

Sygn. akt II C 878/15

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 9 grudnia 2016 roku

Sąd Okręgowy w Warszawie II Wydział Cywilny

w składzie następującym:

Przewodniczący: SSR del. Eliza Kurkowska

Protokolant: sekr. sąd. Monika Załęska

po rozpoznaniu w dniu 24 listopada 2016 roku w Warszawie na rozprawie

sprawy z powództwa (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością
z siedzibą w W.

przeciwko Skarbowi Państwa reprezentowanemu przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa, Ministra Skarbu Państwa oraz Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego i (...) Spółce Akcyjnej z siedzibą w W.

o zapłatę

I. oddała powództwo;

II. zasądza od (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością
z siedzibą w W. na rzecz Skarbu Państwa – Prokuraturii Generalnej Skarbu Państwa kwotę 7 200 zł (siedem tysięcy
dwieście złotych) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego;

III. zasądza od (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością
z siedzibą w W. na rzecz (...) Spółki Akcyjnej z siedzibą w W. kwotę 7 217 zł (siedem tysięcy dwieście siedemnaście
złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu.

Sygn. akt II C878/15

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 10 listopada 2015 roku /koperta k. 8180 tom 41/ skierowanym przeciwko Skarbowi Państwa reprezentowanemu przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju (obecnie Infrastruktury i Budownictwa), Ministrowi Skarbu Państwa i Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego oraz przeciwko (...) S.A. z siedzibą w W. powódka (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. wniosła o zasądzenie solidarnie od pozwanych kwoty (...) zł wraz z odsetkami ustawowymi od dnia wytoczenia powództwa do dnia zapłaty ewentualnie w razie nieprzyjęcia przez Sąd deliktowej podstawy odpowiedzialności spółki (...) SA w W. o zasądzenie w/w kwoty in solidum. Jednocześnie powódka wniosła o zasądzenie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego wg norm przepisanych.

W uzasadnieniu swego stanowiska wskazała, że powyższej kwoty domaga się tytułem naprawienia szkody poniesionej przez powódkę, względnie zwrotu opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, naliczanych niezgodnie z prawem, wskutek nieprawidłowej implementacji przez Rzeczpospolitą Polską 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”).

Powódka wskazała, że jest przewoźnikiem kolejowym i prowadzi działalność gospodarczą w zakresie transportu. Zaznaczyła, że aby świadczyć swoje usługi, przewoźnicy kolejowi muszą mieć zapewniony dostęp do infrastruktury kolejowej zarządzanej przez różne podmioty, przy czym największym zarządcą infrastruktury kolejowej w Polsce jest pozwany (...). Dostęp do infrastruktury kolejowej podlega opłacie, którą powódka uiszczala okresowo na rzecz zarządców infrastruktury, w tym w szczególności na rzecz (...). Opłata za udostępnienie infrastruktury kolejowej jest wyliczana w oparciu o tzw. stawki jednostkowe. Stawki jednostkowe ustala zarządcą na podstawie odpowiednich przepisów ustawy o transporcie kolejowym oraz rozporządzenia ministra właściwego ds. transportu. Stawki ustalone przez zarządców wymagają zatwierdzenia w formie decyzji administracyjnej wydanej przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Przewoźnik nie ma możliwości negocjowania stawek z zarządcą, nie ma statusu strony w postępowaniu przed tym organem. Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. przewiduje zasadę, zgodnie z którą stawki powinny być ustalone po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Stąd, jedynie koszt bezpośrednio ponoszony przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami może być brany pod uwagę przy kalkulacji stawek, same zaś stawki (i w konsekwencji wyliczone z ich wykorzystaniem opłaty za udostępnienie infrastruktury) mogą odzwierciedlać jedynie ten koszt, ale już nie inne koszty (ponoszone przez zarządcę). Gdyby także inne koszty ponoszone przez zarządcę infrastruktury mogły być wliczane do kalkulacji stawek, stawki te mogłyby, jako odzwierciedlające znacznie szersze spektrum kosztów, być wyższe niż pozwala na to ww. zasada przewidziana w dyrektywie. W okresie objętym pozwem obowiązywało w Polsce prawo krajowe, które miało implementować ww. zasadę przewidzianą w dyrektywie. Prawo to przewidywało jednak, że stawki jednostkowe opłat były wyliczane także z uwzględnieniem szerszego katalogu kosztów ponoszonych przez zarządcę - co nie mogłoby mieć miejsca w sytuacji właściwej implementacji dyrektywy. Obliczanie stawek na podstawie przepisów krajowych doprowadziło do ustalania ich w wysokości odzwierciedlającej większy zakres kosztów zarządcy niż dopuszczalny na podstawie przyjętej w dyrektywie zasady, niewłaściwie implementowanej do polskiego porządku prawnego. To z kolei doprowadziło do zawyżenia opłat uiszczanych przez powoda na rzecz zarządców infrastruktury, które to zawyżenie stanowi szkodę powódki. Niezgodność prawa polskiego z prawem unijnym i naruszenie zobowiązań traktatowych przez Rzeczpospolitą Polską potwierdził Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dalej: „TSUE”) w wyroku z dnia 30 maja 2013 r. wydanym w sprawie C-512/10, Komisja Europejska przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej. W konsekwencji powódka powołując się na powyższe orzeczenie domagała się od pozwanych naprawienia szkody wywołanej obowiązywaniem w latach 2005-2014 aktów normatywnych niezgodnych z prawem unijnym (delikt legislacyjny).

Zdaniem powódki, nieprawidłowa implementacja dyrektywy spowodowała zawyżenie opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej pobieranych przez (...) jako zarządcę infrastruktury kolejowej od niezależnego przewoźnika kolejowego (...) w latach 2005-2014. Opłaty te, zdaniem strony powodowej, były zawyżane nawet do (...). Powódka podniosła, że Skarb Państwa dopuścił się bezprawia legislacyjnego polegającego na wadliwej implementacji dyrektywy, a w szczególności na wydaniu przez ministra właściwego do spraw transportu rozporządzeń, które były z nią niezgodne (art. 417 § 1 w zw. z art. 417⁽¹⁾ § 1 k.c.). Wprowadzenie każdego z tych rozporządzeń należy traktować jako odrębne zachowanie stanowiące źródło szkody. Powódka zaznaczyła, że dopiero ustawa z dnia 24 października 2008 r., która weszła w życie w dniu 6 grudnia 2008 r. dodała do przepisu art. 33 ust 2 ustawy o transporcie kolejowym odwołanie do zasady kosztu bezpośredniego. Stąd też o implementacji do polskiego porządku prawnego art. 7 ust 3 dyrektywy 2001/14/WE – choć nieprawidłowej – można mówić dopiero po dniu 5 grudnia 2008 r. Stąd też delikt władzy publicznej do roku 2008 (przed w/w zmianą ustawy o transporcie kolejowym) można oceniać jako zaniechanie legislacyjne (art. 417⁽¹⁾ § 4 k.c.). Natomiast zmiana ustawy o transporcie kolejowym od dnia 6 grudnia 2008 r. nie zapewniła właściwej transpozycji art. 7 ust 3 dyrektywy, ponieważ przepisy wykonawcze uszczegóławiające zasady ustalania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej, określające składniki bazy kosztowej (...) i stanowiące podstawę do kalkulacji stawek opłat pozostawały niezgodne z zasadą kosztu bezpośredniego. Zdaniem powódki dokonanie wadliwej implementacji Dyrektywy godziło w podstawowe reguły prawa unijnego w zakresie ochrony konkurencji, tj. art. 106 ust. 1 w zw. z art. 102 TFUE. Każde bowiem działanie Państwa Członkowskiego, które doprowadzi do ograniczenia konkurencji równoważnego z samodzielnym nadużyciem pozycji dominującej przez przedsiębiorcę obecnego na rynku, jest działaniem sprzecznym z w/w przepisami. W wyniku wprowadzenia

rozporządzeń wykonawczych (niezgodnych z dyrektywą), (...) narzucał przez wiele lat przewoźnikom kolejowym zawyżone stawki opłat za dostęp do tej infrastruktury, niemające uzasadnienia w ponoszonych przez (...) kosztach. Te działania (zaniechania) legislacyjne państwa z jednej strony umożliwiły (...) zachwianie konkurencji na rynku przewozów kolejowych, pozbawiając przedsiębiorstwa obecne na tym rynku środków finansowych na prowadzenie ich własnej działalności. Z drugiej strony zaś środki te doprowadziły do przysporzenia (...) znacznych, nieuzasadnionych korzyści kosztem eksploatowanych przez (...) przewoźników kolejowych.

Odpowiedzialność Skarbu Państwa – Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego powódka uzasadniła tym, że organ ten w ramach wykonywania władzy publicznej zatwierdzał kolejne Cenniki, stanowiące podstawę do ustalania wysokości opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury, które to cenniki uwzględniały koszty niekwalifikowane w rozumieniu art. 7 ust 3 dyrektywy 2001/14/WE (art. 417 § 1 k.c.).

Zarzucający (...) czyn niedozwolony, miał zdaniem powódki, polegać na tym, że podmiot ten jako zarządca infrastruktury kolejowej – wykonując zadania publiczne – określał stawki opłaty jednostkowej za dostęp do tej infrastruktury w sposób sprzeczny z dyrektywą. To uzasadnia w ocenie powódki odpowiedzialność tego pozwanego na podstawie art. 417 § 1 k.c.

Powódka podniosła, że na wypadek uznania przez Sąd, że czyn (...) nie jest objęty hipotezą art. 417 § 1 k.c., jako podstawę odpowiedzialności odszkodowawczej (...) należy wskazać art. 415 i 416 k.c.

Jako dodatkową podstawę deliktowej odpowiedzialności (...) powódka podała również art. 422 k.c. wskazując, że pozwana ta na zawyżaniu opłat z tytułu korzystania z infrastruktury kolejowej bezpośrednio korzystała, ustalając projekty Cenników w oparciu o koszty niekwalifikowane, a następnie pobierała od powódki należności w istotnie zawyżonej wysokości.

Szkoda, której powódka dochodziła w niniejszym postępowaniu obejmuje stratę *damnum emergens* wyliczoną jako różnica między wysokością opłat, które zostały uiszczone na rzecz (...) w latach 2005-2014, a wysokością opłat, które powód powinien być obciążony w tym okresie, przy założeniu prawidłowego (tj. zgodnego z prawem unijnym) ukształtowania przepisów polskiego prawa oraz prawidłowego obliczenia przez (...) stawek. Różnica ta zdaniem powódki wynosi (...) zł do czego doliczono również kwotę (...) zł z tytułu skapitalizowanych odsetek za okres od dnia 13 czerwca 2015 r.

Powódka wskazała dodatkowo, że powództwo skierowane przeciwko (...) opiera także na przepisach o nienależnym świadczeniu. Zdaniem powódki można mówić o odpadnięciu podstawy świadczenia gdy czynność prawna zobowiązująca do świadczenia była nieważna i nie stała się ważna po spełnieniu świadczenia. Podstawę do stwierdzenia nieważności umowy może stanowić naruszenie przepisów dyrektyw nadających się do bezpośredniego zastosowania. Zdaniem powódki art. 7 ust 3 dyrektywy nadawał przewoźnikom kolejowym określone uprawnienia co do wysokości opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz był wystarczająco jasny i precyzyjny. Niezgodność treści umów zawieranych przez powódkę z (...) z art. 7 ust 3 dyrektywy stanowi podstawę do stwierdzenia nieważności tych umów w części postanowień, tj. co do ceny świadczonych przez (...) usług. Świadczenie (...) na rzecz (...) w części w jakiej było ono niezasadnie zawyżane należy kwalifikować jako spełnione w wykonaniu nieważnej w części czynności prawnej, co umożliwia żądanie jego zwrotu na podstawie art. 410 § 1 i 2 k.c. Zasadność reprezentacji Skarbu Państwa – Ministra Skarbu Państwa powódka uzasadniła treścią art. 1060 § 1⁽¹⁾ k.p.c. (k. 2 – 62).

W odpowiedzi na pozew z dnia 19 lutego 2016 roku pozwana spółka (...) S.A. z siedzibą w W. wniosła o oddalenie powództwa w całości w stosunku do (...) i zasądzenie kosztów procesu (k. 8192-8287 tom 41-42).

W uzasadnieniu swego stanowiska pozwana podniosła, iż powódka nie wykazała żadnych podstaw jej odpowiedzialności, tj. zarówno odpowiedzialności deliktowej jak i opartej na nienależnym świadczeniu. Zdaniem pozwanego, powódka nie przedstawiła niezbędnego w świetle art. 417¹ § 1 k.c. prejudykatu. Nie udowodniła również przesłanek odpowiedzialności z tytułu naruszenia prawa unijnego, które zostały wypracowane w orzecznictwie

TSUE, tj. (1). Państwo naruszyło przepis prawa UE, który przyznaje jednostce uprawnienie, (2). naruszenie to było wystarczająco poważne, (3). między tym naruszeniem a poniesioną przez jednostkę szkodę zachodzi bezpośredni związek przyczynowy

Pozwana twierdziła, iż podobnie jak powódka, jest spółką prawa handlowego, a obydwie podmioty łączyły stosunki cywilnoprawne. Tym samym pozwana nie może ponosić odpowiedzialności za wydanie, obowiązywanie oraz treść powszechnie obowiązującego aktu normatywnego. Natomiast jest zobowiązana do stosowania powszechnie obowiązujących przepisów prawa, a art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE, z uwagi na niedookreślenie przedmiotu regulacji, nie mógł być bezpośrednio stosowany. Zdaniem pozwanej nie ma żadnych podstaw, by uznać ją za „emanację Państwa” i podmiot znajdujący się pod kontrolą organów państwowych, który miałby ponosić odpowiedzialność za zachowania Skarbu Państwa tym bardziej, że miał konstytucyjny obowiązek przestrzegania prawa krajowego. W tym kontekście pozwana zarzuciła, że wbrew twierdzeniom powódki wyrok Trybunału odnosi się zgodnie z jego literalnym brzmieniem jedynie do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 29 lutego 2009 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. nr 35, poz. 274), a nie rozporządzeń poprzednich z 2004 i 2006 roku (k. 8237). Pozwana spółka zarzuciła, że bezpośrednią podstawę świadczenia spełnionego na jej rzecz przez powódkę stanowiły wiążące strony umowy, a przepisy dyrektywy 2001/14/WE takiej podstawy nie stanowiły i stanowić nie mogły. Natomiast wyrok TSUE z dnia 30 maja 2013 roku nie powoduje zaistnienia którejkolwiek z kondycji opisanych w art. 410 k.c., ponieważ takie orzeczenie nie wpływa na ważność i skuteczność umów cywilnoprawnych, przy czym Trybunał w ogóle nie zajmował się tymi umowami. Orzeczenie TSUE wydane na podstawie art. 285 Traktatu o Unie Europejskiej dotyczy oceny zgodności aktu normatywnego prawa krajowego z prawem unijnym. Pozwana spółka obowiązana była, zawierając umowy z powódką, stosować przepisy prawa krajowego będąc związaną ostatecznymi decyzjami administracyjnymi Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Zdaniem pozwanej skoro umowy wiążące strony są ważne i skuteczne, nie ma podstaw do stwierdzenia, że skutkiem wydania wyroku TSUE jest odpadnięcie podstawy prawnej świadczenia.

