

Sygn. akt II C 1000/19

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 12 lipca 2021 roku

Sąd Okręgowy Warszawa – Praga w Warszawie, II Wydział Cywilny

w składzie :

Przewodniczący: Sędzia Mariusz Metera

Protokolant: Martyna Siwiec

po rozpoznaniu w dniu 2 czerwca 2021 roku w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa Gminy M.

przeciwko (...) Spółce Akcyjnej w W.

o zapłatę

I. oddala powództwo;

II. zasądza od powoda Gminy M. na rzecz Skarbu Państwa – Prokuraturii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej kwotę 25.000 zł (dwadzieścia pięć tysięcy złotych) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego.

Sygn. akt II C 1000/19

UZASADNIENIE

wyroku z dnia 12 lipca 2021 roku

Gmina M. wniosła pozew przeciwko (...) S.A. w W. o zapłatę kwoty 15.000.000 zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 11 grudnia 2018 roku od dnia zapłaty. Jednocześnie wniosła o zasądzenie zwrotu kosztów procesu od pozwanego na rzecz powoda.

W uzasadnieniu pozwu wskazano, że na podstawie decyzji Wójta Gminy M. z dnia 29 sierpnia 1997 roku, (...) (wydanej na wniosek poprzednika prawnego pozwanego o ustalenie warunków zabudowy i zagospodarowania terenu) powstało zobowiązanie inwestora będącego poprzednikiem pozwanego do wykonania inwestycji w postaci budowy skrzyżowania dwupoziomowego drogi publicznej z linią kolejową w rejonie bliskim stacji M.. Realizacja inwestycji miała nastąpić w terminie 2 lat od momentu uruchomienia linii kolejowej (...) na odcinku M. – S., dostosowanej do zwiększonej prędkości przejazdu pociągów przez stację (160 km/h). Strony prowadziły w następnych latach rozmowy, w których pozwany deklarował chęć współpracy przy budowie planowanego dwupoziomowego skrzyżowania a w liście intencyjnym z dnia 23 sierpnia 2017 roku strony ustaliły, iż szacowana wartość inwestycji wyniesie około 15.000.000 zł, w tym udział pozwanego około 7.500.000 zł. Pozwany nie przystąpił do inwestycji co skutkuje blokowaniem ruchu drogowego na obszarze miasta M. i powoduje szkodę po stronie Gminy M. oraz społeczności lokalnej. Dochodzona w niniejszym procesie kwota 15.000.000 zł stanowi szacunkową wartość inwestycji polegającej na budowie dwupoziomowego skrzyżowania i zostałaby spożytkowana przez powoda na realizację tej inwestycji.

Pozwany wniósł o oddalenie powództwa w całości. Podniósł, że powód nie wykazał, by zostały spełnione przesłanki odpowiedzialności odszkodowawczej pozwanego (zdarzenie lub zaniechanie powodujące szkodę, adekwatny związek przyczynowy, szkoda). Wskazał, że brak jest źródła zobowiązania pozwanego wobec powoda, bowiem nie istniał i nie istnieje obowiązek prawny pozwanego do realizacji inwestycji polegającej na budowie dwupoziomowego skrzyżowania, który miałby wynikać z decyzji administracyjnej, czy umowy między stronami. Dodał, że powód nie jest uprawniony do dochodzenia przeciwko pozwanemu jakichkolwiek roszczeń odszkodowawczych, jak też zakwestionował wysokość dochodzonej przez powoda należności. Podniósł także zarzut przedawnienia roszczeń powoda. Ponadto, wniósł o zasądzenie zwrotu kosztów procesu od powoda na rzecz pozwanego.

Sąd Okręgowy ustalił następujący stan faktyczny:

W dniu 29 lipca 1997 roku (...) Biuro (...) z siedzibą w W. na zlecenie Centralnej Dyrekcji (...) – Biuro (...), (...) i (...) z siedzibą w W. wystąpiło z wnioskiem o nr (...) do Wójta Gminy M. o ustalenie warunków zabudowy i zagospodarowania terenu dla inwestycji pod nazwą „(...)”, co do obiektu budowlanego pod nazwą: „(...)”. Celem inwestycji miało być dostosowanie infrastruktury technicznej stacji M. do parametrów obowiązujących na linii (...) objętej porozumieniem (...). Z przedsięwzięciem wiązała się również modernizacja przejazdu kolejowego o nr (...) (kategoria A) w obrębie stacji M..

We wniosku z dnia 29 lipca 1997 roku wskazano również, iż w przyszłości planowana jest budowa skrzyżowania dwupoziomowego drogi publicznej z linią kolejową w rejonie bliskim stacji M. (Realizacja zależna od decyzji opartej na analizie techniczno-ekonomicznej i odpowiednich negocjacjach z ewentualnymi udziałowcami), jednak do chwili podjęcia postanowień, przewiduje się jedynie modernizację przejazdu kolejowego nr (...). Modernizacja ta miała polegać na: 1) wymianie nawierzchni, 2) odwodnieniu przejazdu drenażem płytким z odprowadzeniem wody opadowej do rowów bocznych (...), 3) budowie dwóch półrogatek z sygnalizacją, 4) oświetleniu przejazdu.

Do wniosku załączono koncepcję wstępną planowanej w przyszłości budowy skrzyżowania dwupoziomowego drogi wojewódzkiej z modernizowaną linią kolejową „(...)” w miejscowości M., wykonaną na zlecenie Urzędu Gminy M.. Koncepcja zakładała budowę w przyszłości wiaduktu w rejonie bliskim stacji M.. Wskazano, że określenie harmonogramu realizacji inwestycji jest uzależnione od wielu elementów i jest trudne do sprecyzowania. Określono jednak, iż okres realizacji inwestycji nie powinien przekraczać 36 miesięcy, jak również, że taka inwestycja możliwa byłaby do realizacji przed 2009 rokiem. Wskazano przy tym, że według bazy cen z 1997 roku koszty realizacji wiaduktu wyniosłyby około 8.000.000 zł. Dodano, iż załączona do wniosku analiza planowanej budowy skrzyżowania dwupoziomowego stanowi pierwszą fazę koncepcji i powinna być poszerzona po rozszerzeniu danych wyjściowych o aktualny plan zagospodarowania, badania geologiczne gruntu w rejonie proponowanej budowy oraz po wstępnych uzgodnieniach szczególnie w zakresie finansowania.

(wniosek z dnia 29.07.1997 r. wraz z załącznikami – k. 15-33)

Wskazany wniosek o ustalenie warunków zabudowy i zagospodarowania terenu został rozpatrzony w drodze decyzji Wójta Gminy M. z dnia 29 sierpnia 1997 roku, (...), wydanej zasadniczo na podstawie art. 40 ust. 3, art. 42 i art. 46 ust. 2 ustawy z dnia 7 lipca 1994 roku o zagospodarowaniu przestrzennym.

