

*Sygn. akt II C 566/17*

## WYROK

### W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 18 października 2018 roku

Sąd Okręgowy w Warszawie – II Wydział Cywilny

w składzie następującym:

Przewodniczący: SSO Sylwia Urbańska

Protokolant: st. sekr. sąd. Karolina Rozbicka

po rozpoznaniu w dniu 10 października 2018 roku w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w P.

przeciwko:

1. **Skarbowi Państwa reprezentowanemu przez Ministra Infrastruktury i przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego**
2. **(...) Spółce Akcyjnej w W.**

o zapłatę

I. oddała powództwo;

II. zasądza od (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W. na rzecz Skarbu Państwa – Prokuraturii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej kwotę 25.000,00 zł (dwadzieścia pięć tysięcy złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu;

III. zasądza od (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W. na rzecz (...) Spółki Akcyjnej w W. kwotę 25.017,00 zł (dwadzieścia pięć tysięcy siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu.

## UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 04 lipca 2017 r. (data prezenty) skierowanym przeciwko Skarbowi Państwa reprezentowanemu przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa (obecnie: Minister Infrastruktury), Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego (dalej też: Prezes UTK) oraz przeciwko (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W. powód (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w P. wniósł o zasądzenie solidarnie od pozwanych kwoty 196.597.062,36 zł wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty.

W uzasadnieniu pełnomocnik powoda wskazał, że kwoty tej domaga się z tytułu szkody poniesionej w wyniku nieprawidłowej implementacji przez Rzeczpospolitą Polskę przepisów 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 (dalej: dyrektywa 2001/14/WE, dyrektywa).

Kwota roszczenia wynika z obciążenia powoda przez pozwaną spółkę i nadpłacenia przez niego zawyżonych kwot z tytułu opłat podstawowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w latach 2004 - 2014.

Powód wskazał, że jest przewoźnikiem kolejowym zajmującym się przewozem środków chemicznych. Świadczenie przez niego usług możliwe jest dzięki dostępowi do infrastruktury kolejowej, zarządzanej przez różne podmioty. Największym zarządcą infrastruktury kolejowej jest pozwana (...) Spółka Akcyjna w W.. Dostęp do infrastruktury kolejowej podlega opłacie. Natomiast sposób ustalania opłat określa minister właściwy do spraw transportu, czyli Minister Infrastruktury. Opłata za udostępnianie infrastruktury kolejowej ustalana jest na podstawie tzw. stawek jednostkowych, które są zatwierdzane decyzjami administracyjnymi wydawanymi przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Dyrektywa 2001/14/WE określała zasady obliczania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. W myśl art. 7 ust. 3 dyrektywy stawki powinny być ustalane po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozu pociągami. Powód podniósł, że tylko w ten sposób powinien zostać określony koszt przewozów pociągami przy kalkulacji stawek. Do opłaty nie można doliczać innych kosztów poniesionych przez zarządcę.

W okresie objętym żądaniem obowiązywało w Polsce prawo krajowe, które miało implementować zasadę przewidzianą w dyrektywie. Jednakże prawo to przewidywało, że stawki jednostkowe były ustalane z uwzględnieniem także szerszego katalogu kosztów poniesionych przez zarządcę. Zatem, zdaniem powoda, nastąpiła nieprawidłowa implementacja dyrektywy 2001/14/WE do przepisów krajowych.

Powód podniósł, że obliczanie stawek na podstawie przepisów krajowych doprowadziło do ustalenia opłaty za udostępnienie infrastruktury kolejowej w wysokości wyższej, niż nastąpiłoby to na podstawie dyrektywy 2001/14/WE. Zatem powód był obowiązany do uiszczenia wyższych opłat na rzecz zarządcy infrastruktury, niż należne.

Powód uzasadniając swoje powództwo przytoczył wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 30 maja 2013 r. w sprawie o sygn. C-512/10, Komisja Europejska przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej. W orzeczeniu tym stwierdzono niezgodność prawa polskiego z prawem unijnym i naruszenie przez Polskę zobowiązań traktatowych. Wskazano w nim, że Polska naruszyła przepisy prawa, w zakresie w jakim w ramach opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej dopuszczalne było uwzględnienie kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Powód odwołując się do orzeczenia w sprawie C-512/10 wskazał, że nieprawidłowa implementacja dyrektywy do polskiego porządku prawnego spowodowała zawyżenie opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, które pobierał zarządca infrastruktury kolejowej od niego jako przewoźnika w latach 2004-2014.

W związku z tym powód domaga się od pozwanych naprawienia szkody wywołanej obowiązywaniem w latach 2004 – 2014 aktów normatywnych niezgodnych z prawem unijnym.

Powód podniósł, że Skarb Państwa dopuścił się bezprawia legislacyjnego polegającego na tym, że właściwy minister do spraw transportu wydawał rozporządzenia niezgodne z dyrektywą. Tym samym, zdaniem powoda, został dokonany przez niego czyn niedozwolony. Zatem Skarb Państwa powinien ponieść odpowiedzialność deliktową za szkodę, która została wyrządzona powodowi. Jako podstawę prawną podał art. 417<sup>1</sup> § 1 oraz 417<sup>1</sup> § 4 kc. Wskazał, że ustalenie zawyżonych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej (...) było następstwem niezgodności polskich przepisów z przepisami unijnymi, stwierdził tą niezgodność niewątpliwie wyrok TSUE w sprawie C-512/10, a niezgodność ta wynikała z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (dalej też: Rozporządzenia 2009).

Ponadto powód zaznaczył, że przyjmując, że do dnia 12 grudnia 2008 r. art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym pozwalał na uwzględnienie przy kalkulacji opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej również koszty, które nie są bezpośrednio związane z wykonywaniem przewozów pociągami, to do tego czasu miał miejsce brak implementacji przepisów unijnych do prawa polskiego. Wobec tego, w tym przypadku mamy do czynienia z zaniechaniem legislacyjnym na podstawie art. 417<sup>1</sup> § 4 kc.

Powód podkreślił, że dopiero ustawa z dnia 24 października 2008 r., która weszła w życie dnia 06 grudnia 2008 r. dodała do ustawy o transporcie kolejowym przepis art. 33 ust. 2, w którym jest odwołanie do zasady kosztu

bezpośredniego. Dlatego dopiero od tego czasu można mówić o implementacji przepisów unijnych do prawa polskiego. Jednakże powód wskazuje, że implementacja była nieprawidłowa, gdyż przepisy wykonawcze do ustawy, określające składniki bazy kosztowej (...) i stanowiące podstawę kalkulacji stawek opłat pozostawały niezgodne z zasadą kosztu bezpośredniego.

W niniejszej sprawie organem uprawnionym do działania w imieniu Skarbu Państwa (*statio fisci*) jest minister uprawniony do wydawania rozporządzeń na podstawie art. 35 utk. W myśl tego przepisu jest to minister właściwy do spraw transportu, czyli Minister Infrastruktury i Budownictwa (obecnie: Minister Infrastruktury). Natomiast odpowiedzialność Skarbu Państwa – Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego wynika z faktu, że jako organ nadzorujący, wykonując władzę publiczną, zatwierdzał cenniki stanowiące podstawę do ustalania wysokości opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej.

Podstawy odpowiedzialności odszkodowawczej spółki (...) SA powód upatruje w art. 422 kc. Wskazał, że pozwana spółka niewątpliwie skorzystała na wyrządzonej powodowi szkody, wskutek naruszenia przez Polskę przepisów prawa unijnego, poprzez uzyskiwanie wyższych należności za dostęp do infrastruktury kolejowej.

Powód podniósł, że przeszkodą do dochodzenia w niniejszej sprawie odszkodowania nie może być pozostawienie w obiegu decyzji administracyjnych Prezesa UTK zatwierdzających stawki opłat za dostęp do infrastruktury (...).

Szkoda, której dochodzi powód w niniejszym postępowaniu obejmuje stratę wyliczoną jako różnica między wysokością opłat, które zostały uiszczone przez (...) sp. z o.o. na rzecz (...) w latach 2004-2014, a wysokością opłat, które powód powinien być obciążony w tym okresie, przy założeniu zgodnego z prawem unijnym ukształtowania przepisów polskiego prawa i prawidłowego obliczenia stawek. Powód wskazuje na różne warianty obliczenia wysokości szkody, bowiem na obecnym etapie postępowania powód może obliczyć poniesioną szkodę, w związku z naruszeniem prawa unijnego, wyłącznie z zastosowaniem metod opartych na szacunkach. Nie dysponuje kalkulacjami kosztów przedstawionymi przez (...) w postępowaniach administracyjnych, prowadzonych przez Prezesa UTK w sprawie zatwierdzenia stawek opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej (...). Natomiast UTK oraz (...) odmawiają ich przekazania. Najbardziej, zdaniem powoda, prawdopodobna szkoda opiewa na kwotę 165.142.149 zł. Do tego należy także doliczyć skapitalizowane odsetki w wysokości 31.454.913,36 zł (pozew k. 1-39).

Pismem z dnia 24 sierpnia 2017 r. (data prezentaty) powód rozszerzył powództwo w ten sposób, że dodatkowo wniósł o zasądzenie solidarnie od Skarbu Państwa i (...) S. A. kwoty 21.445.240,92 zł wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi od dnia wniesienia pisma modyfikującego powództwo do dnia zapłaty.

Uzasadniając modyfikację swojego roszczenia wskazał, że po dacie wytoczenia powództwa, na mocy porozumienia dotyczącego przeniesienia roszczeń (...) sp. z o.o. do (...) sp. z o.o. z dnia 21 sierpnia 2017 r., powód przejął od (...) sp. z o.o. wierzytelność, jaka przysługiwała temu podmiotowi względem pozwanych z tytułu szkody wynikającej z zawyżonych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej zarządzanej przez (...) w latach 2009-2014.

Wskazał, że (...) był przewoźnikiem kolejowym oraz posiadał w latach 2009-2014 licencję na przewóz towarów. Powołując się na argumentację zawartą w pozwie, podniósł, że w latach 2009-2014 uiszczal zawyżone opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej zarządzanej przez (...). Opisując różne warianty poniesionej szkody, wskazał, że najbardziej prawdopodobna szkoda poniesiona przez (...) opiewa na kwotę 20.445.127 zł. Należy uwzględnić także skapitalizowane odsetki, które wynoszą 1.000.113,79 zł. (pismo k. 818-825v).

W odpowiedzi na pozew z dnia 20 września 2017 r. (data nadania) pozwany Skarb Państwa, reprezentowany przez Ministra Infrastruktury oraz Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, wniósł o oddalenie powództwa w całości.

Pozwany zakwestionował roszczenie (...) sp. z o.o. zarówno co do zasady, jak i co do wysokości. Jednocześnie z ostrożności procesowej podniósł zarzut przedawnienia roszczenia.

Pozwany Skarb Państwa w pierwszej kolejności podniósł, że w niniejszej sprawie brak jest podstaw do przyjęcia odpowiedzialności Skarbu Państwa, z uwagi na niespełnienie przesłanek z art. 417<sup>1</sup> § 1-4 kc. Wskazał, że warunkiem przyznania odszkodowania przez państwo członkowskie z tytułu naruszenia przepisu dyrektywy jest uprawnienie jednostki, natomiast treść prawa musi być bezwarunkowa i wystarczająco precyzyjna oraz możliwa do ustalenia na podstawie przepisów dyrektywy. Zdaniem pozwanego, powód nie wykazał koniecznej przesłanki odpowiedzialności państwa wobec jednostki za naruszenie przepisów dyrektywy. Celem regulacji zawartej w dyrektywie 2001/14/WE było zapewnienie określonych warunków konkurencji na rynku kolejowym, a nie przyznanie powodowi praw. Przepis nie pozwala w sposób jednoznaczny na określenie na czym ma polegać uregulowane w nim prawo jednostki i kto – z uwzględnieniem celów dyrektywy – jest jego beneficjentem.

Przede wszystkim pozwany wskazał, że do tego by przypisać odpowiedzialność odszkodowawczą wymagane jest stwierdzenie wystarczająco istotnego naruszenia prawa unijnego. Mimo wydania przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej orzeczenia z dnia 30 maja 2013 r. w sprawie C-512/10, stwierdzającego naruszenie prawa unijnego przez Polskę, niezbędne jest ustalenie, na czym powinna polegać prawidłowa implementacja dyrektywy 2001/14/WE do polskiego porządku prawnego. Wobec czego warunkiem przypisania odpowiedzialności Skarbowi Państwa jest ustalenie treści aktu normatywnego, który w sposób prawidłowy implementuje dyrektywę. Ponadto naruszenie dyrektywy przez Polskę nie było rażące i oczywiste.

Pozwany podkreślił, że trudności w zakresie prawidłowej implementacji dyrektywy nie miało tylko państwo polskie, ale także inne kraje. Świadczą o tym skargi Komisji Europejskiej przeciwko Portugalii, Grecji, Węgrom, Hiszpanii, Republice Czeskiej, Austrii, Francji, Niemcom, Włochom, Słowenii i Luksemburgowi. Konsekwencją skarg było uchwalenie dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, zobowiązującej Komisję Europejską do wydania odpowiednich aktów wykonawczych, ustalających zasady obliczania kosztów bezpośrednich związanych z przejazdem pociągów. W wykonaniu powyższego zostało wydane Rozporządzenie 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r.

Pozwany zatem podkreślił, że naruszenie przez państwo polskie zasad prawidłowej implementacji do porządku prawnego art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE nie skutkuje odpowiedzialnością Skarbu Państwa, w świetle zasad, które zostały wypracowane w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Podniósł, że wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 30 maja 2013 r. C-512/10 w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej nie stanowi prejudykatu w niniejszym postępowaniu. Podkreślił, że Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest właściwy jedynie do orzekania w przedmiocie wykładni i ważności przepisów prawa unijnego. Jednakże nie jest on uprawniony do wydawania rozstrzygnięć w zakresie wykładni oraz ważności aktu prawa krajowego lub o subsumpcji ustalonego w sprawie stanu faktycznego pod normę prawną.

Wskazał także, że nie zostały spełnione przesłanki z art. 417<sup>1</sup> § 2 kc, gdyż ostatecznie i prawomocnie nie zostało ustalone we właściwym postępowaniu, by wydane decyzje administracyjne Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego zatwierdzające cenniki (...) S.A. były niezgodne z prawem.

Pozwany podkreślił, że wydanie rozporządzenia sprzecznego z dyrektywą 2001/14/WE nie doprowadziło do faktycznego obciążenia powoda kosztami niezwiązanymi bezpośrednio z ruchem pociągów. Przyznawano bowiem spółce (...) dotacje na remonty, utrzymanie infrastruktury kolejowej, które pochodziły z budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego oraz środki z Funduszu Kolejowego, zgodnie z ówczesnie obowiązującym art. 33 ust. 5a ustawy o transporcie kolejowym. Jednak gdyby uznać, że z opłat powoda pokryte zostały koszty inne, niż bezpośrednio związane z ruchem pociągów, to pobieranie tych opłat nie było sprzeczne z dyrektywą 2001/14/WE, z uwagi na art. 8 ust. 1 dyrektywy, zgodnie z którym w celu uzyskania pełnego odzysku kosztów poniesionych przez zarządcę infrastruktury dane państwo członkowskie może, jeżeli rynek to wytrzyma, dokonywać podwyżek na podstawie efektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących zasad. Zatem dyrektywa 2001/14/WE dopuszczała możliwość zastosowania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej w wysokości, w jakiej opłaty te były pobierane, a

naruszenie przez Polskę obowiązku prawidłowej implementacji dyrektywy 2001/14/WE nie oznacza, że cenniki oraz regulaminy opracowane przez (...) S.A. były sprzeczne, gdyż pomimo przyjęcia niewłaściwych założeń na etapie ich kalkulacji, opłaty były pobierane w prawidłowej wysokości.