(...) S. A. z siedzibą w W. twierdziła, że przepisy dyrektywy 2001/14/WE nie dawały powódce żadnych uprawnień. Na gruncie tej dyrektywy nie istnieje taka kategoria, jak prawo do uiszczania opłat w określonej wysokości. Nie może ono zatem podlegać ochronie prawnej. Pozwana wskazała, że celem dyrektywy było zapewnienie konkurencyjności przewozów kolejowych w stosunku do przewozów wykonywanych przy użyciu innych środków transportu poprzez zapewnienie odpowiednich mechanizmów wspierania jego rozwoju, konkurencyjności i przejrzystości (motywy 7, 10 i 39), który to cel powinien być realizowany z uwzględnieniem innych jej postanowień. Celem dyrektywy nie było zagwarantowanie przewoźnikom określonych minimalnych stawek dopłat za dostęp. Zdaniem pozwanej art. 7 ust. 3 dyrektywy zastrzega bowiem wprost, że jego stosowanie nie może nastąpić z uszczerbkiem dla art. 8 pozwalającego na odejście przez państwo członkowskie od ustalenia opłaty z uwzględnieniem kosztu bezpośredniego o dokonanie ich podwyżek w celu pełnego odzyskania kosztów.

Pozwana podkreśliła, że wyrok TSUE nie przesądził, że opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej były zawyżone, a z jego treści, ani z przepisów dyrektywy nie wynika jednoznacznie zakres i rodzaj kosztów, które miałyby zostać uwzględnione przy kalkulacji opłaty. Ta niejednoznaczność postanowień dyrektywy powoduje, że nie jest możliwe określenie modelu bazy kosztowej, który mógłby posłużyć jako podstawa do ustalenia opłaty rzekomo nadpłaconej przez powódkę.

Zdaniem pozwanej, nie jest możliwe przypisanie odpowiedzialności z tytułu naruszenia art. 106 ust. 1 TFUE w zw. z art. 102 TFUE w wyniku dokonania wadliwej implementacji art. 7 ust. 3 Dyrektywy 2001/14 przez władze polskie, bowiem stanowi ona przejaw sektorowej regulacji prokonkurencyjnej, czego szczególnym wyrazem jest okoliczność, iż Prezes UTK, działając „ex ante”, zatwierdza stosowane przez zarządców infrastruktury stawki opłat, stwierdzając zatem ich zgodność z prawem. Zarzuty powoda dotyczą natomiast ściśle treści przepisów Rozporządzeń 2004, 2006, 2009 i 2014, a także działań Pozwanego 2 będących rezultatem przestrzegania wskazanych regulacji, a nie indywidualnej praktyki Pozwanego 2 dokonywanej z naruszeniem prawa. Adresatem art. 106 ust. 1 TFUE jest państwo członkowskie jako obowiązane do zapewnienia konkurencyjnych zasad na podległym mu rynku. W orzecznictwie TSUE przyjmuje się, iż w przypadku, gdy do stosowania danej praktyki antykonkurencyjnej przedsiębiorca został przymuszony przez

wiążące go regulacje prawne w państwie członkowskim, to może się on powołać na tzw. state action defence (zarzut przymusu państwa). Okoliczność ta czyni bezzasadnym jakiegokolwiek zarzuty co do naruszenia prawa traktowego. Nadto w przypadku art. 7 ust. 3 Dyrektywy 2001/14, § 8 ust. 3 Rozporządzenia 2009, jak i odpowiednich przepisów pozostałych Rozporządzeń mamy do czynienia z rozwiązaniami legislacyjnymi jednakowymi dla wszystkich zarządców infrastruktury, co samo w sobie, zdaniem pozwanej, czyni zarzut naruszenia art. 106 ust. 1 TFUE w związku z art. 102 TFUE bezprzedmiotowym.

Pozwana spółka zarzuciła ponadto, że powódka nie poniosła szkody, a przedstawiona przez stronę powodową ekspertyza została przygotowana w oparciu o szereg niewłaściwych danych i obarczona jest błędami metodologicznymi, np. co do wyłączenia z bazy kosztowej kosztów amortyzacji. Nadto zarzuciła, że kwoty opłaty podstawowej brutto za lata 2005 -2014 przyjęte przez powódkę jako podstawa do wyliczenia szkody zostały przez powódkę zawyżone o (...) zł. Dodatkowo, zdaniem pozwanego, powódka niezasadnie oszacowała odszkodowanie uwzględniając podatek VAT.

Pozwana wskazała, że nie można przyjąć by doszło do wzbogacenia (...). Nadto podniosła, że powód uzyskał pełne pokrycie kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej w uiszczonych na jego rzecz przez klientów opłatach za świadczenie usług przewozu oraz wynajmu taboru kolejowego, a zatem nie może być mowy o zubożeniu powoda.

Pozwana spółka podniosła również zarzut przedawnienia roszczenia w oparciu o art. 442¹ k.c. Wskazała, że już w momencie wejścia w życie Rozporządzeń powódka wiedziała o niezgodności tych aktów prawnych z dyrektywą. Wniosek o zawezwanie do próby ugodowej został złożony w dniu 24 kwietnia 2015 r., a to oznacza, że za okres do dnia 24 kwietnia 2012 r. roszczenia – jeśli byłyby zasadne – przedawniły się. Przedawnieniu uległo również roszczenie w przypadku przyjęcia jako podstawy przepisów o bezpodstawnym wzbogaceniu, gdyż roszczenia powoda są ściśle związane z wykonywaną przez niego działalnością gospodarczą.

W odpowiedzi na pozew z dnia 22 lutego 2016 roku pozwany Skarb Państwa reprezentowany przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju, Ministra Skarbu Państwa i Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego wniósł o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie kosztów procesu, w tym na rzecz Skarbu Państwa – Prokuraturii Generalnej Skarbu Państwa kosztów zastępstwa procesowego wg norm przepisanych (k. 8631-8655 tom 44).

W uzasadnieniu swego stanowiska pozwany zakwestionował roszczenie (...) sp. z o.o. co do zasady jak i co do wysokości, a z ostrożności podniósł zarzut przedawnienia roszczenia.

Pozwany wskazał, że podstawą prawną odpowiedzialności za brak implementacji (której podtypem jest implementacja niepełna czy wadliwa) przepisów pochodnego prawa europejskiego jest art. 417⁽¹⁾ § 4 k.c. W tym kontekście Skarb Państwa zarzucił, że odpowiedzialność ta powstaje tylko wtedy, gdy prawa jednostek przyznane przez ustawodawcę w sposób oczywisty i bezwarunkowy nie mogą być zrealizowane wskutek niewydania odpowiedniego aktu normatywnego, a dla ustalenia tak ukształtowanej odpowiedzialności konieczne jest określenie, na czym powinno polegać „zachowanie sprawcy”, które sprawiłoby, że do szkody nie doszło. Zdaniem pozwanego powódka winna wykazać, że dany przepis dyrektywy był nakierowany na przyznanie jej konkretnych praw, czego nie uczyniła, a według pozwanego dyrektywa nie stanowiła dla powódki źródła jej praw, lecz była skierowana do państwa członkowskiego. Pozwany podniósł, że dla przypisania mu odpowiedzialności cywilnej nie jest wystarczające ustalenie wynikające z wyroku TSUE z dnia 30 maja 2013 roku, że Polska uchybiła obowiązkom implementacyjnym, lecz niezbędne jest ustalenie, na czym powinna polegać prawidłowa implementacja dyrektywy 2001/14/WE, więc warunkiem jego odpowiedzialności winno być ustalenie treści powinnego aktu normatywnego należącego do transponującego dyrektywę 2001/14/WE. W obliczu wyroku z dnia 30 maja 2013 roku, jak i uzasadnionej opinii Rzecznika generalnego, treść prawidłowego aktu normatywnego uwzględniającego zamiary ustawodawcy unijnego dotyczące regulacji rynku przewozów kolejowych obejmujące doprowadzenie do funkcjonowania rynku, do którego dostęp dla przewoźników byłby równy i nieskrępowany, a przede wszystkim dający możliwość jak najpełniejszego zaspokojenia potrzeb wszystkich użytkowników i rodzajów przewozów w sposób sprawiedliwy i niedyskryminujący – winna uwzględnić potrzeby społeczeństwa obniżając koszty transportu. Zdaniem pozwanego dyrektywa 2001/14/WE nie zawiera

regulacji przyznających jakiegokolwiek uprawnienia przewoźnikom kolejowym oraz korzyści, które powinni oni uzyskać w wyniku wprowadzenia dyrektywy, za wyjątkiem dostępu do infrastruktury kolejowej na konkurencyjnych zasadach. Trudności związane z wdrożeniem dyrektywy 2001/14/WE w zakresie regulacji opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej jako stawce odpowiadającej bezpośredniemu kosztowi przejazdu pociągu po torach były udziałem nie tylko Polski, ale również innych krajów, o czym przekonują skargi Komisji Europejskiej przeciwko P., G., W., H., R., A., F., (...) W., S. i L.. To doprowadziło do uchwalenia kolejnej dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 roku w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego zobowiązującej Komisję Europejską do wydania odpowiednich aktów wykonawczych ustalających zasady obliczania kosztów bezpośrednich związanych z przejazdem pociągu. Pozwany w konsekwencji wywiódł, że wobec niemożności ustalenia treści aktu normatywnego prawidłowo wdrażającego dyrektywę 2001/14/WE, gdyż za wystarczająco precyzyjny nie może zostać uznany art. 7 ust. 3 tej dyrektywy, strona powodowa nie może skutecznie dochodzić roszczenia o odszkodowanie za jego naruszenie. Dodatkowo pozwany Skarb Państwa podniósł, że na brak ustalenia precyzyjnej treści aktu normatywnego odpowiadającego wymogom dyrektywy 2001/14/WE wskazuje treść rozporządzenia wykonawczego 2015/909 w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu wydanego stosownie do treści art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE, które pozwala państwom członkowskim ustalać koszty bezpośrednie na poziomie kosztów zapewnienia efektywnego świadczenia usługi i nie powinno prowadzić do poniesienia przez zarządcę infrastruktury kolejowej ani straty finansowej netto, ani zysku netto w wyniku przejazdu pociągu. Akt ten przewiduje dla zarządcy infrastruktury czas do 12 czerwca 2019 roku na dostosowanie się do zawartych w tym akcie postanowień dotyczących tego, co stanowi bezpośredni koszt przejazdu pociągu. Brak jednoznacznej definicji „kosztu bezpośredniego przejazdu pociągu po torach” pociąga za sobą niemożność przypisania Rzeczypospolitej Polskiej wystarczająco istotnego naruszenia prawa unijnego, a tym samym odpowiedzialności cywilnej pozwanemu Skarbowi Państwa. Pozwany Skarb Państwa podkreślił, że pierwsze skargi z tytułu naruszenia przez państwa członkowskie dyrektywy 2001/14/WE wniesione zostały do Trybunału w 2010 roku, a pierwsze orzeczenia zapadły w 2012 roku, zaś rzecznik generalny w opinii przedstawionej w dniu 13 grudnia 2012 roku wskazał, że skargi te są bezprecedensowe, ponieważ Trybunał wypowiada się w tej kwestii po raz pierwszy. Państwa członkowskie, w tym Polska, mogły do tego czasu działać w usprawiedliwionym przekonaniu, że ich działania są zgodne z przepisami tej dyrektywy. Wątpliwości dotyczące sposobu kalkulacji określonych kosztów nie zostały dotąd rozwiane, o czym świadczy uchwalenie dyrektywy 2012/34/UE i zobowiązanie Komisji do wydania aktów wykonawczych oraz pozostawienie zarządcom infrastruktury kilku lat na dostosowanie się do zawartych w tych aktach postanowień. Pozwany zaakcentował fakt, że naruszenie przez Polskę art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE nie miało charakteru poważnego naruszenia prawa, skoro przepis ten nie był jasny i precyzyjny, a tylko wystarczająco poważne naruszenie prawa może kreować odpowiedzialność odszkodowawczą Państwa.

Pozwany Skarb Państwa zarzucił, że brak jest podstaw odpowiedzialności tego pozwanego również w oparciu o prawo krajowe. Podniósł, że strona powodowa nie wykazała we właściwym postępowaniu niezgodności z prawem wskazywanych w pozwie przepisów krajowych, a orzeczenie TSUE nie może być uznane za prejudykat na potrzeby niniejszego postępowania. Nie stwierdzono również we właściwym postępowaniu niezgodności z prawem decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Zdaniem pozwanego, z uwagi na fakt, że wyrok TSUE dotyczył rozporządzenia z 2009 r. nie można odnosić go do innych rozporządzeń wskazanych przez powoda. Skoro dyrektywa 2001/14/WE została uchylona na podstawie art. 65 dyrektywy 2012/34/UE to orzeczenie TSUE może odnosić jedynie do okresu od dnia 13 marca 2009 r. (data wejścia w życie Rozporządzenia z 2009 r.) do dnia 15 grudnia 2012 r.

