym przypadku zachodzi potrzeba odwołania się do wiadomości specjalnych. Przy badaniu charakteru pewnych grup kosztów sąd może bowiem dokonać samodzielnie oceny, czy miały one bezpośredni związek z przejazdami pociągów, odwołując się przy tym wyłącznie do argumentacji prawnej, a także zasad logiki i doświadczenia życiowego.

Przechodząc do wykładni pojęcia kosztów bezpośrednich będących rezultatem przejazdu pociągu, Sąd Apelacyjny podzielił stanowisko Sądu Okręgowego, że dla dokonania kwalifikacji kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, istotne znaczenie w omawianej sprawie miały obowiązujące w dacie wydania zaskarżonej decyzji przepisy § 7 ust. 6 i 7 Rozporządzenia z 2014 r. oraz art. 33 ust. 2 u.t.k. (w brzmieniu obowiązującym do 30 grudnia 2016 r.). Wskazał przy tym, że treść art. 33 u.t.k. była wynikiem wdrożenia do polskiego porządku prawnego prawa Unii, w tym m.in. postanowień 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.L.2001.75.29; dalej: „dyrektywa 2001/14”).

Dokonując wykładni prounijnej pojęcia kosztów bezpośrednich, Sąd Apelacyjny odwołał się do treści art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14 i motywu 38 jej preambuły. Sąd Apelacyjny powołał się również w tym zakresie na orzecznictwo TSUE (w tym wyrok z 30 maja 2013 r., C-512/10, i wyrok z 11 lipca 2013 r., C-545/10), zgodnie z którym tylko część kosztów, od poniesienia których uzależniona jest w ogóle możliwość przejazdu pociągów (korzystania z infrastruktury kolejowej), może zostać zaliczona do kosztów bezpośrednich. Koszty bezpośrednie to zatem tylko te, których wysokość jest uzależniona od faktycznego ruchu pociągów. W przypadku kosztów bezpośrednich chodzi więc jedynie o te koszty, które zmieniają się na skutek natężenia ruchu pociągów.

Uwzględniając powyższe, Sąd Apelacyjny stanął na stanowisku, że w ramach opłaty podstawowej przewoźnicy powinni być obciążani jedynie takim kosztem, który wynika z faktycznego wykorzystywania przez nich infrastruktury kolejowej w celu wykonywania przewozów. Wykluczone jest natomiast obciążanie przewoźników kosztami związanymi ogólnie z ruchem kolejowym, działalnością zarządcy infrastruktury kolejowej, wielkością zarządzanej infrastruktury, czy też takimi kosztami, które są rezultatem zdarzeń losowych lub warunków atmosferycznych. Przewoźnicy nie mogą być bowiem obciążani kosztami stałymi, które wynikają z prowadzonej przez zarządcę infrastruktury działalności gospodarczej.

Z powyższych względów Sąd Apelacyjny jako niezasadne i nielogiczne uznał zaliczenie przez P. do kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu kosztów, które nie byłyby w ogóle ponoszone, gdyby na danych odcinkach linii kolejowych w danym czasie nie przejeżdżały zaplanowane pociągi. W ustawie o transporcie kolejowym mowa jest bowiem generalnie o kosztach, które są bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu.

Sąd Apelacyjny jako niezasadny uznał również zarzut apelacyjny dotyczący powoływania się przez P. na czasową możliwość niestosowania przepisów unijnych, a to z uwagi na fakt, że znaczenie kosztów bezpośrednich nie zmieniło się od 2001 r. Sąd Apelacyjny zwrócił uwagę, że mimo zastąpienia dyrektywy 2001/14 Dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego

(Dz.U.U.E.L.2012.343.32; dalej: „dyrektywa 2012/34”), wykładnia przepisów krajowych dotyczących kosztów bezpośrednich ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu nie uległa zmianie. Z tych też przyczyn, dokonując wykładni pojęcia kosztów bezpośrednich, Sąd Okręgowy mógł pomocniczo odwołać się do treści Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz.U.LIE.L.2015.148.17; dalej: „rozporządzenie wykonawcze Komisji Europejskiej”) i przyjąć, że koszt bezpośredni w rozumieniu art. 33 ust. 2 u.t.k. w zw. z art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14 oznacza to samo, co koszt bezpośredni w rozumieniu art. 2 pkt 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej. Rozporządzenie wykonawcze Komisji Europejskiej zostało bowiem wydane na podstawie art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34, który to przepis w odniesieniu do definicji kosztów bezpośrednich posługuje się prawie identycznym sformułowaniem, jak art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14. W tym aspekcie Sąd Apelacyjny powołał się również na wyrok Sądu Najwyższego z 9 września 2020 r., I NSK 21/18, w którym stwierdzono, że wobec tożsamości celów i funkcji dyrektyw 2001/14 oraz 2012/34 dopuszczalne jest wykorzystanie na płaszczyźnie argumentacyjnej postanowień rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej, dookreślającego kategorie kosztów, które mogą zostać zaliczone do kosztów bezpośrednich.

Odnosząc się do zarzutów apelacyjnych dotyczących dokonania przez Sąd Okręgowy błędnej kwalifikacji kosztów związanych z zatrudnieniem personelu do prowadzenia ruchu pociągów oraz kosztów związanych z działalnością Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym i Centrum Rozkładów Jazdy, Sąd Apelacyjny podzielił w tym zakresie poglądy wyrażone w wyroku TSUE z 29 marca 2014 r., C-152/12, zgodnie z którym 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. Wobec tego nie mieszczą się one 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. W kontekście powyższego Sąd Apelacyjny podzielił zapatrywania Sądu Okręgowego, że przy kalkulacji kosztów

bezpośrednich można uwzględnić tylko ten wydatek, który rzeczywiście jest związany z nadprogramowymi przejazdami pociągów i został ściśle przypisany do tych przejazdów. Niezasadne jest zaś wliczanie do kalkulacji stawek opłaty podstawowej tych kosztów, które mają na celu utrzymanie stanu zatrudnienia w przedsiębiorstwie zarządcy infrastruktury kolejowej. Tymi kosztami nie mogą być obciążeni przewoźnicy kolejowi, gdyż nie są to koszty związane bezpośrednio z przejazdami pociągów, ale z prowadzoną przez zarządcę infrastruktury działalnością gospodarczą. Koszt wynagrodzenia pracowników jest to koszt stały, co oznacza, że jest on ponoszony nawet wówczas, gdy pociągi nie jeżdżą, a jego wysokość nie jest zależna od natężenia ruchu. Zatrudnienie pracowników jest bowiem po prostu konieczne, aby dopuścić daną linię kolejową do ruchu, tj., aby przewozy po danej linii mogły w ogóle się odbywać. Przepisy prawa pracy przyznają przy tym pracownikom wynagrodzenie bez względu na nasilenie pracy u pracodawcy. Innymi słowy, to czy danego miesiąca linie kolejowe będą w pełni wykorzystywane przez przewoźników, czy też jedynie w minimalnym zakresie lub w ogóle, nie ma wpływu na wynagrodzenia należne pracownikom za pozostawanie w dyspozycji pracodawcy, w tym wypadku P.. Dodatkowo Sąd Apelacyjny zwrócił uwagę, że wyłączenie kosztów personelu z bazy kosztowej mogącej być podstawą obliczania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, przewiduje również wprost rozporządzenie wykonawcze Komisji Europejskiej w art. 4 ust. 1 lit. d.

Sąd Apelacyjny podzielił również ocenę Sądu Okręgowego na okoliczność charakteru prawnego kosztów akcji zima, kosztów zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii oraz kosztów ratownictwa technicznego, które to koszty zarządca w 100 % zaliczył do kategorii kosztów bezpośrednich. W ocenie Sądu Apelacyjnego, choć koszty te mogą mieć w części bezpośredni związek z ruchem pociągów, to jednak z całą pewnością nie całość tych kosztów taki bezpośredni związek posiada. Część tych kosztów (np. odśnieżania, usuwania awarii) nie jest powiązana z natężeniem ruchu i jest przez zarządcę ponoszona nawet wówczas, gdy po danej linii nie będzie kursował żaden pociąg. Według Sądu drugiej instancji, dopuszczalna była zatem, bez odwoływania się do wiadomości specjalnych, ocena, że nie całość kosztów akcji zima oraz kosztów zespołu szybkiego usuwania usterek

i awarii oraz kolejowego ratownictwa technicznego mieści się w kategorii kosztów bezpośrednich.

Podsumowując, Sąd Apelacyjny wskazał, że dokonując interpretacji krajowych i unijnych przepisów prawa kolejowego należy pamiętać jaki jest cel ich obowiązywania - z jednej strony mają zapewnić bilansowanie się rachunku zysków i strat zarządcy infrastruktury, a z drugiej mają uchronić przewoźników kolejowych przed przerzucaniem na nich w formie opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej całości kosztów ponoszonych w związku z prowadzoną działalnością. Przerzucenie takich kosztów na przewoźników oznaczałoby *de facto* finansowanie przez nich działalności zarządcy infrastruktury, pokrywanie przez nich kosztów działalności gospodarczej tego podmiotu, a nie oznaczałoby *stricte* płatności za korzystanie z tej infrastruktury.