Skarb Państwa podniósł, że nie występuje normalny związek przyczynowy pomiędzy wydaniem Rozporządzenia 2009 i opartych na nim decyzji cennikowych Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego a szkodą poniesioną przez powoda. Powód w niniejszej sprawie nie wykazał faktu poniesienia szkody i jej wysokości. Nie wykazał, że stawki opłat podstawowych za udostępnianie infrastruktury kolejowej, stosowane w latach 2004-2014 były ustalone w wysokości wyższej, niż pozwalałyby na to przepisy dyrektywy 2001/14/WE. Nadto nie wykazał, że ponosił inne koszty bezpośrednio na skutek przejazdu pociągu oraz w jakiej wysokości, stanowiły w latach 2004-2014 podstawę kalkulacji stawek dokonywanych przez (...). Bowiem powód w celu wykazania szkody winien wykazać jakie rodzajowo koszty i w jakiej wysokości zostały przez (...), niezgodnie z dyrektywą, wzięte pod uwagę do dokonania wyliczenia stawki pierwotnej opłaty odrębnie za każdy rok w latach 2004-2014 i jaki miało to wpływ na ostateczną wysokość stawki opłaty zastosowanej wobec niego.

Pozwany podkreślił, że wysokość opłat ustalanych przez zarządcę infrastruktury kolejowej nie prowadziła do negatywnych skutków dla powoda w postaci wyeliminowania z rynku lub trudności z utrzymaniem się na rynku. Wskazał także na osiągnięty przez powoda zysk netto wykazywany w jego sprawozdaniach finansowych. Powód dokonał przeliczenia kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej na końcowych klientów poprzez uwzględnienie tych kosztów w kalkulowanych taryfach przewozowych. Zatem przyznanie powodowi odszkodowania w niniejszej sprawie prowadziłoby do jego bezpodstawnego wzbogacenia.

Nadto pozwany wskazał na przyczynienie się powoda do powstania ewentualnej szkody, gdyż konsekwentnie zawierał on kolejne umowy o dostęp do torów na kolejne lata, zamiast zaskarżyć decyzje zastępujące umowy za kolejne lata objęte pozwem. Tak samo powód nie składał do Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów odwołań od decyzji zastępujących umowy.

Uzasadniając zarzut przedawnienia, pozwany wskazał, że żądanie powoda jest deliktem legislacyjnym. Strona powodowa, jako profesjonalista wiedziała lub co najmniej powinna wiedzieć o szkodzie od dnia wejścia Polski do Unii Europejskiej, tj. od dnia wejścia w życie Rozporządzenia z dnia 27 lutego 2009 r. Zatem bieg przedawnienia przewidzianego w przepisie art. 442<sup>1</sup> § 1 kc, a wcześniej art. 442 § 1 kc – trzyletniego terminu rozpoczął się w dniu 01 marca 2009 r. (odpowiedz na pozew k. 1007-1039).

Pozwany Skarb Państwa podtrzymał swoje stanowisko także w zakresie rozszerzonego powództwa (pismo k. 1150-1151).

W odpowiedzi na pozew z dnia 19 grudnia 2017 r. (data prezentaty) pozwany (...) S.A. w W. wniósł o oddalenie powództwa w całości w stosunku do (...).

Pozwany podniósł, że roszczenie powoda pozbawione jest podstaw faktycznych i prawnych. Wskazał, że powód nie udowodnił podstaw odpowiedzialności z tytułu dokonania czynu niedozwolonego, jak i z tytułu nienależnego świadczenia. Podkreślił, że stwierdzenie braku odpowiedzialności deliktowej Skarbu Państwa prowadzi do wyłączenia możliwości przypisania jakiegokolwiek odpowiedzialności deliktowej (...).

Wskazał, że we wniesionym pozwie powód nie precyzuje dokładnej daty swojego roszczenia. Nie określa, czy roszczenie dotyczy okresu przed 13 grudnia 2014 r. (okresu, w którym obowiązywał rozkład jazdy pociągów 2013/2014 oraz stawki przyjęte na czas obowiązywania tego rozkładu), czy okresu od 14 grudnia 2014 do 31 grudnia 2014 r. (okresu w którym obowiązywał rozkład jazdy pociągów 2014/2015 oraz stawki obowiązujące dla tego rozkładu). Wobec czego, pozwany przyjął, że powód dochodzi swoich roszczeń za okres od 1 maja 2004 r. do 13 grudnia 2014 r. z uwagi na niedołączenie do pozwu umów o udostępnianie infrastruktury kolejowej na rozkład jazdy pociągów 2014/2015, tj. na okres po 13 grudnia 2014 r.

Natomiast odnośnie do roszczenia zawartego w rozszerzeniu powództwa, pozwany wskazał, że nie jest jasne, czy roszczenie dotyczy okresu od 01 stycznia 2009 r. do 31 grudnia 2014 r., czy też o okresy ograniczone okresami obowiązywania poszczególnych rozkładów jazdy.

Podniósł, że wyrok TSUE w sprawie C-512/10 nie uchylił polskich powszechnie obowiązujących przepisów prawa. Nie przesądził, że opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej były zawyżone. Nie wpłynął na ważność i skuteczność umów cywilnoprawnych, na podstawie których powód spełniał świadczenia na rzecz pozwanego (przy czym Trybunał się w ogóle nie zajmował tymi umowami) oraz decyzji Prezesa UTK zatwierdzających stawki opłat na poszczególne rozkłady jazdy pociągów obowiązujących w latach 2004-2014.

Zgodnie z literalnym brzmieniem, wyrok wydany przez TSUE odnosi się jedynie do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury krajowej. Było ono stosowane do ustalania i zatwierdzania stawek opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej na okres obowiązywania rozkładu jazdy pociągów 2009/2010, tj. na okres od 13 grudnia 2009 r. do 11 grudnia 2010 r. Wyrok TSUE nie dotyczy rozporządzeń poprzednich z 2004 r. i z 2006 r. oraz względnie z 2014 r. Natomiast roszczenie pozwu dotyczy także okresów, w których do ustalania i zatwierdzania stawek za opłat do dostęp do infrastruktury stosowane były przepisy nie objęte tymże wyrokiem.

Wskazał, że orzeczenie TSUE dotyczy jedynie oceny zgodności aktu normatywnego prawa krajowego z prawem unijnym. Zatem przy ustalaniu stawek opłat za dostęp do zarządzanej przez siebie infrastruktury krajowej pozwany stosował się do przepisów prawa powszechnie obowiązującego wówczas w Polsce.

Pozwany zaznaczył, że w latach 2004-2014 nie było przepisów unijnych, które wskazywałyby jakie koszty poniesione przez zarządcę infrastruktury kolejowej powinny być zaliczane do kosztów stanowiących bezpośrednio rezultat wykonywania przewozów pociągami i które wskazywałyby na zgodny z dyrektywą 2001/14/WE model wyliczenia opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej.

Pozwany podkreślił, że faktyczny sposób ustalania stawek opłat na poszczególne okresy objęte roszczeniem pozwu był zgodny z celami dyrektywy 2001/14/WE – ochroną konkurencyjności przewozów kolejowych w stosunku do przewozów wykonywanych przy użyciu innych środków transportu – poprzez zapewnienie mechanizmów wspierania jego rozwoju, konkurencyjności i przejrzystości. Art. 7 ust. 3 dyrektywy zastrzega wprost, że jego stosowanie nie może nastąpić z uszczerbkiem dla art. 8, który pozwalał na odejście przez państwo członkowskie od ustalania opłaty z uwzględnieniem kosztu bezpośredniego o dokonanie ich podwyżek w celu pełnego odzyskania kosztów. Zatem, mimo że w wyroku TSUE wskazano, że przepis art. 7 ust. 3 został nieprawidłowo implementowany do polskiego porządku prawnego, to występuje odesłanie do art. 8, którego przesłanki zastosowania zostały już spełnione.

Pozwana wskazała, że w wyroku TSUE nie wypowiedziano się wprost o fakcie zawyżenia opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Z treści wyroku oraz z przepisów dyrektywy nie wynika jednoznaczny zakres i rodzaj kosztów, które należy uwzględnić przy określaniu opłaty. Pozwany podniósł także, że zawyżenie stawek dotyczy wyłącznie stawek jednostkowych opłaty podstawowej. Nie odnosi się do stawek jednostkowych opłaty dodatkowej, ani też opłat pobieranych z jakiegokolwiek innego tytułu.

Pozwany podkreślił także, że powód nie spełnił wymogu wykazania szkody, tj. nie przedstawił wymaganych twierdzeń i dowodów na okoliczność istnienia oraz wysokości szkody. Wskazał, że przedstawiona w pozwie opinia prywatna (opinia (...)) została przygotowana w oparciu o szereg niewłaściwych danych i jest obciążona błędami metodologicznymi. Zawarte w opinii twierdzenia nie odnoszą się bezpośrednio do przedmiotu niniejszego sporu, gdyż nie uwzględniają konkretnej sytuacji powoda.

Pozwany wskazał, że wśród umów zawartych pomiędzy pozwanym i powodem załączonych do pozwu, znajdują się także, te które nie dotyczyły usług rozliczanych według stawek opłaty podstawowej, zatem nie mogą one stanowić podstawy roszczeń podnoszonych przez powoda.

Ponadto kwota zobowiązań powoda wynikająca z faktur wynosi netto 174.893.318,80 zł, przy czym powód błędnie ujął 168 faktur wystawionych na kwotę 1.328.005,25 zł za usługi dodatkowe, wydawnictwa dodatków 1 i 2 do wewnętrznego rozkładu jazdy pociągów oraz korzystanie z linii kolejowej nr 377 na odrębnych zasadach, które nie dotyczą roszczenia. Wysokość wynagrodzenia zapłacona przez powoda na rzecz pozwanego za okres od 01 maja 2004 r. do 13 grudnia 2014 r. na podstawie dokumentów zawartych w pozwie jest zawyżona o kwotę 1.221.480,45 zł w stosunku do wielkości opłat podstawowych netto zweryfikowanych przez (...) na podstawie faktur zawartych w załączniku nr 69 do pozwu (płyta CD).

Odnośnie do faktur załączonych do pisma rozszerzającego powództwo, pozwany wskazał, że Porozumienie zawarte przez (...)i (...) w dniu 21 sierpnia 2017 r., dotyczące przeniesienia roszczeń, było nieskuteczne. Wobec tego powód nie jest legitymowany do dochodzenia roszczeń, które miałyby być objęte porozumieniem. Wskazał, że roszczenia będące przedmiotem porozumienia nie zostały stypizowane poprzez wskazanie stosunku zobowiązaniowego, z którego mają one wynikać, co jest podstawowym warunkiem uznania cesji wierzytelności za skuteczną. Nie zostało wskazane także stationes fisci Skarbu Państwa, z których działaniem miałyby być związane powstanie przedmiotowych roszczeń. Podniósł także, że (...) nie wyraził zgody na jakikolwiek przelew wierzytelności, które miałyby przysługiwać spółce (...). Co do faktur dołączonych do pisma z rozszerzeniem powództwa, to nie dotyczą one okoliczności istotnych dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy. W związku z czym pozwany wskazał, że wysokość wynagrodzenia zapłacona (...)na rzecz (...) za okres od 2009 roku do 2014 roku, na podstawie dokumentów zawartych w pozwie, jest zawyżona o kwotę netto 5.560.606,91 zł w stosunku do wielkości opłat podstawowych netto zweryfikowanych przez (...), z uwzględnieniem I wariantu dla 2014 r., o kwotę netto 5.666.493,01 zł dla II wariantu.

Pozwany podniósł, że wykazanie przez Skarb Państwa niezrealizowania czynu niedozwolonego będzie automatycznie przesądzało o bezzasadności roszczeń kierowanych przez powoda przeciwko (...) na podstawie art. 422 kc. Wszelkie świadczenia uiszczane przez powoda na rzecz (...) były świadczeniami należnymi. Wskazał, że opłaty pobierane były na mocy obowiązujących wówczas przepisów prawa, które zatwierdzone zostały ostatecznymi decyzjami administracyjnymi.

Pozwany podkreślił, że (...) nie uzyskał żadnych korzyści z tego tytułu, że opłaty uiszczane przez przewoźników kolejowych były ustalane na takim, a nie innym poziomie. Wydatki ponoszone przez (...) na wykonywanie działalności w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową musiały być bilansowane z przychodami, bądź z tytułu opłat przewoźników za dostęp do infrastruktury kolejowej lub z tytułu świadczenia innych usług, bądź z dotacji udzielanych zarządcy ze środków publicznych. Jeśli opłaty uiszczane przez przewoźników nie pokrywałyby wszystkich niezbędnych wydatków związanych z zarządzaniem infrastrukturą kolejową, państwo musiałoby przekazać temu zarządcy wyższą dotację z budżetu państwa lub z Funduszu Krajowego – wynika to z obowiązku państwa w zakresie zapewnienia we właściwym czasie równowagi finansowej zarządcy infrastruktury kolejowej (art. 6 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE).

Zatem całość kosztów jakie powód uścił na rzecz (...) znalazła później pokrycie w opłatach dla klientów powoda tytułem przewozu. Wobec czego powód w swoim majątku nie odczuł żadnej różnicy pomiędzy stanem jaki istniałby, gdyby stawki za dostęp do infrastruktury były ustalone na innym poziomie. Jest to równoznaczne z nieistnieniem szkody.

Pozwany podniósł także zarzut przedawnienia roszczenia w oparciu o art. 442<sup>(1)</sup> kc. Wskazał, że przedawnieniu uległy wszystkie roszczenia (w tym także odsetki) powoda, wynikające z płatności dokonanych przez (...) w okresie wcześniejszym niż na trzy lata przed datą złożenia wniosku o zawezwanie do próby ugodowej, tj. do dnia 07 kwietnia 2011 r. – odnośnie (...) i do dnia 25 kwietnia 2011 r. – odnośnie (...). Przedawnieniu uległy także roszczenia związane z płatnościami dokonanyymi przez (...) w okresie od dnia 07 kwietnia 2011 r. do dnia 07 lipca 2012 r., które z uwagi na wartość przedmiotu sporu wskazaną w pierwszym wniosku o zawezwaniu do próby ugodowej, nie były objęte tym wnioskiem. Tylko w odniesieniu do niewielkiej części roszczeń (...), dochodzonych obecnie przez (...) mogło nastąpić przerwanie biegu przedawnienia poprzez złożenie wniosków o przeprowadzenie postępowania pojednawczego. Natomiast w części nieobjętej tymi wnioskami, przedawnieniu uległy wszystkie dochodzone przez

(...) roszczenia, wynikające z płatności dokonanych przez (...) od dnia 24 sierpnia 2014 r. Z ostrożności procesowej, pozwany wskazał, że przedawniły się także roszczenia (...) z tytułu nienależnego świadczenia. Faktury VAT w związku z korzystaniem z infrastruktury kolejowej wystawiane były przez (...) po zakończeniu danego miesiąca i stanowiły podstawy odrębnych płatności dokonywanych przez (...), a także (...). Miały one charakter okresowy i należy je kwalifikować jako związane z ich działalnością gospodarczą. Zatem zastosowanie znajdzie trzyletni termin przedawnienia tych roszczeń, który powinien być liczony osobno dla każdej płatności dokonanej przez powoda w związku z wystawianymi przez pozwaną fakturami VAT. (odpowiedź na pozew k. 1168 - 1329).

W dalszych pismach procesowych strony podtrzymały swoje stanowiska i przedstawiały poszerzoną argumentację prawną uzasadniającą ich twierdzenia i zarzuty (pisma powoda k. 1364-1377, 1409-1420, pisma pozwanego Skarbu Państwa k. 1425-1431, pisma pozwanej (...) S.A. k. 1508-1523).