Zdaniem Skarbu Państwa powódka nie wykazała by stawki opłat były ustalane w wysokości wyższej niż pozwalałyby na to przepisy Dyrektywy 2001/14/WE. Pozwany wskazał, że pomimo ustalenia pułapu opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej na podstawie art. 7 ust. Dyrektywy 2001/14/WE – przepis art. 8 ust. 1 tej dyrektywy zezwalał prawodawcy krajowemu na podwyższenie - na podstawie efektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących kryteriów - tych opłat, w celu uzyskania pełnego odzysku kosztów poniesionych przez zarządcę infrastruktury - o ile rynek może to wytrzymać - co oznacza, że pomimo uznania w wyroku z dnia 30 maja 2013 roku, że opłaty były niewłaściwie skalkulowane, istniała możliwość ich podniesienia do poziomu, w jakim opłata gwarantowała pełny odzysk kosztów zarządcy. Warunkiem wprowadzenia takich podwyżek jest zbadanie, czy rynek jest w stanie wytrzymać podwyższone

opłaty. Zdaniem pozwanego skoro powódka realizowała przewozy w oparciu o niewłaściwie skalkulowane opłaty to oznacza, że rynek był w stanie wytrzymać taką ich wysokość. Pozwany twierdził, że systemy obliczenia opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej wynikające z art. 7 ust. 3 i 8 ust. 1 dyrektywy nie są alternatywne, czego dowodem jest opinia Rzecznika generalnego wydana w sprawie C-556/10 Komisja Europejska przeciwko R.. W niniejszej sprawie oznacza to, że skoro dyrektywa przyznawała zarządcy prawo ustalenia stawek na poziomie wyższym niż koszt wynikający z kosztu bezpośredniego ponoszonego jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, to brak podstaw do odpowiedzialności Skarbu Państwa jest tym bardziej oczywisty. Nadto pozwany podał, że Minister Infrastruktury przekazywał na rzecz zarządców infrastruktury dotacje oraz środki z Funduszu (...) w celu zmniejszenia wysokości stawek opłat za dostęp do infrastruktury, co prowadziło do realnego zmniejszenia opłat. Wysokość tych dotacji była w kolejnych latach sukcesywnie zwiększana wynosząc od (...) zł w roku 2006 do (...) zł w roku 2013. Pozwany zakwestionował również sposób wyliczenia szkody przez powódkę. Skarb Państwa stanął na stanowisku, że powódka nie doznała uszczerbku majątkowego rozumianego jako różnica pomiędzy rzeczywistym stanem majątkowym, w jakim się znajduje, a stanem zamierzonym i uznanym za dopuszczalny przez prawodawcę unijnego wskutek wadliwej transpozycji do polskiego porządku prawnego dyrektywy 2001/14/WE, a nawet gdyby przyjąć pogląd przeciwny, to strona powodowa przerzuciła poniesione koszty na swych usługobiorców. Pozwany zarzucił nadto brak istnienia związku przyczynowego, a także z ostrożności procesowej przyczynienie się powódki powstania szkody, gdyż spółka nie wykazała czy skorzystała ze środków ochrony prawnej i zgłaszania uwag do projektu rozporządzenia z 2009 r. Pozwany podniósł również zarzut przedawnienia roszczenia.

W dalszych pismach procesowych strony podtrzymały swoje stanowiska i przedstawiały poszerzoną argumentację prawną uzasadniającą ich twierdzenia i zarzuty (pisma powoda k. 8728-8765, 9083-9140, pisma pozwanego Skarbu Państwa k. 9175-9197, pismo pozwanego (...) k. 9058-9081, 9342-9421).

Sąd Okręgowy ustalił, co następuje:

Powódka (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w W. prowadzi działalność gospodarczą w zakresie m.in. przewozu towarów transportem kolejowym i posiada licencję wydaną przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Podstawową gałęzią działalności powoda jest przewóz towarów i wynajem taboru (niesporne). Przewóz towarów powódka wykonuje korzystając z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez pozwanego (...) S. A. z siedzibą w W. oraz innych zarządców infrastruktury i okresowo – na podstawie corocznie zawieranych umów - uiszcza na rzecz tych podmiotów opłaty za korzystanie z infrastruktury kolejowej (niesporne, odpis pełny KRS k. 70-74).

Pozwana spółka (...) S.A. z siedzibą w W. jest zarządcą infrastruktury kolejowej w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. z 2003 roku, nr 86, poz. 789), utworzonym na podstawie art. 15 ustawy z dnia 8 września 2000 roku o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego (...). Założycielem spółki jest spółka (...). Akcjonariuszem spółki jest spółka (...) S.A. i Skarb Państwa. Do działalności spółki należy przede wszystkim działalność usługowa wspomagająca transport lądowy, w szczególności prowadzenie ruchu kolejowego i administrowanie liniami kolejowymi, a także utrzymanie linii kolejowych w stanie zapewniającym sprawny i bezpieczny przewóz osób i rzeczy, regularność i bezpieczeństwo ruchu kolejowego, ochronę przeciwpożarową, ochronę środowiska oraz mienia na obszarze kolejowym. Pozwany zarządza (...) sieci kolejowej w Polsce. (...) Państwowych S.A. – (...) S.A. jest Skarb Państwa (bezsporne, odpis pełny KRS k. 88-100).

W celu wykonywania przewozów powodowa spółka korzysta z infrastruktury kolejowej udostępnianej przez (...). Spółki – (...) spółka z o.o. i (...) S.A. zawierały umowy o korzystanie z przydzielonych tras pociągów w latach 2005-2014. Na podstawie umów pozwana spółka udostępniała infrastrukturę kolejową powódce przydzielając jej trasy pociągów na liniach kolejowych oraz umożliwiała jej korzystanie z niezbędnej infrastruktury kolejowej. Umowy te były zawierane na kolejne okresy obowiązywania rozkładów jazdy. Powódka korzystała z udostępnianej infrastruktury za opłatą. 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 zatwierdzone były decyzjami Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, uprzednio skalkulowane przez zarządcę infrastruktury (umowy z załącznikami k. 4695-7913, decyzje Prezesa UTK k. 7914-8179).

W okresach obowiązywania poszczególnych umów powódka korzystała z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez (...) S.A. Z tego tytułu pozwana spółka wystawiała faktury. Należności z tytułu uiszczanych faktur były regulowane przez powodową spółkę. Łącznie powódka została obciążona i uiściła na rzecz pozwanej spółki tytułem opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w okresie obowiązywania rozkładów jazdy: 2005/2006, 2006/2007, 2007/2008, 2008/2009, 2010/2011, 2011/2012, 2012/2013, 2013/2014, 2014/2015 - kwotę (...) złotych (faktury k. 282-444, zaświadczenie z Banku k. 445-472, faktury wraz z potwierdzeniami odbioru k. 8322-8372).

W dniu 26 lutego 2001 r. uchwalono dyrektywę 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa (Dz.U.UE L z dnia 15 marca 2001 r. – dalej dyrektywa 2001/14/WE lub Dyrektywa). Zgodnie z art. 5 ust. 1 Dyrektywy przedsiębiorstwa kolejowe będą, na niedyskryminujących zasadach, uprawnione do minimalnego pakietu dostępu i dostępu do torów w celu obsługi urządzeń, które są opisane w załączniku II. Dyrektywa wyróżniała przede wszystkim dwie kategorie usług świadczonych przez zarządcę infrastruktury, usługi tzw. minimalnego pakietu dostępu (pkt 1 Aneksu II do Dyrektywy) oraz usługi dostępu do torów w celu obsługi urządzeń (pkt 2 Aneksu II do Dyrektywy). Zgodnie z art. 6 ust. 1 Dyrektywy na państwie członkowskim leży obowiązek stworzenia takich zasad finansowania działalności zarządcy infrastruktury kolejowej, aby 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). W art. 7 określono zasady pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej, zgodnie z którym:

1. Opłaty za użytkowanie infrastruktury kolejowej będą wpłacane zarządcy infrastruktury i wykorzystywane do finansowania jego działalności gospodarczej.
 2. Państwa Członkowskie mogą wymagać od zarządcy infrastruktury dostarczenia wszystkich koniecznych informacji na temat nałożonych opłat. Zarządca infrastruktury musi w związku z tym być w stanie uzasadnić, że opłaty za infrastrukturę, na które faktycznie wystawiono faktury każdemu operatorowi, zgodnie z art. 4-12, stosują się do metodologii, zasad, a jeśli to ma zastosowanie, tabel ustalonych w regulaminie sieci.
 3. Bez uszczerbku dla przepisów ust. 4 lub 5 lub art. 8 opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do torów w celu obsługi urządzeń zostaną ustalone po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.
 4. Opłata za infrastrukturę może zawierać pewną opłatę, która odzwierciedla niedobór zdolności przepustowej możliwego do wskazania segmentu infrastruktury w czasie okresów przepelnienia.
 5. Opłata za infrastrukturę może być zmieniona, aby uwzględnić koszty skutków dla środowiska spowodowane przez prowadzenie ruchu pociągów. Taka zmiana zostanie zróżnicowana w powiązaniu z wielkością spowodowanego skutku.
- Pobieranie opłaty za koszty środowiska, których wynikiem jest wzrost ogólnej wielkości przychodów przysługujących zarządcy infrastruktury, będzie dozwolone tylko wtedy, jeżeli takie pobieranie opłaty jest stosowane na poziomie porównywalnym z konkurencyjnymi gałęziami transportu.
6. Aby uniknąć niepożądanych, nieproporcjonalnych przepływów, opłaty określone w ust. 3, 4 i 5 mogą być wyrażone za pomocą średnich obliczanych w stosunku do racjonalnego zasięgu przewozów pociągami i czasu. Jednakże względna wielkość opłat za infrastrukturę będzie związana z kosztami, które można przypisać danym przewozom.

7. Podaż usług określonych w załączniku II pkt 2 nie będzie objęta tym artykułem. Bez uszczerbku dla powyższego w ustalaniu cen za usługi określone w załączniku II pkt 2 będzie uwzględniana sytuacja konkurencji w transporcie kolejowym.

8. Jeżeli usługi wyszczególnione w załączniku II pkt 3 i 4 jako usługi dodatkowe i pomocnicze są oferowane tylko przez jednego dostawcę, nałożona opłata za taką usługę będzie związana z kosztem jej świadczenia, obliczonym na podstawie rzeczywistej wielkości wykorzystania.

9. Opłaty mogą być pobierane za wykorzystaną zdolność przepustową z przeznaczeniem na utrzymanie infrastruktury. Takie opłaty nie będą przekraczały straty w przychodach netto zarządcy infrastruktury spowodowanej przez utrzymanie.

W art. 8 dyrektywy 2001/14/WE określono wyjątki od zasad pobierania opłat określonych w art. 7:

1. 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, gwarantując jednak optymalną konkurencyjność, zwłaszcza w międzynarodowych kolejowych przewozach towarowych. System pobierania opłat będzie respektować osiągnięte wzrosty produktywności przez przedsiębiorstwa kolejowe.

Poziom opłat nie może jednak wykluczać użytkowania infrastruktury przez segmenty rynku, które mogą zapłacić przynajmniej koszty ponoszone bezpośrednio w wyniku prowadzenia przewozów kolejowych, powiększone o pewną stopę zwrotu, którą rynek może wytrzymać.

2. Dla specjalnych projektów inwestycyjnych w przyszłości lub tych, które zostały zakończone nie więcej niż 15 lat przed wejściem w życie niniejszej 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. Taka umowa o pobieraniu opłat może także zawierać porozumienia w sprawie ponoszenia różnych rodzajów ryzyka związanego z nowymi inwestycjami.

3. Aby zapobiec dyskryminacji, zapewni się, żeby wszelkie dane średnie i krańcowe opłaty zarządcy infrastruktury za ekwiwalentne użytkowanie jego infrastruktury były porównywalne i żeby porównywalne usługi w tym samym segmencie rynku podlegały takim samym opłatom. Zarządca infrastruktury przedstawi w regulaminie sieci, że system pobierania opłat spełnia te wymagania w takim stopniu, w jakim to może być dokonane bez ujawnienia poufnych informacji dotyczących działalności gospodarczej.

4. Jeżeli zarządca infrastruktury zamierza zmienić istotne elementy systemu pobierania opłat, określonych w ust. 1, musi je podać do publicznej wiadomości przynajmniej na trzy miesiące z góry.

Dyrektywa weszła w życie z dniem 15 marca 2001 r., przy czym adresatem dyrektywy były Państwa Członkowskie Unii Europejskiej (art.40 dyrektywy). Zgodnie z art. 38 dyrektywy Państwa Członkowskie wprowadzą w życie przepisy ustawowe, wykonawcze i administracyjne niezbędne do wykonania niniejszej dyrektywy, do dnia 15 marca 2003 r. Polska przystąpiła do Unii Europejskiej w dniu 1 maja 2004 r. (bezsporne).

W chwili przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej obowiązywała ustawa o transporcie kolejowym (dalej utk). Art. 33 ust. 1 ustawy o transporcie kolejowym przewiduje odpłatność za korzystanie z infrastruktury kolejowej udostępnionej przez jej zarządcę. Zarządca jest obowiązany podać do publicznej wiadomości, w sposób zwyczajowo przyjęty, odrębnie dla przewozu osób i przewozu rzeczy, wysokości i rodzaje stawek opłaty podstawowej oraz opłat dodatkowych (art. 33 ust 6 utk). Stawki jednostkowe opłaty podstawowej oraz opłaty dodatkowe wraz z kalkulacją ich wysokości przekazuje się Prezesowi UTK do zatwierdzenia (ust 7). Prezes UTK w terminie 30 dni od otrzymania stawek, o których mowa w ustępie 7, zatwierdza je albo odmawia ich zatwierdzenia w przypadku

stwierdzenia niezgodności z zasadami, o których mowa w ust 2-6, art. 34 oraz przepisami wykonawczymi wydanymi na podstawie art. 35 (ust.8).

W okresie od 1 czerwca 2003 r. do 5 grudnia 2008 r. art. 33 ust 2 tej ustawy brzmiał: Opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie poniesie zarządca w rezultacie przydzielenia i umożliwienia korzystania z przydzielonych tras pociągów oraz infrastruktury kolejowej. W okresie od dnia 6 grudnia 2008 r. do dnia 30 grudnia 2016 r. przepis ten stanowił: opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami.

Zgodnie z art. 33 ust. 3 ustawy w brzmieniu obowiązującym do dnia 5 grudnia 2008 r. opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej stanowi sumę opłaty podstawowej i opłaty dodatkowej, zaś w myśl ust 4 opłata podstawowa jest obliczona z uwzględnieniem planowanych przebiegów pociągów i stawek jednostkowych ustalonych w zależności od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, oddzielnie dla przewozu osób i rzeczy.

Od dnia 6 grudnia 2008 r. art. 33 ust 2 ustawy stanowił: opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, ust 3 opłata za korzystanie z infrastruktury kolejowej stanowi sumę opłaty podstawowej i opłat dodatkowych. 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. 4 opłata podstawowa za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej jest obliczana jako iloczyn przebiegów pociągów i stawek jednostkowych ustalonych w zależności od kategorii linii kolejowej i rodzaju pociągu, oddzielnie dla przewozu osób i rzeczy. W myśl ust. 4a Zarządca może zastosować minimalną stawkę jednostkową opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Minimalną stawkę stosuje się na jednakowych zasadach wobec wszystkich przewoźników kolejowych osób za korzystanie z infrastruktury kolejowej związane z działalnością wykonywaną zgodnie z umową o świadczenie usług publicznych (okoliczność bezsporna).

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 (dalej Rozporządzenie z 2004 r.). Obowiązywało ono w okresie od dnia 5 maja 2004 r. do 11 lipca 2006 r. W § 9 ust. 1 stanowiło ono, 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; 2) łączne koszty zmienne obejmujące pozostałą część kosztów, bez kosztów wspólnych; 3) koszty wspólne.