Powyższy wyrok Sądu Apelacyjnego został zaskarżony w drodze skarg kasacyjnych przez Prezesa UTK oraz P..

Prezes UTK, po ostatecznym sprecyzowaniu zakresu zaskarżenia, zaskarżył ww. wyrok w części, tj. w zakresie punktu I i II, i zarzucił:

I) naruszenie prawa materialnego, tj.:

1) art. 33 ust. 2 i 8 u.t.k. w zw. z § 7 ust. 6, 7 i 18 Rozporządzenia z 2014 r. oraz art. 4 lit. a w zw. z art. 3 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej, poprzez ich wadliwą wykładnię, która doprowadziła Sąd Apelacyjny do dokonania nieprawidłowego ustalenia pojęcia kosztów, jakie są bezpośrednio ponoszone przez zarządcę infrastruktury kolejowej jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, a tym samym wadliwe dokonanie wykładni pojęcia kosztów bezpośrednich, co doprowadziło Sąd Apelacyjny do wadliwego uznania, iż przedstawiony przez P. do zatwierdzenia projekt stawek opłat za minimalny dostęp do infrastruktury i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rozkład jazdy pociągów 2015/2016 nie spełniał wymogu określonego w art. 33 ust. 2 u.t.k., co w konsekwencji doprowadziło Sąd Apelacyjny do wadliwego uznania, iż Prezes UTK nieprawidłowo zatwierdził stawki jednostkowe opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rozkład jazdy pociągów 2015/2016, podczas gdy prawidłowa wykładnia art. 33 ust. 2 i 8 u.t.k. w zw. z § 7 ust. 6 i 7 oraz

18 Rozporządzenia z 2014 r. i art. 4 lit. a w zw. z art. 3 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej powinna prowadzić do odmiennych wniosków;

II) naruszenie przepisów postępowania, mogące mieć wpływ na treść rozstrzygnięcia, tj.:

1) art. 382 w zw. z art. 391 § 1 oraz art. 227 k.p.c. poprzez pominięcie przez Sąd Apelacyjny kluczowego dowodu w postaci dowodu z zeznań świadków, tj. M. P. oraz M. S., których zeznania jednoznacznie wykazywały, iż P. ustalił stawki podlegające zatwierdzeniu przez Prezesa UTK w oparciu o koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągów, a koszty dotyczące prowadzenia ruchu pociągów, w tym koszty: a) zatrudnienia dyżurnych ruchu, nastawniczych, zwrotniczych oraz dróżników przejazdowych; b) koszty Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym; c) koszty Centrum Rozkładów Jazdy; d) koszty akcji zima; e) koszty zużycia energii; f) koszty zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii oraz g) koszty kolejowego ratownictwa technicznego, mają bezpośredni związek z przejazdami pociągów, które to naruszenie miało istotny wpływ na wynik sprawy;

2) art. 278 § 1 w zw. z art. 244 § 2 k.p.c. oraz § 7 ust. 25 Rozporządzenia z 2014 r., poprzez pominięcie przez Sąd Apelacyjny raportu niezależnego biegłego wraz z opinią, wykonanego na zlecenie Prezesa UTK w sprawie oceny zasadności wysokości stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, przedłożonych przez zarządcę w projektach stawek jednostkowych opłat oraz oświadczeniu z 14 października 2015 r. i dokonanie wadliwej oceny, wbrew wnioskowi i twierdzeniom wynikającym z ww. dokumentów urzędowych, że koszty zarządcy infrastruktury P. przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej nie są kosztami bezpośrednio ponoszonymi jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, które to naruszenie miało istotny wpływ na wynik sprawy.

W oparciu o powyższe zarzuty Prezes UTK wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy Sądowi Apelacyjnemu w Warszawie do ponownego rozpoznania, ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku i oddalenie odwołań. Jednocześnie Prezes UTK wniósł o zasądzenie na swoją rzecz kosztów postępowania kasacyjnego według norm przepisanych oraz o rozpoznanie jego skargi kasacyjnej na rozprawie.

P., po ostatecznym sprecyzowaniu zakresu zaskarżenia, zaskarżył ww. wyrok w części, tj. w zakresie punktu I i III, i zarzucił:

I) naruszenie przepisów prawa materialnego (w brzmieniu obowiązującym na moment wydania zaskarżonej decyzji Prezesa UTK z 23 października 2015 r.), tj.:

1) art. 33 ust. 2 u.t.k. i § 7 ust. 6 pkt 1 i 2 oraz ust. 18 Rozporządzenia z 2014 r. w zw. z art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34, a także w zw. z art. 3 ust. 1 i 4 *ab initio* i lit. d oraz art. 4 ust. 1 lit. a rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej, poprzez błędną ich wykładnię polegającą na:

a) utożsamieniu pojęcia kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami (kosztów bezpośrednich) z pojęciem kosztów krańcowych, podczas gdy są to pojęcia odrębne i choć koszty bezpośrednie mogą być ustalane metodą kosztów krańcowych, to jednak zarządca nie musi stosować tej metody przy obliczaniu kosztów bezpośrednich;

b) zbyt wąskiej wykładni i uznaniu, że w pojęciu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami (kosztów bezpośrednich) nie mieszczą się koszty wynagrodzenia personelu do prowadzenia ruchu pociągów, podczas gdy duża część tych kosztów zależy od natężenia ruchu pociągów i jest ponoszona bezpośrednio jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, a więc może stanowić koszty, jakie bezpośrednio poniesie zarządca, jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami,

c) zbyt wąskiej wykładni i uznaniu, że w pojęciu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami (kosztów bezpośrednich) nie mieści się część kosztów odśnieżania i usuwania awarii, podczas gdy koszty te (w takim ujęciu i zakresie jak miało to miejsce przy kalkulacji stawek jednostkowych na rozkład jazdy pociągów 2015/16) są powiązane z natężeniem ruchu pociągów i są ponoszone tylko wówczas, gdy po danych odcinkach linii kolejowej kursują pociągi zaplanowane w rozkładzie jazdy, a zatem mogą stanowić koszty, jakie bezpośrednio poniesie zarządca, jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami;

2) art. 29 ust. 4 i art. 33 ust. 1 u.t.k. w zw. z art. 31 ust. 1 dyrektywy 2012/34, poprzez błędną ich wykładnię, polegającą na przyjęciu, że niedopuszczalne jest pokrywanie przez przewoźników kolejowych kosztów działalności gospodarczej zarządcy infrastruktury, podczas gdy z przepisów krajowych i unijnych wynika wyraźnie, że z tytułu udostępnienia infrastruktury kolejowej przewoźnikom kolejowym jej zarządca pobiera opłaty, które są wykorzystywane do finansowania działalności gospodarczej zarządcy;

3) art. 33 ust. 2 u.t.k. i § 7 ust. 6 pkt 1 i 2 oraz ust. 18 Rozporządzenia z 2014 w zw. z art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14 oraz w zw. z art. 31 ust. 3 i 7 dyrektywy 2012/34, i wydanymi na tej podstawie przepisami rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej, poprzez uznanie, że na skutek wydania dyrektywy 2012/34 oraz rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej nie doszło do istotnej zmiany stanu prawnego w zakresie obliczania kosztów bezpośrednich, podczas gdy na skutek wydania tych przepisów stosowane bezpośrednio regulacje unijne zaczęły określać zasady obliczania kosztów bezpośrednich w praktyce, definiując niezdefiniowane dotychczas i pozostawione do regulacji na gruncie przepisów krajowych pojęcie kosztów bezpośrednich, a zarządcom przyznano możliwość stopniowego dostosowania się do tych zasad przez okres nie dłuższy niż cztery lata po wejściu w życie rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej, a ponadto opłaty za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów (w nomenklaturze dyrektywy 2012/34, z zastrzeżeniem infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej - obiektów infrastruktury usługowej,) nie musiały już być ustalane w oparciu o koszty bezpośrednie, tylko w oparciu o koszty całkowite powiększone o rozsądny zysk;

II) naruszenie przepisów postępowania, które miało istotny wpływ na wynik sprawy, tj.:

1) art. 278 § 1 w zw. z art. 244 § 2, art. 382 i art. 391 § 1 k.p.c. oraz § 7 ust. 25 Rozporządzenia z 2014, poprzez uznanie, że dokonanie oceny, czy ponoszone przez zarządcę koszty przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej na rozkład jazdy pociągów 2015/2016, niebędące kosztami zakwestionowanymi przez TSUE w wyroku z 30 maja 2013 r., C-512/10, stanowią koszty, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez

przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, nie wymaga wiadomości specjalnych, a co więcej, że taka ocena może być dokonana wbrew wnioskowi wynikającemu z zasięgniętej przez Prezesa UTK w toku postępowania administracyjnego opinii niezależnego eksperta, które to naruszenie miało istotny wpływ na wynik sprawy, bowiem doprowadziło do poczynienia przez Sąd drugiej instancji samodzielnych ustaleń w materii wymagającej wiadomości specjalnych, a ponadto wbrew wnioskowi wynikającemu z opinii niezależnego eksperta;