Strony podtrzymały swoje stanowiska aż do zamknięcia rozprawy w dniu 10 października 2018 r. (k. 1580-1582).

### **Sąd ustalił następujący stan faktyczny:**

Powód (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w P. prowadzi działalność gospodarczą w zakresie przewozów towarów. Posiada licencję wydaną przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na wykonywanie przewozów kolejowych rzeczy oraz na udostępnianie pojazdów trakcyjnych. Przewóz towarów powód wykonuje poprzez wykorzystanie infrastruktury kolejowej, która zarządzana jest przez pozwaną (...) Spółkę Akcyjną w W. oraz innych zarządców infrastruktury. Udostępnianie infrastruktury kolejowej następuje na mocy corocznie zawieranych umów. Za korzystanie z infrastruktury kolejowej powód uiszcza opłaty na rzecz zarządcy infrastruktury kolejowej (okoliczność bezsporna, wydruk KRS k. 49-52, kopia licencji k. 56, 58).

Pozwana spółka (...) S.A. w W. jest zarządcą infrastruktury kolejowej w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (Dz. U. z 2003 r. nr 86, poz. 789), utworzonym na podstawie art. 15 ustawy z dnia 08 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego (...). Założycielem spółki jest spółka (...). Akcjonariuszem spółki jest spółka (...) S.A., a na dzień 31 grudnia 2013 r. akcjonariuszami byli (...) S. A. i Skarb Państwa. Pozwana zarządza 98 % sieci kolejowej w Polsce. Do zakresu działalności spółki należy przede wszystkim działalność usługowa wspomagająca transport lądowy, w szczególności prowadzenie ruchu kolejowego i administrowanie liniami kolejowymi w stanie zapewniającym sprawny i bezpieczny przewóz osób i rzeczy, regularność i bezpieczeństwo ruchu kolejowego, ochronę przeciwpożarową, ochronę środowiska oraz mienia na obszarze kolejowym. (...) jako zarządca infrastruktury kolejowej – zarządza i udostępnia infrastrukturę kolejową oraz kalkuluje stawki opłat z tego tytułu. Zarządzanie infrastrukturą kolejową jest działalnością podlegającą ścisłej regulacji ze strony Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym przewiduje odpłatność za korzystanie z infrastruktury kolejowej udostępnionej przez jej zarządcę. Zgodnie z art. 33 ust. 3 ustawy, opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej dzieli się na opłatę podstawową i opłaty dodatkowe. Natomiast zgodnie z art. 33 ust. 3a, opłata podstawowa dzieli się na opłatę podstawową za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, która obejmuje usługi wymienione w części I ust. 1 załącznika do ustawy (m.in. za umożliwienie przejechania pociągu po linii kolejowej zarządzanej przez danego zarządcę infrastruktury kolejowej) oraz opłatę podstawową za dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, która obejmuje usługi wymienione w części I ust. 2 załącznika do ustawy (m.in. za umożliwienie korzystania z peronów na przystankach kolejowych, które są zarządzane przez danego zarządcę infrastruktury kolejowej).

Opłata dodatkowa jest pobierana m.in. za korzystanie z prądu przesyłanego w sieci trakcyjnej. Zgodnie z ust. 2 art. 33 ww. ustawy opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.



Na podstawie art. 35 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, Minister Infrastruktury wydał rozporządzenie z dnia 07 kwietnia 2004 roku (Dz. U. nr 83, poz. 768) w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej, które w § 9 ust. 1 wskazuje, że do kalkulacji stawek przyjmuje się:

- 1) łączne koszty stałe obejmujące:
  - a) amortyzację,
  - b) koszt utrzymania bieżącego, łącznie z kosztami niezbędnego w tym celu zatrudnienia,
  - c) koszt prowadzenia ruchu łącznie z kosztami niezbędnego w tym celu zatrudnienia;
  - d) łączne koszty zmienne obejmujące pozostałą część kosztów, bez kosztów wspólnych;
  - e) koszty wspólne.

Następnie na tej samej podstawie Minister Infrastruktury wydał rozporządzenie z dnia 30 maja 2006 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. nr 107, poz. 73), którego § 9 ust. 1 stanowi, że do kalkulacji stawek przyjmuje się:

- 1) koszty stałe obejmujące:
  - a) amortyzację,
  - b) koszt utrzymania bieżącego linii kolejowych,
  - c) koszt prowadzenia ruchu;
  - d) koszty zmienne;
  - e) koszt obsługi kredytów;
  - f) narzut naprawczo-utrzymaniowy.

Na podstawie art. 35 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, Minister Infrastruktury wydał rozporządzenie z dnia 27 lutego 2009 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. nr 35, poz. 274).

Zgodnie z jego § 8 ust. 1 do kalkulacji stawek, dla planowanej do udostępniania infrastruktury kolejowej, zarządca przyjmuje: koszty bezpośrednie obejmujące: koszty utrzymania, koszty prowadzenia ruchu kolejowego i amortyzację; koszty pośrednie działalności obejmujące pozostałe uzasadnione koszty zarządcy infrastruktury, inne niż wymienione w pkt 1 i 3; koszty finansowe związane z obsługą kredytów zaciągniętych przez zarządcę na rozwój i modernizację udostępnianej infrastruktury; pracę eksploatacyjną określoną dla poszczególnych kategorii linii i pociągów, o których mowa w § 7. Stawkę różnicuje się zależnie od kategorii linii kolejowej oraz całkowitej masy brutto pociągu, z tym że stawka rośnie wraz ze wzrostem tych parametrów. Rozporządzenie to zostało uchylone rozporządzeniem z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2014, poz. 788).

Przepisy powołanych rozporządzeń z 2004, 2006 i 2009 roku stanowiły implementację przepisu art. 7 ust 3 dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa (okoliczności bezsporne).

W celu wykonywania przewozów powód (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością korzystał z infrastruktury kolejowej udostępnianej przez spółkę (...).

Spółki zawierały umowy o korzystanie przydzielonych tras pociągów na lata 2003/2004, 2004/2005, 2005/2006, 2006/2007, 2007/2008, 2008/2009, 2009/2010, 2010/2011, 2011/2012, 2012/2013, 2013/2014. Na podstawie umów (...) udostępniała infrastrukturę kolejową (...) poprzez przydzielanie jej tras pociągów na liniach kolejowych oraz umożliwiała korzystanie z niezbędnej infrastruktury kolejowej. Umowy zawierane były na okresy obowiązywania rozkładów jazdy. Z tego tytułu (...) sp. z o.o. uiszczał na jego rzecz opłatę (umowy: k. 454-459, 465-469v, 482-486v, 495-500v, 507-509v, 527-531, 542-544v, 574-580, 592-599v, 613-620v, 633-640v, 654-661).

(...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w T. był przewoźnikiem kolejowym w zakresie przewozów rzeczy. Spółka (...) miał zawarte z (...) S.A. umowy o korzystanie z przydzielonych tras pociągów. Na ich mocy zarządca udostępniał przewoźnikowi linie/odcinki kolejowe, będące w zarządzie (...) i inne w celu wykorzystania tras pociągów przydzielonych w rozkładzie jazdy, obowiązujący na lata 2008/2009, 2009/2010, 2010/2011, 2011/2012, 2012/2013, 2013/2014 dla przewozów rzeczy. Umowy zawierane były na okresy obowiązywania rozkładów jazdy. Spółka korzystała z udostępnianej infrastruktury za opłatą (umowy: k. 832-837, 852-858, 870-877, 889-896, 907-914v, 928-935v).

Dnia 21 sierpnia 2017 r. (...) sp. z o.o. zawarła z (...) sp. z o.o. porozumienie dotyczące przeniesienia roszczeń (...) sp. z o.o. do (...) sp. z o.o.

W porozumieniu (...) wskazał, że przysługują mu wobec (...) S.A. w W. i wobec Skarbu Państwa roszczenia wynikające z zawyżonych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej w okresie od 01 stycznia 2009 r. do 31 grudnia 2014 r. zarządzanej przez (...), a odpowiedzialność za poniesioną prze (...) szkodę z tytułu poniesienia zawyżonych opłat można przypisać także Skarbowi Państwa.

Na mocy porozumienia i z chwilą jego zawarcia (...) przeniósł na rzecz (...) roszczenia, a (...) nabył roszczenia oraz wszystkie prawa związane określonym roszczeniem, w szczególności roszczenia o zaległe odsetki, w tym odsetki za opóźnienie w maksymalnym zakresie dozwolonym prawem. Przeniesienie roszczenia nastąpiło za zapłatą przez (...) ceny nabycia na rzecz (...). (porozumienie k. 828-830v).

Opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej stanowi sumę iloczynów kilometrów przejechanych przez pociągi przewoźnika oraz stawek jednostkowych opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej przyporządkowanych przez zarządcę infrastruktury poszczególnym odcinkom linii kolejowej. Wysokość opłaty jest iloczynem ilości usług oraz stawek jednostkowych opłat za poszczególne usługi. Stawki jednostkowe zatwierdzane są przez decyzję Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, uprzednio skalkulowane przez zarządcę infrastruktury (okoliczność bezsporna).

W okresach obowiązywania poszczególnych umów spółka (...) korzystała z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez pozwaną spółkę. Spółka (...) z tego tytułu wystawiała faktury VAT. Należności wynikające z faktur były uiszczane przez powoda. Łącznie powód został obciążony i uiszczył na rzecz pozwanej spółki opłaty. Łącznie w okresie obowiązywania rozkładów jazdy: 2003/2004, 2004/2005, 2005/2006, 2007/2008, 2008/2009, 2010/2011, 2011/2012, 2012/2013, 2013/2014 zapłacił wynagrodzenie w wysokości 172.240.308,30 zł netto tytułem opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w okresie obowiązywania rozkładów jazdy (faktury k. 675-709, zestawienie k. 1347-1348v).

W okresach obowiązywania poszczególnych umów spółka (...) korzystał z infrastruktury kolejowej. Spółka (...) z tego tytułu wystawiała faktury VAT. Należności wynikające z faktur były uiszczane przez spółkę. Łącznie spółka zapłaciła wynagrodzenie w okresie obowiązywania rozkładów jazdy: 2008/2009, 2010/2011, 2011/2012, 2012/2013, 2013/2014 w wysokości 16.114.937,09 zł tytułem opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej (faktury k. 950-961v, zestawienie k. 1353-1353v).

Spółka (...) otrzymywała z budżetu państwa dotacje oraz środki z Funduszu Kolejowego (okoliczność bezsporna).

W dniu 26 października 2010 roku Komisja Europejska – po uprzednim poinformowaniu w dniu 26 czerwca 2008 roku o zastrzeżeniach Komisji co do prawidłowości implementacji dyrektywy do polskiego porządku prawnego,

będących następstwem otrzymania przez Komisję w dniu 05 lipca 2007 roku kwestionariusza dotyczącego polskiego prawa i analizie dotychczasowych aktów prawnych implementujących dyrektywę 2001/14/WE do polskiego porządku prawnego – wniosła do Trybunału Sprawiedliwości skargę przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej o stwierdzenie, na podstawie art. 258 TFUE, że nie zapewniając właściwej transpozycji przepisów dotyczących pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej znajdujących się w dyrektywie 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 roku w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa (Dz. Urz. L 75, s. 29), zmienionej dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 roku (Dz. Urz. L164, s. 44) (...) Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy art. 6 ust. 3 dyrektywy 91/440 i załącznika II do dyrektywy 91/440, art. 4 ust. 2, art. 6 ust. 2 i 3, art. 7 ust. 3, art. 8 ust. 1 oraz art. 14 ust. 2 dyrektywy 2001/14, a także art. 6 ust. 1 tej ostatniej dyrektywy w związku z art. 7 ust. 3 i 4 dyrektywy 91/440. W tym czasie Komisja Europejska wniosła skargi w tym samym przedmiocie przeciwko wielu krajom europejskim, tj. Niemcom, Włochom, Portugalii, Czechom.

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady Europejskiej 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. U. UE. L. z 2012. 343. 32), która uchyliła dyrektywy 2001/14/WE z dniem 17 czerwca 2015 roku (art. 65) w art. 31 ust. 3 stanowi, że bez uszczerbku dla ust. 4 lub 5 niniejszego artykułu lub dla art. 32 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.

Wyrokiem z dnia 30 maja 2013 roku w sprawie C-512/10 Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, że „(...) umożliwiając, przy obliczaniu opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, uwzględnienie kosztów, które nie mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą (...) na mocy (...) art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 roku w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa, zmienionej dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 roku.

Uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, w szczególności jej art. 31 ust. 3, a także fakt, że Trybunał Sprawiedliwości wydał wyrok w sprawie obliczania kosztów bezpośrednich ponoszonych w wyniku wykonywania przewozów pociągami (wyrok Trybunału w sprawie Komisja przeciwko Polsce, C-512/10, ECLI:EU:C:2013:338, pkt 82, 83 i 84) Komisja Europejska wydała rozporządzenie wykonawcze 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz.U.U.E.L.2015.148.17) stanowiąc w art. 9 zawierającym przepisy przejściowe, że zarządca infrastruktury przedstawia organowi regulacyjnemu swoją metodę obliczania kosztów bezpośrednich oraz, w stosownych przypadkach, plan stopniowego wdrażania, nie później niż dnia 3 lipca 2019 r. (okoliczności bezsporne).

Pismem z dnia 24 marca 2014 r. (...) sp. z o.o. skierowanym do Skarbu Państwa – Ministra Infrastruktury i Rozwoju oraz Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, a także do (...) S.A. wezwał do zapłaty kwoty 77.674.334,46 zł. (k. 769-769v, 771-771v, 789). W związku z niedokonaniem przez Skarb Państwa zapłaty żądanej kwoty, powód w dniu 07 kwietnia 2014 r. złożył wniosek o zawezwanie Skarb Państwa – Ministra Infrastruktury i Rozwoju oraz Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego do próby ugodowej (k. 773-775v). Na posiedzeniu w dniu 11 września 2014 r. nie doszło do zawarcia ugody z pozwanym Ministrem Infrastruktury i Rozwoju i Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego (k. 777). Natomiast odnośnie zawezwania do próby ugodowej pozwaną (...) pismem z dnia 07 kwietnia 2014 r. (k. 791-793v), na posiedzeniu w dniu 04 lipca 2014 r. Przewodniczący stwierdził, że do ugody nie doszło (k. 795).

W dniu 07 maja 2015 r. (...) sp. z o. o. skierował pismo do Ministra Infrastruktury i Rozwoju oraz Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz do (...) S.A. o zapłatę kwoty 62.13,467,57 zł (k. 779-779v, 781-781v, 797). W związku z niedokonaniem zapłaty żądanej kwoty przez Skarb Państwa powód w dniu 07 lipca 2015 r. złożył wniosek o zawezwanie Skarb Państwa do próby ugodowej (k. 783-785v). Na posiedzeniu w dniu 01 października 2015 r.

Przewodniczący stwierdził, że nie została zawarta ugoda z pozwanym Ministrem Infrastruktury i Rozwoju i Prezesem Urzędu Transportu Kolejowego (k. 787). Powód złożył w dniu 07 lipca 2015 r. wniosek o zawiązanie do próby ugodowej w stosunku do pozwanej (...) S.A. (k. 799-801). Analogicznie stwierdzono na posiedzeniu w dniu 10 listopada 2015 r. w stosunku do pozwanej (...) (k. 803).