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), (dalej: Rozporządzenie z 2006 r.) obowiązywało ono w okresie od 12 lipca 2006 r. do 12 marca 2009 r. W § 9 ust. 1 stanowiło, że do kalkulacji stawek przyjmuje się: 1) koszty stałe obejmujące: a) amortyzację, b) koszt utrzymania bieżącego linii kolejowych, c) koszt prowadzenia ruchu; 2) koszty zmienne; 3) koszt obsługi kredytów; 4) narzut naprawczo-utrzymawczy.

Na tej samej podstawie 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) (dalej: Rozporządzenie z 2009 r.).Obowiązywało ono w okresie od 13 marca 2009 r. do 23 czerwca 2014 r. Zgodnie z jego § 8 ust. 1 do kalkulacji stawek, dla planowanej do udostępniania infrastruktury kolejowej, zarządca przyjmuje:

1)koszty bezpośrednie obejmujące:

a) koszty utrzymania,

b)koszty prowadzenia ruchu kolejowego,

c)amortyzację;

2)koszty pośrednie działalności obejmujące pozostałe uzasadnione koszty zarządcy infrastruktury, inne niż wymienione w pkt 1 i 3;

3)koszty finansowe związane z obsługą kredytów zaciągniętych przez zarządcę na rozwój i modernizację udostępnianej infrastruktury;

4)pracę eksploatacyjną określoną dla poszczególnych kategorii linii i pociągów, 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 z 2009 r. zostało uchylone rozporządzeniem z dnia 5 czerwca 2014 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. z 2014, poz. 788, dalej: Rozporządzenie z 2014 r.), które obowiązuje od 24 czerwca 2014 r. do dnia dzisiejszego. Zgodnie z § 7 ust 6 rozporządzenia z 2014 r. - do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w ust. 5, przyjmuje się tę część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Do kosztów tych zalicza się w szczególności część kosztów:

1) utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej;

2)prowadzenia ruchu pociągów;

3)amortyzacji, jeżeli jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego.

Ust 7. Do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w ust. 5, nie przyjmuje się tych kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Do kosztów tych zalicza się w szczególności koszty:

1)administracji;

2)ochrony infrastruktury i porządku na terenach kolejowych;

3)finansowe;

4)pośrednie.

Powyższe przepisy ustawy o transporcie kolejowym i wydane na jej podstawie rozporządzenia z 2004, 2006, 2009, 2014 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 (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/WE, a także art. 6 ust. 1 tej ostatniej dyrektywy w związku z art. 7 ust. 3 i 4 dyrektywy 91/440 (niesporne). W tym czasie Komisja Europejska wniosła skargi w tym samym przedmiocie przeciwko wielu krajom europejskim ((...) W., P., C. itd.) (niesporne).

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 dyrektywę 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. Jednocześnie przed dniem 16 czerwca 2015 r. Komisja została zobowiązana do przyjęcia środków (wydania aktów wykonawczych) ustalających zasady obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia ruchu pociągów. Zarządca infrastruktury może podjąć decyzję o stopniowym dostosowywaniu się do zasad (aktów wykonawczych wydanych w związku ze stosowaniem dyrektywy), przez czas nie dłuższy niż cztery lata po wejściu w życie tych aktów wykonawczych. (...) zamierza skorzystać z tej możliwości (okoliczność bezsporna).

Wyrokiem z dnia 30 maja 2013 roku w sprawie C-512/10 Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, iż „(...) 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”. Językiem postępowania w sprawie C - 512/10 był język polski (niesporne, wyrok k. 498-507).

(...) otrzymywała z budżetu państwa dotacje oraz środki z Funduszu (...) (okoliczność niesporna, dokumenty dot. dotacji k.9199-9330).

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, iż 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). Zgodnie z punktem 8 preambuły tego rozporządzenia: Zarządca infrastruktury powinien mieć możliwość włączenia do obliczenia kosztów bezpośrednich jedynie tych kosztów, co do których może obiektywnie i rzetelnie wykazać, że wynikają one bezpośrednio z przejazdu pociągu. Na przykład zużycie sygnalizatorów przytorowych i nastawni nie różni się w zależności od natężenia ruchu i w związku z tym nie powinno wchodzić w zakres opłaty opartej na kosztach bezpośrednich. Natomiast niektóre części, takie jak infrastruktura punktowa, będą narażone na zużycie wskutek przejazdu pociągu, a zatem powinny zostać częściowo uwzględnione w opłatach opartych na kosztach bezpośrednich. W miarę powszechniejszego stosowania czujników w pociągach i infrastrukturze mogłyby one stanowić źródło dodatkowych informacji dotyczących rzeczywistego zużycia w wyniku wykonywania przewozów pociągami. Zgodnie z art. 4 tego rozporządzenia (koszty niekwalifikowalne)

1. Zarządca infrastruktury nie uwzględnia przy obliczaniu kosztów bezpośrednich w ujęciu sieciowym w szczególności następujących kosztów:

a) kosztów stałych związanych z udostępnianiem odcinka linii, które zarządca infrastruktury musi ponosić nawet w przypadku braku ruchu pociągów;

b) kosztów, które nie odnoszą się do płatności dokonanych przez zarządcę infrastruktury. Kosztów lub centrów kosztów, które nie są bezpośrednio związane z zapewnianiem usług minimalnego pakietu dostępu lub dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej;

c) kosztów nabycia, sprzedaży, demontażu, dekontaminacji, rekultywacji lub dzierżawy gruntu lub innych środków trwałych;

d) kosztów pośrednich w całej sieci, w tym pośrednich kosztów wynagrodzeń i emerytur;

e) kosztów finansowania;

f) kosztów związanych z postępem technologicznym lub wyjściem z użycia;

g) kosztów wartości niematerialnych i prawnych;

h) kosztów przytorowych czujników, przytorowych urządzeń komunikacyjnych i urządzeń sygnalizacyjnych, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu;

i) kosztów informacji, urządzeń komunikacyjnych nieznajdujących się przy torach lub urządzeń telekomunikacyjnych;

j) kosztów dotyczących poszczególnych przypadków działania siły wyższej, wypadków i zakłóceń przewozów bez uszczerbku dla art. 35 dyrektywy 2012/34/UE;

k) kosztów zasilania elektrycznego trakcji, jeżeli nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku wykonywania przewozów pociągami. Bezpośrednie koszty przejazdu pociągu, który nie wykorzystuje urządzeń zasilania elektrycznego, nie obejmują kosztów korzystania z urządzeń zasilania elektrycznego;

l) kosztów związanych z dostarczaniem informacji, o których mowa w pkt 1 lit. f) załącznika II do dyrektywy 2012/34/UE, chyba że są ponoszone jako rezultat przejazdu pociągu;

m) kosztów administracyjnych ponoszonych w ramach systemów różnicowania opłat, o których mowa w art. 31 ust. 5 i art. 32 ust. 4 dyrektywy 2012/34/UE;

n) amortyzacji, która nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu;

o) części kosztów utrzymania i remontów infrastruktury cywilnej, które nie są bezpośrednio ponoszone w wyniku przejazdu pociągu.

2. Jeżeli zarządca infrastruktury otrzymał finansowanie na konkretne inwestycje infrastrukturalne, którego nie jest zobowiązany zwrócić, i jeżeli inwestycje te są uwzględnione w obliczeniu kosztów bezpośrednich, koszty tych inwestycji nie mogą powodować wzrostu poziomu opłat bez uszczerbku dla art. 32 dyrektywy 2012/34/UE.

3. Koszty wyłączone z obliczeń na mocy niniejszego artykułu są mierzone lub prognozowane na podstawie okresu, o którym mowa w art. 3 ust. 5.

Zgodnie z art. 9 rozporządzenia zawierającym przepisy przejściowe, zarządca infrastruktury przedstawia organowi regulacyjnemu swoją metodę obliczania kosztów bezpośrednich oraz, w stosownych przypadkach, plan stopniowego

wdrażania, nie później niż dnia 3 lipca 2017 r. Rozporządzenie obowiązuje od 1 sierpnia 2015 r., przy czym na podstawie art. 31 ust 3 akapit 3 Dyrektywy 2012/34 istnieje możliwość stopniowego dostosowywania się zarządców do zasad wynikających z tego rozporządzenia przez czas nie dłuższy niż 4 lata po wejściu w życie (bezsporne).

W dniu 24 kwietnia 2015 r. (...) sp. z o.o. złożyła do Sądu wnioski o zawezwanie do próby ugodowej Skarbu Państwa reprezentowanego przez Ministra Infrastruktury i Rozwoju, Ministra Skarbu Państwa i Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego oraz (...) SA w W., wnosząc o zapłatę in solidum przez przeciwników kwoty (...) zł wraz z odsetkami ustawowymi od 7 dnia od doręczenia odpisu wniosku. Skarb Państwa – Minister Infrastruktury i Rozwoju i Minister Skarbu Państwa oraz (...) SA otrzymali odpis wniosku w dniu 5 czerwca 2015 r. Na posiedzeniu w dniu 18 czerwca 2015 r. przed Sądem Rejonowym dla Warszawy Śródmieścia do zawarcia ugody nie doszło (odpis wniosku k. 473-485, kserokopia zpo k.490-495, kserokopia protokołu k. 496-497).

Powyższy stan faktyczny sąd ustalił na podstawie dokumentów, których prawdziwości i wiarygodności nie kwestionowała żadna ze stron. Sąd również nie znalazł podstaw do podważania ich z urzędu. Część stanu faktycznego sprowadzała się do ustalenia brzmienia przepisów prawa zarówno krajowego jak i Unii Europejskiej, które ustalono na podstawie odpowiednich publikatorów.

Sąd oddalił wnioski dowodowe strony powodowej o zobowiązanie pozwanych jak również Dyrektora Archiwum Państwowego w W. do przedstawienia dokumentów wskazanych w pozwie oraz w replice na odpowiedź na pozew Skarbu Państwa /k.9468 pkt 3/. Ponadto Sąd oddalił wniosek o dołączenie akt Sądu Apelacyjnego w Warszawie sygn. akt VI ACa 1386/15 /k. 9468 pkt 4/.

W ocenie Sądu przeprowadzenie dowodu z tych dokumentów było zbędne i prowadziłyby jedynie do przedłużenia postępowania. Zbędność wynikała z bezpodstawności żądania pozwu co do zasady. Jednocześnie wskazać należy, że dokumenty znajdujące się w tych aktach, a dotyczące wielkości i rodzajów kosztów uwzględnianych przy kalkulacji stawek, sposobu ustalenia wysokości stawek nie umożliwiłyby ustalenia wysokości ewentualnego odszkodowania z uwagi na fakt, iż brak jest szczegółowych wytycznych umożliwiających ustalenie zakresu kosztów bezpośrednich. Nadto część dokumentów dotyczyła stosunków prawnych, których stroną była powódka, a zatem to ten podmiot winien był złożyć dokumenty, a nie obarczać tym obowiązkiem stronę przeciwną. Nie wiadomo dlaczego to (...) miałyby dostarczać umowę zawartą z powódką obejmującą okres od 12 grudnia 2004 r. do 10 grudnia 2005 r.

Sąd oddalił wniosek o dołączenie akt VI ACa 232/15, który został zgłoszony przez powódkę na okoliczność treści rozstrzygnięcia Sądu Apelacyjnego w Warszawie oraz wytycznych udzielonych przez Sąd Apelacyjny Sądowi I instancji /k.9467/. W ocenie Sądu, tak określone okoliczności nie miały znaczenia dla rozpoznania niniejszej sprawy. Sąd tutejszy nie jest bowiem w żaden sposób związany rozstrzygnięciem i wytycznymi udzielonymi w innej sprawie. Sprawa ta, jak wynika z portalu orzeczeń SA w W., dotyczyła zatwierdzenia stawek jednostkowych, a nie kwestii ustalenia ich wysokości.

Sąd oddalił również wniosek powódki o dopuszczenie dowodu z opinii biegłych, zgłoszony w punkcie 3 b pozwu. Powódka zgłosiła ten wniosek na okoliczność ustalenia:

- stopnia uwzględniania w kalkulacji opłat, jakimi przewoźnik kolejowy był obciążany z tytułu uzyskania minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej, na rzecz (...) w okresie 2005-2014, kosztów, które nie są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami (w rozumieniu art. 7 ust. 3 Dyrektywy zgodnie z interpretacją tej normy przyjętą w wyroku TSUE z dnia 30 maja 2013 r. w sprawie C-512/10), z podziałem na poszczególne lata („stopień zawyżenia" określony w procentach - procentowy stosunek kosztów niekwalifikowalnych w bazie kosztowej);

- wysokości wspomnianych opłat w okresie 2005-2014, które byłyby naliczane przy założeniu uwzględniania przy ich obliczaniu jedynie kosztów, które są bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, z podziałem na poszczególne lata („wysokość prawidłowo naliczonej opłaty");

- różnicy między faktycznie poniesionymi przez (...) opłatami z tytułu uzyskania minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej w okresie 2005-2014 a opłatami, które powinny być pobierane przy założeniu ich kalkulacji w sposób zgodny z normami prawa unijnego, w szczególności wynikającymi z art. 7 ust. 3 Dyrektywy oraz z wyroku TSUE z dnia 30 maja 2013 r. w sprawie C-512/10, z podziałem na poszczególne lata („wysokość szkody (...)” / „wysokość nienależnego świadczenia”);

a na wypadek stwierdzenia, że ściśle wyliczenie wysokości różnicy pomiędzy opłatami należnymi a faktycznie poniesionymi nie jest w określonym zakresie możliwe, wskazanie w odniesieniu do każdego roku kalendarzowego szacowanego procentowego stopnia zawyżenia opłat.

