

Obliczenie opłaty podstawowej za dostęp do linii kolejowej o różnych parametrach.

Wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 4 grudnia 2013 r.
(VI ACa 649/13)

1. **Możliwe jest przypisanie kategorii linii zarówno dla całej linii, jak i dla jej odcinka, zwłaszcza wobec niespornych okoliczności sprawy, tj. tego, że istnieją krótkie linie kolejowe, dla których faktycznie przypisana jest jedna kategoria na całej ich długości, ale większość dłuższych linii kolejowych nie ma na całej swej długości jednakowych parametrów.**
2. **Niewykonalna z obiektywnego punktu widzenia byłaby decyzja ustalająca zgodnie z żądaniem odwołania podstawę do obliczania opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przy uwzględnieniu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury zgodnie z art. 33 utk lub na podstawie cennika zatwierdzonego zgodnie z tym przepisem.**

Niniejszy wyrok zapadł w związku ze sporem dotyczącym wydanej 30 grudnia 2011 r. przez Prezesa UTK decyzji nr DRRK – WR – 910/16/2011, w której Prezes UTK ustalił warunki udostępnienia przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (dalej: zainteresowany) na rzecz PKP Intercity S.A. (dalej: powód) infrastruktury kolejowej obowiązujące na rozkłady jazdy funkcjonujące od 11 grudnia 2011 r. do 8 grudnia 2012 r.

Odwołanie od ww. decyzji do SOKiK wniosła PKP Intercity, kwestionując część regulującą podstawę do obliczania opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz sposób jej obliczenia, polegający na przyjęciu przez Prezesa UTK zasady obliczania tejże opłaty jako sumy iloczynów stawki jednostkowej właściwej dla danego odcinka linii kolejowej i długości tego odcinka z uwzględnieniem masy brutto pociągu. Zdaniem PKP Intercity stawka ta winna być obliczona w ten sposób, iż konieczne jest określenie stawki dla linii kolejowej, a nie jej poszczególnych odcinków.

Analizując przedmiotową sprawę, SOKiK stwierdził, że w świetle obowiązujących przepisów przyjęta przez Prezesa UTK w zaskarżonej decyzji zasada obliczania opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury jest prawidłowa, w związku z czym wyrokiem z 21 lutego 2013 r.¹ oddalił odwołanie PKP Intercity.

Wobec ww. rozstrzygnięcia powód zaskarżył wyrok SOKiK, zarzucając mu naruszenie prawa materialnego, tj.: (i) art. 33 ust. 4 utk w zw. z art. 33 ust. 5 utk poprzez ich błędną wykładnię i uznanie, że z faktu ustalania stawki jednostkowej dla jednego pociągu na odcinku jednego kilometra wynika konieczność obliczania opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jako iloczynu przebiegów pociągów i stawek jednostkowych ustalonych w zależności od kategorii odcinka linii kolejowej, podczas gdy z treści powołanych przepisów wynika wprost

¹ Wyr. SOKiK z 21.02.2013 r., XVII AmK 2/12.

obowiązek obliczania opłaty w zależności od kategorii linii kolejowej; (ii) art. 34 ust. 2 utk poprzez jego błędną wykładnię i uznanie, że możliwość przyznawania przez zarządcę ulg w nakładanej opłacie podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jest konsekwencją obliczania opłat w zależności od kategorii odcinka linii kolejowej, podczas gdy okoliczność ta nie ma związku ze sposobem obliczania opłaty określonej przepisach stanowiących podstawę odwołania od decyzji; (iii) art. 29 ust. 2 utk w zw. z art. 6 k.p.a. poprzez jego błędne zastosowanie i uznanie, że decyzja odpowiada prawu z uwagi na zapewnienie równego traktowania użytkowników infrastruktury kolejowej, podczas gdy jest ona sprzeczna z literalnym brzmieniem przepisów art. 33 ust. 4 utk oraz § 6 i § 8 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej. We wniosku apelacyjnym powód wniósł o zmianę wyroku poprzez zmianę decyzji we wskazany w apelacji sposób.

Podobnie jak SOKiK, SA w Warszawie nie znalazł uzasadnienia dla zarzutów podniesionych w apelacji przez PKP Intercity.