W drodze decyzji ustalono warunki zabudowy i zagospodarowania terenu dla inwestycji polegającej na „(...)” usytuowanej w miejscowości M., które prezentowały się w następujący sposób:

- 1) terenem planowanej modernizacji stacji M. będzie grunt należący do (...),
- 2) modernizacja stacji będzie polegać na wykonywaniu następujących prac:
 - a) budowie drogi od km 58.869 do km 60.226 utwardzonej pod asfalt,
 - b) przebudowie układu towarowego stacji z wymianą nawierzchni,

- c) stworzeniu nowego układu torowego,
 - d) ustaleniu określonej długości użytecznej torów głównych zasadniczych i głównych dodatkowych,
 - e) budowie nowych peronów,
 - f) pozostawieniu istniejącego peronu jako drogi komunikacyjnej,
 - g) budowie przejścia podziemnego (tunelu) dla pieszych,
 - h) modernizacji budynku stacyjnego, budowie nowej nastawni, budowie rampy przy torze ładunkowym, ogrzewaniu rozjazdów położonych w torach głównych, budowie elektronicznych urządzeń stacyjnych s.r.k., budowie pełnego zakresu łączności ruchowej i przewodowej,
 - i) do chwili wybudowania skrzyżowania dwupoziomowego – wykonaniu modernizacji przejazdu kolejowego nr (...) – w przyszłości służący jako awaryjny, poprzez: 1) wymianę nawierzchni, 2) odwodnienie przejazdu drenażem płytkim z odprowadzeniem wody opadowej do rowów bocznych (...), 3) budowę dwóch półrogatek z sygnalizacją, 4) oświetlenie przejazdu,
- 3) zostaną zaprojektowane i wybudowane w obrębie pasa kolejowego: parking na samochody osobowe oraz chodniki dla pieszych,
- 4) Inwestor zostaje zobowiązany do sporządzenia dokumentacji oraz wybudowania bezkolizyjnego skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr (...) z torami kolejowymi w postaci tunelu lub wiaduktu, przy czym w przypadku niemożliwości realizacji wariantów zaproponowanych przez Inwestora, zobowiązuje się do zaprojektowania i wybudowania bezkolizyjnego skrzyżowania w innym miejscu na terenie miejscowości M. co miało być przedmiotem odrębnych uzgodnień,
- 6) wszystkie koszty związane z modernizacją stacji kolejowej M. oraz bezkolizyjnym skrzyżowaniem drogi wojewódzkiej (...) pokryć ma Inwestor przy ewentualnym udziale (...),
- 7) wybudowanie bezkolizyjnego skrzyżowania z torami kolejowymi nastąpi w okresie 2 lat od momentu uruchomienia linii kolejowej (...) na odcinku M. – S. dostosowanej do zwiększonej prędkości przejazdu pociągów przez stację – 160 km/h.

Wskazana decyzja nie została zaskarżona i stała się ostateczna.

(decyzja o ustaleniu warunków zabudowy i zagospodarowaniu terenu – k. 34-36, okoliczności bezsporne)

Decyzją Nr (...), wydaną w dniu 31 grudnia 1999 roku, Okręgowy Inspektor Kolejnictwa w W.: zatwierdził projekt budowlany i wydał pozwolenie na budowę – „(...)” dla (...) Dyrekcji (...) w W..

(decyzja nr (...) – k. 37 – 40)

Na skutek odwołania Wójta Gminy M. z dnia 18 stycznia 2000 roku od decyzji Nr (...) z dnia 31 grudnia 1999 roku, Okręgowy Inspektor Kolejnictwa w W. w drodze decyzji Nr (...) z dnia 21 stycznia 2000 roku zmienił zaskarżoną decyzję, uzupełniając sentencję decyzji poprzez dodanie do niej po wyrazach: „zatwierdzam projekt budowlany i wydaję pozwolenie na budowę – „(...)” wyrazów i zdań:

„z zachowaniem warunków określonych w prawomocnej decyzji o ustaleniu warunków zabudowy i zagospodarowania terenu z dnia 29.08.1997r. Nr (...) wydanej przez Wójta Gminy M. woj. (...). Niniejsza decyzja obejmuje swoim zakresem roboty budowlane związane z przebudową układu torowego st. Mrozy wraz z branżami towarzyszącymi w granicach obszaru kolejowego. Zamierzenie budowlane – budowa dwupoziomowego skrzyżowania drogi wojewódzkiej nr (...) z torami (...), o którym mowa w ust. 2 lit.i oraz ust. 4,6 i 7 wym. decyzji Wójta Gminy M. z dnia

29.08.1997 r., realizowane będzie w następnym etapie i wymagać będzie odrębnych decyzji, zatwierdzeń, uzgodnień i pozwoleń na budowę”.

Decyzja Nr (...), zmieniona decyzją Nr (...), stała się ostateczna z dniem 10 lutego 2000 roku, albowiem decyzja Nr (...) nie została zaskarżona.

(decyzja nr (...) – k. (...) - 42, okoliczności bezsporne)

Następcą prawnym Inwestora są (...) S.A. w W..

W 2004 roku zakończono realizację prac związanych z (...)”, o jakich mowa w ust. 1-3 decyzji Wójta Gminy M. z dnia 29 sierpnia 1997 roku,(...), to jest dokonano modernizacji stacji M..

(okoliczności bezsporne, niezaprzeczone)

W dniu 3 czerwca 2008 roku w siedzibie (...) S.A. odbyło się spotkanie, na którym omawiano temat budowy wiaduktu w M., nad zmodernizowaną linią kolejową (...), odcinek M. – S.. Jako przedstawiciel pozwanego uczestniczył w spotkaniu Zastępca Dyrektora Biura – H. W.. W spotkaniu uczestniczyli również m.in. Starosta M. oraz Wójt Gminy M.. Ze spotkania został sporządzony protokół podpisany przez przedstawiciela pozwanego, w którym wskazano, że obecni ustalili m.in., iż:

1. Budowa wiaduktu w M. jest zasadna i będzie realizowana w ramach trójstronnego Porozumienia pomiędzy (...) S.A., Starostwem Powiatowym a Urzędem Gminy w M..
2. Podpisane w przyszłości porozumienie będzie określać obowiązki poszczególnych stron w zakresie budowy wiaduktu i partycypacji w kosztach.
3. W Porozumieniu zostaną określone zagadnienia związane z utrzymaniem nowo wybudowanego wiaduktu oraz z likwidacją istniejącego przejazdu.
4. (...) S.A. zleci opracowanie (...) wraz z materiałami przetargowymi, w którym określone zostaną uwarunkowania ekonomiczne i techniczne projektowanego wiaduktu. Koszty tej dokumentacji miał opłacić pozwany.
5. (...) oraz materiały przetargowe będą przekazane do Starostwa Powiatowego oraz Urzędu Gminy M. w celu uzgodnienia.
6. Wójt Gminy M. zadeklarował się do przekazania nieodpłatnie map geodezyjnych, które wykorzystane zostaną do opracowania (...).
7. Budowa wiaduktu w M. zostanie ujęta w projekcie planu inwestycyjnego w latach 2009 i 2010.