2) art. 328 § 2 w zw. z art. 391 § 1 oraz w zw. z art. 227, art. 236 i art. 382 k.p.c., a także w zw. z art. 9 ust. 4 ustawy z dnia 4 lipca 2019 r. o zmianie ustawy - Kodeks postępowania cywilnego oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2019, poz. 1469), poprzez pominięcie przy orzekaniu, przeprowadzonego przez Sąd drugiej instancji, dowodu z zeznań świadków (M. S. i M. P.), którzy zgodnie z postanowieniem Sądu drugiej instancji, zapadłym na rozprawie apelacyjnej w dniu 14 lipca 2020 r., zeznawali na okoliczność, czy koszty dotyczące prowadzenia ruchu pociągów - koszty zatrudnieniowe (dyżurny ruchu, nastawniczy, zwrotniczy i dróżnicy przejazdowi) personel i wydatki Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym oraz Centrum Rozkładów Jazdy, koszty akcji zima, koszty zużycia energii, koszty zespołu szybkiego usuwania usterek i awarii, koszty kolejowego ratownictwa technicznego - mają bezpośredni związek z przejazdami pociągów, które to naruszenie miało istotny wpływ na wynik sprawy, bowiem uniemożliwia dokonanie instancyjnej oceny, czy sąd faktycznie pominął ten przeprowadzony przez siebie dowód, czy też odmówił mu wiarygodności i mocy dowodowej, a jeśli tak, to z jakich przyczyn, podczas gdy okoliczności te mają dla rozstrzygnięcia sprawy istotne znaczenie.

Mając na uwadze podniesione zarzuty, P. wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy Sądowi drugiej instancji do ponownego rozpoznania z uwzględnieniem kosztów postępowania kasacyjnego, ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku i jego zmianę poprzez uwzględnienie apelacji P. i zmianę wyroku Sądu pierwszej instancji poprzez oddalenie odwołań. Jednocześnie P. wniósł o zasądzenie na swoją rzecz kosztów postępowania kasacyjnego, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych, oraz o rozpoznanie skargi kasacyjnej na rozprawie.

Ponadto P. wniósł o zwrócenie się do TSUE z wnioskiem o rozpatrzenie następujących pytań prejudycjalnych:

1) czy przepisy art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14 oraz art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34 należy interpretować w ten sposób, że pojęcie kosztu, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami (koszt bezpośredni), jest pojęciem odrębnym od pojęcia kosztu krańcowego użytkowania infrastruktury kolejowej?

2) w przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze, czy zarządca również przed rozpoczęciem stosowania rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej mógł obliczać koszty bezpośrednie, o których mowa w art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14 oraz art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34 metodą inną niż metoda kosztu krańcowego, o ile tylko przepisy krajowe państwa członkowskiego nie nakazywały zarządcy wyznaczać kosztów bezpośrednich metodą kosztów krańcowych?

3) czy art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34 (oceniany zarówno przed wejściem w życie, jak i po wejściu w życie rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej) należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwia się on uznaniu za koszty bezpośrednie (koszty, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia ruchu pociągów), kosztów zatrudnienia (wynagrodzenia i składki na ubezpieczenia społeczne) personelu zarządcy prowadzącego ruch pociągów, których wysokość jest zależna od natężenia ruchu pociągów i które nie byłyby ponoszone w przypadku braku ruchu pociągów na określonych odcinkach infrastruktury zarządcy?

Z. [...] oraz Izba Gospodarcza w odpowiedziach na skargi wnieśli o ich oddalenie oraz o zasądzenie od każdego ze skarżących na swoją rzecz kosztów postępowania kasacyjnego według norm przepisanych.

Sąd Najwyższy postanowieniem z 13 października 2022 r., I NSK 68/22, przyjął obie skargi kasacyjne do rozpoznania.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skargi kasacyjne wniesione przez Prezesa UTK i P. nie były zasadne.

1. Rozpocząć należy od tego, że jako oczywiście niezasadny należało ocenić zarzut P., jakoby Sąd drugiej instancji w zaskarżonym wyroku utożsamiał koszty

bezpośrednio ponoszone przez zarządcę w rozumieniu art. 33 ust. 2 u.t.k. z pojęciem kosztów krańcowych. Wprawdzie faktem jest, że Sąd Apelacyjny w pisemnych motywach rozstrzygnięcia odniósł się do wyroku TSUE z 11 lipca 2013 r. wydanego w sprawie C-545/10, w którym (w pkt 63 i n.) poruszono zagadnienie pojęcia kosztów krańcowych, należy jednak w sposób wyraźny wskazać, że analiza uzasadnienia zaskarżonego wyroku w żaden sposób nie uprawnia do stwierdzenia, że Sąd drugiej instancji, dokonując wykładni pojęcia kosztów bezpośrednich, przyjął kierunek interpretacji, w myśl którego koszty bezpośrednie należy rozumieć jako koszty krańcowe (inaczej koszty marginalne), a tym samym postawił w istocie znak równości między kosztami, jakie bezpośrednio ponosi zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami (kosztami bezpośrednimi), a pojęciem kosztów krańcowych. Podkreślić przy tym należy, że w sprawie C-545/10 chodziło przede wszystkim o metodę, za pomocą której określone zostaną koszty bezpośrednie, nie zaś o definicję tych kosztów. Nie ulega obecnie wątpliwości, że zarządca infrastruktury może podjąć decyzję o zastępczym zastosowaniu kosztów krańcowych do obliczenia kosztów bezpośrednio ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu, nie jest jednak do tego zobligowany (motyw 12 rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej). Może posłużyć się inną metodą, przede wszystkim metodą różnicowania kosztów (art. 3 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej), wreszcie w myśl art. 6 rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej, zarządca infrastruktury może obliczać bezpośrednie koszty jednostkowe za pomocą rzetelnie udokumentowanego modelowania ekonometrycznego lub inżynierskiego, pod warunkiem że może wykazać organowi regulacyjnemu, że bezpośrednie koszty jednostkowe obejmują wyłącznie bezpośrednie koszty poniesione w wyniku przejazdu pociągu oraz, w szczególności, nie zawierają żadnych kosztów niekwalifikowanych (tj. kosztów wskazanych w art. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej).

2. W realiach niniejszej sprawy w treści Decyzji, w oparciu o dokument „Instrukcja kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej i opłat dodatkowych za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez P. SA obowiązujących od 13 grudnia 2015 r. Ir-105” przedstawiony przez Zarządcę,

zdefiniowano, że kosztem bezpośrednim jest nadwyżka kosztów całkowitych udostępniania infrastruktury kolejowej ponad poziom kosztów koniecznych do poniesienia bez względu na wielkość prowadzonego ruchu kolejowego (s. 31 Decyzji). Następnie określono sposób obliczania tychże kosztów w postaci 8 etapów (s. 31-32 Decyzji). Tak przyjętej metody ustalania kosztów bezpośrednich nie zakwestionowano w sprawie. Istota sporu nie dotyczyła zatem przyjętej metody, lecz sposobu jej realizacji.

3. Należy zaznaczyć, że kluczowe zarzuty obu skarg kasacyjnych naruszenia przepisów prawa materialnego, dotyczące odpowiednio obrazy: art. 29 ust. 4 u.t.k. (przewidującego uprawnienie zarządcy do pobierania opłaty, o której mowa w art. 33 u.t.k. z tytułu udostępnienia infrastruktury kolejowej), art. 33 ust. 1 u.t.k. (przewidującego uprawnienie zarządcy do określenia wysokości opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej), art. 33 ust. 2 u.t.k. (określającego metodologię ustalania opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej), art. 33 ust. 8 u.t.k. (stanowiącego o uprawnieniu Prezesa UTK do zatwierdzenia albo odmowy zatwierdzenia przekazanych mu do akceptacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych), § 7 ust. 6 i 7 Rozporządzenia z 2014 r. (regulujących kategorie kosztów zarządcy, które mogą lub nie mogą być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej), § 7 ust. 18 Rozporządzenia z 2014 r. (odnoszącego się do kalkulacji opłat za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów), art. 3 ust. 1 i 4 oraz art. 4 ust. 1 lit. a rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej (odnoszących się do sposobu obliczania kosztów bezpośrednich), art. 31 ust. 1, 3 i 7 dyrektywy 2012/34 (traktujących o opłatach za użytkowanie oraz dostęp do infrastruktury kolejowej i obiektów infrastruktury usługowej) oraz art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14 (normującego zasady ustalania opłat za minimalny pakiet dostępu i dostęp do torów w celu obsługi urządzeń) – które to zarzuty celem zachowania przejrzystości zostaną omówione łącznie – w istocie sprowadzają się do dokonania przez Sąd Apelacyjny wadliwej, zdaniem skarżących, zbyt wąskiej wykładni pojęcia kosztów ponoszonych bezpośrednio przez zarządcę infrastruktury kolejowej jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, a tym samym do zbyt wąskiej wykładni pojęcia kosztów bezpośrednich.