W ocenie Sądu tak zakreślona biegłemu teza w rzeczywistości miałaby służyć ustaleniu kwestii prawnych. Zważyć bowiem należy, że ani Dyrektywa oraz ani wyrok TSUE w rzeczywistości nie precyzują co należy rozumieć pod pojęciem kosztów bezpośrednich (o czym szczegółowo w dalszej części uzasadnienia). Tym samym, zdaniem Sądu, wykonanie przez biegłego opinii wymagałoby dokonania przez niego wielu założeń i podjęcia decyzji, które z kosztów należy zaliczyć do bezpośrednich, a które nie, przy braku prawnego zdefiniowania tego pojęcia. To oznacza, iż to w rzeczywistości biegły musiałby ustalić kwestie prawne to jest zakres przedmiotowy kosztów bezpośrednich. Jak słusznie podnosiła strona pozwana zgłoszony dowód z opinii biegłych miał doprowadzić do ustalenia, a tym samym rozstrzygnięcia przez biegłego kwestii prawnych, co wybiega poza rolę biegłego w procesie, którego opinia „(...) ma na celu ułatwienie sądowi należytej oceny zebranego w sprawie materiału wtedy gdy potrzebne są do tego wiadomości specjalne. Nie może ona natomiast sama być źródłem materiału faktycznego sprawy, ani tym bardziej stanowić podstawy ustalenia okoliczności będących przedmiotem oceny biegłego” (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 11 lipca 1969 roku, I CR 140/69, OSNC 1970, nr 5, poz. 85) Jak słusznie wskazał w wyroku z dnia 18 grudnia 2013 roku w sprawie I ACa 1335/13 Sąd Apelacyjny we Wrocławiu: „(...) opinia biegłego nie może służyć poszukiwaniu materiału dowodowego. Opinia biegłego ma służyć właściwej ocenie już zebranego materiału dowodowego, gdy ocena taka wymaga wiadomości specjalnych. Z treści art. 278 kpc nie można wyprowadzić wniosku, że zadaniem biegłego ma być poszukiwanie za stroną materiału mającego być podstawą dokonywanych ustaleń faktycznych.” Brak definicji kosztów bezpośrednich, czy pośrednich związanych z wykonywaniem przewozów kolejowych w dyrektywie, na co wskazywał w swoim orzeczeniu TSUE, prowadziłyby do przerzucenia obowiązku ustalenia tych okoliczności na biegłego, na którym spoczywałby obowiązek dokonania samodzielnej wykładni przepisów w celu ustalenia, które koszty winny być zaliczone do bezpośrednich, a które do pośrednich. Biegły w ten sposób wkroczyłby w kompetencje prawodawcy. Jak słusznie wskazała strona pozwana, niedopuszczalne jest upoważnienie biegłego do kwalifikacji kosztów ponoszonych przez pozwaną spółkę, a następnie uwzględnienie ich przy wyliczaniu opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury, jako kosztów pośrednich lub bezpośrednich. Powódka wprost wносиła o zobowiązanie biegłego do ustalenia jaka jest wysokość opłat podstawowych za minimalny dostęp do infrastruktury w okresie obowiązywania rozkładów jazdy w latach 2005-2014, które powinny obciążać powódkę zgodnie z postanowieniami dyrektywy. Tym samym słusznie twierdzi pozwana spółka, iż sformułowany przez powódkę wniosek dowodowy de facto zmierza do przerzucenia na biegłego obowiązku dokonywania ustaleń prawnych.

Nie można się zgodzić ze stroną powodową, iż treść Dyrektywy i wyrok TSUE jednoznacznie wskazuje, które koszty należy zaliczyć do kosztów bezpośrednich, a które z elementów zostały bezprawnie włączone do bazy kosztów przy kalkulacji stawek. Podnieść należy wskazać, iż orzeczenie TSUE wskazuje ogólnie jakie koszty uważa, iż nie są kosztami bezpośrednimi, co jednak automatycznie nie przekłada się na jednoznaczne stwierdzenie, iż powódka poniosła szkodę w postaci zawyżenia kosztów o te konkretnie wskazane przez Trybunał koszty. Ponadto sama eliminacja wskazanych w wyroku kategorii kosztów nie przesądza o tym jakiego rodzaju koszty winny być zaliczone do kosztów bezpośrednich. Należy pamiętać, iż spór dotyczy definicji, która nie została sformułowana w prawie wspólnotowym w czasie wydania orzeczenia przez TSUE, a która miała wiązać wszystkie państwa członkowskie i mieć jednolity charakter, trudno by o jej zakresie decydował biegły i by miała ona jedynie techniczny charakter.

Sąd oddalił również wniosek pozwanego (...) o zobowiązanie powoda do złożenia dokumentów (za wyjątkiem sprawozdań finansowych, które powód sam złożył) wskazanych w punkcie 4 odpowiedzi na pozew /pkt 6 k. 9468/.

Powód podnosił, że dokumenty te dotyczą relacji powoda z klientami, a zatem są nieprzydatne dla rozstrzygnięcia sporu. Nadto powód wskazał, że dane zawarte w tych dokumentach stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa /k.9139-9140/. Dokumenty wnioskowane przez stronę pozwaną zmierzały do wykazania, że powód przerzucił na klientów koszty ponoszenia opłaty za dostęp do infrastruktury w cenie świadczonych usług. Zdaniem powoda, to ile powód miał pieniędzy i jak pozyskał środki, które musiał wydać na opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej, nie ma znaczenia dla określenia wysokości szkody /k.8764/. W ocenie Sądu z powyższym stanowiskiem powoda nie można się zgodzić. W toku niniejszego postępowania powód dochodził odszkodowania względnie zwrotu nienależnego świadczenia. To na stronie powodowej spoczywał ciężar wykazania, zgodnie z art. 6 k.c., wysokości szkody ewentualnie wysokości zubożenia. Strona powodowa musiałaby zatem wykazać, że rzeczywiście poniosła szkodę, a zatem wykazać, że zachodzi różnica pomiędzy jej rzeczywistym stanem majątkowym, a stanem hipotetycznym, który by istniał gdyby nie doszło do zdarzenia stanowiącego podstawę żądania pozwu. Jeśli zatem powódka przerzuciła na swoich klientów opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej, które w jej ocenie były zawyżone, to słusznie podnosiła strona pozwana, że nie doszło do wyrządzenia szkody (...), jak również nie doszło do jej zubożenia. Skoro ciężar wykazania szkody spoczywał na stronie powodowej, a to ta strona wносиła o oddalenie wniosków, które mogłyby wykazać okoliczność czy faktycznie doszło do wyrządzenia szkody/zubożenia, to zdaniem Sądu brak było podstaw by realizować te wnioski dowodowe.

Sąd oddalił również wniosek powoda o wystąpienie z pytaniem prejudycjalnym do TSUE sprecyzowanym na k. 8741. W ocenie Sądu, w niniejszej sprawie Sąd krajowy był uprawniony do dokonania samodzielnej oceny czy Rozporządzenia z 2004, 2006 i 2014 r. były zgodne z omawianą dyrektywą i takiej oceny dokonano, o czym w dalszej części uzasadnienia.

Ustalając stan faktyczny Sąd nie oparł się na prywatnej opinii Central (...) sp. z o.o. albowiem jako opinia prywatna sporządzona na zlecenie powoda, co najwyżej może stanowić stanowisko tej strony. Ponadto wskazać należy, że pozwani zgłosili liczne zastrzeżenia zarzucając błędy metodologiczne, które tutejszy Sąd podziela (np. założenie, że doszło do zawyżenia opłat, brak możliwości uwzględnienia w bazie kosztowej amortyzacji, por. k. 8261-8263, k. 8649). Podobnie prywatna opinia (...) nie mogła stanowić podstawy ustalenia stanu faktycznego, wobec zakwestionowania jej przez pozwanych.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Powództwo jako bezzasadne podlegało oddaleniu w całości.

Powódka wiązała odpowiedzialność cywilną 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 powódki w okresie do 5 grudnia 2008 r. Polska nie dokonała implementacji w/w dyrektywy o czym świadczy treść art. 33 ust 2 ustawy o transporcie kolejowym, który nie przewidywał wymogu bezpośredniości kosztów stanowiących podstawę do ustalenia opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, ani nie wskazywał na konieczność ścisłego powiązania tych kosztów z wykonywaniem przewozów pociągami. Od dnia 6 grudnia 2008 r. zmiana ustawy o transporcie kolejowym nie zapewniała właściwej transpozycji art. 7 ust 3 tej dyrektywy, ponieważ przepisy wykonawcze tj. rozporządzenia wydane przez Ministra Infrastruktury w 2004, 2006, 2009 i 2014 roku pozwalały na objęcie opłatą za dostęp do infrastruktury kolejowej innych niż tylko bezpośrednio kosztów związanych z przejazdem pociągu po torach. Działaniem szkodzącym było również ustalenie przez pozwaną spółkę stawek jednostkowych na podstawie w/w rozporządzeń, sprzecznych z w/w dyrektywą, a także wydawanie przez Prezesa UTK decyzji zatwierdzających stawki jednostkowe ustalone przez pozwaną spółkę, to jest również w oparciu o sprzeczne z prawem UE przepisy prawa krajowego. Doprowadziło to jej zdaniem do zawyżenia stawek opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej w latach 2005-2014 i spowodowało wyrządzenie szkody w majątku powódki pozostającej w normalnym związku przyczynowym. Zdaniem powódki, gdyby stawki opłat ustalane były jako koszt bezpośrednio związany z przejazdem pociągu, to byłyby niższe, a więc powódka zapłaciłaby niższe wynagrodzenie zarządcy infrastruktury kolejowej, który z kolei i w związku z tym pobrał nienależne świadczenie. Zdaniem strony powodowej w wyniku wydania przez TSUE wyroku z dnia 30 maja

2013 roku potwierdzającego wadliwość implementacji tej dyrektywy doszło do odpadnięcia podstawy świadczenia w części obejmującej stawkę opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej ponad koszt bezpośrednio związany z przejazdem pociągu, ponieważ w tym zakresie świadczenie to zostało pobrane niezgodnie z prawem powodując nieważność czynności prawnej, na podstawie której zostało przez nią spełnione. Powódka nie miała wpływu na ustalenie wysokości stawki, ponieważ tylko zarządca infrastruktury kolejowej jest stroną postępowania w sprawie jej zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, nie mogła również z tego samego powodu wzruszyć decyzji administracyjnych wydanych w trybie ustawy o transporcie kolejowym przez ten organ administracyjny. Powódka twierdziła, że jakkolwiek z własnej woli zawierała corocznie umowy z zarządcą infrastruktury kolejowej o korzystanie z tej infrastruktury, to jej zamiarem było ustalenie wynagrodzenia za tę usługę zgodnie z prawem. W sytuacji, gdy okazało się, iż wysokość stawki za dostęp do tej infrastruktury była ustalana na podstawie rozporządzeń, które wadliwie implementowały dyrektywę unijną, w tej części umowy te uznać należy za nieważne, co uzasadnia jej roszczenie o zwrot nienależnego świadczenia wobec pozwanego zarządcy. Powódka podnosiła, iż na pozwanej spółce ciążył obowiązek stosowania pronunijnej wykładni, albowiem pozwana spółka stanowi „emanację państwa”. Spółka ta pozostaje pod kontrolą i nadzorem państwa, z uwagi na to, iż jej akcjonariuszem jest jednoosobowa spółka Skarbu Państwa (...) S.A. Tym samym, zdaniem powódki, pozwana spółka winna odmawiać stosowania przepisów niezgodnych z prawem wspólnotowym, a ustalając stawki na podstawie rozporządzeń wadliwie transponujących art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE działała sprzecznie z prawem.

Powództwo obejmowało okres od 1 stycznia 2005 r. do 31 grudnia 2014 r. /k.18/.

W pierwszej kolejności Sąd poddał analizie prawnej żądanie skierowane przeciwko Skarbowi Państwa. Kierując żądanie wobec Skarbu Państwa strona powodowa podała, że przy założeniu, że dyrektywa została implementowana to podstawę odpowiedzialności Skarbu Państwa w przypadku rozporządzenia z 2004 r. stanowi art. 417 § 1 k.c. wykładany zgodnie z art. 77 ust. 1 Konstytucji RP ewentualnie art. 77 ust. 1 Konstytucji, natomiast w przypadku rozporządzeń z 2006 r. 2009 r. i 2014 r. podstawę stanowi art. 417 § 1 k.c. w zw. z art. 417¹ § 1 k.c. Przy założeniu, że dyrektywa nie została implementowana to w okresie przed 6 grudnia 2008 r. podstawę stanowi art. 417¹ § 4 k.c., względnie art. 417 § 1 k.c. w zw. z art. 77 ust. 1 Konstytucji, zaś od 6 grudnia 2008 r. podstawę stanowi art. 417 § 1 k.c. w zw. z art. 417¹ § 1 k.c. /k.8736/.

Zgodnie z art. 77 ust. 1 Konstytucji, każdy ma prawo do wynagrodzenia szkody, jaka została mu wyrządzona przez niezgodne z prawem działanie organu władzy publicznej. Dostosowując do tej normy konstytucyjnej (co do jej bliższej treści zob. przede wszystkim wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 4 grudnia 2001 r., SK 18/00), przepisy prawa cywilnego o deliktowej odpowiedzialności odszkodowawczej, w znowelizowanym ze skutkiem od 1 września 2004 r. art. 417 § 1 k.c. przewidziano, że 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 dodano art. 417¹ k.c. Przepisy art. 417¹ § 1-3 k.c., 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 - według przepisu art. 417¹ § 4 k.c. - niezgodność z prawem niewydania tego aktu stwierdza sąd rozpoznający sprawę o naprawienie szkody.

Przesłankami odpowiedzialności deliktowej Skarbu Państwa, przewidzianej w art. 417 k.c. w brzmieniu przed 01 września 2004 roku, jak i po tej dacie są: bezprawność działania lub zaniechania sprawcy, szkoda oraz normalny związek przyczynowy między bezprawnym zachowaniem sprawcy a szkodą. W świetle art. 417 § 1 k.c., obowiązującego w obecnym brzmieniu od dnia 1 września 2004 r., Skarb Państwa ponosi odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną przez niezgodne z prawem działanie lub zaniechanie przy wykonywaniu władzy publicznej. Powtórzona za art. 77 ust. 1 Konstytucji RP przesłanka niezgodności z prawem nie jest warunkowana stwierdzeniem winy, wymaga

natomiast wykazania bezprawności, a ta rozumiana jest w orzecznictwie, jako zachowanie kolidujące z porządkiem prawnym, polegające na sprzeczności między zakresem kompetencji organu, sposobem jego postępowania i treścią rozstrzygnięcia wynikającymi z wzorca ustawowego, a jego działaniem rzeczywistym (por. wyroki Sądu Najwyższego: z dnia 8 stycznia 2002 r., I CKN 581/99, OSNC 2002 r., Nr 10, poz. 128; z dnia 6 lutego 2002 r. V CKN 1248/00 OSP 2002 r., Nr 9, poz. 128; z dnia 19 kwietnia 2012 r., IV CSK 406/11, OSNC - ZD 2012/3/68). 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, ale jedynie takie, które stanowiło warunek konieczny powstania szkody i którego normalnym następstwem jest powstanie szkody w danych okolicznościach. Do odpowiedzialności Skarbu Państwa stosuje się bowiem w pełni zasadę adekwatnego związku przyczynowego, określoną w art. 361 § 1 k.c. Nawet w przypadku stwierdzenia, iż 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. W świetle orzecznictwa Sądu Najwyższego oraz sądów powszechnych nie ulega wątpliwości, że kolejność badania przez sąd powyższych przesłanek nie może być dowolna. W pierwszej kolejności konieczne jest ustalenie działania (zaniechania), z którego, jak twierdzi poszkodowany, wynika szkoda oraz dokonanie oceny jego bezprawności, następnie ustalenie, czy wystąpiła szkoda i jakiego rodzaju i dopiero po stwierdzeniu, że obie te przesłanki zachodzą, możliwe jest zbadanie istnienia między nimi normalnego związku przyczynowego (tak np. Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 19 lipca 2012 roku, II CSK 648/11, LEX nr 1215614 oraz Sąd Apelacyjny w Szczecinie w wyroku z dnia 20 grudnia 2012 roku, I ACa 679/12, LEX nr 1289571).