(protokół wraz z listą obecnych – k. 43-44, zeznania świadków A. T. – k. 205-206 i C. M. – k. 206-207, przesłuchanie stron – k. 207-210)

W dniu 7 października 2008 roku pozwany wysłał pismo do Urzędu Gminy M. z prośbą o nadesłanie map geodezyjnych, które zostaną wykorzystane do opracowania (...).

W odpowiedzi, do pisma z dnia 10 października 2008 roku przesłanego do pozwanego Wójt Gminy M. załączył (...) egzemplarze mapy zasadniczej oraz 2 kserokopie Miejscowego Planu Zagospodarowania Przestrzennego obejmujące teren zamierzonej inwestycji.

W związku ze zbliżającym się terminem tworzenia w pozwanej spółce planów inwestycyjnych na lata 2009-2010, pismem z dnia 9 grudnia 2008 roku, pozwany zwrócił się z prośbą do Urzędu Gminy M. o nadesłanie wszelkich posiadanych materiałów dotyczących projektu budowy wiaduktu kolejowego w M. potrzebnych do opracowania

dokumentacji przedprojektowej, w tym do nadesłania wykazu działek, przez które wiadukt będzie przebiegał, mapy z lokalizacją wiaduktu oraz innych materiałów dotyczących usytuowania i parametrów.

Do pisma z dnia 15 grudnia 2008 roku, którym udzielono odpowiedzi na wezwanie pozwanego, Wójt Gminy M. załączył: 1) koncepcję lokalizacji wiaduktu nad torami wraz z drogami dojazdowymi, 2) wypis i wyrys z miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, 3) wypisy z rejestru gruntów dla działek, przez które przebiegać ma planowana inwestycja.

(pisma – k. 45-51)

Dnia 22 marca 2016 roku pozwany wysłał pismo do powoda, w którym zadeklarował wsparcie Gminie M. w staraniach związanych z budową wiaduktu drogowego w ciągu drogi powiatowej nad linią kolejową nr (...) W. (...) – T., w tym uczestnictwo w pracach nad zleconym przez samorządy opracowaniem dokumentacji projektowej. W piśmie zasugerował Burmistrzowi Miasta i Gminy M. (miejscowość M. otrzymała prawa miejskie w 2014 roku) rozważenie możliwości finansowania projektu inwestycji w ramach programu (...) ((...)). Pozwany podkreślił, że przedsięwzięcia realizowane przez (...) S.A. są finansowane z budżetu państwa oraz Unii Europejskiej. Oznacza to zatem, że ich wielkość jest ograniczona i w pierwszej kolejności realizowane są przedsięwzięcia przekładające się bezpośrednio na prowadzenie ruchu kolejowego. Ponadto, pozwany przypomniał, że w latach 2003-2007 zrealizował przedsięwzięcie polegające na modernizacji linii kolejowej nr (...) W. (...) – T. i, że jego realizacja pozwoliła pociągom na prędkość 160 km/h. Dodatkowo, w ramach tej inwestycji, na terenie gminy M., Spółka zmodernizowała istniejący przejazd kolejowy kat. A w km 58.870, po którym odbywa się ruch drogowy oraz wybudowano przejście dla pieszych pod torami ww. linii kolejowej. Wskazał, że w przyszłości mogłoby odbyć się spotkanie w celu ustalenia szczegółów dalszej współpracy, która w późniejszym czasie potwierdzona by została podpisaniem stosownego porozumienia.

(pismo – k. 52, 55)

Na Sesji Rady Miejskiej w M. w dniu 24 czerwca 2016 roku (...) wyraziła stanowisko w sprawie wezwania szeregu podmiotów do podjęcia wszelkich działań oraz czynności w ramach posiadanych przez te podmioty kompetencji, które doprowadzą do wybudowania wiaduktu kolejowego w M.. W stanowisku (...) wyraziła swoje oburzenie łamaniem prawa oraz lekceważeniem praw społeczności lokalnych w związku z nieprzystąpieniem przez pozwanego do realizacji inwestycji w przedmiocie budowy wiaduktu drogowego w M. mimo obowiązku budowy przez pozwanego wiaduktu wynikającego z decyzji Wójta Gminy M. z dnia 29 sierpnia 1997 roku, (...)

(stanowisko Rady Miejskiej w M. – k. 59-61)

Dnia 29 września 2016 roku pozwany wysłał pismo do Wojewody (...), w którym wskazał, że w jego ocenie decyzja o ustaleniu warunków zabudowy i zagospodarowania terenu z 1997 roku określa wyłącznie możliwość zagospodarowania nieruchomości gruntowych w określony sposób, nie tworzy porządku prawnego i nie nakłada obowiązku budowy wiaduktu drogowego na terenie Gminy M.. Podtrzymał deklarację współpracy przy budowie wiaduktu z uwagi na to, że wiadukt przyczyniłby się w znacznej mierze do usprawnienia ruchu drogowego na terenie gminy i wyraził wstępnie wolę partycypowania w kosztach budowy wiaduktu w wysokości 1/3 kosztów, uznając, że w pozostałym zakresie koszty powinna pokryć Gmina M. w 1/3 części oraz Starostwo Powiatowe w M. w 1/3 części, albowiem obiekt miałby być zlokalizowany w ciągu drogi powiatowej.

(pismo – k. 53-54)

W dniu 23 sierpnia 2017 roku strony podpisały list intencyjny o współpracy w zakresie budowy w M. wiaduktu drogowego w ciągu ul. (...)/T. ((...)) w zamian za likwidację przejazdu kat. A w km 58,869 linii kolejowej nr (...) W. – T..