4. Odnosząc się do wykładni pojęcia kosztów bezpośrednich ponoszonych przez zarządcę infrastruktury kolejowej jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, Sąd Najwyższy w składzie orzekającym podzielił definicję tej kategorii kosztów, przyjętą przez Sąd Apelacyjny, który wywiódł, że koszty bezpośrednie w rozumieniu art. 33 ust. 2 u.t.k. to te, których wysokość jest uzależniona od faktycznego ruchu pociągów. Inaczej rzecz ujmując, w przypadku kosztów bezpośrednich chodzi o tego rodzaju koszty, których wysokość uzależniona jest od natężenia ruchu pociągów. Są one więc z reguły tym większe, im większy jest ruch pociągów na danym fragmencie infrastruktury. Tym samym przewoźnicy powinni być obciążani jedynie takim kosztem, który wynika z faktycznego wykorzystywania przez nich infrastruktury kolejowej w celu wykonania przewozów. Koresponduje to z przyjętym w zaskarżonej Decyzji, a zaproponowanym przez Zarządcę, ujęciem kosztów niekwalifikowanych do kosztów bezpośrednich jako „kosztów koniecznych do poniesienia bez względu na wielkość prowadzonego ruchu kolejowego”. *A contrario* – zdaniem Zarządcy koszty bezpośrednie to koszty konieczne do poniesienia ze względu na wielkość prowadzonego ruchu kolejowego.

5. Wymaga podkreślenia, że na chwilę wydania zaskarżonej decyzji Prezesa UTK (październik 2015 r.) krajowe podstawy prawne oraz metodologiczne systemy opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, zarządzanej przez P., tworzyły regulacje zawarte w dwóch zasadniczych aktach prawnych: ustawie z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym oraz Rozporządzeniu z 2014 r.

Artykuł 33 ust. 2 u.t.k. (w brzmieniu obowiązującym od 6 grudnia 2008 r. do 30 grudnia 2016 r.) przewidywał, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami. W momencie wydania zaskarżonej decyzji Prezesa UTK (październik 2015 r.) ustawa o transporcie kolejowym nie zawierała jednak (i nadal nie zawiera) legalnej definicji kosztów bezpośrednich w rozumieniu powołanego przepisu. Obowiązujące w spornym okresie Rozporządzenie z 2014 r. zawierało natomiast konkretyzację zakresu kosztów bezpośrednich, uwzględnianych w procesie kalkulacji. I tak, § 7 ust. 6 Rozporządzenia z 2014 r.

przewidywał, że do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, przyjmuje się tą część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Do kosztów tych zalicza się w szczególności część kosztów: (1) utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej; (2) prowadzenia ruchu pociągów; (3) amortyzacji, jeżeli jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego. Nie uwzględnia się natomiast tych kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, w szczególności kosztów: (1) administracji; (2) ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych; (3) finansowych; (4) pośrednich (§ 7 ust. 7 Rozporządzenia z 2014 r.).

Z powyższych uregulowań wynika jednoznacznie, że w okresie spornym stawki jednostkowe opłaty podstawowej powinny być ustalane przez zarządcę po kosztach bezpośrednich, jakie zarządca ponosił jako rezultat przejazdu pociągu. Tego rodzaju metodologia stanowi przy tym generalnie odzwierciedlenie wynikającej z art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34 zasady, że 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 (zob. też M. Rypina [w:] *Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz*, red. M. Trela, P. Wajda, M. Wierzbowski, Warszawa 2022, art. 33.).

6. Dyrektywa 2012/34, podobnie zresztą jak polska ustawa o transporcie kolejowym, poza ogólną definicją, że kosztem bezpośrednim jest koszt, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu, nie zawiera szczegółowego objaśnienia, co należy *de facto* rozumieć przez określenie „koszt, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu”, w tym nie wymienia katalogu tego rodzaju kosztów. Niemniej można powiedzieć, że definicję tego rodzaju zawiera już wydane na podstawie art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34 rozporządzenie wykonawcze Komisji Europejskiej, które jest bezpośrednio stosowane i jest źródłem prawa powszechnie obowiązującego we wszystkich państwach członkowskich (zob. *Ibidem*). Artykuł 2 pkt 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej określa mianowicie koszt bezpośredni jako koszt, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu, a zatem

w tym zakresie rozporządzenie wykonawcze Komisji Europejskiej potwierdza w istocie treść art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34. Definicję kosztu bezpośredniego, ujętą w art. 2 pkt 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej, normatywnie doprecyzowują przy tym dalsze przepisy tego aktu. Z art. 3 ust. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej wynika, że jeżeli zarządca infrastruktury może w sposób przejrzysty, rzetelny i obiektywny zmierzyć i wykazać na podstawie m.in. najlepszych międzynarodowych praktyk, że koszty są ponoszone bezpośrednio w wyniku przejazdu pociągu, to może on przy obliczaniu kosztów bezpośrednich w całej sieci uwzględnić w szczególności następujące koszty: a) koszty personelu niezbędnego do zapewnienia eksploatacji danego odcinka linii, jeżeli wnioskodawca zwraca się o wykonywanie danego przewozu pociągiem poza zwykłymi godzinami otwarcia tej linii; b) koszty tej części infrastruktury punktowej, łącznie z rozjazdami i skrzyżowaniami, która jest narażona na zużycie w wyniku przejazdu pociągu; c) część kosztów remontów i utrzymania przewodu napowietrznego lub zelektryfikowanej trzeciej szyny oraz urządzeń wspomagających linii napowietrznej, bezpośrednio ponoszonych jako rezultat wykonywania przewozów pociągami; d) koszty personelu niezbędnego do przygotowania przydzielania tras pociągów i rozkładów jazdy, w zakresie, w jakim są bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu. Z kolei w art. 4 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej, zawierającym katalog tzw. kosztów niekwalifikowanych, przewidziano, że zarządca infrastruktury nie uwzględnia przy obliczaniu kosztów bezpośrednich w ujęciu sieciowym w szczególności następujących kosztów: a) kosztów stałych związanych z udostępnianiem odcinka linii, które zarządca infrastruktury musi ponosić nawet w przypadku braku ruchu pociągów; b) kosztów, które nie odnoszą się do płatności dokonanych przez zarządcę infrastruktury; kosztów lub centrów kosztów, które nie są bezpośrednio związane z zapewnianiem usług minimalnego pakietu dostępu lub dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej; c) kosztów nabycia, sprzedaży, demontażu, dekontaminacji, rekultywacji lub dzierżawy gruntu lub innych środków trwałych; d) kosztów pośrednich w całej sieci, w tym pośrednich kosztów wynagrodzeń i emerytur; e) kosztów finansowania; f) kosztów związanych z postępowaniem technologicznym lub wyjściem z użycia; g) kosztów wartości

niematerialnych i prawnych; h) kosztów przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu; i) kosztów informacji, urządzeń komunikacyjnych nieznajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych; j) kosztów dotyczących poszczególnych przypadków działania siły wyższej, wypadków i zakłóceń przewozów; k) kosztów zasilania elektrycznego trakcji, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku wykonywania przewozów pociągami, przy czym bezpośrednio koszty przejazdu pociągu, który nie wykorzystuje urządzeń zasilania elektrycznego, nie obejmują kosztów korzystania z urządzeń zasilania elektrycznego; l) kosztów związanych z dostarczaniem informacji, chyba że są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu; m) kosztów administracyjnych ponoszonych w ramach systemów różnicowania opłat; n) amortyzacji, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu; o) części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu. Zwraca uwagę, że oba te wyliczenia zawierają zwrot „w szczególności”, co prowadzi do wniosku, że mogą istnieć inne niż wymienione koszty bezpośrednie, jak również inne niż wymienione koszty niekwalifikowane.

7. Z analizy powyższych przepisów wypływa generalny wniosek, że w rozporządzeniu wykonawczym Komisji Europejskiej 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 pośrednie koszty wynagrodzeń i emerytur, koszty finansowania czy koszty amortyzacji, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu, a także koszty dotyczące poszczególnych przypadków działania siły wyższej, wypadków i zakłóceń przewozów (art. 4 ust. 1 lit. a, d, e, j, n). W odniesieniu do pozostałych kosztów, z wykładni językowej przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej wynika, że za koszty bezpośrednie mogą być uznane inne koszty ponoszone przez zarządcę, o ile tylko w sposób przejrzysty, rzetelny i obiektywny

zostanie zmierzone i wykazane, że są one ponoszone bezpośrednio w wyniku przejazdu pociągu.