W pierwszej kolejności SA odniósł się do kwestii kalkulacji opłaty podstawowej oraz rozumienia „kategorii linii kolejowej”. Jak wskazał SA, w praktyce stawka jednostkowa określana jest według stawek właściwych dla kategorii linii kolejowej, po której dany pociąg się porusza. Jednocześnie, z żadnego z przepisów *explicite* nie wynika, że kategoria linii kolejowej przypisana musi być dla całej linii. Brak jest również regulacji, która stanowiłaby o konieczności ustalenia jednej uśrednionej stawki za całą linię kolejową (czyli stworzenia kategorii dla całej linii kolejowej) w sytuacji, gdy na jedną długą linię kolejową składają się przewidziane ustawą odcinki linii o różnych parametrach.

Sąd Apelacyjny podkreślił, że obowiązujące przepisy nakazują jedynie, aby do naliczania opłat brano pod uwagę stawkę właściwą dla danej lub określonej kategorii linii kolejowej, a nie stawkę dla całej linii kolejowej. Nie uniemożliwiają przy tym dzielenia danej linii na poszczególne odcinki, zwłaszcza że ustawa posługuje się zarówno pojęciem linii, jak i odcinka linii kolejowej, o których mowa w art. 4 utk. Koniecznym dla dokonania uśrednienia (i ustalenia stawki dla całej linii) byłoby w pierwszej kolejności ustalenie stawki dla poszczególnych odcinków. SA skonstatował, że przypisanie kategorii linii jest możliwe tak w odniesieniu do całej linii, jak i do odcinka, w szczególności wobec niespornych okoliczności sprawy, tj. tego, że istnieją krótkie linie kolejowe, dla których faktycznie przypisana jest jedna kategoria na całej ich długości, ale większość, dłuższych linii kolejowych nie ma na całej swej długości jednakowych parametrów, tj. różnią się np. dopuszczalną prędkością techniczną, są jednotorowe i dwutorowe. Tym samym, rozwiązanie przyjęte przez Prezesa UTK, które zapewnia równoprawne traktowanie w przypadkach, w których przewoźnik korzysta wyłącznie z odcinków o niższych parametrach na danej linii (przy czym nieuzasadnionym byłoby pobieranie od niego wyższych opłat, wyłącznie w oparciu o argument, iż w innych miejscach, nieużywanych przez niego, dana linia posiada wyższe parametry), ocenić należy jako prawidłowe.

Sąd Apelacyjny stwierdził, że brak możliwości zmiany decyzji wynika również z tego, iż zmiana zaskarżonej decyzji w sposób zgodny z wnioskami apelacji byłaby ukształtowaniem treści decyzji jako decyzji niewykonalnej, o której mowa w art. 156 § 1 pkt 5 k.p.a. Przepis ten stanowi, że organ administracji publicznej stwierdza nieważność decyzji, która byłaby niewykonalna w dniu jej wydania i jej niewykonalność (tak faktyczna, jak i prawna) ma charakter trwały. SA stwierdził, iż taka niewykonalność miałaby miejsce, gdyby treść zaskarżonej decyzji została zmieniona

zgodnie z żądaniem strony powodowej. Decyzja taka byłaby niewykonalna ze względu na fakt, iż istnieje w obrocie prawnym decyzja Prezesa UTK zatwierdzająca cennik stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez zainteresowanego w sprawie, którą to decyzją organ jest związany. SA skonstatował, iż niewykonalną z obiektywnego punktu widzenia byłaby decyzja ustalająca zgodnie z żądaniem odwołania podstawę do obliczania opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przy uwzględnieniu stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury zgodnie z art. 33 utk lub na podstawie cennika zatwierdzonego zgodnie z tym przepisem. Ponadto, taka decyzja nie zawierałaby zdaniem SA miarodajnych kryteriów, jakie stawki opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej są zgodne z prawem, a jakie zawyżone.

Ilona Szwedziak-Bork

Doktorant w Zakładzie Europejskiego Prawa Gospodarczego,
Wydział Zarządzania, Uniwersytet Warszawski; adwokat;
e-mail: ilona.szwedziak@gmail.com.