W liście wskazano m.in., że:

1. Gmina od wielu lat podejmuje działania mające na celu budowę wiaduktu drogowego w M..

2. Pozwany ma możliwość współfinansowania inwestycji samorządowych obejmujących likwidację przejazdów kolejowo-drogowych w poziomie szyn i budowę w zamian skrzyżowań dwupoziomowych.
3. Strony są zainteresowane wspólną inwestycją – budową w M. wiaduktu drogowego w ciągu ul. (...)/T. (...).
4. Warunkiem wspólnej realizacji inwestycji będzie likwidacja przejazdu kat. A w km 58,869 linii kolejowej nr (...) W. – T..
5. Gmina będzie liderem inwestycji a pozwany partnerem.
6. Gmina zadeklarowała, że we własnym zakresie pozyska koncepcję programowo-przestrzenną realizacji inwestycji.
7. Szacowana wartość inwestycji wyniesie około 15.000.000 zł, w tym udział pozwanego około 7.500.000 zł.
8. Po pozyskaniu przez powoda koncepcji programowo-przestrzennej realizacji inwestycji, strony przystąpią do prac nad podpisaniem porozumienia, w którym zostanie określony zakres przedsięwzięcia, obowiązki stron w zakresie realizacji inwestycji.
9. List intencyjny zawiera wyłącznie intencje stron, zaś przyjęcie na siebie przez strony obowiązków, w szczególności określenie zasad finansowania inwestycji wymaga zawarcia odrębnej umowy.
10. List intencyjny sam w sobie nie niesie zobowiązania do zawarcia umowy, ani zobowiązań finansowych.
11. Żadna ze stron nie będzie dochodziła od drugiej strony jakichkolwiek roszczeń z powodu nie dojścia do skutku realizacji inwestycji.
12. List intencyjny może być wypowiedziany przez każdą stronę z podaniem przyczyn lub bez ich podania, ze skutkiem na dzień wpływu pisemnego zawiadomienia drugiej stronie.

(list intencyjny – k. 56 – 58, przesłuchanie stron – k. 207-210)

Po zawarciu listu intencyjnego strony kontynuowały rozmowy. Na spotkaniu 21 lutego 2018 roku powód miał przedstawić swoje działania podjęte w sprawie budowy wiaduktu. Jednakże, pozwany wskazał, że warunkiem zakwalifikowania przedsięwzięcia w postaci budowy wiaduktu do projektu „(...)” jest złożenie przez gminę M. wstępnej koncepcji określającej zakres rzeczowy i szacunkowe koszty. Powód nie złożył takiej koncepcji przedsięwzięcia, co skutkowało tym, że niemożliwe było kwalifikowanie przedsięwzięcia w toku analizy wielokryterialnej i inwestycja nie znalazła się ani na liście podstawowej, ani na liście rezerwowej projektu.

(notatka ze spotkania z przedstawicielami powiatu (...) w dniu 21 lutego 2018 roku – k. 157 – 158)

Gmina M. podjęła próbę ugodowego rozwiązania sporu, ale na posiedzeniu w sprawie o zawezwanie do próby ugodowej przeprowadzonym w dniu 11 grudnia 2018 roku (...) S.A. odmówiła zawarcia ugody.

(protokół – k. 201-202)

Nie przystąpiono do realizacji wyżej opisanej inwestycji. Nie podpisano porozumienia, o którym była mowa w liście intencyjnym. Aktualnie brak skrzyżowania dwupoziomowego drogi powiatowej (poprzednio wojewódzkiej) z linią kolejową (...) skutkuje blokowaniem ruchu drogowego w okolicach miasta M..

(okoliczności bezsporne, zeznania świadków A. T. – k. 205-206 i C. M. – k. 206-207, przesłuchanie stron – k. 207-210)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił w odparciu o dokumentację dołączoną do akt niniejszej sprawy, jak również w oparciu o dowód z przesłuchania stron oraz dowody z zeznań świadków A. T. i C. M.. Przeprowadzone dowody przedstawiają wiarygodny ciąg zdarzeń a wnioski z nich wypływające układają się w logiczną całość.

Sąd zważył, co następuje:

W ocenie Sądu, powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie.

Przedmiotem sporu było roszczenie powoda o zasądzenie od pozwanego kwoty 15.000.000 zł wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie.

Powód wskazywał, że na pozwanym ciąży obowiązek budowy bezkolizyjnego skrzyżowania dwupoziomowego – drogi wojewódzkiej (...) z torami kolejowymi w postaci tunelu lub wiaduktu. Wspomniany obowiązek wynika, w jego ocenie, z decyzji o ustaleniu warunków zabudowy i zagospodarowaniu terenu wydanej przez Wójta Gminy M. z dnia 29 sierpnia 1997 roku wydanej pod znakiem (...) a konkretnie z ust. 4, 6 i 7 wskazanej decyzji. Wskazał, że fakt, iż pozwany nie odwołał się od decyzji Wójta Gminy M. skutkowało złożeniem przez pozwanego oświadczenia woli w postaci zobowiązania się do wybudowania bezkolizyjnego skrzyżowania z torami kolejowymi w okresie (...) lat od momentu uruchomienia zmodernizowanej linii kolejowej (...) na odcinku M. – S..

Dodał, że obowiązek budowy przez pozwanego bezkolizyjnego skrzyżowania dwupoziomowego – drogi wojewódzkiej (...) z torami kolejowymi w postaci tunelu lub wiaduktu, wynikający z decyzji Wójta Gminy M. został następnie potwierdzony Decyzją Okręgowego Inspektora Kolejnictwa w W. Nr (...) wydaną w dniu 31 grudnia 1999 roku, zwłaszcza na skutek zmiany decyzji z dnia 31 grudnia 1999 roku decyzją Okręgowego Inspektora Kolejnictwa w W. Nr (...) z dnia 21 stycznia 2000 roku.

Również od decyzji wydanych przez Okręgowego Inspektora Kolejnictwa w W. pozwany się nie odwołał, potwierdzając istnienie swojego zobowiązania wynikającego z decyzji Wójta Gminy M. z dnia 29 sierpnia 1997 roku i swojego oświadczenia woli wynikającego z braku odwołania się od tej decyzji.

Zdaniem powoda, zachowanie pozwanego w późniejszym czasie, polegające na uczestnictwie w spotkaniach z powodem i prowadzeniu z nim korespondencji mających na celu przysłą realizację inwestycji związanej z budową wiaduktu, wskazuje na świadomość pozwanego istnienia jego obowiązku do wybudowania wiaduktu. Analogiczny wniosek, w ocenie powoda, można wysunąć w oparciu o fakt podpisania przez pozwanego z powodem listu intencyjnego z dnia 23 sierpnia 2017 roku.

Dochodzona przez powoda kwota 15.000.000 zł wynika z treści listu intencyjnego z 23 sierpnia 2017 roku i stanowi szacunkowy koszt realizacji całości inwestycji polegającej na budowie wiaduktu. Ewentualnie uzyskane w toku procesu przez powoda środki miałyby pokryć koszt realizacji w przyszłości przez powoda inwestycji związanej z budową skrzyżowania dwupoziomowego.