8. W konsekwencji za prawidłową należy uznać przyjętą przez Sąd Apelacyjny w zaskarżonym wyroku koncepcję interpretacji pojęcia kosztu bezpośredniego w rozumieniu art. 33 ust. 2 u.t.k. (w brzmieniu obowiązującym do końca 2016 r.), jako kosztu, który po pierwsze musi być rezultatem przejazdu pociągu, a po drugie musi wynikać z faktycznego wykorzystania infrastruktury kolejowej przez zarządcę w celu wykonywania przewozów. Oznacza to tym samym, że nie wszystkie koszty stałe zarządcy związane z udostępnianiem linii kolejowej (w tym dotyczące ogólnie ruchu kolejowego, działalności zarządcy infrastruktury kolejowej, wielkości zarządzanej infrastruktury, czy też stanowiące rezultat zdarzeń losowych lub warunków atmosferycznych) mogą zostać zaliczone do kategorii kosztów bezpośrednich, ale tylko te spośród nich, które zarządca infrastruktury ponosi w związku z natężeniem ruchu pociągów. Inaczej mówiąc, koszty bezpośrednie to koszty, co do których można ustalić bezpośredni związek przyczynowy z natężeniem przewozów kolejowych, tj. koszty rzeczywiście ponoszone do celów wykonywania takich przewozów, przy czym koszty te muszą być uzależnione od natężenia ruchu pociągów. Konkluzja ta koresponduje zresztą z treścią punktu 8 preambuły rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej, zgodnie z którym 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.

9. Podkreślenia jednocześnie wymaga, że wykładnia pojęcia kosztów bezpośrednio ponoszonych w wyniku prowadzenia przewozów pociągami (kosztów bezpośrednich), dokonana przez Sąd Apelacyjny jest również zasadniczo zgodna z kierunkiem interpretacyjnym przyjętym w orzecznictwie TSUE. W wyrokach z 11 lipca 2013 r., C-545/10, oraz z 30 maja 2013 r., C-512/10, TSUE potwierdził bowiem, że koszt, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami (koszt bezpośredni) zależy w istocie od natężenia ruchu pociągów. Choć przy tym TSUE nie zdefiniował w sposób jednoznaczny pojęcia kosztów bezpośrednich, to w swym orzecznictwie wymienił jednak przykładowe kategorie kosztów, które nie mają charakteru bezpośredniego w sensie prawnym.

Przykładowo w wyroku z 30 maja 2013 r., C-512/10, TSUE 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 powinny być uznane za koszty tylko częściowo bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami (pkt 81-82); (2) koszty pośrednie i koszty finansowe 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). Nie można przy tym zapominać, że w przywołanym wyroku TSUE odnosił się do treści ówczesnych polskich rozwiązań prawnych (nie obowiązujących w dniu wydania zaskarżonej decyzji). Nadto, TSUE doprecyzował też, że 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, o ile mogą ulegać zmianom, przynajmniej częściowo, w zależności od ruchu, mogą być uznawane za koszty częściowo związane z wykonywaniem przewozów pociągami (zob. wyrok z 29 marca 2014 r., C-152/12, pkt 67-68). Należy jednocześnie zwrócić uwagę, że również w sprawie C-152/12 TSUE odnosił się do ówczesnych rozwiązań w prawie bułgarskim, zgodnie z którymi poprzez przyjęcie metody kosztów krańcowych, nastąpiło objęcie kosztami bezpośrednimi także kosztów wynagrodzenia personelu i składek na ubezpieczenie społeczne. Podkreślenia wymaga, że Komisja w omawianym postępowaniu zakwestionowała dopuszczalność uznania za koszty bezpośrednie, w rozumieniu art. 7 ust. 3

dyrektywy 2001/14, nie tyle wszystkich kosztów personelu, obejmujących wynagrodzenia i składki na zabezpieczenie społeczne, które wynikły z wykonywania przewozów kolejowych, ile stałych kosztów ponoszonych przez zarządcę z tego tytułu (pkt 38 i 39 wyroku). W punkcie 38 omawianego wyroku wskazano przy tym wprost, że według Komisji Europejskiej koszty stałe, takie jak koszty wynikające z systemu sygnalizacji, zarządzania ruchem pociągów lub wynagrodzeń personelu, które są związane z siecią kolejową jako całością, nie są bezpośrednio związane z wykonywaniem przewozów kolejowych. Sformułowanie „bezpośrednio przypisany” odnosić zatem należy do dodatkowych kosztów wynikających z wykonywania przewozów kolejowych (pkt 38 wyroku). W istocie więc postawiony przez Komisję Europejską w omawianej sprawie zarzut dotyczył stosowanej w Republice Bułgarii metody ustalania opłat za infrastrukturę w zakresie, w jakim do kosztów bezpośrednich w rozumieniu art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14 zaliczano stałe (a nie wszystkie) koszty personelu, obejmujące wynagrodzenie i składki na zabezpieczenie społeczne. Przedmiotem badania przez TSUE była zatem kwestia, czy badane ustawodawstwo bułgarskie pozwalało na uwzględnienie przy obliczaniu opłat pobieranych za wszystkie minimalne usługi i dostęp do sieci infrastruktury kolejowej kosztów, które w sposób oczywisty nie były bezpośrednio związane z wykonywaniem przewozów kolejowych (pkt 64 wyroku). W omawianym wyroku TSUE – w odniesieniu do kwestii kosztów operacyjnych wynikających z wynagrodzeń personelu i składek na zabezpieczenie społeczne – uznał przy tym wprost, że jedynie w zakresie, w jakim Republika Bułgarii nie zdołała wykazać, że tego rodzaju koszty nie zostały określone na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury związanej z przewozem kolejowym, nie można ich zaliczyć do kosztów bezpośrednio związanych z wykonywaniem przewozów kolejowych (pkt 68, 69, 70 i 80 wyroku).

Wskazując na powyższe, należy uznać, że również według TSUE tylko część kosztów, od poniesienia których uzależniona jest w ogóle możliwość przejazdu pociągów (korzystania z infrastruktury kolejowej), może zostać zaliczona do kosztów bezpośrednich. Należy przy tym zaznaczyć, że zawarte w uzasadnieniach wyroków TSUE stanowisko stanowi istotne wskazówki interpretacyjne przy ustalaniu, które koszty mogą zostać zaliczone do kosztów

bezpośrednich, nie wyczerpując jednak tego katalogu ani z punktu widzenia pozytywnego, ani negatywnego.

10. Analogiczny kierunek wykładni pojęcia kosztów bezpośrednich został też, w sposób przekonujący, zaprezentowany m.in. w wyroku Sądu Najwyższego z 9 września 2020 r., I NSK 21/18, który – co istotne – zapadł w sprawie, mającej za przedmiot decyzję Prezesa UTK z 8 listopada 2013 r., na podstawie której zatwierdzono przedstawione przez P. stawki jednostkowe opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej i za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów na rozkład jazdy pociągów 2013/2014 (zob. też wyrok Sądu Najwyższego z 9 czerwca 2021 r., I NSKP 2/21). Sąd Najwyższy w powołanym judykacie z 9 września 2020 r. uznał mianowicie, że wszystkie koszty ponoszone przez zarządcę infrastruktury można podzielić zasadniczo na dwie grupy, tj. te, które nie są związane z ruchem pociągów oraz te, które są związane z ruchem pociągów (bezpośrednio lub 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 z kolei 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.

11. Nie zasługiwał również na uwzględnienie zarzut kasacyjny, podniesiony przez P., a dotyczący rzekomego ustanowienia przez Sąd Apelacyjny zakazu pokrywania przez przewoźników kolejowych kosztów działalności gospodarczej zarządcy infrastruktury. Należy zwrócić uwagę, że w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku stwierdzono, że dokonując interpretacji przepisów krajowego i unijnego prawa kolejowego, należy każdorazowo pamiętać, jaki jest cel ich obowiązywania - z jednej strony mają zapewnić bilansowanie się rachunku zysków i strat zarządcy infrastruktury, a z drugiej mają uchronić przewoźników kolejowych przed

przerzucaniem na nich, w formie opłat za udostępnianie infrastruktury kolejowej, całości kosztów ponoszonych w związku z prowadzoną działalnością. Sąd Apelacyjny uznał bowiem, że przerzucenie (w całości) tego rodzaju kosztów na przewoźników oznaczałoby *de facto*, że te podmioty nie dokonywały płatności za korzystanie z tej infrastruktury, lecz w istocie finansowały działalność zarządcy infrastruktury i pokrywały w pełni koszty jego działalności gospodarczej. Z powyższego fragmentu rozważań Sądu Apelacyjnego wynika zatem wyraźnie, że Sąd ten dopuścił możliwość częściowego pokrywania przez przewoźników kolejowych kosztów działalności gospodarczej zarządcy infrastruktury. Uznał jedynie – trafnie zresztą – że niedopuszczalne byłoby przerzucenie na przewoźników kolejowych (jako podmiotów trzecich) obowiązku pokrywania całości kosztów działalności gospodarczej zarządcy infrastruktury. Co do zasady nie ulega bowiem wątpliwości, że koszty działalności gospodarczej (przynajmniej w części) powinien finansować podmiot, który daną działalność prowadzi, a nie osoby trzecie.