W świetle art. 417 § 1 w związku z art. 417¹ § 4 oraz art. 361-363 k.c., 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 (tak, SN w wyroku z 19 czerwca 2013 roku, sygn. akt I CSK 392/12).

W piśmiennictwie oraz orzecznictwie podkreśla się, że podlegający stwierdzeniu przez sąd w sprawie o naprawienie szkody obowiązek, o którym mowa w art. 417¹ § 4 k.c., musi wynikać z określonych przepisów prawa i być skonkretyzowany co do terminu i treści – tak, aby dało się ustalić, do kiedy objęty nim akt normatywny powinien być wydany i jaką konieczną treść powinien on mieć. 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 kompetencje organów powołanych do tworzenia prawa (por. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 4 sierpnia 2006 r., III CSK 138/05, i 6 września 2012 r., I CSK 77/12). Podobne racje przemawiają za przyznaniem uprawnienia do żądania odszkodowania za zaniechanie legislacyjne tylko tym osobom, których sytuacja prawna miała być w sposób korzystny dla nich ukształtowana przez przepisy niewydanego aktu normatywnego. W przeciwnym razie ochrona odszkodowawcza w razie ziszczenia się pozostałych jej przesłanek rozciągałaby się na interesy nieobjęte planowaną ochroną zamierzonego, lecz niewydanego aktu normatywnego.

W związku z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej z dniem 1 maja 2004 r. polski system prawny poszerzony został o pierwotne i pochodne prawo unijne oraz ukształtowany - głównie w oparciu o orzecznictwo Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości (obecnie, tj. od 1 grudnia 2009 r., po zmianach wprowadzonych przez Traktat z Lizbony, Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej) - dorobek prawny, o tzw. *acquis communautaire*. Jednym z elementów tego dorobku są ukształtowane w judykaturze Trybunału Sprawiedliwości zasady odpowiedzialności odszkodowawczej państw członkowskich za naruszenie prawa wspólnotowego (obecnie unijnego).

Zgodnie z treścią art. 4 ust. 3 zdanie drugie Traktatu o Unii Europejskiej z dnia 07 lutego 1992 roku (Dz. U. nr 90, poz. 864/30) Państwa Członkowskie podejmują wszelkie środki ogólne lub szczególne właściwe dla zapewnienia wykonania zobowiązań wynikających z Traktatów lub aktów instytucji Unii. Powyższy przepis wprowadza procedurę kontroli wykonania zobowiązań wobec UE przez państwa członkowskie. Główne zadania w tym zakresie przypadają

Komisji, co potwierdza art. 17 TUE, stanowiący, że Komisja czuwa nad stosowaniem traktatów i środków przyjmowanych na ich podstawie oraz nadzoruje, pod kontrolą TS, stosowanie prawa UE.

Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską (TWE) nie zawierał wyraźnego przepisu, który statuowałby odpowiedzialność odszkodowawczą państw członkowskich. Według utrwalonego orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości (zob. wyroki Trybunału Sprawiedliwości z dnia: 19 listopada 1991 r., C-6/90 (A. F. przeciwko R.) i C-9/90 /(...)i in. przeciwko (...)/; 23 lutego 1994 r., C- 236/92 (C. i in. przeciwko (...)); 5 marca 1996 r., C-46/93 ((...) SA przeciwko R.) i C-48/93 (F. i in.); 26 marca 1996 r., C-392/93 (B. T.); 8 października 1996 r., C-178/94 (E. D. (1) i in. przeciwko R.); 18 grudnia 1997 r., C-129/96 / (...) przeciwko Regionowi W.; 30 września 2003 r., C-224/01 /G. K. przeciwko R. /), nieodłączną, choć niewypowiedzianą wyraźnie, częścią systemu traktatowego Unii Europejskiej jest zasada odpowiedzialności państwa członkowskiego za wyrządzone jednostkom szkody wskutek naruszenia prawa unijnego. Nieistnienie możliwości uzyskania od państwa członkowskiego przez jednostki odszkodowania za uszczerbek doznany w sferze swych uprawnień przez naruszenie prawa unijnego prowadziłoby do podważenia pełnej skuteczności tego prawa oraz osłabienia ochrony uprawnień, których ono jest źródłem. Oparciem dla wymienionej zasady jest także norma traktatowa zobowiązująca państwa członkowskie do podjęcia wszelkich właściwych środków o charakterze ogólnym lub jednostkowym w celu zapewnienia wykonania zobowiązań, jakie ciążą na nich z mocy prawa unijnego (art. 4 ust. 3 TUE, a uprzednio art. 10 TWE, jeszcze zaś wcześniej art. 5 TEWG). Jedną z postaci naruszenia prawa wspólnotowego jest nieimplementowanie, nieterminowe implementowanie, bądź niewłaściwe implementowanie dyrektywy do prawa krajowego. Proklamowanie przez Trybunał Sprawiedliwości zasady odpowiedzialności odszkodowawczej państwa członkowskiego względem jednostek za naruszenie prawa wspólnotowego nastąpiło w orzeczeniu z dnia 19 listopada 1991 r. wydanym w połączonych sprawach C-6/90 i C-9/90 (A. F. oraz D. B. i inni, Zb. Orz. 1991, s. I-5357), w którym szkoda związana była właśnie z brakiem implementacji dyrektywy przez państwo członkowskie.

W sytuacji braku horyzontalnej, bezpośredniej skuteczności dyrektywy jednostka jest uprawniona do wytoczenia powództwa o odszkodowanie przeciwko państwu członkowskiemu. W takim przypadku, zgodnie z zasadami wypracowanymi przez Trybunał Sprawiedliwości (ww. orzeczenie z dnia 19 listopada 1991 r. w połączonych sprawach C-6/90 i C-9/90 oraz orzeczenie z dnia 5 marca 1996 r. w połączonych sprawach C-46/93 i C 48/93 B. oraz F. i inni, Zb. Orz. 1996, s. I-1029, pkt 51), jednostka musi udowodnić, że:

- 1) nastąpiło naruszenie normy dyrektywy, która jest skierowana na przyznanie praw jednostkom, a treść tych praw może być zidentyfikowana,
- 2) naruszenie musi być wystarczająco poważne,
- 3) występuje bezpośredni związek przyczynowo - skutkowy między nieterminową lub nieprawidłową implementacją normy dyrektywy, a szkodą wyrządzoną jednostce.

Trybunał Sprawiedliwości podkreśla jednocześnie, że powyższe przesłanki odpowiedzialności odszkodowawczej mają charakter minimalny, w tym sensie, że spełniają wymagania efektywnej ochrony praw gwarantowanych jednostkom przez normy prawa wspólnotowego. Z jednej strony oznacza to, że wyłączają one zastosowanie do odpowiedzialności państwa za naruszenie prawa wspólnotowego niezgodnych z nimi zasad prawa krajowego, z drugiej jednak strony, w przypadku, gdy prawo krajowe przewiduje korzystniejsze dla jednostki zasady dochodzenia roszczeń odszkodowawczych, to zastosowanie znajdują rozwiązania krajowe (ww. orzeczenie z dnia 5 marca 1996 r. w połączonych sprawach C-46/93 i C 48/93, pkt 66 orzeczenia). Zasada niedyskryminacji sprzeciwia się bowiem takiej sytuacji, aby reguły odpowiedzialności władz publicznych z tytułu naruszenia prawa wspólnotowego były mniej korzystne niż w przypadku naruszenia prawa krajowego (np. N. Półtorak (w:) Stosowanie prawa Unii Europejskiej przez sądy pod red. A. Wróbla, Zakamycze 2005, str. 841 oraz J.J. Skoczylas, Odpowiedzialność za szkody wyrządzone przez władzę publiczną, WP LexisNexis. Warszawa 2005, str. 325-326).

Wynikające z polskiego prawa przesłanki odpowiedzialności odszkodowawczej za zaniechanie legislacyjne nie są mniej korzystne dla poszkodowanego od wywodzonych z prawa unijnego przesłanek odpowiedzialności odszkodowawczej

państwa członkowskiego wobec jednostek z powodu naruszenia tego prawa. Według obu porównywanych reżimów prawnych musi dojść do niewydania aktu prawnego z naruszeniem odpowiednio skonkretyzowanego prawnego obowiązku jego wydania, niewydany akt ma przyznawać uprawnienia podmiotom (stwarzać korzystną sytuację w ich sferze prawnej), do których należy osoba żądająca odszkodowania, doznana przez tę osobę szkoda powinna pozostawać w normalnym związku przyczynowym z rozpatrywanym zaniechaniem legislacyjnym.

W ocenie Sądu w niniejszej sprawie podstawę odpowiedzialności Skarbu Państwa należy rozpatrywać w oparciu o przepisy kodeksu cywilnego - art. 417 § 1 oraz art. 417¹ § 4 (ewentualnie art. 417¹ § 1) i art. 361 - jako nie wykraczające poza wymagania prawa unijnego. 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 stycznia 2005 r. (początek okresu objętego pozwem) do dnia poprzedzającego wejście w życie Rozporządzenia z 2006 r. (12 lipca 2006 r.) podstawę odpowiedzialności Skarbu Państwa stanowił art. 417 § 1 k.c. wykładany zgodnie z treścią art. 77 Konstytucji RP. Opłaty minimalne w tym okresie były ustalane na podstawie Rozporządzenia z 2004 r., które weszło w życie 5 maja 2004 r. Przepisy art. 417 k.c. i art. 417¹ k.c. 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 k.c.). 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. Do takich konkluzji doszedł Sąd Najwyższy w uchwałach: 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 (niepublikowane), które w niniejszej sprawie Sąd również podziela.

Natomiast w okresie od 12 lipca 2006 r. (data wejścia w życie Rozporządzenia z 2006 r.) do dnia 31 grudnia 2014 r. (data końcowa podana w podstawie faktycznej żądania pozwu) podstawę odpowiedzialności Skarbu Państwa stanowi przepis art. 417¹ § 4 k.c.

Sąd podziela stanowisko pozwanego Skarbu Państwa, że implementacja niepełna czy wadliwa stanowi podtyp nieimplementacji. Zarówno brak jakiejkolwiek implementacji, implementacja częściowa czy też implementacja wadliwa (sprzeczna z treścią dyrektywy) stanowią w istocie różne przejawy braku implementacji. 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.

W ocenie Sądu zarówno ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28 marca 2003 r. (dalej również utk) jak i wydane na jej podstawie rozporządzenia wykonawcze stanowiły wyraz implementacji dyrektywy 2001/14/WE z dnia 26 lutego 2001 r. Wynika to wprost z odnośnika do tytułu ustawy o transporcie kolejowym (tj. przypisu), w którym wskazano, że ustawa dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia m.in. wskazanej dyrektywy. Przywołane rozporządzenia zostały wydane na podstawie delegacji ustawowej zawartej w art. 35 utk, a zatem one również stanowiły formę implementacji dyrektywy. Nie można zatem podzielić stanowiska strony powodowej, że do dnia 5 grudnia 2008 r.

Polska nie dokonała implementacji dyrektywy. Jakkolwiek treść art. 33 ust 2 utk (do dnia 5 grudnia 2008 r.) nie była zgodna z art. 7 ust 3 dyrektywy, to nie można mówić o braku implementacji, a „jedynie” należy oceniać tę niezgodność z punktu widzenia prawidłowości/ nieprawidłowości implementacji. Z tym zastrzeżeniem, że także w przypadku wadliwej implementacji podstawę odpowiedzialności stanowi art. 417¹ § 4 k.c.

Zarówno art. 417 k.c. (w brzmieniu obowiązującym do dnia 31 sierpnia 2004 r.) jak i art. 417¹ § 4 k.c. nie wymagały żadnego prejudykату przesądzającego o niezgodności niewydania aktu prawnego (w tym także niewłaściwego implementowania dyrektywy). Należało zatem przyjąć, że sąd rozpoznający sprawę o naprawienie szkody samodzielnie stwierdza czy zachodziła omawiana niezgodność z prawem.

Nie może budzić wątpliwości, że wydanie i obowiązywanie rozporządzenia z dnia 27 lutego 2009 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej w zakresie, w jakim dopuszcza ono wliczanie do Bazy Kosztowej, stanowiącej podstawę do kalkulacji stawek jednostkowych opłat podstawowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, kosztów innych niż koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przez przewoźników kolejowych przewozów pociągami, było sprzeczne z dyrektywą 2001/14/WE. Znalazło to potwierdzenie w wyroku Trybunału Sprawiedliwości z dnia 30 maja 2013 roku w sprawie C-512/10, który został wydany na podstawie art. 258 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz. U. z 2004 roku, nr 90, poz. 864/2 ze zm.).

W ocenie Sądu również wcześniejsze rozporządzenia (Ministra Infrastruktury z dnia 07 kwietnia 2004 roku (Dz. U. nr 83, poz. 768) w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej i z dnia 30 maja 2006 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej (Dz. U. nr 107, poz. 73) stanowiły przejaw wadliwej transpozycji dyrektywy 2001/14/WE. Podkreślić trzeba, że te akty normatywne zezwalały w ich paragrafach 9 ujęcie w kalkulacji stawek kosztów innych niż bezpośrednio związane z przejazdem pociągów (tak jak § 8 ust 1 rozporządzenia z dnia 27 lutego 2009 roku). Podobnie należy ocenić treść art. 33 ust 2 ustawy o transporcie kolejowym w brzmieniu obowiązującym do 5 grudnia 2008 r., który to przepis nie przewidywał wymogu bezpośredniości kosztów stanowiących podstawę do ustalenia opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, ani nie wskazywał na konieczność ścisłego powiązania tych kosztów z wykonywaniem przewozów pociągami.

Zaznaczyć również należy, że gdyby nie podzielić stanowiska tutejszego Sądu, co do podstawy odpowiedzialności Skarbu Państwa od dnia wejścia w życie Rozporządzenia z 2006 r. (Sąd przyjął, że jest to art. 417⁽¹⁾ § 4 k.c.), to należałoby przyjąć, że podstawę tą stanowi art. 417⁽¹⁾ § 1 k.c., zgodnie z którym jeżeli szkoda została wyrządzona przez wydanie aktu normatywnego, jej naprawienia można żądać po stwierdzeniu we właściwym postępowaniu niezgodności tego aktu z Konstytucją, ratyfikowaną umową międzynarodową lub ustawą. W orzecznictwie i doktrynie przyjmuje się, że takim prejudykatem będzie nie tylko orzeczenie Trybunału Konstytucyjnego, ale również orzeczenie TSUE. Trybunał Konstytucyjny w postanowieniu z dnia 19 grudnia 2006 roku w sprawie P 37/05 uznał, że nie rozstrzyga o zgodności z prawem UE przepisów krajowych, ponieważ ta kompetencja należy do TSUE. Tym samym należy uznać, że „właściwym postępowaniem” w przypadku niezgodności polskich przepisów z prawem UE jest właśnie postępowanie przed TSUE. 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 orzecznictwem 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). Stanowisko to znajduje potwierdzenie w wyroku Sądu Najwyższego z dnia 19 czerwca 2013 r. I CSK 392/12, zgodnie z którym 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.