Powód nie wskazał żadnej podstawy prawnej swojego żądania, jednak powoływał się na odpowiedzialność odszkodowawczą pozwanego wynikającą z braku realizacji przez pozwanego obowiązku wybudowania bezkolizyjnego skrzyżowania dwupoziomowego – drogi wojewódzkiej (...) z torami kolejowymi w postaci tunelu lub wiaduktu, skutkującym powstaniem po stronie powoda szkody.

Powództwo podlegało oddaleniu w całości z kilku przyczyn.

Po pierwsze, nie wykazano, by istniało jakiegokolwiek źródło zobowiązania, z którego wynikałby obowiązek pozwanego wybudowania bezkolizyjnego skrzyżowania dwupoziomowego – drogi wojewódzkiej (...) z torami kolejowymi w postaci tunelu lub wiaduktu.

W szczególności, obowiązek ten nie wynika z powoływanych przez powoda decyzji administracyjnych: Wójta Gminy M. z dnia 29 sierpnia 1997 roku oraz Okręgowego Inspektora Kolejnictwa w W. z dnia 31 grudnia 1999 roku (nawet w postaci zmienionej decyzją z dnia 21 stycznia 2000 roku).

Podobnie, obowiązek pozwanego, na który powołuje się powód, nie wynika także z jakiegokolwiek zachowania pozwanego, czy dokonanej przez niego czynności prawnej.

Na pewno nie można zgodzić się z powodem, że obowiązek ten wynika z braku odwołania się przez pozwanego od decyzji Wójta Gminy M. (co miałyby w ocenie powoda zostać uznane ze równoznaczne ze złożeniem oświadczenia woli), czy poprzez brak odwołania się od decyzji Okręgowego Inspektora Kolejnictwa w W.. Pozwany pozostawał bowiem w słusznym przekonaniu, że decyzja Wójta Gminy M. nie wywiera w tym zakresie skutków prawnych w postaci wykreowania obowiązku pozwanego do wybudowania bezkolizyjnego skrzyżowania dwupoziomowego – drogi wojewódzkiej (...) z torami kolejowymi w postaci tunelu lub wiaduktu. Ponadto, trudno uznać, by sam brak wniesienia odwołania mógł stanowić w tym zakresie jakieś zobowiązanie się pozwanego do budowy skrzyżowania.

Wydając wyrok Sąd kierował się przekonaniem, że decyzja o ustaleniu warunków zabudowy i zagospodarowaniu terenu nie może być źródłem zobowiązania nałożonego przez organ. Podstawą wydania przedmiotowej decyzji był art. 40 ustawy z 7 lipca 1994 roku, zgodnie z którym: „Ustalenie warunków zabudowy i zagospodarowania terenu następuje, w drodze decyzji, na podstawie ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, a w przypadku braku planu, z zastrzeżeniem art. 13 ust. 1, na podstawie przepisów szczególnych.” Zgodnie z tym zapisem, decyzja ma charakter administracyjny, ma być podstawą do inwestycji, nie źródłem zobowiązania. Jak trafnie wskazał NSA w Katowicach w wyroku z 19.06.1998 r., II SA/Ka 1559/96, LEX nr 34354 przywołanym przez stronę pozwaną: Decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu wytycza ogólne podstawowe kierunki projektowanej inwestycji budowlanej, podlegające dalszym szczegółowym ustaleniom, przewidzianym w prawie budowlanym i przepisach o warunkach technicznych, w tym w zakresie usytuowania budowli w stosunku do innych obiektów i sąsiednich działek, a wymagań tych nie można pomijać w decyzji o ustaleniu warunków zabudowy i zagospodarowania terenu, zakładając że należą one do organu wydającego pozwolenie na budowę.

Istotne z perspektywy obecnej sprawy jest również orzeczenie WSA w Krakowie z 8.09.2011 r., II SA/Kr 849/11, LEX nr 899078, w którym wskazano, że: Ze względu na charakter prawny decyzji ustalającej warunki zabudowy i zagospodarowania terenu, która nie jest decyzją nakładającą obowiązki, a jej treść obejmuje zarówno stwierdzenie zgodności zamierzenia inwestycyjnego z planem, jak i ustalenie warunków zabudowy i zagospodarowania terenu.

Zdaniem tut. Sądu, decyzja o ustaleniu warunków zabudowy i zagospodarowaniu terenu wydana przez Wójta Gminy M. z dnia 29 sierpnia 1997 roku pod znakiem (...) nie czyniła nikogo zobowiązanym do wybudowania skrzyżowania dwupoziomowego. Sąd podziela poglądy zawarte w powyższym orzecznictwie.

Zgodnie z art. Art. 42. ust 1 i 2 Ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. o zagospodarowaniu przestrzennym:

Decyzja o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu określa:

- 1) rodzaj inwestycji,
- 2) warunki wynikające z ustaleń miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego, jeśli dla danego obszaru plan został uchwalony,
- 3) warunki zabudowy i zagospodarowania terenu wynikające z przepisów szczególnych,
- 4) warunki obsługi w zakresie infrastruktury technicznej i komunikacji,
- 5) wymagania dotyczące ochrony interesów osób trzecich,
- 6) linie rozgraniczające teren inwestycji, wyznaczone na mapie w stosownej skali,
- 7) okres ważności decyzji.

W stosunku do inwestycji liniowych decyzja, o której mowa powyżej, określa ponadto:

1) przebieg inwestycji, a w przypadku inwestycji wymagających wydzielenia terenu, granice tego terenu, wyznaczone na mapie w stosownej skali,

2) w miarę potrzeby, szczególne warunki wynikające z charakteru inwestycji.

W decyzji wydanej przez Wójta Gminy M. z dnia 29 sierpnia 1997 roku pod znakiem (...) zawarto warunek zabudowy, że w okresie 2 lat od momentu uruchomienia linii kolejowej (...) na odcinku M. – S. dostosowanej do zwiększonej prędkości przejazdu pociągów przez stacje (160 km/h) Inwestor sporządzi dokumentację oraz wybuduje bezkolizyjne skrzyżowanie drogi wojewódzkiej nr (...) z torami kolejowymi w postaci tunelu lub wiaduktu.

Rację ma strona pozwana, że ten element był nieprawidłowy i nie powinien znaleźć się w decyzji i jako taki nie wywiera skutków prawnych (jest bezskuteczny).