12. Chybione są również wywody Prezesa UTK na okoliczność bezpodstawnego, jego zdaniem, zakwestionowania przez Sąd Apelacyjny przyjętych w kalkulacji takich kategorii kosztów jak: koszty eksploatacji i konserwacji budynków, koszty maszyn, środków transportu kolejowego i urządzeń dotyczących robót torowych, a także koszty energii. Podkreślenia wymaga, że opinię o braku bezpośredniego charakteru (w rozumieniu art. 33 ust. 2 u.t.k.) dwóch pierwszych kategorii kosztów (tj. kosztów eksploatacji i konserwacji budynków, a także kosztów maszyn, środków transportu kolejowego i urządzeń dotyczących robót torowych) w omawianej sprawie wyraził nie Sąd Apelacyjny, lecz Sąd pierwszej instancji. Sąd Apelacyjny, uznając za zasadny zarzut apelacyjny dotyczący naruszenia art. 233 k.p.c., stwierdził natomiast, że tego rodzaju konstatacja Sądu Okręgowego była w omawianym przypadku zbyt daleko idąca, gdyż aby rozstrzygnąć, czy wskazane koszty miały bezpośredni związek z przejazdami pociągów należało zasięgnąć opinii biegłego, czego Sąd pierwszej instancji nie uczynił. Co się zaś tyczy kosztów energii, to Sąd Apelacyjny w istocie podzielił ocenę prawną Sądu pierwszej instancji, że przyjęcie na poziomie 50% współczynnika udziału omawianej kategorii kosztów w kosztach bezpośrednich było w okolicznościach sprawy uzasadnione.

13. Przechodząc do rozpoznania zarzutów zbyt wąskiej wykładni pojęcia kosztów bezpośrednich w kontekście kosztów wynagrodzenia personelu do prowadzenia ruchu pociągów oraz kosztów odśnieżania i usuwania awarii, raz jeszcze należy wrócić do przyjętej w sprawie metodologii obliczania kosztów bezpośrednich. Spośród 8 przyjętych etapów, kluczowe dla dalszych rozważań są: etap 2 i etap 4.

Na etapie 2 dokonano wyłączenia kosztów niekwalifikowanych, przy czym z akt sprawy wynika, że na tym etapie nie nastąpiło wyłączenie kosztów odśnieżania i usuwania awarii, z kolei w odniesieniu do pozycji „wynagrodzenia i pochodne (ubezpieczenia i inne świadczenia)” dokonano wyłączenia tylko tych wynagrodzeń, które w sposób oczywisty nie były związane z ruchem pociągów. Nawet gdyby intencją Zarządcy było wyłączenie już na tym etapie części kwestionowanych kosztów, powinien to uczynić w sposób przejrzysty, rzetelny i obiektywny, tak by możliwa była ich weryfikacja. To jednak w sprawie nie nastąpiło.

W rezultacie kluczowy dla rozstrzygnięcia sprawy był etap 4, w ramach którego następowało pogrupowanie pozycji kosztów do poszczególnych grup kosztowych jednorodnie zależnych od natężenia ruchu kolejowego (HCC), które to koszty obejmowały pierwotnie pełne koszty kwalifikowane związane z ruchem pociągów, a następnie tak pogrupowane koszty zostały przeszacowane współczynnikiem (współczynnik „U”), wyrażonym w %, przypisanym do kategorii kosztów, którego zastosowanie miało na celu ustalenie kosztów bezpośrednich. Ustalono przy tym, że $U = 0\%$ to koszty, które nie są rezultatem przejazdu pociągów.

14. Odnosząc się do zarzutu kasacyjnego dotyczącego przyjęcia przez Sąd Apelacyjny zbyt wąskiej wykładni terminu kosztów bezpośrednich w kontekście kosztów wynagrodzenia personelu do prowadzenia ruchu pociągów, Sąd Najwyższy jako trafne uznaje stanowisko Sądu drugiej instancji (nawiązujące zresztą do rozwiązania zawartego w wyroku TSUE z 13 lutego 2014 r., C-152/12), że koszty wynagrodzenia personelu do prowadzenia ruchu pociągów co do zasady nie mają bezpośredniego związku z prowadzeniem usług kolejowych, w tym ujęciu, że ich wysokość nie jest zależna od natężenia ruchu, i nie mieszczą się wobec tego w pojęciu kosztów bezpośrednich. Przy kalkulacji kosztów bezpośrednich

nie można zatem uwzględnić każdego kosztu wynagrodzenia personelu, lecz tylko ten, który rzeczywiście jest związany z nadprogramowymi przejazdami pociągów i został ściśle przypisany do tych przejazdów. Jak wynika z treści art. 3 ust. 4 lit. a rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej zarządca może uwzględnić koszty personelu niezbędnego do zapewnienia eksploatacji danego odcinka linii, jeżeli wnioskodawca zwracał się o wykonywanie danego przewozu pociągiem poza zwykłymi godzinami otwarcia tej linii. Jak już wskazano wyżej, jest to wyliczenie jedynie przykładowe, co oznacza, że zarządca może uwzględnić także inne koszty pracownicze, jeżeli może w sposób przejrzysty, rzetelny i obiektywny zmierzyć i wykazać, że koszty te ponoszone są bezpośrednio w wyniku przejazdu pociągu. W konsekwencji oznacza to, że w ramach kalkulacji kosztów bezpośrednich można uwzględnić jedynie tę część zwiększonych (zmiennych) kosztów wynagrodzenia personelu, która bezpośrednio wynika z prowadzenia nadprogramowych przejazdów pociągów i została ściśle do nich przypisana. Takie też stanowisko zajął w istocie Sąd Najwyższy w wyroku z 9 września 2020 r., I NSK 21/18, stwierdzając, że generalnie koszty wynagrodzenia personelu do prowadzenia ruchu pociągów mają jedynie pośredni związek z prowadzeniem usług kolejowych, w tym ujęciu, że ich wysokość nie jest zależna od natężenia ruchu. Nie oznacza to, że nie może istnieć taka część wynagrodzenia personelu, która jest związana z natężeniem ruchu pociągów. Odnosząc się do kosztów wynagrodzenia personelu związanego z prowadzeniem ruchu pociągów (dyżurnych ruchu, nastawniczych, zwrotniczych, dróżników przejazdowych) oraz personelu Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym oraz Centrum Rozkładów Jazdy, wskazać należy, że w sprawie bezspornym było, iż personel ten zatrudniony jest w oparciu o umowę o pracę. Wprawdzie podnoszono w skardze kasacyjnej P. fakt, iż personel ten może być „przesuwany” w zależności od natężenia ruchu pociągów, jednak w tej samej skardze wskazano, że zgodnie z Zakładowym Układem Zbiorowym dla pracowników P.1, dyżurni ruchu, nastawniczy, zwrotniczy, dróżnicy przejazdowi mogą mieć nawet trzy miejsca pracy, jednak w obrębie jednej jednostki organizacyjnej, natomiast pracownicy Centrum Zarządzania Ruchem Kolejowym mają wyłącznie jedno miejsce pracy, co wyklucza ich przeniesienie. Te ograniczenia już *prima facie* potwierdzają, że istnieją koszty tego personelu

ponoszone bez względu na natężenie ruchu pociągów (a nawet wtedy, gdy ruchu tego w ogóle nie ma) i nie mają one znaczenia marginalnego (w Decyzji wyłączono jedynie koszty finansowane ze środków publicznych, jak również koszty około zatrudnieniowe; szkolenia, pouczenia doraźne i okresowe itp. – *vide* s. 38 Decyzji, co w istocie prowadzi do wniosku, że praktycznie 100 % kosztów wynagrodzenia personelu do prowadzenia ruchu pociągów zostało zakwalifikowane w kalkulacji stawek do kosztów bezpośrednich).

15. Trafna była również konstatacja Sądu Apelacyjnego o konieczności odmowy zatwierdzenia spornej kalkulacji stawek z uwagi na zakwestionowanie bezpośredniego charakteru części kosztów odśnieżania i usuwania awarii. Należy zwrócić uwagę, że z wiążących Sąd Najwyższy w postępowaniu kasacyjnym ustaleń Sądu Apelacyjnego wynika, że zarządca, kategoryzując ww. koszty do kosztów bezpośrednich, na potrzeby spornej kalkulacji ustalił współczynnik udziału omawianej kategorii kosztów w kosztach bezpośrednich (współczynnik „U”) na 100 %. Tymczasem w ocenie Sądu Najwyższego, choć niewątpliwie należy uznać, że tego rodzaju koszty mogą mieć w pewnym zakresie bezpośredni związek z ruchem pociągów, to jednak z całą pewnością nie całość (100%) tych kosztów taki bezpośredni związek posiada. W świetle zasad logicznego rozumowania nie ulega bowiem wątpliwości, że część tego rodzaju kosztów, obejmujących wydatki związane z odśnieżaniem, czy usuwaniem awarii, nie jest w żadnym stopniu uwarunkowana natężeniem ruchu pociągów, a potrzeba ich poniesienia przez zarządcę zachodzi nawet wówczas, gdy po danej linii nie odbywa się w danym momencie ruch pociągów (choćby np. z przyczyn atmosferycznych). Oznacza to, że nie w każdym przypadku koszty związane z tymi czynnościami można utożsamiać z kosztami bezpośrednio związanymi z przejazdem pociągu. Jak trafnie stwierdził przy tym Sąd Okręgowy, utrzymanie infrastruktury kolejowej w należyтым stanie (choćby częściowo i nie na wszystkich liniach) jest konieczne nawet, gdy nie odbywają się żadne przejazdy pociągów. Dotyczy to także zespołów, maszyn i urządzeń używanych w ratownictwie technicznym, które są utrzymywane cały czas, niezależnie od faktycznego ich wykorzystania.