Mając powyższe na uwadze, zdaniem Sądu, mimo że wyrok Trybunału z 30 maja 2013 roku odnosił się do rozporządzenia z dnia 27 lutego 2009 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej, to również – jak już wcześniej wskazano – uprzednie rozporządzenia z 2004 r. i 2006 r. jak i art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym (w brzmieniu do dnia 5 grudnia 2008 r.) stanowiły przejaw wadliwej transpozycji dyrektywy 2001/14/WE. TSUE nie zajmował się tymi aktami prawnymi, ponieważ nie obowiązywały one w czasie, gdy podejmował rozstrzygnięcie w sprawie C-512/10. Jednak korespondencja prowadzona pomiędzy Komisją Europejską a Rzeczpospolitą Polską w sprawie nieprawidłowej implementacji dyrektywy 2001/14/WE prowadzona była jeszcze przed wydaniem rozporządzenia z 27 lutego 2009 roku, a więc na gruncie poprzednio obowiązującego stanu prawnego. Treść uzasadnionej opinii rzecznika generalnego i istota wyroku TSUE z 30 maja 2013 roku wskazuje na uchybienie przez Polskę jej zobowiązaniom traktatowym w zakresie poprzednio obowiązujących rozporządzeń kształtujących wysokość stawek w sposób podobny jak uczyniło to rozporządzenie z 27 lutego 2009 roku. Sąd uznał, że skoro przed 01 września 2004 roku nie było wymagane legitymowanie się prejudykatem, to oceniając roszczenia powódki obejmujące okres (od 1 stycznia 2005 r. do dnia wejścia w życie rozporządzenia z 2006 r.) przez pryzmat art. 417 § 1 k.c. był uprawniony samodzielnie stwierdzić, że Polska w sposób wadliwy implementowała dyrektywę 2001/14/WE uchwalając art. 33 ust 2 ustawy o transporcie kolejowym niezgodnie z art. 7 dyrektywy oraz wydając rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 07 kwietnia 2004 roku.

W ocenie Sądu, nie można zgodzić się ze stroną powodową jakoby Rozporządzenie z 2014 r. również stanowiło przejaw niewłaściwej implementacji wspomnianej dyrektywy. Powód twierdzi, że nieprawidłowa jest – wynikająca z tego rozporządzenia - możliwość uwzględniania amortyzacji do bazy kosztowej. Zdaniem powoda biorąc pod uwagę treść wyroku TSUE amortyzacja nie powinna być w ogóle wliczana do bazy kosztowej – bo co do zasady nie ma związku z bieżącym, faktycznym zużyciem aktywa i jest przede wszystkim wypełnieniem prawnego obowiązku dotyczącego rachunkowości.

Wskazać należy, że zgodnie z § 7 ust 6 rozporządzenia z 2014 r. do kosztów zarządcy, które mają być sfinansowane z opłaty podstawowej za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o których mowa w ust. 5, przyjmuje się tę część kosztów, która jest bezpośrednio ponoszona przez zarządcę jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, przy czym zaznaczono, że do kosztów tych zalicza się w szczególności część kosztów: 1) utrzymania i remontów infrastruktury kolejowej; 2) prowadzenia ruchu pociągów; 3) amortyzacji, jeżeli jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury kolejowej wynikającego z ruchu kolejowego. Z wyroku TSUE C 512/10 wynika, że zdaniem Trybunału „(...) w zakresie, w jakim amortyzacja nie jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury wynikającego z ruchu kolejowego, lecz zgodnie z zasadami rachunkowości, również nie może być ona uznana za wynikającą bezpośrednio z wykonywania przewozów pociągami” (pkt 84). Należy zatem przyjąć, że w zakresie w jakim amortyzacja jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury wynikającego z ruchu kolejowego, może być ona uznana za wynikającą bezpośrednio z wykonywania przewozów pociągami. Tak też uregulowana została wspomniana kwestia w rozporządzeniu z 2014 r. Jako niezasadny ocenić należy zarzut strony powodowej co do tego, że „polska wersja językowa wyroku (TSUE) różni się od wszystkich innych, niepotrzebnie komplikując sens wypowiedzi TSUE” /k. 9121/. Wskazać należy, że językiem postępowania był język polski, a zatem ten język był językiem autentycznym wyroku TSUE.

Zdaniem Sądu, możliwość uwzględnienia kosztów amortyzacji (obliczonych w w/w sposób) potwierdza również pośrednio treść Rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz. Urz. UE L148, z 13.6.2015, str. 17) Zgodnie z art. 3 ust. 1 Rozporządzenia 2015/909, koszty bezpośrednie (tj. koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat przejazdu pociągów - art. 2 pkt 1 Rozporządzenia 2015/909) na całej sieci oblicza się jako różnicę między kosztami zapewniania usług minimalnego pakietu dostępu i dostępu do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej z jednej strony, a z drugiej strony kosztami niekwalifikowanymi, o których mowa w art. 4 tego rozporządzenia. Jako kategorie kosztów niekwalifikowalnych wskazano tam koszty tylko takiej amortyzacji, która

nie jest określana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury w wyniku przejazdu pociągu (art. 4 lit. n). Przy czym zgodnie z punktem 8 preambuły Rozporządzenia – zarządca infrastruktury powinien mieć możliwość włączenia do obliczenia kosztów bezpośrednich jedynie tych kosztów, co do których może obiektywnie i rzetelnie wykazać, że wynikają one bezpośrednio z przejazdu pociągu. Oznacza to a contrario, że jest możliwe wliczanie amortyzacji do bazy kosztowej dla stawek opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, o ile jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia infrastruktury wynikającego z ruchu kolejowego. Tym samym nie można przyjąć by rozporządzenie z 2014 r. niewłaściwie implementowało wspomnianą dyrektywę.

Zdaniem powoda, dokonanie wadliwej implementacji dyrektywy godziło w podstawowe reguły prawa unijnego w zakresie ochrony konkurencji, a konkretnie doprowadziło do naruszenia przez Państwo Polskie art. 106 ust. 1 TFUE w zw. z art. 102 TFUE.

W ocenie Sądu, powyższy zarzut nie jest zasadny. Podkreślić należy, że celem dyrektywy pierwszego pakietu kolejowego, w tym Dyrektywy 2001/14/WE, było rozpoczęcie liberalizacji sektora kolejowego, z uwzględnieniem m.in. potrzeby zapewnienia konkurencyjności transportu kolejowego, w szczególności względem transportu samochodowego, przy jednoczesnym zapewnieniu równego dostępu przewoźników do infrastruktury kolejowej. Przyjęcie zasady uwzględniania kosztów bezpośrednich przy obliczaniu stawek opłaty podstawowej (art. 7 ust 3 Dyrektywy) stawi przejaw daleko idącego interwencjonizmu, skutkującego uprzywilejowaniem sektora kolejowego względem sektora drogowego. Ze zgromadzonego materiału dowodowego nie wynika by Polska nie zapewniła sprawiedliwego i niedyskryminującego dostępu do infrastruktury kolejowej, w szczególności wobec powódki. Zdaniem Sądu, system pobierania opłat nie miał żadnego wpływu na ten dostęp. Niesporne było w toku postępowania, że wobec wszystkich przewoźników stosowane były te same reguły kalkulowania stawek opłat. Przyjęte w prawie polskim rozwiązania legislacyjne były jednakowe dla wszystkich zarządców. Stawki ustalane przez zarządców były zatwierdzane decyzjami Prezesa UTK. Z przyczyn podanych poniżej brak jest również podstaw do przyjęcia, że narzucono (...)ceny nadmiernie wygórowane. Ustalane przez zarządców opłaty nie pokrywały kosztów działalności zarządcy infrastruktury kolejowej. Przyznawane dotacje ze środków publicznych miały na celu obniżenie opłat za minimalny dostęp. Nie można zatem przyjąć by dokonanie wadliwej implementacji dyrektywy doprowadziło do naruszenia przez Skarb Państwa art. 106 ust 1 TFUE w zw. z art. 102 TFUE.

Wskazany powyżej fakt wadliwego implementowania dyrektywy (tj. do dnia wejścia w życie rozporządzenia z 2014 r.) nie decyduje o zasadności powództwa skierowanego przeciwko Skarbowi Państwa.

Należy podkreślić, że jak wynika z orzecznictwa TSUE i ze stanowiska doktryny, w przypadku gdy wydane zostało przez TS orzeczenie stwierdzające naruszenie prawa unijnego przez państwo, sąd krajowy tylko na tej podstawie nie może rozstrzygnąć o spełnieniu przesłanki wystarczająco poważnego naruszenia. W ramach skargi TS stwierdza tylko sam fakt naruszenia prawa przez państwo, a przesłanką odpowiedzialności odszkodowawczej nie jest zwykła bezprawność, ale kwalifikowana. Dopuszczalna jest zatem sytuacja, w której naruszenie prawa unijnego zostanie stwierdzone orzeczeniem TS, ale państwo nie poniesie odpowiedzialności odszkodowawczej za szkodę wyrządzoną takim naruszeniem (tak, Nina Półtorak, Odpowiedzialność odszkodowawcza państwa w prawie wspólnot europejskich, Zakamycze 2002, str.170).

Jak wcześniej wskazano w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej zostały wykształcone przesłanki odpowiedzialności państwa za naruszenie przepisów dyrektywy. Jednym z kluczowych orzeczeń Trybunału dotyczących tej kwestii jest wyrok z 19 listopada 1991 r. wydany w połączonych sprawach C-6/90 oraz C-9/90 A. F. i inni przeciwko R.. W myśl tych orzeczeń przesłanką odpowiedzialności to: dyrektywa ma na celu przyznanie praw jednostkom, a treść tych praw jest bezwarunkowa, precyzyjna i możliwa do określenia na podstawie przepisów dyrektywy, istnieje związek przyczynowy między naruszeniem przez państwo dyrektywy a poniesieniem przez jednostkę szkody. Natomiast w wyroku z 5 marca 1996 r. wydanym w sprawach połączonych C-46/93 i C-48/93 B.SA przeciwko B. i inni (dalej jako F.) Trybunał wskazał dodatkowo, iż przesłanką odpowiedzialności państwa za naruszenie przepisów dyrektywy jest wystarczająco poważny charakter tego naruszenia. Powyższe orzeczenia

ukształtowały koncepcję odpowiedzialności państw członkowskich wobec jednostek za naruszenie przepisów dyrektywy, a zawarte w nich przesłanki są nadal aktualne.

Mając na uwadze powyższe należy rozważyć, czy dyrektywa 2001/14/WE konkretyzowała prawny obowiązek wydania określonych przepisów krajowych, czy przyznawała uprawnienia jednostkom oraz czy szkoda powódki powstała i pozostaje w normalnym związku przyczynowym ze zdarzeniem w postaci brzmienia art. 33 ust 2 ustawy o transporcie kolejowym do dnia 6 grudnia 2008 r. oraz wydania wadliwych prawnie rozporządzeń Ministra Infrastruktury z lat 2004, 2006 i 2009. Z uwagi na fakt, że zdaniem Sądu rozporządzenie z 2014 r. nie implementowało wadliwie dyrektywy brak jest podstaw do czynienia rozważań również w odniesieniu do tego rozporządzenia.

W ocenie Sądu dyrektywa 2001/14/WE, wbrew twierdzeniom strony powodowej, nie przyznaje praw podmiotowych powódce do uiszczania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej w określonej maksymalnej wysokości. Należy zgodzić się ze stanowiskiem strony pozwanej, iż celem dyrektywy 2001/14/WE, było zapewnienie równego i niedyskryminującego dostępu wszystkich przewoźników do infrastruktury kolejowej oraz wspieranie dynamicznego, konkurencyjnego i przejrzystego rynku kolejowego w Unii Europejskiej. Wynika to wprost z treści tej dyrektywy (por. pkt 11, 16 preambuły, art. 4 ust 5 dyrektywy). Również w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, która uchyliła 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 kolejowi powinni ponosić jedynie koszt bezpośredniego przejazdu pociągu. Zobowiązano jednocześnie Komisję 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). Akt taki został wydany przez Komisję Europejską w postaci rozporządzenia 2015/909. Jak w nim wskazano różne rodzaje modelowania ekonometrycznego lub inżynierskiego mogą zapewniać wyższy stopień dokładności przy obliczaniu kosztów bezpośrednich lub kosztów krańcowych użytkownika 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.

Przeczy to założeniu, że celem art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE, było przyznanie praw podmiotowych jednostkom. Dyrektywa – jak wynika z jej art. 40 - skierowana była do państw członkowskich. Przepis art. 7 ust 3 nie jest wystarczająco precyzyjny (jasny i jednoznaczny), zaś jego stosowanie ewidentnie uzależnione było od przedsięwzięcia dalszych środków wdrożeniowych, na co wskazał Rzecznik generalny w uzasadnionej opinii sporządzonej przed wydaniem wyroku przez TSUE z dnia 30 maja 2013 roku.

Jednocześnie słusznie wskazał pozwany, iż przepisy dyrektywy 2001/14/WE nie umożliwiają w sposób jednoznaczny określenie, na czym ma polegać uregulowane w nim prawo jednostki i kto - z uwzględnieniem celów dyrektywy - jest jego beneficjentem. Norma przyznaje prawa jednostkom jeśli „nakłada na państwa członkowskie precyzyjne i jasno określone obowiązki, które nie wymagają żadnych dalszych działań Wspólnoty lub władz krajowych dla ich wprowadzenia”. Tymczasem konieczne jest, aby 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).