Nie można stawiać w decyzji warunków o hipotetycznym zastosowaniu czyli właśnie takiego, że budowa rozpocznie się w okresie 2 lat od momentu uruchomienia linii kolejowej przy istnieniu jedynie wstępnego projektu koncepcji w tym zakresie. Warunki zabudowy powinny dotyczyć obecnej sytuacji, nie hipotetycznej/ewentualnej. Co więcej, wskazany element nie powinien rodzić żadnego obowiązku po stronie (...) S.A. Na mocy decyzji nie można nikogo zobowiązać do realizacji jakiegokolwiek inwestycji, czy do zawarcia umowy. Tak samo wskazał NSA w wyroku z 26.06.2009 r., II OSK 1043/08, LEX nr 563533: Przewidziana w art. 42 ustawy o zagospodarowaniu przestrzennym decyzja ma charakter promesy uprawniającej do uzyskania pozwolenia na budowę na warunkach w niej określonych. Nie jest to akt upoważniający do podjęcia i realizacji inwestycji.

Spełnienie wskazanego warunku nie było przy tym konieczne do realizacji zadania inwestycyjnego, jak też brak jest przepisu ustawy, który uprawniałby organ władzy publicznej do ustalenia takiego warunku. Budowa dwupoziomowego skrzyżowania drogi publicznej z linią kolejową nie jest przecież niezbędna do modernizacji stacji M. polegającej na: 1) wymianie nawierzchni, 2) odwodnienie przejazdu drenażem płytkim z odprowadzeniem wody opadowej do rowów bocznych (...), 3) budowie dwóch półrogatek z sygnalizacją, 4) oświetleniu przejazdu.

Zaznaczyć trzeba, że wydana przez Wójta Gminy M. decyzja z 29 sierpnia 1997 roku wykraczała nie tylko poza ustawowe podstawy jej wydania, lecz także poza złożony wniosek o ustalenie warunków zabudowy i zagospodarowania terenu.

We wniosku zwracano się jedynie o ustalenie warunków zabudowy dla inwestycji polegającej na modernizacji stacji M., jednocześnie wskazując, że w przyszłości planowana jest budowa skrzyżowania dwupoziomowego drogi publicznej z linią kolejową w rejonie bliskim stacji M., oraz wyraźnie zastrzegając, iż realizacja tych planów zależna jest od decyzji opartej na analizie techniczno-ekonomicznej i odpowiednich negocjacjach z ewentualnymi udziałowcami. Załączona do wniosku Analiza Techniczno-Ekonomiczna skrzyżowania dwupoziomowego drogi publicznej z torami kolejowymi stanowiła jedynie koncepcję wstępną, przedstawioną informacyjnie, pogładowo. Jak wskazano w jej wnioskach, była to dopiero pierwsza faza koncepcji (nie zaś pewnego i realnego zadania inwestycyjnego) i powinna być poszerzona po rozszerzeniu określonych danych wyjściowych.

Zwrócić przy tym należy uwagę na to, iż organ władzy publicznej nie może uzależniać wydania pozytywnej decyzji o ustaleniu warunków zabudowy i zagospodarowania terenu od spełnienia warunków, które nie są niezbędne do realizacji inwestycji, jak też z góry narzucać realizację dodatkowego zadania podmiotowi prywatnemu nie licząc się z możliwościami tego podmiotu oraz jego planami.

Decyzja o tym, czy i kiedy powinno powstać dwupoziomowe skrzyżowanie, którego budowę miałby sfinansować podmiot prywatny, zależna jest bowiem nie tylko od potrzeb społeczności lokalnej, lecz również od planów, możliwości finansowych podmiotu prywatnego, jak też od możliwości pozyskania przez ten podmiot części środków z budżetu Państwa Polskiego lub z budżetu Unii Europejskiej.

W sytuacji gdy podmiot prywatny wskazuje we wniosku, iż decyzja o budowie dwupoziomowego skrzyżowania jeszcze nie zapadła i zależna jest od analizy techniczno-ekonomicznej oraz od negocjacji z ewentualnymi udziałowcami, nie można uznać, że podmiot ten we wniosku o ustalenie warunków zabudowy i zagospodarowania terenu, zobowiązuje się do realizacji, czy też godzi się na realizację takiego zadania inwestycyjnego w określonym terminie jako warunku do wydania pozytywnej decyzji o ustaleniu warunków zabudowy i zagospodarowania terenu.

Z tych właśnie przyczyn uznać należy, iż warunek o jakim mowa w ust. 4, 6 i 7 decyzji Wójta Gminy M. z dnia 29 sierpnia 1997 roku należy uznać za bezskuteczny, jak również, że wskazana decyzja nie zobowiązywała skutecznie pozwanego do budowy bezkolizyjnego skrzyżowania dwupoziomowego – drogi wojewódzkiej (...) z torami kolejowymi w postaci tunelu lub wiaduktu.

W konsekwencji, obowiązku budowy tego rodzaju skrzyżowania nie nakładała również na pozwanego żadna z opisanych wyżej decyzji Okręgowego Inspektora Kolejnictwa w W. (ani decyzja z 31 grudnia 1999 roku, ani z dnia 21 stycznia 2000 roku), albowiem w tym zakresie (co do warunków realizacji inwestycji) są one oparte i co do skuteczności zależne od decyzji Wójta Gminy M. z dnia 29 sierpnia 1997 roku.

Decyzje te zawierały przecież odwołanie się do warunków opisanych w decyzji Wójta Gminy M., poprzez sformułowanie: „zatwierdzam projekt budowlany i wydaję pozwolenie na budowę – „Modernizacja stacji M.” z zachowaniem warunków określonych w prawomocnej decyzji o ustaleniu warunków zabudowy i zagospodarowania terenu z dnia 29.08.1997r. Nr (...) wydanej przez Wójta Gminy M. woj. (...)...”.

Obowiązek pozwanego do wybudowania dwupoziomowego skrzyżowania w terminie 2 lat od dokonania modernizacji stacji M. nie wynikał także z żadnych przepisów prawa, jak też z czynności prawnej.

Nie sposób uznać, by sam fakt prowadzenia przez pozwanego rozmów z powodem co do chęci współpracy, czy nawet co do woli partycypacji w kosztach realizacji przyszłej inwestycji, stanowił o tym, że pozwany zobowiązał się względem powoda do wybudowania dwupoziomowego skrzyżowania, a tym bardziej do wybudowania takiego skrzyżowanie w określonym samodzielnie przez organ terminie.

Nie wykazano, by została między stronami zawarta w tym zakresie jakakolwiek umowa.

Same zaś listy intencyjne nie tworzą żadnych obowiązków po którejś ze stron. Takie stanowisko również potwierdził SA w Warszawie z 7.04.2017 r., I ACa 59/16, LEX nr 2279532 w swoim wyroku: List intencyjny podpisany jest w trakcie bądź po przeprowadzeniu negocjacji, a strony wyrażają w nim jedynie wolę zawarcia definitywnej umowy. Nie oznacza to jednak powstania stosunku zobowiązaniowego bądź przyrzeczenia zawarcia w przyszłości umowy, jak to ma miejsce w umowie przedwstępnej. List intencyjny nie tworzy więc stanu pewności, co do przyszłego zawarcia umowy. Konsekwencje prawne wynikające z podpisania każdego dokumentu muszą, co do zasady znajdować umotywowanie w samej treści.