Pismem z dnia 06 czerwca 2014 r. (...) sp. z o.o. skierowanym do Ministra Skarbu Państwa, wezwał do zapłaty kwoty 3.320.076,75 zł wraz z wnioskiem o przeprowadzenie postępowania pojednawczego (k. 964-966v). W związku z niedokonaniem zapłaty żądanej kwoty spółka złożyła zawiązanie do próby ugodowej, tym samym na posiedzeniu w dniu 26 sierpnia 2014 r. stwierdzono, że nie doszło do zawarcia ugody (k. 968). Pismem z dnia 25 maja 2016 r. (...) ponownie zawiązało Skarb Państwa – Ministra Skarbu Państwa do przeprowadzenia postępowania pojednawczego (k. 976-978v). Na posiedzeniu w dniu 07 lipca 2016 r. nie doszło do zawarcia ugody (k. 980). Analogicznie z wnioskiem o przeprowadzenie postępowania pojednawczego spółka wystąpiła w dniu 25 maja 2016 r. w stosunku do pozwanego Skarbu Państwa – Ministra Infrastruktury i Budownictwa (k. 970-972v). W wyniku nieuregulowania żądanej kwoty, na posiedzeniu dnia 08 lipca 2016 r. stwierdzono, że pomiędzy stronami nie doszło do zawarcia ugody (k. 974). Pismem z dnia 25 kwietnia 2014 r. spółka wniosła o przeprowadzenie postępowania pojednawczego z (...) S. A. (k. 982-984). Na posiedzeniu w dniu 04 września 2014 r. nie doszło do zawarcia ugody pomiędzy stronami (k. 986). Ponownie spółka złożyła wniosek do przeprowadzenia postępowania pojednawczego w dniu 25 maja 2016 r. (k. 988-990v). Na posiedzeniu w dniu 15 września 2016 r. nie doszło do zawarcia ugody (k. 992).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie dokumentów, których prawdziwości i wiarygodności nie kwestionowała żadna ze stron. Sąd nie znalazł podstaw do podważania ich z urzędu. Część stanu faktycznego sprowadzała się do ustalenia brzmienia przepisów prawa zarówno krajowego, jak i Unii Europejskiej, który ustalono na podstawie odpowiednich publikatorów. Fakty dotyczące stanu prawnego są faktami powszechnie znanymi niewymagającymi dowodu.

Powód wniosł o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego na okoliczności dotyczące weryfikacji prawidłowego obliczenia wysokości szkody poniesionej przez powoda na skutek wnoszenia na rzecz (...) zawyżonych opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej (...) w okresie od dnia 01 maja 2004 r. do 2014 r. według wariantów poniesionej szkody przedstawionych w pozwie. Jednocześnie wniosł o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego na okoliczności dotyczące: wielkości zawyżenia stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej (...) dla pociągów towarowych w okresie od dnia 01 maja 2004 r. do 2014 r. z uwagi na uwzględnienie w kalkulacji kosztów, które nie były bezpośrednio ponoszone jak rezultat wykonywania przewozów pociągami oraz na okoliczność obliczania wysokości szkody poniesionej przez powoda wskutek pobierania przez (...) od powoda zawyżonego wynagrodzenia (opłaty podstawowej) za dostęp do infrastruktury kolejowej (...) w okresie od 01 maja do 2014 r. obliczonego w oparciu o zawyżone stawki jednostkowe opłaty podstawowej uwzględniające koszty, które nie były bezpośrednio podnoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Jak również na okoliczność obliczenia przez biegłego wysokości szkody poniesionej przez (...) wskutek pobierania przez (...) od (...) zawyżonego wynagrodzenia (opłaty podstawowej) za dostęp do infrastruktury kolejowej (...) w okresie od 2009 r. do 2014 r., obliczonego w oparciu o zawyżone stawki jednostkowe opłaty podstawowej uwzględniające koszt, które nie były bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Jednocześnie strona powodowa wniosła o zobowiązanie Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz (...) do przedłożenia do akt sprawy dokumentów: pełnych wniosków o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych wraz z załącznikami na okres rozkłady jazdy pociągów od 2004 r. do 2014 r. składanych przez (...) w postępowaniach administracyjnych prowadzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz wszystkich dokumentów składanych we wskazanych wyżej postępowaniach administracyjnych prowadzonych przez Prezesa UTK, które obejmowały informacje o bazie kosztowej wykorzystanej do obliczenia (kalkulacji) stawek jednostkowych opłaty podstawowej.

Powód wniosł także o dopuszczenie i przeprowadzenie na rozprawie dowodów z zeznań świadka Ł. R. na okoliczności dotyczące działalności powoda w zakresie przewozów pociągami.

Sąd oddalił powyższe wnioski dowodowe na rozprawie 10 października 2018 r. (k. 1580-1582), uznając, że nie mają one znaczenia dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy.

Odnośnie do wniosku o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego, wskazać należy że okoliczności, na które biegły miałby sporządzić opinię, byłyby przedmiotem kwestii o charakterze prawnym. Sporządzenie opinii przez biegłego prowadziłoby do dokonania prawno-kształtującej wykładni dyrektywy 2001/14/WE. Podkreślenia wymaga, że wskazanie zasad obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami jest procedurą przeznaczoną dla ustawodawcy. „(...) Rolą biegłego w postępowaniu sądowym nie jest (...) dokonywanie ustaleń, a służenie Sądowi wiedzą specjalną, jeżeli taka jest potrzebna (art. 278 § 1 kpc). Zatem nie można obarczać biegłego ciężarem wskazania szkody (...). (wyrok Sądu Apelacyjnego w Katowicach z dnia 10 września 2014 r. sygn. akt I ACa 383/14).

Pozwany Skarb Państwa z ostrożności procesowej w przypadku dopuszczenia dowodów wnioskowanych przez stronę powodową wniósł o zobowiązanie powoda do złożenia sprawozdań finansowych i bilansów powoda za lata 2004-2014, dokumentów opisujących metodologie kalkulacji taryf przewozowych powódki wraz z materiałami źródłowymi do sporządzania tych kalkulacji w latach 2004-2014, umów o przewozy towarów i osób łączących powoda z kontrahentami w okresie 2004-2014, taryf, cenników powoda obowiązujących w latach 2004-2014. Pozwany wniósł o przeprowadzenie dowodów z tych dokumentów na okoliczność pokrycia zwiększonych kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej zwiększonymi przychodami ze świadczonych usług transportowych. Wniósł także o przeprowadzenie dowodu z decyzji „taryfowych” Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na okoliczność, że przy wyliczaniu stawek za dostęp do infrastruktury kolejowej uwzględniana była dotacja ze Skarbu Państwa oraz środki z Funduszu Kolejowego w wysokości przekraczającej składniki Bazy Kosztowej.

Pozwany z ostrożności procesowej wniósł o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego rachunkowości i ekonomiki transportu kolejowego na okoliczność pokrycia zwiększonych kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej zwiększonymi przychodami ze świadczonych usług transportowych.

Pozwana (...) wniosła na podstawie art. 248 kpc o zobowiązanie powoda do przedłożenia dokumentów: taryf lub cenników powoda oraz (...) sp. z o.o. obowiązujących w okresie od 2004 r. 2014 r., instrukcji wewnętrznych ww. przewoźników określających sposób kalkulacji ww. taryf lub cenników, sprawozdań finansowych powoda i (...) za okres od 2004 r. do 2014 r. na okoliczność uwzględnienia przez powoda i (...) w kalkulacji stosowanych przez siebie stawek opłat przewoźnego kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej i uzyskania z tego tytułu przychodów na pokrycie kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej oraz wysokości tych przychodów.

Sąd oddalił także wnioski dowodowe pozwanych jako zbędne, co wynikało z bezzasadności żądania pozwu co do zasady.

### **Sąd zważył, co następuje:**

Powództwo jako bezzasadne podlegało oddaleniu w całości.

Powód wiązał odpowiedzialność odszkodowawczą Skarbu Państwa z wadliwą transpozycją 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. Zdaniem powoda, Polska do dnia 05 grudnia 2008 r. nie dokonała implementacji ww. dyrektywy, o czym świadczy art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, który nie przewidywał wymogu bezpośredniości kosztów stanowiących podstawę do ustalania opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, ani nie wskazywał na konieczność ścisłego powiązania tych kosztów z wykonywaniem przewozów pociągami. Natomiast od dnia 06 grudnia 2008 r. zmiana ustawy o transporcie kolejowym nie zapewniała prawidłowej transpozycji art. 7 ust. 3 dyrektywy. Rozporządzenia wydane przez Ministra Infrastruktury w 2004 r., 2006 r., 2009 r. i względnie 2014 r. pozwalały na objęcie opłatą za dostęp do infrastruktury kolejowej innych, niż tylko bezpośrednie koszty związane z przejazdem przewoźnika po torach. Wobec czego pozwana spółka ustalała stawki

jednostkowe na podstawie ww. rozporządzeń, a Prezes UTK wydawał decyzje zatwierdzające stawki jednostkowe ustalone przez pozwaną spółkę. Zdaniem powoda, działania te opierały się na sprzecznych z prawem Unii Europejskiej przepisach prawa krajowego.

Tym samym powód wskazał, że poniósł szkodę w postaci obowiązku uiszczania zawyżonych opłat z tytułu minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, zarządzanej przez (...) SA. w latach 2004 – 2014. Tą samą argumentacją powód posłużył się odnośnie do szkody powstałej w majątku (...) sp. z o.o. w latach 2009 – 2014, której zobowiązania powód przejął na podstawie porozumienia z dnia 21 sierpnia 2017 r.

W pierwszej kolejności należy odnieść się do żądania skierowanego przeciwko Skarbowi Państwa.

W niniejszej sprawie zdaniem Sądu, podstawę odpowiedzialności Skarbu Państwa wyznaczają przepisy kodeksu cywilnego. Zatem regulacja, która będzie miała zastosowanie to art. 417 § 1 w związku z art. 417<sup>1</sup> § 1 i art. 361 kc.

Zgodnie z przepisem art. 417 § 1 kc, przewidującym deliktową odpowiedzialność odszkodowawczą (znowelizowany ze skutkiem od 01 września 2004 r.) za szkodę wyrządzoną przez niezgodne z prawem działanie lub zaniechanie przy wykonywaniu władzy publicznej ponosi odpowiedzialność Skarb Państwa lub jednostka samorządu terytorialnego lub inna osoba prawna wykonująca tę władzę z mocy prawa. Jednocześnie do regulacji deliktowej dodano art. 417<sup>1</sup> kc. Przepisy art. 417<sup>1</sup> § 1-3 kc, dotyczące odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną wydaniem aktu normatywnego (§ 1), prawomocnego orzeczenia lub ostatecznej decyzji (§ 2) albo niewydaniem orzeczenia lub decyzji, gdy obowiązek ich wydania przewiduje przepis prawa (§ 3), wymagają stwierdzenia niezgodności z prawem odpowiednio wydania aktu normatywnego, prawomocnego orzeczenia lub decyzji albo niewydania orzeczenia lub decyzji, gdy obowiązek ich wydania przewiduje przepis prawa, w odrębnym, właściwym postępowaniu. Jeżeli natomiast szkoda została wyrządzona przez niewydanie aktu normatywnego, którego obowiązek wydania przewiduje przepis prawa, to w myśl art. 417<sup>1</sup> (§ 4) kc - niezgodność z prawem niewydania tego aktu stwierdza sąd rozpoznający sprawę o naprawienie szkody.

W sferze odpowiedzialności odszkodowawczej władzy publicznej za niezgodne z prawem działanie, przesłanka bezprawności oznacza naruszenie przepisów prawa, przy czym nie każde naruszenie będzie uzasadniało odpowiedzialność. Jedynie takie, które stanowiło warunek konieczny powstania szkody i którego normalnym następstwem jest powstanie szkody w danych okolicznościach. Określona w art. 361 § 1 kc zasada adekwatnego związku przyczynowego stosowana jest także do odpowiedzialności Skarbu Państwa. W przypadku stwierdzenia, że przy wykonywaniu władzy publicznej dopuszczono się działań lub zaniechań bezprawnych, odpowiedzialność Skarbu Państwa ogranicza się jedynie do tych następstw, które pozostają z nimi w związku przyczynowym i które jednocześnie można uznać za normalne, rozsądnie przewidywalne konsekwencje przedmiotowego działania lub zaniechania.

Choć wymienione przesłanki roszczenia o odszkodowanie przeciwko państwu członkowskiemu są wywodzone z prawa unijnego, realizacja tego roszczenia, a nawet w pewnym zakresie ocena ziszczenia się niektórych jego przesłanek, zwłaszcza przesłanki szkody oraz przesłanki związku przyczynowego, następuje wobec braku stosownych unormowań prawa unijnego przy zastosowaniu regulacji krajowych (tak Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 19 czerwca 2013 r., I CSK 392/12, LEX nr 1365589).

Przyjąć należy, że w okresie od dnia 1 maja 2004 r. (początek okresu objętego pozwem i data wejścia Polski do Unii Europejskiej) do dnia poprzedzającego wejście w życie Rozporządzenia z 2006 r. (12 lipca 2006 r.) podstawę odpowiedzialności Skarbu Państwa stanowił art. 417 § 1 kc. Opłaty minimalne w tym okresie były ustalane na podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 7 kwietnia 2004 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastrukturą kolejowej (Rozporządzenia z 2004 r.), które weszło w życie 05 maja 2004 r.

Przepisy art. 417 kc i 417<sup>1</sup> kc w obecnie obowiązującym brzmieniu nie mają zastosowania do stanu zaniechania, który powstał przed wejściem w życie ustawy z dnia 17 czerwca 2004 r. o zmianie ustawy Kodeks cywilny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. Nr 162, poz. 1692). Nie ma znaczenia dla ustalenia podstawy prawnej tej odpowiedzialności data

powstania szkody. Zasięg czasowy obowiązywania ustawy z dnia 17 czerwca 2004 r., przewidziany w jej art. 5, został odniesiony do zdarzeń i stanów prawnych, które powstaną po dniu jej wejścia w życie. Odnosi się zarówno do oceny, czy określone zdarzenie wykreowało stosunek zobowiązaniowy, jak i treści tego stosunku. Przepis ten jest wyrazem przyjęcia zasady, że prawo nie działa wstecz (art. 3 kc). Dawnemu prawu pozostawione zostało określenie skutków spowodowanych przez zdarzenie prawne zaistniałe przed wejściem w życie ustawy, niezależnie od tego, czy dotyczyło stanu ciągłego, czy też zdarzenia jednorazowego (m.in. uchwała siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 19 maja 2009 r., III CZP 139/08 /OSNC 2009, Nr 11, poz. 144/; w zwykłym składzie z dnia 6 lipca 2006 r., III CZP 37/06 /OSNC 2007, Nr 4, poz. 56/; z dnia 20 grudnia 2012 r., III CZP 94/12 /OSNC 2013, nr 7-8, poz. 85/ i w wyrokach: z dnia 6 września 2012 r., I CSK 59/12 /OSNC 2013, Nr 4, poz. 51/; z dnia 6 września 2012 r., I CSK 77/12 i I CSK 96/12; z dnia 8 sierpnia 2012 r., I CSK 29/12 niepubl.).

Natomiast w okresie od 12 lipca 2006 r. (data wejścia w życie Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 30 maja 2006 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej) do dnia 13 grudnia 2014 r. (data końcowa żądania pozwu) podstawę odpowiedzialności stanowi przepis art. 417<sup>1</sup> § 4 kc.