16. W konsekwencji należy uznać, że Sądy obu instancji słusznie zakwestionowały prawidłowość zatwierdzenia przez Prezesa UTK spornej kalkulacji

stawek, podnosząc, że stwierdzenie w niej wadliwości dotyczących chociażby jednej z kategorii kosztów uwzględnionych w projekcie tych stawek, stanowi już podstawę do odmowy zatwierdzenia tej kalkulacji.

17. Nie można również zgodzić się z zarzutem kasacyjnym, że na skutek wydania dyrektywy 2012/34 oraz rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej doszło do istotnej zmiany stanu prawnego w zakresie klasyfikowania kosztów bezpośrednich. Jako trafną należy uznać konkluzję Sądu Apelacyjnego, że zaprezentowana w zaskarżonym wyroku (i podzielona przez Sąd Najwyższy w niniejszej sprawie) wykładnia pojęcia kosztów bezpośrednich ponoszonych jako rezultat przejazdu pociągu obowiązuje w istocie już od momentu wejścia w życie dyrektywy 2001/14, która poprzedzała dyrektywę 2012/34 (zob. też wyrok Sądu Najwyższego z 9 września 2020 r., I NSK 21/18). Należy bowiem wskazać, że art. 2 pkt 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej (wydanego na podstawie art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34), w odniesieniu do definicji kosztów bezpośrednich, posługuje się prawie identycznym sformułowaniem, jak art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14, który obowiązywał do czasu wejścia w życie dyrektywy 2012/34. Artykuł art. 2 pkt 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej (podobnie zresztą jak art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34) określa bowiem koszt bezpośredni jako koszt, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu. Artykuł 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14 przewidywał z kolei, 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. Podobne sformułowanie można było również znaleźć w motywie 38 preambuły dyrektywy 2001/14, gdzie stwierdzono, że pobieranie opłat za infrastrukturę powinno być ustalone po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony w wyniku prowadzenia przewozów pociągami. Analizując warstwę normatywną powyższych regulacji, trudno więc przyjąć, że po wejściu w życie dyrektywy 2012/34 i wydaniu rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej doszło do istotnej zmiany znaczenia prawnego pojęcia kosztów bezpośrednich, skoro pojęcie to na gruncie art. 33 ust. 2 u.t.k. w zw. z art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34 w zw. z art. 2 pkt 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej zostało określone w istocie w tożsamy sposób, jak na mocy art. 33 ust. 2 u.t.k. w zw. z art. 7 ust. 3

dyrektywy 2001/14. Podkreślić również należy, że dyrektywa 2012/34 stanowi tzw. przekształcenie dyrektyw i łączy postanowienia wcześniej obowiązujących dyrektyw. Dodatkowym argumentem za uznaniem, że rozwiązania przyjęte w dyrektywie 2012/34 nie odbiegają od wcześniejszego stanu prawnego jest również wyraźne odwołanie w motywie 9 preambuły rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej, że uwzględnia ono dotychczasowe stanowisko TSUE (wyrok TSUE w sprawie C-512/10, pkt 82, 83 i 84) w sprawie obliczania kosztów bezpośrednich ponoszonych w wyniku wykonywania przewozów pociągami. Tym samym nie ulega wątpliwości, że przy konstruowaniu treści rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej ustawodawca unijny uwzględnił dorobek orzecniczy TSUE wypracowany na tle dyrektywy 2001/14, a co za tym idzie, orzeczenia TSUE zapadłe przed wejściem w życie tego aktu zachowują w istocie aktualność. Należy przy tym wyraźnie podkreślić, że wydając zarządzenie wykonawcze Komisji Europejskiej, ustawodawca unijny, w art. 3 i 4 tego aktu, prawnie dookreślił (i to jedynie przykładowo) jedynie katalog kosztów, które mogą być uznane za mające charakter bezpośredni, a które takich cech są pozbawione. Sam mechanizm klasyfikacji kosztów bezpośrednich pozostawił jednak bez zmian w tym znaczeniu, że także po wejściu w życie rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej, dokonując kalkulacji opłat, zarządca infrastruktury musi w odniesieniu do uwzględnionych kosztów wykazać ich bezpośredni związek z przejazdem pociągu. W konsekwencji, oznacza to, że zarówno na gruncie poprzedniego stanu prawnego (do czasu uchylecia dyrektywy 2001/14), jak i na mocy obecnie obowiązującej dyrektywy 2012/34, na potrzeby zaliczenia danych kosztów do kategorii kosztów bezpośrednich nie wystarczy samo wskazanie, że koszty te mają związek z ruchem pociągu (ta relacja może mieć bowiem charakter pośredni lub bezpośredni), lecz konieczne jest również (dodatkowo) wykazanie, że między badanym kosztem a ruchem pociągów zachodzi ścisła zależność przyczynowo-skutkowa.

18. Nie budzi również wątpliwości Sądu Najwyższego, że przy ocenie spornej kalkulacji stawek jednostkowych opłat za korzystanie przez przewoźników kolejowych z infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2015/2016, zwłaszcza w kontekście samej definicji kosztów bezpośrednich, organ regulacyjny (Prezes UTK) w omawianej sprawie generalnie był zobligowany do stosowania

przepisów rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej. Należy mieć bowiem na uwadze, że zaskarżona w niniejszej sprawie decyzja Prezesa UTK została wydana 23 października 2015 r., a zatem już w okresie, kiedy obowiązywał ww. akt prawny wydany przez Komisję Europejską. Zgodnie bowiem z art. 10 zd. 2 rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej, jego przepisy stosuje się już od 1 sierpnia 2015 r. Należy również zwrócić uwagę, że wprowadzie na mocy art. 31 ust. 3 zd. 4 dyrektywy 2012/34 i art. 9 rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej poszczególni zarządcy infrastruktury kolejowej uzyskali odpowiednio prawo do dostosowania się do zasad, jakie zostały przyjęte przez Komisję Europejską na podstawie ww. rozporządzenia wykonawczego, najpóźniej do 1 sierpnia 2019 r., oraz prawo do przedstawienia organowi regulacyjnemu swojej metody obliczania kosztów bezpośrednich oraz, w stosownych przypadkach, planu stopniowego wdrażania, najpóźniej do 3 lipca 2017 r. Nie ulega jednak wątpliwości, że wskazane przepisy przejściowe dawały zarządcom infrastruktury kolejowej (najpóźniej do 1 sierpnia 2019 r.) pewną swobodę wyłącznie w określaniu mechanizmu (sposobu) obliczania kosztów bezpośrednich, nie zaś w zakresie samego prawnego rozumienia pojęcia tego rodzaju kosztów.

19. Uwzględniając dotychczasowe rozważania, Sąd Najwyższy nie znalazł tym samym uzasadnionych podstaw do pozytywnego rozpatrzenia wniosku P. o zwrócenie się do TSUE z pytaniami prejudycjalnymi na okoliczność, jak należy rozumieć pojęcie kosztów bezpośrednich i czy tego rodzaju koszty należy utożsamiać z kosztami krańcowymi. Wskazane zagadnienia zostały już bowiem rozstrzygnięte zarówno w judykaturze unijnej, jak i w orzecznictwie Sądu Najwyższego, a zagadnienie ewentualnego utożsamiania pojęcia kosztów bezpośrednich z pojęciem kosztów krańcowych – jak już wskazano wyżej – nie miało miejsca w niniejszej sprawie.

Aktualnie, w świetle orzecznictwa unijnego i Sądu Najwyższego, nie ma również sporu co do samego uprawnienia zarządcy prowadzącego ruch pociągów do zaliczenia do kosztów bezpośrednich kosztów zatrudnienia (obejmujących wydatki na wynagrodzenie i składki na ubezpieczenie społeczne) jego personelu, których wysokość jest zależna od natężenia ruchu pociągów, przy czym stanowisko judykatury jest w tym zakresie jednoznaczne, że tego rodzaju zaliczeniu może

podlegać jedynie część tych kosztów (jedynie koszty dodatkowe, które powstały bezpośrednio w następstwie wzmożonego ruchu pociągów), a nie ich całość.