Pogląd ten potwierdził również Sąd Najwyższy w wyroku z 06.10.2011 r., V CSK 425/10, OSNC 2012, nr 4, poz. 52, wskazując, że: Wspólny list intencyjny, zawierający oświadczenie woli obu stron, z reguły wyraża jedynie wolę zawarcia umowy po przeprowadzeniu negocjacji. [...] Zasadniczą funkcją listu intencyjnego jest wyrażenie woli stron zawarcia w przyszłości określonej, definitywnej umowy, z reguły po odpowiednim okresie negocjacyjnym. List intencyjny może przede wszystkim określać reguły dłuższej współpracy stron przy realizacji odpowiedniego zadania inwestycyjnego. Inny niż niedefinitywny z założenia charakter postanowień wspólnego listu intencyjnego (lub jego części) musi być odpowiednio wykazany in concreto.

W liście intencyjnym z dnia 23 sierpnia 2017 roku strony nie wspominały o zawarciu umowy, lecz była w nim mowa wyłącznie o tym, że istnieje wola dalszej współpracy stron co do budowy skrzyżowania.

Wprost o tym mówi 4 ust. 1 listu intencyjnego o brzmieniu: „Niniejszy list intencyjny zawiera wyłącznie intencje Stron. Przyjęcie na siebie przez Strony obowiązków, w szczególności określenie zasad finansowania inwestycji, wymaga

zawarcia odrębnej umowy. Niniejszy list nie niesie za sobą zobowiązania do zawarcia umowy, o której mowa w zdaniu poprzednim, ani zobowiązań finansowych”. Ponadto, w § 4 ust. 2 „Żadna ze Stron nie będzie dochodziła od drugiej jakichkolwiek roszczeń z powodu nie dojścia do skutku realizacji inwestycji”.

W ocenie Sądu, warto również zauważyć, że zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Rozwoju z 20 października 2015 roku w sprawie warunków technicznych, jakimi powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych oraz bocznic kolejowych z drogami i ich usytuowanie istniejące przejazdy kolejowe powinny być przebudowane na skrzyżowania dwupoziomowe, jeżeli m.in. linia kolejowa, na której przewiduje się prowadzenie ruchu pociągów z prędkością ponad 160 km/h, krzyżuje się z drogą publiczną. W przedmiotowej sprawie nie występuje taka sytuacja, bowiem po modernizacji linii kolejowej nr (...) W. (...) – T. pociągi mogły osiągać prędkość do 160 km/h.

Mając na uwadze wszystko powyższe, uznać trzeba, iż na pozwanym nie ciążył i nie ciąży żaden obowiązek wybudowania dwupoziomowego skrzyżowania, na który powołuje się powód jako podstawę odpowiedzialności pozwanego.

Zaznaczyć trzeba, że dalsze wieloletnie rozmowy między stronami i fakt podpisania listu intencyjnego potwierdzają to, że obie strony miały świadomość, iż pozwany nie ma obowiązku budowy skrzyżowania dwupoziomowego, lecz może wesprzeć taką inwestycję z własnej woli, jeśli będzie chciał i znajdzie na to fundusze.

Z drugiej strony wskazać należy, iż po stronie powoda nie istniało żadne roszczenie względem pozwanego i to nie tylko z tej przyczyny, iż pozwany nie był zobowiązany do budowy dwupoziomowego skrzyżowania. Gdyby nawet pozwany przyjął na siebie zobowiązanie do budowy takiego skrzyżowania, to w ocenie Sądu, powód nie dopełnił warunków kwalifikacji przedsięwzięcia do planów inwestycyjnych pozwanego, bowiem nie przedłożył wstępnej koncepcji pomimo przyjęcia na siebie takiego zobowiązania w liście intencyjnym. Ponadto, droga, której częścią stałby się planowany wiadukt stanowiła drogę wojewódzką a obecnie powiatową, zatem obecnie to ewentualnie powiat mógłby ponieść szkodę wobec konieczności samodzielnego poniesienia kosztów budowy wiaduktu. Brak jest legitymacji procesowej czynnej Gminy M. w tym zakresie.

Skoro powód opierał swoje żądanie na odpowiedzialności odszkodowawczej pozwanego, to powinien wykazać fakt zaistnienia szkody po jego stronie i wykazać wysokość tej szkody by można było zasądzić na jego rzecz jakąkolwiek kwotę.

Powód tymczasem jako wysokość dochodzonego roszczenia wskazał kwotę 15.000.000 zł stanowiącą w jego ocenie wartość inwestycji polegającej na budowie dwupoziomowego skrzyżowania, do której realizacji pozwany nie przystąpił (k. 9). Podał przy tym, że chodzi o szkodę poniesioną przez Gminę M., a w szczególności jej społeczność lokalną. Strona powodowa wyraźnie dążyła do tego, by za środki uzyskane od pozwanego wybudować sporne skrzyżowanie dwupoziomowe.

Nie budzi wątpliwości, że powód nie wydał dotychczas z własnych środków 15.000.000 zł na budowę skrzyżowania, bowiem budowa nigdy się nie rozpoczęła. W ocenie Sądu, nie wykazano by po stronie powoda wystąpiła strata w rozumieniu art. 361 § 2 k.c., ani nie wykazano wysokości takiej ewentualnej straty. Skrzyżowania dwupoziomowego w Gminie M. nie było i nadal nie ma, a żadne środki na ten cel nie zostały dotychczas spożytkowane przez powoda. Nie wykazano także jakie wymierne straty majątkowe poniosła Gmina M., w tym jej społeczność lokalna.

Stronie powodowej chodzi zatem raczej o utracone korzyści (art. 361 § 2 k.c.), na które Gmina M. liczyła, że powstaną gdy zostanie wybudowane dwupoziomowe skrzyżowanie. Zdaniem Sądu, nie wykazano jakiego rodzaju miałyby to być utracone korzyści – czy chodzi o koszt inwestycji, czy koszty związane z uciążliwym ruchem ulicznym w mieście M., czy też inne. Nie przedstawiono nawet żadnych szacunków kosztów, czy poszczególnych kwot składających się na kwotę 15.000.000 zł. Z listu intencyjnego wynika przy tym, że jest to kwota szacunkowa (zwrot „około”). Ponadto, w liście intencyjnym wskazano, że pozwany mógłby ewentualnie uczestniczyć w kosztach inwestycji w kwocie około 7.500.000 zł, nie zaś w kwocie 15.000.000 zł.