Sąd zatem podziela argumentację pozwanego Skarbu Państwa, że jego odpowiedzialność może opierać się w przypadku implementacji (co w swoim zakresie obejmuje implementację niepełną czy wadliwą) na podstawie art. 417 § 1 kc w związku z art. 417<sup>1</sup> § 4 kc. Państwa członkowskie Unii Europejskiej, jako adresaci dyrektyw, mają obowiązek dokonania prawidłowej implementacji dyrektywy, a każda nieprawidłowość w tym względzie winna być oceniona jako brak należytej implementacji tj. nieimplementacja. Stanowisko w tej kwestii wyraził Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 19 czerwca 2013 roku, sygn. akt I CSK 391/12, które w ocenie sądu należy w pełni zaakceptować. W wyroku tym Sąd Najwyższy wskazał, że przesłankami odpowiedzialności odszkodowawczej za zaniechanie legislacyjne są: wyrażająca się niewydaniem aktu normatywnego, którego obowiązek wydania przewidywał przepis prawa, bezprawność zachowania organu władzy publicznej, przynależność osoby żądającej odszkodowania do grona osób mających podlegać niedokonanej korzystnej dla nich regulacji prawnej, doznanie przez osobę żądającą odszkodowania uszczerbku oraz normalny związek przyczynowy między tym uszczerbkiem, a rozpatrywanym zaniechaniem legislacyjnym. Wskazać należy, że obowiązek naprawienia szkody oparty na przepisie musi wynikać z określonych przepisów prawa i być skonkretyzowany co do terminu i treści, to by było możliwe do ustalenia do kiedy objęty nim akt normatywny powinien być wydany i jaką treść powinien zawierać. Niedopuszczalne byłoby wywodzenie tego obowiązku z ogólnych założeń ustrojowych lub programowych w danej dziedzinie życia społecznego, ponieważ prowadziłoby to w istocie do wkraczania sądów w kompetencję organów powołanych do tworzenia prawa.

Należało zatem rozważyć, czy istnieją podstawy do przyjęcia odpowiedzialności Skarbu Państwa na podstawie art. 417<sup>(1)</sup> § 1 kc. Warunkiem skuteczności zastosowania tego przepisu jest wydanie stosownego prejudykatu. Zgodnie z orzecnictwem i doktryną będzie nim nie tylko orzeczenie Trybunału Konstytucyjnego, ale również orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Trybunał Konstytucyjny uznał, że nie rozstrzyga o zgodności z prawem UE przepisów krajowych, ponieważ ta kompetencja należy do TSUE (postanowienie Trybunału Konstytucyjnego z dnia 19 grudnia 2006 roku w sprawie P 37/05). Tym samym należy uznać, że „właściwym postępowaniem” w przypadku niezgodności polskich przepisów z prawem Unii Europejskiej jest właśnie postępowanie przed Trybunałem Sprawiedliwości Unii Europejskiej. W ramach tego postępowania może bowiem nastąpić stwierdzenie niezgodności aktu z ratyfikowaną umową międzynarodową, przez pojęcie której należy rozumieć *acquis communautaire*. Z drugiej strony, zgodnie z orzecnictwem TSUE, sądy krajowe rozpatrujące roszczenia odszkodowawcze są uprawnione do samodzielnego orzeczenia o przesłance bezprawności bez jej stwierdzenia we „właściwym postępowaniu” przez TSUE, czy jakkolwiek inny organ. Biorąc pod uwagę, że TSUE stwierdza naruszenie prawa UE przez państwa członkowskie, a jednocześnie uznaje, że tego rodzaju orzeczenie nie jest konieczne sądom krajowym dla rozstrzygnięcia o przesłance bezprawności, wydaje się mało prawdopodobne, aby TSUE uznał za spełniające warunek skuteczności uzależnienie orzeczenia o tej przesłance od wyroku Trybunału Konstytucyjnego czy nawet samego Trybunału Sprawiedliwości (tak: Nina Półtorak, Stosowanie prawa Unii Europejskiej przez sądy, 2 wydanie, pod redakcją Andrzeja Wróbla, str. 978).

Tym samym przesądając o niezgodności niewydania aktu prawnego (w tym także niewłaściwego implementowania dyrektywy), to sąd rozpoznający sprawę o naprawienie szkody samodzielnie stwierdza, czy zachodziła niezgodność z prawem. Prawo unijne nie uzależnia odpowiedzialności odszkodowawczej państwa członkowskiego od uprzedniego stwierdzenia wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości naruszenia tego prawa. Rozstrzygnięcie, czy doszło do naruszenia prawa unijnego, należy do sądu państwa członkowskiego, do którego wniesiono pozew o odszkodowanie (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 czerwca 2013 r. I CSK 392/12).

W ocenie Sądu, wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 30 maja 2013 r. w sprawie C-512/10 nie sposób uznać za prejudykat, którym można by się posłużyć w niniejszym postępowaniu.

Wskazać należy, że w wyroku tym została dokonana ocena transpozycji dyrektywy 2001/14/WE do polskiego systemu prawnego. Zgodnie z art. 258 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. Urz. UE, C 202 z 07.06.2016, s. 47) wyroki TSUE dotyczą jedynie oceny zgodności aktu normatywnego prawa krajowego z prawem unijnym. Zatem dotyczą one ustalenia, czy państwo członkowskie uchybiło swoim zobowiązaniom.

Trybunał rozpoznając sprawę przeciwko Polsce analizował rozporządzenie z dnia 27 lutego 2009 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej. Przedmiotem zarzutu Komisji Europejskiej było uchybienie zobowiązaniom państwa członkowskiego polegające na niewłaściwej transpozycji art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE. Trybunał w wyroku rozstrzygnął wyłącznie o niezgodności polskich przepisów prawa (§ 8 Rozporządzenie 2009) z art. 7 ust. 3 dyrektywy w zakresie, w jakim przepisy te umożliwiają przy obliczaniu opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, uwzględnienie kosztów, które nie mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Wobec ustalenia, że wcześniejsze rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 07 kwietnia 2004 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. nr 83, poz. 768) i z dnia 30 maja 2006 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. nr 107, poz. 73) zezwalały w ich § 9 na ujęcie w kalkulacji stawek kosztów innych niż bezpośrednio związane z przejazdem pociągów (podobnie jak rozporządzenie z dnia 27 lutego 2009 roku), to w ocenie Sądu również te akty normatywne stanowiły przejaw wadliwej transpozycji dyrektywy 2001/14/WE.

Wymaga wskazania, że Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej nie brał uwzględniał w swoich rozważaniach tych aktów prawnych, gdyż nie obowiązywały one w czasie, gdy podejmował rozstrzygnięcie w sprawie C-512/10. Mimo to była prowadzona korespondencja pomiędzy Komisją Europejską a Rzeczpospolitą Polską w sprawie nieprawidłowej implementacji dyrektywy 2001/14/WE jeszcze przed wydaniem rozporządzenia z 26 lutego 2009 roku, zatem na gruncie poprzednio obowiązującego aktu prawnego.

Należy uznać zatem, że istota wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 30 maja 2013 roku wskazuje na uchybienie przez Polskę jej zobowiązaniom traktatowym także w zakresie poprzednio obowiązujących rozporządzeń (rozporządzenia 2004 i 2006), kształtujących wysokość stawek, w sposób podobny jak uczyniło to rozporządzenie 2009.

Sąd uznał, że skoro przed 01 września 2004 roku nie było wymagane legitymowanie się prejudykatem, to oceniając roszczenia powoda obejmujące ten okres przez pryzmat art. 417 § 1 kc, samodzielnie może stwierdzić, że Polska w sposób wadliwy implementowała dyrektywę 2001/14/WE wydając rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 07 kwietnia 2004 roku.

Jednak stwierdzenie powyższego nie przesądza o zasadności powództwa skierowanego przeciwko pozwanemu Skarbowi Państwa.

Orzecznictwo strasburskie oraz doktryna wskazują, że gdy wydane zostało przez Trybunał Sprawiedliwości orzeczenie stwierdzające naruszenie prawa unijnego przez państwo członkowskie, to musi zostać spełniona przesłanka wystarczająco poważnego naruszenia. W ramach skargi Trybunału Sprawiedliwości zostaje stwierdzony



sam fakt naruszenia prawa przez państwo. Natomiast przesłanką odpowiedzialności odszkodowawczej nie jest zwykła bezprawność, ale kwalifikowana. Wobec czego należy uznać, że państwo członkowskie może nie ponieść odpowiedzialności odszkodowawczej, mimo stwierdzenia naruszenia prawa unijnego. Bowiem odpowiedzialność państwa powstaje tylko, gdy państwo członkowskie w sposób oczywisty i poważny wykroczyło poza granice przysługującego mu swobodnego uznania.

Orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (wyrok z dnia 05 marca 1996 r. w sprawach połączonych C-46/93 i C-48/93, Brasserie du Pêcheur, Factortame, wyrok z dnia 08 października 1996 r. w sprawach połączonych C-178-179/94 i C-189-190/94 Dillenkofer i inni przeciwko Niemcy, wyrok z dnia 19 listopada 1991 r. w sprawach połączonych C-6/90 i C-9/90 Andrea Francovich i inni y. Republika Włoska) ukształtowało jeszcze inne przesłanki odpowiedzialności państwa za naruszenie przepisów dyrektywy.

Niezbędną przesłanką odpowiedzialności odszkodowawczej państwa członkowskiego za naruszenie prawa unijnego jest to, że przepis prawa Unii Europejskiej musi zmierzać do nadania praw jednostkom. Zgodnie z tym rozumieniem, celem dyrektywy jest przyznanie praw jednostkom, natomiast treść tych praw musi być bezwarunkowa, precyzyjna i możliwa do określenia na podstawie przepisów dyrektywy, a także musi istnieć związek przyczynowy między naruszeniem przez państwo dyrektywy, a poniesieniem przez jednostkę szkody.

Wyżej wymienione przesłanki kształtują koncepcję odpowiedzialności państw członkowskich w sytuacji naruszenia przepisów dyrektywy.

Należało zatem w niniejszym postępowaniu dokonać analizy, czy dyrektywa 2001/14/WE konkretyzowała prawny obowiązek wydania określonych przepisów krajowych, czy przyznawała uprawnienia jednostkom oraz czy szkoda powoda powstała i pozostaje w normalnym związku przyczynowym ze zdarzeniem w postaci wydania wadliwych prawnie rozporządzeń Ministra Infrastruktury z lat 2004, 2006 i 2009.

W ocenie Sądu dyrektywa 2001/14/WE nie przyznaje praw podmiotowych powodowi do uiszczania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej w określonej maksymalnej wysokości. Celem tego aktu prawnego było zapewnienie równego i niedyskryminującego dostępu wszystkich przewoźników do infrastruktury kolejowej oraz wspieranie dynamicznego, konkurencyjnego i przejrzystego rynku kolejowego w Unii Europejskiej. Podobnie zagwarantowane to zostało w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, która uchylila dyrektywę 2001/14/WE. Stwierdzono, że w celu uczynienia transportu kolejowego efektywnym i konkurencyjnym wobec innych rodzajów transportu państwa członkowskie powinny zapewnić, aby przedsiębiorstwa kolejowe miały status niezależnych podmiotów działających na zasadach komercyjnych i dostosowujących się do potrzeb rynku, a przewoźnicy kolejni powinni ponosić jedynie koszt bezpośredniego przejazdu pociągu. Jednocześnie Komisja została zobowiązana do wydania odpowiednich aktów wykonawczych ustalających zasady obliczania tych kosztów oraz umożliwiono zarządcom infrastruktury dostosowanie się do zasad pobierania opłat w ciągu 4 lat od wejścia w życie tych aktów (art. 31 ust. 3). Świadczy o tym rozporządzenie 2015/909 wydane przez Komisję Europejską. Jak w nim wskazano, różne rodzaje modelowania ekonometrycznego lub inżynierskiego mogą zapewniać wyższy stopień dokładności przy obliczaniu kosztów bezpośrednich lub kosztów krańcowych użytkowania infrastruktury. Jednakże modelowanie kosztów wymaga wyższego poziomu jakości danych i wiedzy technicznej, niż metody oparte na odjęciu niektórych niekwalifikowalnych kategorii kosztów od kosztów całkowitych. Ponadto organy regulacyjne mogą jeszcze nie mieć możliwości sprawdzenia zgodności konkretnych obliczeń z przepisami dyrektywy 2012/34/UE. W związku z powyższym, jeśli te bardziej rygorystyczne wymogi są spełnione, zarządca infrastruktury powinien mieć prawo do obliczania kosztów bezpośrednich na podstawie modelowania ekonometrycznego lub inżynierskiego, lub połączenia obu tych modeli. Oznacza to, że przyznano zarządcy prawo ustalenia stawek na poziomie wyższym niż wynikający z kosztu bezpośrednio ponieszonego, jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Dokonana przez Sąd analiza przepisu art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE uzasadnia stwierdzenie, że jego celem także nie było przyznanie praw podmiotowych jednostkom. Nie jest bowiem możliwe ustalenie treści uprawnienia,

które miałyby przysługiwać jednostce na podstawie naruszonej normy prawnej. Adresatem dyrektywy były państwa członkowskie. Co więcej, sam przepis nie jest wykraczająco precyzyjny (jasny i jednoznaczny), zaś jego stosowanie ewidentnie uzależnione od przedsięwzięcia dalszych środków wdrożeniowych, jak wskazał Rzecznik Generalny w uzasadnionej opinii sporządzonej przed wydaniem wyroku przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 30 maja 2013 roku w sprawie C-512/10.

Konieczne jest, by na podstawie naruszonego przepisu było możliwe ustalenie z wystarczającą precyzją treści prawa, które by przysługiwało jednostce, gdyby przepis został zastosowany prawidłowo oraz wskazanie tej jednostki (por. M. Taborowski, *Konsekwencje naruszenia prawa unii europejskiej przez sądy krajowe*, Warszawa 2012, s. 104).

W ocenie Sądu, treść dyrektywy 2001/14/WE nie precyzuje zakresu praw przyznanych jednostce. Wiąże się to z niesprecyzowaniem określenia „kosztu, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami”. Brak definicji tego pojęcia w prawie unijnym podkreślił także Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 30 maja 2013 roku.

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w sprawie C 512-10, analizując przepisy Rozporządzenia z 2009 r. w zakresie, w jakim określały zasady kalkulowania opłaty, za minimalny dostęp do infrastruktury wziął pod uwagę koszty pośrednie, koszty finansowe związane z obsługą kredytów zaciągniętych przez zarządcę na rozwój i modernizację infrastruktury, koszty związane z sygnalizacją prowadzeniem ruchu, utrzymaniem i naprawami infrastruktury, oraz koszty amortyzacji. W opinii Trybunału, ostatnie dwie kategorie kosztów mogą przy dokonywanej kalkulacji zostać uwzględnione częściowo, przy czym w orzeczeniu zabrakło jakichkolwiek wskazówek, w jakiej części koszty te mogą stanowić podstawę obliczenia opłaty, a w jakiej powinny z niej zostać wykluczone. W konsekwencji nie jest możliwe dokonane kalkulacji poniesionej rzekomo przez przewoźnika uiszczającego te koszty szkody. W wyroku tym Trybunał przesądził, że baza dla ustalenia wysokości stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury została w Rozporządzeniu z 2009 roku ustalona w niewłaściwy sposób. Jednakże nie zostało stwierdzone, że opłaty zostały zawyżone w stosunku do opłat, które zostałyby obliczone zgodnie z dyrektywą 2001/14/WE.

W ocenie Sądu nie można przepisu art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE uznać za wystarczająco precyzyjny, tak by jego niepełna implementacja stanowiła podstawę do odszkodowania za jego naruszenie przez państwo. Jego zastosowanie było de facto uzależnione od podjęcia dalszych środków wdrożeniowych przez państwa członkowskie.