Jeśli zaś chodzi o sformułowane przez P. pytanie dotyczące dopuszczalności obliczania kosztów bezpośrednich metodą inną niż metoda kosztu krańcowego, to podkreślić należy, że rozstrzygnięcie tego zagadnienia nie ma znaczenia dla rozpoznania niniejszej sprawy z tej przyczyny, że w sprawie sporna była kwestia samej definicji kosztów bezpośrednich a nie metoda ich kalkulacji.

20. Niezasadne okazały się również podniesione w obu skargach kasacyjnych zarzuty naruszenia prawa procesowego.

21. Przede wszystkim nie zasługiwał na uwzględnienie podniesiony przez P. zarzut naruszenia art. 278 § 1 w zw. z art. 244 § 2, art. 382 i art. 391 § 1 k.p.c. oraz § 7 ust. 25 Rozporządzenia z 2014, mający polegać na uznaniu przez Sąd Apelacyjny, że dokonanie oceny, czy ponoszone przez zarządcę koszty (przyjęte do kalkulacji stawek jednostkowych opłaty podstawowej na rozkład jazdy pociągów 2015/2016) stanowią koszty bezpośrednie, nie wymaga wiadomości specjalnych.

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 postępowaniem 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).

Sąd Najwyższy w niniejszej sprawie podziela stanowisko wyrażone w wyroku z 9 września 2020 r., I NSK 21/18, zgodnie z którym w niektórych przypadkach, bez potrzeby odwoływania się do wiadomości specjalnych, dopuszczalne jest dokonanie przez sąd samodzielnie oceny, czy dana kategoria kosztów (w analizowanej sprawie koszty wynagrodzenia pracowników i koszty usuwania awarii), ujęta przez zarządcę w kalkulacji, przynajmniej w części nie mieści się w kategorii kosztów bezpośrednich. Jak trafnie wskazał bowiem Sąd Najwyższy w wyroku z 9 września 2020 r., nie można tracić z pola widzenia, że także TSUE dokonał tego

rodzaju samodzielnej oceny pewnych grup kosztów, wykluczając je z kategorii kosztów bezpośrednich, przy jednoczesnym odwołaniu się wyłącznie do argumentacji prawnej (zob. np. pkt 83 wyroku z 30 maja 2013 r., C-512/10, co do kosztów pośrednich i kosztów finansowych, oraz pkt 67-68 wyroku z 29 marca 2014 r., C-152/12, co do kosztów wynagrodzenia personelu i składek na ubezpieczenie społeczne).

22. Jako chybione należało również ocenić zarzuty obu skarg kasacyjnych dotyczące obrazu art. 278 § 1 k.p.c. w zw. z art. 244 § 2 k.p.c. oraz § 7 ust. 25 Rozporządzenia z 2014 r., poprzez pominięcie przez Sąd Apelacyjny raportu niezależnego biegłego wraz z opinią, wykonanego na zlecenie Prezesa UTK, w sprawie oceny zasadności wysokości stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, przedłożonych przez zarządcę w projektach stawek jednostkowych opłat.

Przede wszystkim podkreślenia wymaga, że § 7 ust. 25 Rozporządzenia z 2014 r., przewidywał, że przed zatwierdzeniem stawek jednostkowych Prezes UTK w przypadku wątpliwości co do zasadności ich wysokości może zasięgać opinii biegłych rewidentów lub niezależnych ekspertów. Zważywszy na treść tego przepisu nie ulega wątpliwości, że nie miał on charakteru nakładającego bezwzględny obowiązek powołania biegłego w tej kategorii spraw, a przy tym jego adresatem był wyłącznie organ regulacyjny, nie zaś sąd. Już z tych przyczyn zarzut ten uchyla się spod kontroli kasacyjnej.

Niezależnie od powyższego należy przyjąć, że Sąd Apelacyjny był w tym przypadku uprawniony do pominięcia przy rozpoznawaniu niniejszej sprawy spornego raportu, skoro dokument ten został oceniony przez ten Sąd jako mało wiarygodny (przede wszystkim z uwagi na fakt, że odnosił się on w dużej mierze do kwestii prawnych, w tym obejmował ocenę i wykładnię przepisów prawa).

23. Wreszcie bezzasadne okazały się zarzuty obu skarg kasacyjnych, obejmujące obrazę art. 232, art. 328 § 2 i art. 382 w zw. z art. 391 § 1 oraz art. 227 k.p.c., poprzez pominięcie przez Sąd Apelacyjny dowodu w postaci dowodu z zeznań świadków (M. P. oraz M. S.), którzy zeznawali na okoliczność, czy sporne koszty dotyczące prowadzenia ruchu pociągów miały bezpośredni związek z ruchem pociągów.

W orzecznictwie Sądu Najwyższego przyjmuje się, że zarzut naruszenia art. 382 k.p.c. może stanowić podstawę skargi kasacyjnej, jeżeli sąd drugiej instancji bezpodstawnie pominął część zebranego w sprawie materiału procesowego i mogło to mieć istotny wpływ na wynik sprawy (zob. postanowienie Sądu Najwyższego z 11 lutego 2021 r., II CSK 498/20). Nie można przy tym tracić z pola widzenia, że zgodnie z art. 398³ § 3 k.p.c. co do zasady podstawą skargi kasacyjnej nie mogą być zarzuty dotyczące ustalenia faktów lub oceny dowodów. Eliminuje to z podstaw skargi kasacyjnej zarzut naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. Natomiast zgodnie z art. 398¹³ § 2 k.p.c. w postępowaniu kasacyjnym nie jest dopuszczalne powołanie nowych faktów i dowodów, a Sąd Najwyższy jest związany ustaleniami faktycznymi stanowiącymi podstawę zaskarżonego orzeczenia (zob. postanowienie Sądu Najwyższego z 19 czerwca 2020 r., I UK 384/19).

Z kolei art. 227 k.p.c. określa, jakie fakty są przedmiotem dowodu, stanowiąc, iż są to fakty mające istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy. Twierdzenie, że przepis ten został naruszony przez sąd rozpoznający sprawę, ma rację bytu tylko w sytuacji, gdy wykazane zostanie, iż sąd przeprowadził dowód na okoliczności niemające istotnego znaczenia w sprawie i ta wadliwość postępowania dowodowego mogła mieć wpływ na wynik sprawy, bądź gdy sąd odmówił przeprowadzenia dowodu na fakty mające istotne znaczenie w sprawie, wadliwie oceniając, że nie mają one takiego charakteru.

Odnosząc powyższe do okoliczności sprawy, generalnie należy przyznać rację skarżącym, że z uzasadnienia zaskarżonego orzeczenia nie wynika, by Sąd Apelacyjny dokonał oceny dowodu z zeznań przesłuchanych świadków. Przekonuje to, że Sąd drugiej instancji dopuścił się w niniejszej sprawie uchybienia art. 382 k.p.c. w zakresie pominięcia przeprowadzonego w sprawie dowodu. Sąd Najwyższy nie miał jednak wątpliwości, że tego rodzaju wadliwość nie mogła mieć w tym przypadku wpływu na wynik sprawy. Sąd Apelacyjny w niniejszej sprawie dokonał bowiem prawidłowej oceny w przedmiocie bezpośredniego charakteru spornych kategorii kosztów ujętych przez zarządcę w kalkulacji, opierając się w tym zakresie na innych przekonujących podstawach.

24. Całkowicie chybiony okazał się z kolei zarzut naruszenia art. 232 zd. 1 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. 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 wyroki Sądu Najwyższego z: 17 lipca 2009 r., IV CSK 117/09; 9 września 2020 r., I NSK 21/18; postanowienie Sądu Najwyższego z 6 marca 2019 r., II UK 51/18).

25. Bezzasadny jest też podniesiony zarzut naruszenia art. 328 § 2 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. 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; 19 lutego 2002 r., IV CKN 718/00; 20 lutego 2003 r., I CKN 65/01; 22 maja 2003 r., II CKN 121/01 oraz 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. Z uzasadnienia zaskarżonego wyroku jasno przy tym wynikają podstawy faktyczne i prawne rozstrzygnięcia, a wywód Sądu Apelacyjnego układa się w logiczną i spójną całość.

26. Mając na uwadze powyższe Sąd Najwyższy na podstawie art. 398¹⁴ k.p.c. oddalił obie skargi kasacyjne, jako nieoparte na uzasadnionych podstawach.

27. O kosztach postępowania kasacyjnego Sąd Najwyższy orzekł natomiast na podstawie art. 98 § 1 i 3 w zw. z art. 99 k.p.c. w zw. z § 10 ust. 4 pkt 1 w zw. z § 14 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (tekst jedn. Dz.U. 2018, poz. 265, ze zm.) oraz art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w zw. z § 10 ust. 4 pkt 1 w zw. z § 14 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (tekst jedn. Dz.U. 2015, poz. 1800, ze zm.).

28. W przedmiocie sprostowania zaskarżonego orzeczenia Sąd Najwyższy orzekł z kolei na podstawie art. 350 § 1 w zw. z art. 391 § 1 w zw. z art. 398²¹ k.p.c.