Nie wykazano zatem zaistnienia szkody, jak również jej wysokości.

Roszczenie powoda oparte było na odpowiedzialności odszkodowawczej, zaś jako zdarzenie powodujące szkodę wskazano brak przystąpienia pozwanego do realizacji inwestycji polegającej na budowie dwupoziomowego skrzyżowania mimo istnienia po jego stronie takiego obowiązku.

Zdaniem Sądu, nie wystąpiło zdarzenie, na które powołuje się pozwany, albowiem powód nie był nigdy zobowiązany do realizacji takiej inwestycji, zaś brak przystąpienia do przez niego do budowy nie wywołał szkody.

Mając na uwadze powyższe, uznać należy, że nie zostały spełnione przesłanki odpowiedzialności odszkodowawczej pozwanego w postaci zaistnienia zdarzenia powodującego szkodę oraz szkody, niezbędne w ramach odpowiedzialności zarówno z czynu niedozwolonego, jak też z kontraktu.

Zaistnienie tych przesłanek jest konieczne do uwzględnienia roszczeń opartych zarówno na art. 415 k.c. („Kto z winy swej wyrządził drugiemu szkodę, obowiązany jest do jej naprawienia”), jak i z art. 471 k.c. („Dłużnik obowiązany jest do naprawienia szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, chyba że niewykonanie lub nienależyte wykonanie jest następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi”). Brak spełnienia tych przesłanek już sam w sobie stanowi o konieczności oddalenia powództwa.

Nie ma bowiem żadnych podstaw do tego by uznać, że doszło do jakiegokolwiek czynu niedozwolonego poprzez brak realizacji inwestycji, jak również nie wykazano, że takie zaniechanie pozwanego było przez niego zawinione. Powód nie przedstawił przy tym pozwanemu wszystkich wymaganych dokumentów aby możliwe było rozpoczęcie realizacji inwestycji.

Brak jest podstaw do przyjęcia odpowiedzialności kontraktowej pozwanego. Powód często zaznaczał w swoim pozwie istotę zawartych listów intencyjnych z pozwanym. Jednakże w obecnej sprawie Sąd, na podstawie całego materiału dowodowego, nie dostrzegł odpowiedzialności kontraktowej pozwanego. Nie wykazano by została między stronami zawarta umowa, w której pozwany zobowiązałby się do wybudowania dwupoziomowego skrzyżowania. Treść listu intencyjnego wskazuje, że pozwany chciał jedynie współpracować z powodem przy planowaniu takiej inwestycji a w przyszłości być może uczestniczyć w kosztach jej realizacji jako „partner”, obok powoda jako „lidera inwestycji”. W samym liście intencyjnym strony wprost wyłączyły możliwość traktowania jego postanowień jako zobowiązujących i mogących rodzić roszczenia (§4 listu intencyjnego – k. 57-58).

Powód nie wykazał nie tylko zasadności, lecz także wysokości dochodzonego roszczenia, zaś sam list intencyjny nie stanowi dowodu na wysokość jego roszczenia. Koszt inwestycji nie został bowiem oszacowany przez rzeczoznawcę. Nie wiadomo zatem jaki jest rzeczywisty koszt inwestycji. W liście intencyjnym wskazana jest kwota około 15.000.000 zł, lecz nie jest rozpisane jakie są koszty poszczególnych elementów inwestycji. W liście intencyjnym strony jedynie zakładają, że całkowite koszty mogą wynieść około 15.000.000 zł, co jest kwotą szacunkową, niejednoznaczną. Niezrozumiałym również wydaje się powoływanie powoda na list intencyjny, jako źródło obowiązku zapłaty kwoty 15.000.000 zł przez (...) S.A. i jednocześnie pominięcie całości brzmienia § 3 ust. 1 wspomnianego listu intencyjnego, o treści: „Strony zakładają, iż szacowaną wartość Inwestycji wyniesie ok. 15 mln zł, w tym udział (...) ok. 7,5 mln zł”.

Z ostrożności procesowej, strona pozwana podniosła zarzut przedawnienia na podstawie art. 442¹ § 1 k.c. o brzmieniu: „Roszczenie o naprawienie szkody wyrządzonej czynem niedozwolonym ulega przedawnieniu z upływem lat trzech od dnia, w którym poszkodowany dowiedział się albo przy zachowaniu należytej staranności mógł się dowiedzieć 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.”

Ponadto, należy rozważyć czy nie doszło do upływu także ogólnego, dziesięcioletniego terminu przedawnienia roszczeń z art. 118 k.c.

Na podstawie zebranego materiału dowodowego, tut. Sąd podziela zdanie pozwanego co do przedawnienia się ewentualnego roszczenia powoda (gdyby uznać, że ono istnieje). Bieg przedawnienia takiego roszczenia strony powodowej rozpocząłby się najpóźniej w 2007 roku, czyli 2 lata po ukończeniu w 2004 roku prac na przedmiotowej linii kolejowej objętych postanowieniami decyzji (...). Niesłuszne jest stanowisko powoda, iż zarzut przedawnienia nie zasługuje na uwzględnienie z uwagi na działania organów gminy M. w postaci spotkań, petycji i wezwań. Zgodnie z art. 123 § 1 k.c. bieg przedawnienia przerywa się: 1) przez każdą czynność przed sądem lub innym organem powołanym do rozpoznawania spraw lub egzekwowania roszczeń danego rodzaju albo przed sądem polubownym, przedsięwziętą bezpośrednio w celu dochodzenia lub ustalenia albo zaspokojenia lub zabezpieczenia roszczenia; 2) przez uznanie roszczenia przez osobę, przeciwko której roszczenie przysługuje; 3) przez wszczęcie mediacji. Żadna z trzech przesłanek do przerwania biegu przedawnienia w przedstawionej sprawie nie wystąpiła. Nie doszło również do zawieszenia biegu terminu przedawnienia roszczeń. Złożenie zatem przez powoda w październiku 2018 roku wniosku o zawezwanie do próby ugodowej nie mogło już przerwać biegu terminu przedawnienia, który przecież upłynął wcześniej.

Z powyższych przyczyn, sąd podzielił zdanie pozwanego o przedawnieniu się ewentualnych roszczeń powoda.

Wobec niezasadności roszczenia o świadczenie główne, niezasadne jest także roszczenie powoda o świadczenie uboczne w postaci odsetek od należności głównej (art. 481 k.c.).

Mając na uwadze powyższe, orzeczono jak w punkcie I wyroku.

O kosztach procesu orzeczono na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c., obciążając powoda całością kosztów procesu poniesionych przez powoda, czyli kosztami zastępstwa procesowego w wysokości 25.000 zł.

W oparciu o powyższe, orzeczono jak w sentencji.

ZARZĄDZENIE

(...)