Odnieść się też należy do przesłanek odpowiedzialności odszkodowawczej państwa członkowskiego za naruszenie prawa unijnego – bezprawności kwalifikowanej (naruszenie prawa unijnego musi być wystraszająco poważne) oraz precyzyjność aktu normatywnego. Przesłanki te się ze sobą łączą. Trybunał Sprawiedliwości definiuje wystarczająco poważne naruszenie jako oczywiste (rażące) i ciężkie (poważne) przekroczenie zakresu władzy dyskrecjonalnej. Do stwierdzenia wystarczająco poważnego naruszenia praw bierze się pod uwagę: stopień precyzji i jasności naruszonej normy, zakres swobodnego uznania, jaki naruszona norma pozostawia władzom krajowym i unijnym, usprawiedliwiony lub nieusprawiedliwiony charakter ewentualnego błędu w stosowaniu prawa, umyślny lub nieumyślny charakter popełnionego uchybienia lub spowodowanej szkody. Warunek poważnego i oczywistego przekroczenia granic uznania zakłada, że w przypadku wykonywania władzy dyskrecjonalnej, dozwolony jest pewien margines błędu, za którego popełnienie dany organ władzy nie ponosi odpowiedzialności. Jedynie w sytuacji, gdy błąd taki polega na znacznym i poważnym przekroczeniu granic uznania, państwo może ponieść odpowiedzialność odszkodowawczą (sprawy C-104/89, C-37/90). Definicja sformułowana przez Trybunał Sprawiedliwości nie przystaje do sytuacji, gdy państwo nie dysponuje władzą uznaniową. W takiej sytuacji samo naruszenie prawa unijnego może być uznane za wystarczająco poważne (por. wyrok z dnia 8 października 1996 roku w połączonych sprawach C-178-94, C-179/94, C-188/94, C-189/94 i C-190/94 Erich Dillerkofer, C. Erdmann, H.-J. Schulte, A. Heuer, W.U. i T. Knor przeciwko Niemcy, Rec. 1996, s. 4845, Wyrok Trybunału z dnia 4 lipca 2000 roku w sprawie C-424/97, Salomone Haim przeciwko Kassenzahnärztliche Vereinigung, Rec. 2000, s. I-5123). Niewłaściwa implementacja dyrektywy w odróżnieniu od braku implementacji, nie przesądza o wystąpieniu przesłanki wystarczająco poważnego naruszenia prawa (por. wyrok Trybunału z dnia 25 marca 1996 roku w sprawie C-392/93 *The Queen v H.M. Treasury*, ex parte *British Telecommunications plc*, Rec. 1996, str I-1631). Mogą bowiem w takiej sytuacji istnieć

okoliczności usprawiedliwiającej błędną implementację, a w szczególności możliwość wielorakiej interpretacji niejasnych przepisów dyrektywy.

Kwestię odpowiedzialności Państwa za wadliwą implementację dyrektywy 2001/14/WE, w sytuacji wydania następnie przez Parlament Europejski i Radę dyrektywy 2012/34/UE, mocą której m. in. upoważniono Komisję Europejską do wydania rozporządzenia wykonawczego określającego zasady obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu, ze wskazaniem okresu, w którym wdrożenie dyrektywy przez kraje członkowskie ma nastąpić, można w drodze analogii ocenić w płaszczyźnie odpowiedzialności cywilnej Państwa za szkodę poniesioną przez wydanie aktu normatywnego sprzecznego z Konstytucją, którego utratę mocy Trybunał Konstytucyjny odroczył w czasie. Przyjmuje się w orzecznictwie, że w takiej sytuacji odpowiedzialność ta nie powstaje (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 6 maja 2016 r., I CSK 364/15, LEX nr 2045335).

Podkreślić przy tym należy, że zarówno Rzecznik Generalny w swej uzasadnionej opinii, jak również TSUE w wyroku z dnia 30 maja 2013 roku dostrzegli złożoność i skomplikowany charakter sprawy, którą rozpatrywał Trybunał. Efektem prowadzonych nie tylko przeciwko Polsce, lecz również innym krajom członkowskim, postępowań w sprawie wadliwej transpozycji dyrektywy 2001/14/WE było uchwalenie dyrektywy 2012/34/UE i rozporządzenia wykonawczego. Gdyby ustawodawca unijny nie dostrzegł problemu definicji kosztu bezpośredniego, to nie podejmowałby w 2012 roku dyrektywy i nie upoważniał Komisji do wydania rozporządzenia w tej materii. A wtedy należałoby uznać, że przepis art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE był na tyle jasny, że na jego podstawie można ustalić za pomocą narzędzi ekonomicznych, ekonometrycznych, to co chciał prawodawca unijny osiągnąć jako koszt bezpośrednio związany przejazdem pociągu. Ustawodawca ten sam jednak uznał, że problem jest głębszy i wymaga jego interwencji w postaci wydania kolejnej dyrektywy i rozporządzenia wykonawczego. W ocenie Sądu oznacza to, że roszczenia wywodzone z wadliwości transpozycji dyrektywy 2001/14/WE nie przysługują, w istocie bowiem proces jej wdrożenia i następnie wdrożenia dyrektywy 2012/34/UE musiał mieć okres przejściowy na przyjęcie i dostosowanie mechanizmów regulacyjno-prawnych przez kraje członkowskie.

Mimo stwierdzenia przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej, że Polska uchybiła zobowiązaniom traktatowym, wskazać należy, że przepis art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE jest nieprecyzyjny, więc bez zastosowania szczególnych instrumentów ekonomicznych nie sposób ustalić zakresu pojęcia kosztu bezpośrednio związanego z przejazdem pociągu.

Zdaniem Sądu oznacza to, że chociaż pozwany uchybił swym zobowiązaniom traktatowym, gdyż wadliwie implementował dyrektywę, to wobec braku precyzji art. 7 ust. 3 dyrektywy, nie sposób uznać, że uczynił to w sposób zamierzony.

Naruszenie prawa unijnego jest wystarczająco poważne w każdym wypadku, jeżeli jest utrzymywane przez państwo członkowskie pomimo wydania przez TS orzeczenia stwierdzającego naruszenie lub orzeczenia wstępnego stwierdzającego niezgodność danej regulacji lub praktyki z prawem UE, a także, jeżeli naruszenia dokonano wbrew ustalonej, jednoznacznej linii orzecznictwa TS („Stosowanie prawa Unii Europejskiej przez sądy”, pod redakcją Andrzeja Wróbla, tom I, wydanie 2, str. 954-955).

Jak wynika z powyższych rozważań przede wszystkim do poważnego naruszenia prawa unijnego dochodzi wtedy, gdy państwu członkowskiemu nie pozostawiono szerokiego zakresu uznania. Istotną okolicznością w niniejszej sprawie jest fakt, że naruszona norma dyrektywy 2001/14/WE była na tyle niejasna i nieprecyzyjna, że powodowała wątpliwości w praktyce wielu krajów członkowskich, co w efekcie doprowadziło do kilkunastu skarg wniesionych przez komisję przeciwko państwom członkowskim. Przede wszystkim świadczy o tym fakt, że nie istnieje legalna definicja pojęcia kosztu bezpośredniego ponoszonego jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w przedmiotowej dyrektywie, jak również, że żaden przepis prawa Unii nie określa kosztów objętych lub kosztów nieobjętych tym pojęciem.

Rozważając powództwo wytoczone przez spółkę (...), należało też zwrócić uwagę na fakt, że powód z własnej woli zawierał umowy z (...) o korzystanie z infrastruktury kolejowej, których wynagrodzenie zawierało opłatę ustaloną w oparciu ostateczne decyzje administracyjne wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Zdaniem Sądu, dopóki te decyzje funkcjonują w obrocie prawnym, dopóty uznać należy, że stawki z nich wynikające mogły stanowić element wynagrodzenia wynikającego z umów zawieranych przez powódkę z (...). W odniesieniu do decyzji administracyjnych funkcjonuje w orzecznictwie Sądu Najwyższego pogląd, zgodnie z którym sąd cywilny jest uprawniony do odmowy stosowania decyzji administracyjnej wydanej przez organ oczywiście niewłaściwy lub bez zachowania jakiegokolwiek procedury, oraz decyzji niepodpisanej (uchwała siedmiu sędziów SN z dnia 30 września 1992 r., III AZP 17/92, OSNCP 1993, nr 3, poz. 25, orzeczenie SN z dnia 21 listopada 1980 r., III CZP 43/80, OSNCP 1981, nr 8, poz. 142, wyrok SN z dnia 9 kwietnia 1999 r., I CKN 66/98, niepubl.). Nawet przyjmując ten pogląd (a zaznaczyć należy, że w literaturze jest on krytykowany), musi to być taka wadliwość decyzji nieposiadającej cech jej właściwych, która zbliżają ją do aktu nieistniejącego (actus nullus), który pozbawiony jest skuteczności w zakresie stosunków cywilnoprawnych. Z taką sytuacją w sprawie jednak nie mamy do czynienia. Sąd zatem zobligowany był przyjąć istnienie tych decyzji administracyjnych jako podstawę do ustalenia wynagrodzenia za dostęp do infrastruktury kolejowej.

Wobec tego brak jest możliwości przyjęcia odpowiedzialności Skarbu Państwa – Ministra Infrastruktury i Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w związku z niepełną implementacją dyrektywy także na podstawie art. 417<sup>1</sup> § 2 kc.

Analiza prawna dokonana przez Sąd wskazuje, że brak jest podstaw do przyjęcia odpowiedzialności państwa w oparciu o zasady wspólnotowe, jak i na podstawie przepisów krajowych. Na gruncie niniejszej sprawy samo wydanie orzeczenia przez Trybunał, stwierdzającego niezgodność prawa krajowego z prawem Unii Europejskiej, nie przesądza o bezprawności działania władzy publicznej. Nie wystąpiły także inne przesłanki, świadczące o odpowiedzialności Skarbu Państwa. Warunkuje to sytuację, kiedy mimo stwierdzenia naruszenia przez państwo członkowskie prawa unijnego orzeczeniem Trybunału Sprawiedliwości, nie poniesie ono odpowiedzialności odszkodowawczej za szkodę wyrządzoną takim naruszeniem.

Powód uzasadniając wysokość poniesionej szkody wskazał, że stanowi ją różnica między łączną kwotą zawyżonych opłat poniesionych w latach 2004-2014, a łączną kwotą opłat jakie poniósłby, gdyby przepisy krajowe i rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 2004, 2006 i 2009 r. nie były sprzeczne z dyrektywą 2001/14/WE. Jednocześnie wskazał, że z uwagi na brak dostępu do akt postępowań, w wyniku których zatwierdzono stawki opłat za dostęp do infrastruktury, sporządzając pozew inicjujący postępowanie, nie był w stanie określić dokładnej kwoty poniesionej szkody, wobec czego podał ją w różnych wariantach.

Tę samą argumentację powód zastosował w stosunku do roszczenia przysługującego spółce (...) odnośnie do opłat poniesionych przez nią w latach 2009-2014 na rzecz (...).

Wskazać przy tym należy, że w niniejszej sprawie Sąd nie rozważał ważności i skuteczności „Porozumienia dotyczącego przeniesienia roszczeń (...) sp. z o.o. do (...) sp. z o.o.” zawartego pomiędzy tymi podmiotami w dniu 21 sierpnia 2017 r. wobec niezasadności wytoczonego powództwa z wyżej przedstawionych przyczyn.

W ocenie Sądu nie jest możliwe wyliczenie modelowej opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej poprzez proste odjęcie niektórych kategorii kosztów od kosztów całkowitych. Dyrektywa oraz wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej nie precyzują, jaki powinien być prawidłowy model wyliczenia opłaty za dostęp do infrastruktury pozwanej spółki, pozostawiając także pewien margines uznaniowości państwu członkowskiemu w tej kalkulacji.

Brak szczegółowych wytycznych wynikających z regulacji prawa unijnego, wskazujących jaka powinna być prawidłowa implementacja omawianej dyrektywy, uniemożliwia ustalenie wysokości szkody. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej wskazuje tylko, że była ustalana ona w sposób niewłaściwy, jednocześnie określając, że opłaty nie były zawyżone. Wyrok TSUE wskazuje, że „dyrektywa 2001/14 nie zawiera żadnej definicji „kosztu, który

jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami”, a żaden przepis prawa Unii nie określa kosztów objętych lub kosztów nie objętych tym pojęciem” (punkt 74 wyroku z dnia 30 maja 2013 r.). Na uwagę zasługuje także fakt, że wydane w 2015 r. Rozporządzenie 2015/909, tj. rozporządzenie wykonawcze do Dyrektywy 2012/34/UE, wprowadzając definicję kosztu bezpośredniego, nie podaje definitywnego określenia kosztów przyjmowanych do opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Przepis art. 2 ust 1 Rozporządzenia 2015/909 zawierający legalną definicję „kosztu bezpośredniego” określa go jako „koszt, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu”. Natomiast art. 3 i 4 zawierające katalogi kosztów pośrednich i niekwalifikowanych są otwarte. Z zastrzeżeniem wynikającym z art. 3 ust. 4, art. 4 ust. 1, art. 6 oraz preambule pozwala to zarządcy na uznaniowość kwalifikowania kosztów, stosownie do specyfiki zarządzanej sieci kolejowej i z uwzględnieniem najlepszych praktyk międzynarodowych.

Strona pozwana wskazała, że koszty, które nie powinny być uwzględniane przy obliczaniu opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, mogły być pokrywane z tych opłat, na podstawie art. 8 ust. 1 dyrektywy 2001/14/WE. W istocie przepis ten pozwalał na ustalanie opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej na poziomie wyższym, niż wynikający z art. 7 ust. 3. Opłaty ustalone w ten sposób mogły prowadzić do uzyskania pełnego odzysku kosztów poniesionych przez zarządcę infrastruktury. Były to tzw. koszty całkowite. Art. 7 ust. 3 stosuje się bez uszczerbku dla art. 8 dyrektywy. Bowiernie zgodnie z art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE, 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. Zaś zgodnie z art. 8, opłaty mogą być podwyższane w następujących przypadkach: w celu uzyskania pełnego odzysku kosztów poniesionych przez zarządcę infrastruktury dane Państwo Członkowskie może, jeżeli rynek może to wytrzymać, dokonywać podwyżek na podstawie efektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących zasad oraz dla specjalnych projektów inwestycyjnych w przyszłości lub tych, które zostały zakończone nie więcej niż 15 lat przed wejściem w życie dyrektywy, zarządca infrastruktury może ustalić lub nadal ustalać wyższe opłaty – na podstawie długookresowych kosztów takich projektów – jeżeli podnoszą one efektywność i/lub efektywność kosztową, a w inny sposób nie mogłyby być lub nie zostałyby uwzględnione.

Nie można podzielić argumentu, że skoro przepis art. 8 dyrektywy nie został implementowany do prawa krajowego, to tym samym brak jest podstaw do jego stosowania przy ustalaniu wysokości opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej. Przyjmując hipotetycznie konieczność stosowania przepisów dyrektywy wprost, z uwagi na jej niepełną implementację, nie sposób stosować przepisu art. 7 ust. 3 dyrektywy bez stosowania art. 8 dyrektywy i w oderwaniu od niego.

Należy również wskazać, że obowiązujący na gruncie Dyrektywy 2001/14/WE, system ustalania wysokości opłat przewidywał z jednej strony uwzględnianie w kalkulacji opłat inne opłaty niż bezpośrednie (art. 8 ust 1 dyrektywy), a z drugiej strony dotacje ze środków publicznych w celu obniżenia opłat przewoźników kolejowych.

Obowiązek państwa w zakresie zapewnienia we właściwym czasie równowagi zarządcy infrastruktury kolejowej wynikał z art. 6 ust. 1 dyrektywy. Zgodnie z nim, na państwie członkowskim spoczywał obowiązek stworzenia takich zasad finansowania działalności zarządcy infrastruktury kolejowej, by jego koszty były co najmniej zbilansowane z dochodami z opłat za udostępnianie infrastruktury, nadwyżki z innych rodzajów działalności handlowej oraz dofinansowania ze środków publicznych (finansowanie przez państwo). System finansowania zarządcy nie mógł, więc prowadzić do tego, żeby zarządca nie mógł pokryć kosztów swojej działalności bądź to z opłat przewoźników, bądź z budżetu państwa. Jeśli opłaty pobierane od przewoźników byłyby hipotetycznie na poziomie wyższym, to państwo wypłaciłoby zarządcy niższą dotację, celem zrównoważenia wydatków i przychodów zarządy infrastruktury kolejowej.

Warto także wskazać na art. 33 ust. 5a utk, który to nakazywał przy ustalaniu stawek jednostkowych opłaty podstawowej, pomniejszenie wysokości planowanych kosztów udostępniania infrastruktury kolejowej o środki z budżetu państwa lub jednostek samorządu terytorialnego oraz o przewidywane środki pochodzące z Funduszu Kolejowego. Przepis ten obowiązywał do 04 czerwca 2014 roku i został uchylony w związku wprowadzeniem zmian w ww. ustawie na kanwie orzeczenia TSUE. Tym samym dotacje ze środków publicznych, w okresie wskazanym w pozwie, rekompensowały brak zasady kosztów całkowitych. Dla przewoźnika dotacje te prowadziły do obniżenia

stawek opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury. Minister, w ramach prowadzonej polityki, oddziaływał na wysokość stawek, a przekazywana dotacja miała na celu ustalenie wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury na oczekiwanym poziomie.

Zdaniem Sądu, słusznie podnosi strona pozwana, że przekazywane dotacje mogły stanowić dofinansowanie do kosztów pośrednich i kosztów finansowych. Tym samym koszty te były faktycznie zrównoważone dotacją ze środków publicznych, bez konieczności finansowania z opłat za korzystanie z infrastruktury.

Na uwagę zasługuje także fakt, który został podkreślony przez stronę pozwaną, że koszty poniesione przez powoda z tytułu dostępu do infrastruktury kolejowej zostały pokryte przez odbiorców usług świadczonych przez powoda. Wskazać należy, że na gruncie przeprowadzonego postępowania dowodowego powód nie wykazał (art. 5 kc), że w wyniku nieprawidłowej implementacji dyrektywy doszło do zmniejszenia się jego majątku (że istnieje różnica w jego majątku pomiędzy stanem hipotetycznym, gdyby doszło do prawidłowej implementacji dyrektywy, a stanem rzeczywistym).

Ponadto wskazać należy, że Sąd w niniejszym postępowaniu nie ma uprawnienia do zakwestionowania wysokości stawek opłat, które jest zobowiązany uiszczać przewoźnik na rzecz zarządcy infrastruktury kolejowej. Niedopuszczalność wkraczania przez sąd powszechny w kwestię, która zastrzeżona jest dla postępowania administracyjnego, znajduje swoje odzwierciedlenie w orzecznictwie. Wskazuje się, że treść rozstrzygnięcia zawartego w decyzji administracyjnej stanowi, bez względu na motywy jakimi się kierowano przy jej podjęciu, wyraz stanowiska organu administracji, a zatem nie leży w gestii sądu powszechnego badanie prawidłowości tego rozstrzygnięcia (Wyrok Sądu Najwyższego z dnia 28 maja 2014 r., I CSK 419/13). Sąd przy rozpoznawaniu roszczeń o charakterze cywilnoprawnym związany jest z ostatecznymi decyzjami administracyjnymi. Zatem sąd związany jest z wysokością stawek opłat, zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Fakt, że powód nie był stroną postępowań o zatwierdzenie stawek opłat i nie może skutecznie dochodzić wzruszenia decyzji Prezesa UTK w przedmiocie zatwierdzenia stawek zarządcy (...) opłat na poszczególne okresy ich obowiązywania, na który powołuje się strona powodowa, nie ma znaczenia na gruncie sprawy cywilnej.

Należy także wskazać na wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 09 listopada 2017 r. w sprawie C-489/15 CTL Logistic GmbH przeciwko DB Netz AG w przedmiocie zwrotu opłat z tytułu anulowania i zmian w ramach użytkowania infrastruktury kolejowej zarządzanej przez DB Netz.

Jak już wcześniej zostało podkreślone, celem dyrektywy 2001/14/WE było zapewnienie przejrzystości oraz brak dyskryminacji dla wszystkich przedsiębiorstw kolejowych do infrastruktury kolejowej (cel 5). Systemy pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej powinny pozwalać na równy i niedyskryminujący dostęp dla wszystkich przedsiębiorstw i dążyć do możliwie jak najpełniejszego zaspokojenia potrzeb wszystkich użytkowników i rodzajów przewozów w sposób sprawiedliwy i niedyskryminujący (cel 11). Pozwala to na wykonywanie uczciwej konkurencji przy wykonywaniu przewozów kolejowych (cel 16). Przepisy dyrektywy (art. 4 ust. 5) kładą duży nacisk na zasadę równego traktowania przedsiębiorstw przewozów kolejowych. Państwo członkowie w celu zagwarantowania powyższego jest zobowiązane do powołania takiego organu, do którego będzie mógł odwołać się wnioskodawca, który uważa, że został potraktowany „nieuczciwie, dyskryminująco lub został w jakikolwiek inny sposób poszkodowany”. Środek odwoławczy dotyczy w szczególności decyzji zarządcy infrastruktury odnoszących się do systemu pobierania opłat lub do poziomu lub struktury opłat za użytkowanie infrastruktury, do których uiszczania przewoźnik jest zobowiązany (art. 30).

W wyroku TSUE C-489/15, w stanie faktycznym rozpoznawanej sprawy wskazano, że analiza stawki opłat, które powinien uiszczać przewoźnik jest dokonywana przez sąd na zasadzie słuszności. Podniesiono, że ocena ta zagraża realizacji celów dyrektywy 2001/14. Bowiern kryteria ich ustalania przez sąd cywilny w konkretnej sprawie byłaby stosowana w zależności od przedmiotu umowy i interesu stron sporu. Podkreślono także, że ingerencja sądu przy ustalaniu opłat prowadziłaby do naruszenia niezależności zarządców infrastruktury, gdyż w tym wypadku byłiby zobowiązani do zapłacenia „słusznych” zdaniem sądu opłat wynikających z indywidualnych przypadków.

Podmiot uprawniony do dostępu, który wniósłby powództwo przeciwko zarządcy infrastruktury celem zwrotu części kwoty opłaty uznanej za niesłuszną, uzyskałby siłą rzeczy korzyść w stosunku do swoich konkurentów, którzy takiego powództwa by nie wnieśli. Wydanie przez sąd cywilny orzeczenia, który ustalałby opłatę za korzystanie z infrastruktury kolejowej wobec konkretnego podmiotu podważyłby cel zapewnienia uczciwej konkurencji w sektorze świadczeń usług kolejowych.

Wobec czego, jedynie określenie opłat opartych na jednolitych kryteriach może gwarantować, że polityka w dziedzinie opłat będzie stosowana w taki sam sposób wobec wszystkich przedsiębiorstw kolejowych.

W orzeczeniu tym podkreślono, że system pobierania opłat i alokacji zdolności przepustowej powinny zachęcać zarządców infrastruktury kolejowej do optymalizacji wykorzystania infrastruktury kolejowej w ramach określonych przez państwa członkowskie (wyrok z dnia 28 lutego 2013 r., Komisja/Hiszpania, C-485/10, EU:C:2013:114, pkt 44). Zgodnie z tym co przewiduje art. 8 ust. 2 dyrektywy, by zachęcić zarządcę infrastruktury do optymalizacji wykorzystania swojej infrastruktury, powinien on być w stanie ustalić lub utrzymać wyższe opłaty w oparciu o długookresowe koszty określonych projektów inwestycyjnych ( wyrok z dnia 28 lutego 2013 r., Komisja/Niemcy, C-369/11, EU:C:2013:636, pkt 43).

Natomiast w sytuacji ustalania przez sąd cywilny opłaty w oparciu o zasadę słuszności, mającą zastosowanie tylko wobec przedsiębiorstwa kolejowego będącego stroną postępowania, byłoby niemożliwym osiągnięciem tej optymalizacji, gdyż ustalenie tej opłaty przez sąd ograniczałoby zakres swobody zarządcy z celami dyrektywy 2001/14/WE. Ponadto stosowanie przez sądy cywilne materialnych kryteriów oceny byłoby niezgodne z kryteriami oceny przewidzianymi przez samą dyrektywę (art. 4, 7 i 8), zaś przy założeniu, że wymogi te są zgodne z wymogami określonymi w tej dyrektywie – prowadziłyby do stosowania bezpośrednio przepisów kolejowych i w konsekwencji do ingerencji w kompetencje organu kontrolnego.

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej podkreślił, że różne orzeczenia niezależnych sądów cywilnych, ewentualnie niezharmonizowane orzecznictwem sądów najwyższych, zastąpiłyby jednolitość kontroli prowadzonej przez właściwy organ, przy zastrzeżeniu ewentualnej późniejszej kontroli prowadzonej przez sądy, do których wniesione skargi skierowanych na decyzje organu. Skutkowałoby to nakładaniem się na siebie dwóch nieskoordynowanych dróg prawnych, co stoi w sprzeczności z celem określonym w art. 30 dyrektywy 2001/14.

Wobec czego uznać należy, że zwrot opłat na podstawie przepisów prawa cywilnego mógłby mieć tylko miejsce w sytuacji, gdy zgodnie z przepisami prawa krajowego bezprawny charakter oparty w świetle uregulowania dotyczącego dostępu do infrastruktury kolejowej został stwierdzony uprzednio przez organ kontroli lub sąd, który poddał kontroli decyzję tego organu i pod warunkiem, że żądanie zwrotu może być przedmiotem powództwa do krajowych sądów cywilnych, a nie skargi przewidzianej w tym uregulowaniu (wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 09 listopada 2017 r. sprawa C- 489/15, Lex).

W ocenie Sądu, wskazane orzeczenie daje wyraz przekonaniu, że sąd cywilny (sąd powszechny) nie posiada kognicji do ingerowania, a przez to dokonywania zmian w zakresie opłat ponoszonych przez przewoźników kolejowych w związku z dostępem do infrastruktury kolejowej w indywidualnych sprawach roszczeń przewoźników. Wniosek tej jest aktualny także na gruncie niniejszego postępowania i ma on zastosowanie nie tylko do spraw w których – jak w omawianym wyroku – ocenie podlegała możliwość kształtowania stawek na zasadach słuszności. Wniosek ten należy ogólnie odnieść do możliwości kształtowania w indywidualnych sprawach poszczególnych przewoźników wysokości opłat i wykluczyć takie uprawnienie sadu cywilnego.

Mając na uwadze, wskazane wyżej rozważania prawne, w ocenie Sądu, w związku z niewykazaniem pozostałych przesłanek odpowiedzialności, brak jest podstaw do przyjęcia odpowiedzialność pozwanego Skarbu Państwa.

Tylko zatem na marginesie można podnieść, że gdyby żądanie pozwu w zakresie żądania odszkodowania od Skarbu Państwa było uzasadnione, to wskazać należy, że niezasadny byłby podnoszony przez stronę pozwaną zarzut przedawnienia roszczenia skierowanego przeciwko Skarbowi Państwa.

Powód wywodzi swe roszczenie z deliktu legislacyjnego, co do którego wypowiedział się TSUE w wyroku z dnia 30 maja 2013 roku, opublikowanym w dniu 03 sierpnia 2013 roku. Przepis art. 442<sup>(1)</sup> § 1 kc stanowi, że roszczenie o naprawienie szkody wyrządzonej czynem niedozwolonym ulega przedawnieniu z upływem lat trzech od dnia, w którym poszkodowany dowiedział się o szkodzie i o osobie obowiązanej do jej naprawienia. Jednakże termin ten nie może być dłuższy, niż dziesięć lat od dnia, w którym nastąpiło zdarzenie wywołujące szkodę. Zdaniem Sądu, powodowa spółka dowiedziała się o szkodzie i o osobie obowiązanej do jej naprawienia z chwilą wydania (opublikowania) wyroku przez TSUE.

Powód (...) wystąpił z wnioskiem o zawezwanie do próby ugodowej Skarb Państwa - Ministra Infrastruktury i Rozwoju oraz Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego w dniu 07 kwietnia 2014 r., a następnie w dniu 07 lipca 2015 r., co skutkowało przerwaniem biegu terminu przedawnienia zgodnie z art. 123 § 1 pkt 1 kc. Tym samym nie uchybił on trzyletniemu terminowi do wytoczenia powództwa, co miało miejsce w dniu 04 lipca 2017 r.

Natomiast (...) wystąpiła z wnioskiem o zawezwanie do próby ugodowej Skarbu Państwa - Ministra Skarbu Państwa w dniu 06 czerwca 2014 r., zaś odnośnie Skarbu Państwa – Ministra Infrastruktury i Budownictwa w dniu 25 maja 2016 r., a następnie wobec Skarbu Państwa – Ministra Skarbu Państwa w dniu 25 maja 2016 r. Wobec czego wystąpienie z pismem procesowym rozszerzającym powództwo w dniu 24 sierpnia 2017 r., wskazuje na zachowanie wymaganego ustawowego terminu.

Powód swoje roszczenie obok Skarbu Państwa reprezentowanego przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa oraz Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, skierował także w stosunku do (...) S.A.

Zdaniem Sądu żądanie przeciwko pozwanej (...) S.A, jako bezzasadne nie zasługuje na uwzględnienie w całości.

Przede wszystkim podkreślić należy, że pozwana spółka nie może ponosić odpowiedzialności na podstawie art. 417 czy 417<sup>1</sup> kc. Wskazane przepisy kodeksu cywilnego dotyczą szkody wyrządzonej przez niezgodne z prawem działanie lub zaniechanie przy wykonywaniu władzy publicznej. Natomiast pozwana spółka nie wykonuje władzy publicznej, a jej podlega. Zarówno art. 417 i 417<sup>1</sup> kc nie mogą stanowić podstawy prawnej roszczeń związanych z umowami cywilnymi, które mieszczą się w sferze dominium, a nie w sferze działań władczych. Podmiotem odpowiedzialnym na tej podstawie jest Skarb Państwa lub jednostki samorządu terytorialnego, a pozwana spółka jest spółką prawa handlowego. Na gruncie prawa europejskiego ewentualna odpowiedzialność podmiotu prywatnego za naruszenie prawa unijnego jest wyjątkowa i ma charakter posiłkowy. Przede wszystkim to organy publiczne, a nie podmioty prywatne odpowiadają za naruszenie zobowiązań państwa członkowskiego przez nieprawidłowe wdrożenie dyrektywy. W niniejszej sprawie odpowiedzialność za transpozycję dyrektywy może mieć tylko i wyłącznie władza uprawniona do stanowienia prawa.

Orzeczenie Trybunału Sprawiedliwości z dnia 30 maja 2013 r. także uzasadnia brak możliwości przyjęcia odpowiedzialności (...) S.A. Wskazać należy, że orzeczenie wydane przez TSUE nie ma wpływu na ważność, skuteczność i obowiązywanie decyzji i umów, które były podstawą świadczeń, których zwrotu domaga się strona powodowa. Wyrok ten skierowany był do organów państwa. Zobowiązywał państwa członkowskie do podjęcia stosownych środków mających na celu dostosowanie prawa krajowego do prawa Unii Europejskiej. Natomiast (...) S.A., jako spółka prawa handlowego, zgodnie z art. 83 Konstytucji RP miała bezwzględny obowiązek przestrzegania powszechnie obowiązujących przepisów prawa. Dotyczy to również rozporządzeń wykonawczych do ustawy, które Konstytucja wprost zalicza do źródeł powszechnie obowiązującego prawa Rzeczypospolitej Polskiej (art. 87 ust 1 Konstytucji).

Pozwana spółka, zawierając umowy była zobowiązana do przestrzegania przepisów określających sposób kalkulacji opłat za dostęp do infrastruktury oraz była związana decyzjami Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego



zatwierdzającymi te stawki. Podkreślenia wymaga, że TSUE nie orzekł o błędnym zastosowaniu przepisu art. 7 ust. 3 dyrektyw 2001/14/WE przez Prezesa UTK lub pozwaną spółkę (...) S.A., lecz o uchybieniu przez państwo członkowskie zobowiązaniu polegającemu na niepełnej transpozycji tego przepisu. Przypomnieć należy, że działalność (...) S.A. polega na zarządzaniu i udostępnianiu infrastruktury kolejowej oraz kalkulowaniu stawek opłat z tego tytułu, co jest działalnością gospodarczą, odbywającą się w sferze prawa cywilnego, a nie działalnością z zakresu administracji publicznej.

Ponadto, jak już wyżej zostało wskazane, umowy zawierane przez pozwaną spółkę z przewoźnikami mają charakter cywilnoprawny, tym samym brak jest podstaw do stwierdzenia, że spółka wobec nich kieruje się działaniami władczymi. Umowy w tym zakresie nie podlegają negocjacji, ale wynika to z wiążącego charakteru decyzji Prezesa UTK, wydawanych na podstawie art. 33 ust. 8 utk. Zarządca infrastruktury ma obowiązek przekazywania stawek opłat Prezesowi UTK (art. 33 ust. 7). W sytuacji, gdy Prezes UTK odmówi zatwierdzenia przedstawionych stawek, zarządca zobowiązany jest do wprowadzenia zmian zgodnie ze wskazaniami Prezesa UTK, celem ich ponownego przedłożenia do potwierdzenia.

Wobec tego pozwana spółka (...) związana była ze stawkami jednostkowymi opłaty podstawowej za korzystanie z jej infrastruktury kolejowej, zatwierdzanymi każdorazowo w drodze decyzji przez Prezesa UTK.

Ponownie należy wskazać, że Sąd w postępowaniu cywilnym nie może badać prawidłowości podjęcia decyzji administracyjnej, gdyż jest nią związany (uchwała Sądu Najwyższego w składzie 7 sędziów z dnia 09 października 2007 r. III CZP 45/07). Zatem decyzje Prezesa UTK w przedmiocie zatwierdzenia stawek są dla Sądu bezwzględnie wiążące, o ile zostały wydane we właściwym trybie.

Powód jako podstawę odpowiedzialności (...) S.A. wskazywał treści art. 422 kc. W myśl tego przepisu za szkodę odpowiedzialny jest nie tylko ten, kto ją bezpośrednio wyrządził, lecz także ten kto inną osobę do wyrządzenia szkody nakłonił albo był jej pomocny, jak również ten kto świadomie skorzystał z wyrządzonej drugiemu szkody. Zdaniem strony powodowej (...) S.A. świadomie skorzystała ze szkody wyrządzonej przez Skarb Państwa.

Jak słusznie podnosi pozwana spółka – brak jest podstaw do przypisania Skarbowi Państwa odpowiedzialności za szkodę na podstawie art. 417, 417<sup>1</sup> kc, co skutkuje także brakiem podstaw do przypisania (...) S.A. odpowiedzialności z art. 422 kc, która jest uzależniona od istnienia odpowiedzialności bezpośrednio sprawcy szkody. Art. 422 kc zakłada uprzednie wyrządzenie szkody czynem niedozwolonym. Jak się podkreśla na gruncie art. 422 kc, „chcąc wykazać świadomość osoby korzystającej ze szkody należy udowodnić, iż wiedziała ona, że został wyrządzony czyn niedozwolony, że w wyniku niego została wyrządzona szkoda oraz że przedmiot, w którym wyrządzono szkodę, ma stanowić korzyść, jaką osiąga (tak: P Machnikowski [w:] System PrPryw, t: 6, 2009, s, 426, Nb 46). Podkreślenia wymaga, że dotyczy to świadomej wiedzy na temat wszystkich okoliczności. Zatem samo istnienie okoliczności „z łatwością mogła się dowiedzieć” nie skutkuje odpowiedzialnością.

(...) S.A. miała obowiązek stosowania się do obowiązujących w kraju regulacji prawnych, a wysokość opłat obliczała zgodnie z obowiązującymi przepisami rozporządzeń wykonawczych do ustawy o transporcie kolejowym. Wysokość stawek opłat była zatwierdzana przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Świadczy to o tym, że pozwana spółka nie mogła mieć pozytywnej świadomości, że Skarb Państwa dokonał czynu niedozwolonego. Źródłem zobowiązania powoda i bezpośrednią podstawą jego świadczeń na rzecz (...) S.A. były umowy cywilnoprawne zawierane z pozwaną spółką, a nie przepisy prawa.

Przepis art. 422 kc przewiduje odpowiedzialność o charakterze deliktowym. Nie mogą zostać uznane za bezprawne działania pozwanej spółki podejmowane w oparciu o powszechnie obowiązujące przepisy prawa.

Skutkuje to uznaniem, że po stronie pozwanej spółki (...) brak jest bezprawnego zdarzenia sprawczego, który spowodowałby szkodę. Zatem nie istnieje także związek przyczynowy między działaniem a szkodą.

Powód opierał swoje żądanie także na podstawie przepisów dotyczących nienależnego świadczenia. Wskazał, że pozwana spółka skorzystała na wyrządzonej powodowi szkodzie wskutek naruszenia przez Polskę przepisów prawa unijnego, pobierając od powoda wyższe opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej.

Gdyby podstawę odpowiedzialności spółki (...) upatrywać w bezpodstawnym wzbogaceniu, to zgodnie z treścią art. 405 kc, kto bez podstawy prawnej uzyskał korzyść majątkową kosztem innej osoby, obowiązany jest do wydania korzyści w naturze, a gdyby to nie było możliwe, do zwrotu jej wartości. Stosownie zaś do treści § 1 art. 410 kc, przepisy art. 405-409 kc stosuje się w szczególności do świadczenia nienależnego. W myśl § 2 art. 410 kc świadczenie jest nienależne, jeżeli ten, kto je spełnił, nie był w ogóle zobowiązany lub nie był zobowiązany względem osoby, której świadczył, albo jeżeli podstawa świadczenia odpadła lub zamierzony cel świadczenia nie został osiągnięty, albo jeżeli czynność prawna zobowiązująca do świadczenia była nieważna i nie stała się ważna po spełnieniu świadczenia.

Podkreślenia wymaga, że świadczenia uiszczane były przez powoda na rzecz pozwanej spółki dobrowolnie, bez zastrzeżenia zwrotu, w oparciu o ważne, corocznie zawierane umowy. Wysokość tych świadczeń wynikała z zakresu dostępu do infrastruktury jaki powód uzyskiwał na podstawie umów. W zamian za świadczone opłaty powód uzyskał od (...) S.A. świadczenie wzajemne, czyli dostęp do infrastruktury zgodnie z zawartymi i wykonywanymi umowami, co nie było kwestionowane w toku niniejszego postępowania. Nie można zatem przyjąć by były świadczeniami nienależnymi w rozumieniu art. 410 § 2 kc. Pozwana spółka była związana stawkami jednostkowymi opłaty podstawowej za korzystanie z jej infrastruktury kolejowej, zatwierdzanymi każdorazowo w drodze ostatecznych decyzji administracyjnych wydawanych przez Prezesa UTK. Z uwagi na niewyeliminowanie z obrotu prawnego tych decyzji we właściwym trybie, nie sposób uznać, by powodowały one nieważność czynności prawnych zawartych przez powoda i pozwaną (...) S.A. Jak wyżej wskazano Sąd zobligowany jest wziąć pod uwagę stan rzeczy wynikający z decyzji administracyjnej noszącej przymiot ostateczności, gdyż tylko w przypadku wydania jej przez organ całkowicie nieuprawniony, bądź z pominięciem jakiegokolwiek procedury byłby uprawniony do niewzięcia jej pod uwagę.

Wskazać też należy, że roszczenia z tytułu nienależnego świadczenia nie może uzasadniać fakt, że odpadła podstawa świadczenia, gdyż należy stosować bezpośrednio przepisy dyrektywy 2001/14/WE nieprawidłowo transponowanej do naszego porządku krajowego. Jak wskazał Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku z dnia 18 grudnia 2017 r. w sprawie o sygn. akt I ACa 1489/16, „wszelkie świadczenia uiszczane na rzecz (...) przez przewoźnika kolejowego były świadczeniami należnymi, zwłaszcza że opłaty pobierane były na mocy obowiązujących wówczas przepisów prawa i zatwierdzone decyzjami administracyjnymi, zaś wyrok TSUE w żadnym wypadku nie mógł spowodować takiego skutku, aby świadczenia takie były nienależne”.

Odnieść się jeszcze należy do zarzutu przedawnienia roszczenia, podnoszonego przez pozwaną spółkę. Roszczenia powoda dochodzone w niniejszej sprawie są ściśle związane z działalnością gospodarczą prowadzoną przez powoda w okresie, za jaki dochodzi odszkodowania (lata 2004-2014 – spółka (...) oraz lata 2009-2014 – spółka (...)). Prawidłowe wykonywanie przez powoda działalności gospodarczej wymagało dostępu do infrastruktury kolejowej. Powód obowiązany był do ponoszenia opłat w zamian za korzystanie z infrastruktury kolejowej w oparciu o wystawiane przez (...) S.A. faktury. Dokonywanie opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej było zatem ściśle związane z działalnością gospodarczą prowadzoną przez powoda w spornym okresie. Stąd termin przedawnienia roszczenia z tego tytułu, jako pozostający w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą, wynosił 3 lata (art. 118 kc). Zobowiązanie z tytułu zwrotu nienależnego świadczenia ma charakter bezterminowy (art. 455 kc). Zgodnie z art. 120 § 1 kc, bieg przedawnienia rozpoczyna się od dnia, w którym roszczenie stało się wymagalne, jeżeli natomiast wymagalność roszczenia zależy od podjęcia określonej czynności przez uprawnionego, bieg terminu rozpoczyna się od dnia, w którym roszczenie stałoby się wymagalne, gdyby uprawniony podjął czynność w najwcześniejszym możliwym terminie.

W orzecnictwie Sądu Najwyższego ukształtował się pogląd, zgodnie z którym „Bieg przedawnienia roszczenia wynikającego ze zobowiązania bezterminowego rozpoczyna się w dniu, w którym świadczenie powinno być spełnione, gdyby wierzyciel wezwał dłużnika do wykonania zobowiązania w najwcześniejszym możliwym terminie (art. 120 § 1 zd. 2 w zw. z art. 455 kc), niezależnie od świadomości uprawnionego co do przysługiwania mu roszczenia" (zob. wyrok SN z dnia 24 kwietnia 2003 r. I CKN 316/01). W wyroku z dnia 16 grudnia 2014 r. Sąd Najwyższy III CSK 36/14

wskazał, że „dla rozpoczęcia biegu terminu przedawnienia nie ma znaczenia, kiedy wierzyciel dowiedział się o tym, że świadczenie było nienależne, ani kiedy rzeczywiście wezwał dłużnika do zwrotu nienależnego świadczenia(...) Nie ma więc znaczenia brak świadomości wierzyciela, że uiszczył nienależne świadczenie ani jego przekonanie, że miał możliwość wezwania do zwrotu świadczenia dopiero po uzyskaniu stosownych informacji i świadomości tego, iż świadczenie było nienależne. Zapatrywanie, że bieg przedawnienia należy liczyć dopiero od wezwania do zapłaty, które możliwe jest dopiero od chwili, gdy wierzyciel dowiedział się, że świadczenie było nienależne, jest poglądem przekreślającym całkowicie sens art. 120 § 1 zd. 2 kc”. Co więcej, Sąd Najwyższy wskazał, że „gdyby pogląd ten podzielić, to tak samo należałoby liczyć początek biegu przedawnienia o zwrot nienależnego świadczenia, gdyby strona powodowa wykryła fakt nienależnego świadczenia i wezwała pozwanego do zwrotu dopiero po 20 czy 30 latach, co oczywiście przekreślałoby całkowicie cel instytucji przedawnienia roszczeń”.

W świetle powołanych orzeczeń, które Sąd podziela, przyjęć zatem należało, że termin przedawnienia roszczenia z tytułu nienależnego świadczenia rozpoczyna się od dnia kiedy roszczenie stało się w myśl art. 120 kc wymagalne. Bez znaczenia pozostaje przy tym fakt wezwania wzbogaconego do zwrotu świadczenia, a także sama świadomość uprawnionego co do przysługiwania mu roszczenia. Słusznie zatem podnosi strona pozwana, że trzyletni termin przedawnienia, należałoby liczyć od daty zapłacenia przez powoda poszczególnych faktur VAT wystawionych przez (...), bez względu na stan świadomości powoda co do prawidłowości sposobu ustalenia stawek opłat za korzystanie z infrastruktury w momencie uiszczenia poszczególnych opłat. W ocenie Sądu, nie można zgodzić się ze stanowiskiem powoda, że termin przedawnienia roszczenia dochodzonego z tytułu świadczenia nienależnego należy liczyć od dnia uzyskania przez niego wiedzy o wydaniu wyroku TSUE w sprawie C – 512/10. Podkreślenia wymaga, że dopuszczalne jest przyjęcie, że początek biegu terminu przedawnienia roszczenia związanego z nienależnym świadczeniem jest inny, niż w przypadku roszczenia z tytułu deliktu. Ponadto nie można pomijać faktu, że wyrok TSUE nie dotyczył rozporządzeń z 2004, 2006, a także art. 33 ust 2 utk w brzmieniu pierwotnym. Brak jest zatem podstaw do przyjmowania, by także co do opłat uiszczanych na podstawie umów zawieranych pod rządami tych aktów prawnych, bieg przedawnienia rozpoczął się od daty opublikowania ww. wyroku TSUE.

Zatem należało przyjąć, że w zakresie, w jakim powód dochodził od spółki (...) zwrotu nienależnego świadczenia – gdyby roszczenie to było usprawiedliwione co do zasady – należność za okres liczony 3 lata wstecz od dnia złożenia wniosku o zawezwanie do próby ugodowej, tj. przed 07 kwietnia 2011 r. odnośnie do spółki (...), zaś przed 25 kwietnia 2011 r. odnośnie do spółki (...), uległaby przedawnieniu. Ponadto uległyby przedawnieniu roszczenia, związane z płatnościami dokonany przez (...) w okresie od dnia 07 kwietnia do dnia 07 lipca 2012 r., które ze względu na wartość przedmiotu sporu wskazaną w pierwszym wniosku o zawezwanie do próby ugodowej – nie zostały objęte tym wnioskiem. Odnośnie zaś spółki (...) przedawnieniu uległyby także płatności do dnia 24 sierpnia 2014 r., które nie zostały ujęte we wniosku o zawezwanie do próby ugodowej.

Z tych wszystkich względów powództwo jako bezzasadne podlegało oddaleniu w całości (pkt I wyroku).

O kosztach procesu Sąd orzekł zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu, która wyrażona została w art. 98 § 1 kpc. W myśl tego przepisu strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony. Z uwagi na oddalenie powództwa w całości, należało uznać, że powód (...) sp. z o.o. jest stroną przegrywającą proces, zatem jest zobowiązany do zwrotu poniesionych kosztów przez stronę pozwaną.

Na koszty zasądzone od powódki na rzecz pozwanego Skarbu Państwa reprezentowanego przez Ministra Infrastruktury i Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego składa się kwota 25.000,00 zł, natomiast na rzecz (...) S.A. w W. kwota 25.017,00 zł, ustalone na podstawie § 2 pkt 9 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz. U. z 2015 r. poz. 1800) i w zw. z art. 99 kpc i art. 12 ust. 11 ustawy z dnia 15 grudnia 2016 r. o Prokuraturii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej (Dz. U. z 2016 r. poz. 2261) (pkt II i III wyroku).

Z tych względów, na podstawie powołanych przepisów, Sąd orzekł jak w wyroku.