Zdaniem Sądu na podstawie treści dyrektywy 2001/14/WE nie jest możliwe precyzyjne określenie, jaki zakres praw został przyznany jednostce, a wiąże się to z niesprecyzowaniem określenia „kosztu, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami”. Na brak definicji powyższego pojęcia w prawie unijnym wskazał

Trybunał w wyroku z dnia 30 maja 2013 roku podnosząc, że dyrektywa nie zawiera żadnej definicji pojęcia „kosztu, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami”, a żaden przepis prawa Unii nie określa kosztów objętych lub nieobjętych tym pojęciem (pkt 74). Trybunał podkreślił, że jest to pojęcie z zakresu nauk ekonomicznych, które wywołuje poważne trudności w praktyce. Trybunał wskazał także, że państwa członkowskie posiadają pewien zakres uznania w celu transpozycji i stosowania wskazanego pojęcia w prawie krajowym (pkt 75, tak też w wyroku TSUE z dnia 11 lipca 2013 r. C 545-10). Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w wyroku C 512/10 analizując przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej 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, brak jest w wyroku TSUE podstaw do dokonania kalkulacji poniesionej rzekomo przez stronę powodową szkody. Znamienne jest, że również w samej prywatnej opinii (...), złożonej przez powódkę, co do pewnych kosztów wskazuje się, że mogą być kwalifikowane w „nieznaczonej” części, bądź kwalifikowane w „ograniczonym stopniu”, przy czym także nie wskazano dokładnie w jakiej części i w jakim stopniu. W omawianym wyroku Trybunał przesądził, iż baza dla ustalenia wysokości stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury w Rozporządzeniu z 2009 roku została ustalona w niewłaściwy sposób. W wyroku tym jednocześnie Trybunał nie stwierdził, że opłaty zostały zawyżone w stosunku do opłat, które zostałyby obliczone zgodnie z dyrektywą 2001/14/WE. Należy podkreślić, że zarówno z opinii wydanych przez Rzecznika Generalnego, w związku z szeregiem prowadzonych przez Trybunał postępowań dotyczących zgodności przyjętych przez poszczególne państwa członkowskie systemów kalkulacji opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej oraz z samych orzeczeń Trybunału wynika, że dyrektywa nie wprowadza dwóch alternatywnych systemów obliczania kosztów, lecz wskazuje w przepisie art. 7 ust. 3 i art. 8 ust. 1 poziom minimalny (koszt bezpośredni) oraz maksymalny odpowiadający całkowitej kwocie kosztów poniesionych przez zarządcę infrastruktury.

Dla oceny bezprawności zachowania pozwanego decydujące znaczenie ma to, iż pomimo stwierdzenia przez Trybunał w wyroku z dnia 30 maja 2013 roku uchybienia przez Polskę zobowiązaniom wynikającym z traktatów, nie jest możliwe ustalenie, że na gruncie art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE stawki opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej zatwierdzone mocą ostatecznych decyzji administracyjnych były zawyżone. Na szczególnie skomplikowany pod kątem ekonomicznym i ekonometrycznym charakter kosztów związanych z przejazdem pociągu Trybunał zwrócił uwagę nie tylko w wyroku przeciwko Polsce, ale dostrzegł ten problem w sprawach innych krajów członkowskich, które toczyły się przed nim w tym samym przedmiocie. W opinii rzecznika przygotowanej do sprawy C 545-10 (Komisja przeciwko R.) wskazano, że Komisja będąc świadomą dużych różnic zachodzących pomiędzy państwami członkowskimi zaproponowała przy okazji projektu nowelizacji przedstawionego w 2010 r., żeby sporządzić wykaz składników kosztów, które nie mogą wejść do kalkulacji „kosztów bezpośrednich przewozów pociągami”. Wykaz ten w toku prac legislacyjnych został usunięty /por. opinia rzecznika pkt 71 i 72/. Nadto w opinii rzecznik generalny stwierdził, że „ze względu na nieprecyzyjność dyrektywy 2001/14/WE oraz brak dokładnej definicji pojęcia „koszty bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami”, a także brak przepisu prawa unijnego, który wyliczałby szczegółowo koszty wchodzące w skład tego pojęcia, państwu członkowskiemu przysługuje – przy obecnym stanie prawa unijnego – pewien margines swobody w ocenie ekonomicznej do celów transponowania i stosowania omawianego pojęcia. Trybunał nie jest w stanie udzielić wyjaśnień przydatnych w tym zakresie ze względu na bardzo specjalistyczny charakter problematyki oraz na istnienie różnych analiz ekspertów mających na celu ustalenie definicji i metodologii wspólnych dla całej Unii” /pkt 75 opinii rzecznika/.

Trudności związane z ustaleniem bezpośrednich kosztów związanych z przejazdem pociągu stały się przyczyną uchwalenia przez Parlament Europejski i Radę kolejnej dyrektywy 2012/34/UE zawierającej upoważnienie dla Komisji Europejskiej do wydania rozporządzenia wykonawczego w tym zakresie. Takie rozporządzenie zostało wydane dopiero w 2015 roku. Jednocześnie mocą art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE pozostawiono zarządcom

infrastruktury kolejowej możliwość dostosowania się do zasad pobierania opłat w okresie 4 lat od wejścia w życie aktów wykonawczych opracowanych przez Komisję. Między tymi granicznymi systemami zarządca może stosować dodatkowe kryteria pobierania opłat dokonując podwyżek na podstawie efektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących zasad gwarantujących optymalną konkurencyjność, a także ulgi w zakresie przewidzianym przepisami dyrektywy oraz w granicach wprowadzonych przez poszczególne państwa członkowskie (opinia Rzecznika Generalnego wydana w sprawie C-556/10 Komisja Europejska przeciwko R.).

Oznacza to, że dyrektywa przyznaje zarządcy prawo ustalenia stawek na poziomie wyższym niż wynikający z kosztu bezpośrednio ponoszonego, jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. W ocenie Sądu fakt wydania tej treści dyrektywy 2012/34/UE oraz na jej podstawie rozporządzenia 2015/909 ma kluczowe znaczenie w sprawie i przesądza o braku odpowiedzialności Skarbu Państwa względem przewoźnika.

Przepisy prawa UE oraz orzecznictwo TSUE nie dawały i nadal nie dają podstaw do określenia kosztów, jakie mogą stanowić podstawę do obliczenia opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, o czym świadczy również treść obecnie obowiązującej Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 roku w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, która zastąpiła między innymi dyrektywę 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. Zasady kalkulowania i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury określone zostały w art. 31 dyrektywy 2012/34/UE, gdzie w ust. 3 wskazano, że opłaty za minimalny pakiet dostępu i za dostęp do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej ustala się po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony, jako rezultat przejazdu pociągu. Treść wskazanego przepisu dyrektywy jest więc tożsama z przepisem art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE, który stał się podstawą dokonanej przez TSUE oceny obowiązujących w Polsce przepisów. Przy takim brzmieniu przepisu art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34/UE Komisja Europejska została zobowiązana do przyjęcia, do dnia 16 czerwca 2015 roku, środków ustalających zasady obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia ruchu pociągów. Dopiero rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 roku w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu precyzuje w prawie europejskim pojęcie „kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia ruchu pociągów” w art. 3 i 4 tego rozporządzenia. Jednocześnie w oparciu o art. 31 ust. 3 dyrektywy 2012/34/WE i zgodnie z art. 9 ww. rozporządzenia zarządca infrastruktury jest zobowiązany do przedstawienia organowi regulacyjnemu swoją metodę obliczania kosztów bezpośrednich oraz w stosowanych przypadkach, plan stopniowego wdrażania, nie później niż do 3 lipca 2017 roku. Natomiast – jak wskazano - dostosowywać się do zasad określonych w ww. rozporządzeniu zarządca może stopniowo do 1 sierpnia 2019 roku.

Na wielorakie rozumienie w prawie europejskim pojęcia kosztów bezpośrednich wskazuje preambuła do powyższego Rozporządzenia wykonawczego Komisji Europejskiej, w której stwierdza się, że „modelowanie kosztów wymaga wyższego poziomu jakości danych i wiedzy technicznej, niż metody oparte na odjęciu niektórych niekwalifikowanych 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”.

Mając powyższe rozważania na względzie w ocenie Sądu nie można przepisu art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE uznać za wystarczająco precyzyjny, by jego nieprawidłowa implementacja stanowiła podstawę do odszkodowania za jego naruszenie przez państwo, bowiem jego zastosowanie było de facto uzależnione od podjęcia dalszych środków wdrożeniowych przez państwa członkowskie.

Zdaniem Sądu 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 bowiem 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. Efektem prowadzonego nie tylko przeciwko Polsce, lecz również innym krajom członkowskim postępowania w sprawie wadliwej transpozycji dyrektywy 2001/14/WE było uchwalenie dyrektywy 2012/34/UE i rozporządzenia wykonawczego. Gdyby ustawodawca unijny nie dostrzegał problemu definicji kosztu bezpośredniego stanowiącego rezultat przejazdu pociągu, to nie podejmowałby w 2012 roku dyrektywy i nie upoważniał Komisji do wydania rozporządzenia w tej materii. Wówczas 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 z przejazdem pociągu. Ustawodawca ten sam jednak uznał, że problem jest głębszy i wymaga jego interwencji w postaci wydania kolejnej dyrektywy i rozporządzenia wykonawczego, co w ocenie Sądu oznacza, że roszczenia wywodzone z wadliwości transpozycji dyrektywy 2001/14/WE nie przysługują. Proces jej wdrożenia i następnie wdrożenia dyrektywy 2012/34/UE musiał mieć okres przejściowy na przyjęcie i dostosowanie mechanizmów regulacyjno-prawnych przez kraje członkowskie.

Na gruncie prawa unijnego przyjmuje się jak wyżej wskazano, iż jedną z przesłanek odpowiedzialności odszkodowawczej państwa członkowskiego za naruszenie prawa unijnego jest bezprawność, ale bezprawność ta ma postać bezprawności kwalifikowanej to jest naruszenie prawa unijnego musi być wystarczająco poważne.

W ocenie Sądu przesłanka precyzyjności aktu normatywnego wiąże się z przesłanką wystarczająco poważnego naruszenia prawa unijnego. Trybunał Sprawiedliwości definiuje wystarczająco poważne naruszenie jako oczywiste (rażące) i ciężkie (poważne) przekroczenie zakresu władzy dyskrecjonalnej. Jak wskazywała strona pozwana, do stwierdzenia wystarczająco poważnego naruszenia praw, zgodnie z orzecznictwem Trybunału 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 (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 E. D. (2), C. E., H. S., A. H., W.U. i T. K. przeciwko N., Rec. 1996, s. 4845, Wyrok Trybunału z dnia 4 lipca 2000 roku w sprawie C-424/97, S. przeciwko K., 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 T., (...) B., Rec. 1996, str I-1631). Mogą bowiem w takiej sytuacji istnieć okoliczności usprawiedliwiające błędną implementację, a w szczególności możliwość wielorakiej interpretacji niejasnych przepisów dyrektywy.

W ocenie Sądu taka sytuacja występuje w niniejszej sprawie, ponieważ zarówno rzecznik generalny, jak i sam TSUE w wyroku z dnia 30 maja 2013 roku stanęli na stanowisku, że choć Polska uchybiła zobowiązaniom traktatowym, to przepis art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE jest na tyle nieprecyzyjny, że 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, iż naruszona norma dyrektywy 2001/14/WE była na tyle niejasna i nieprecyzyjna, iż powodowała wątpliwości w praktyce wielu krajów członkowskich, co w efekcie doprowadziło do kilkunastu skarg wniesionych przez komisję przeciwko państwom członkowskim. W sprawie C-512/10 i pozostałych sprawach dotyczących niewdrożenia przez państwa członkowskie art. 7 ust. 3 Dyrektywy 2001/14/WE, o czym wspomniano już wyżej, Trybunał jak i Rzecznik Generalny wskazywali na brak legalnej definicji pojęcia kosztu bezpośredniego ponoszonego jako rezultat wykonywania przewozów pociągami w przedmiotowej dyrektywie, jak również, iż żaden przepis prawa Unii nie określa kosztów objętych lub kosztów nieobjętych tym pojęciem.

Słusznie podnosiła (...), że każde z Rozporządzeń z 2004, 2006 i 2009 r. posługuje się innymi sformułowaniami przy określaniu komponentów branych pod uwagę przy ustalaniu podstaw kalkulacji stawek opłaty za dostęp do infrastruktury. Przykładowo, w Rozporządzeniach 2004 i 2006 koszty utrzymania bieżącego linii kolejowych oraz prowadzenia ruchu, jak również koszty amortyzacji, zostały wyszczególnione jako „koszty stałe”. Rzecznik Generalny przedstawiając opinię w sprawie C-545/10 Komisja Europejska przeciwko R., wskazał, że obliczając opłatę za minimalny dostęp do infrastruktury należy brać pod uwagę koszty zmienne uzależnione od natężenia ruchu pociągów. W wyroku z dnia 30 maja 2013 r. w sprawie ze skargi Komisji Europejskiej przeciwko P., Trybunał zaliczył do kosztów zmiennych, które mogą być zastosowane przy kalkulowaniu opłat za minimalny dostęp koszty związane z sygnalizacją, prowadzeniem ruchu, utrzymaniem i naprawami (w zakresie, w jakim te koszty zmieniają się w zależności od natężenia ruchu pociągów) oraz koszty amortyzacji, w zakresie w jakim amortyzacja jest dokonywana na podstawie rzeczywistego zużycia torów, czyli koszty, które zostały ujęte w Rozporządzeniach 2004 i 2006 jako koszty stałe. Ta okoliczność dodatkowo obrazuje jak trudno jest w sposób prawidłowy zdefiniować pojęcie kosztu bezpośredniego.

Reasumując, ani dyrektywa ani wyrok TSUE, w sposób wyraźny i niebudzący wątpliwości nie definiują kategorii kosztów, które mają być uwzględniane w bazie kosztowej.

Analizując żądanie powódki Sąd uwzględnił okoliczność, że powódka z własnej woli zawierała umowy z (...) o korzystanie z infrastruktury kolejowej, których wynagrodzenie zawierało opłatę ustaloną w oparciu ostateczne decyzje administracyjne wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego. Powódka twierdziła, że nie przysługiwał jej status strony postępowania o zatwierdzenie tych stawek i nie mogła w żadnym trybie wzruszyć tych decyzji.

Sąd stanął na stanowisku, że 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 utrwalili się w orzecznictwie Sądu Najwyższego poglądy, zgodnie z którym sąd cywilny jest uprawniony do odmowy stosowania decyzji administracyjnej wydanej przez organ oczywiście niewłaściwy lub bez zachowania jakiegokolwiek procedury, oraz decyzji nie podpisanej (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.). Takie wadliwośći decyzji nie posiadającej cech jej właściwych 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 podstaw do ustalenia wynagrodzenia za dostęp do infrastruktury kolejowej. Istnienie tych decyzji nie powoduje jednak powstania odpowiedzialności odszkodowawczej Skarbu Państwa, gdyż zgodnie z art. 417¹ § 2 k.c. warunkiem odpowiedzialności cywilnej Skarbu Państwa za wydanie decyzji administracyjnej jest jej ostateczność i stwierdzenie we właściwym postępowaniu jej niezgodności z prawem. Odnosi się to również do wypadku, gdy prawomocne orzeczenie lub ostateczna decyzja zostały wydane na podstawie aktu normatywnego niezgodnego z Konstytucją, ratyfikowaną umową międzynarodową lub ustawą.

Powyższe, zdaniem sądu, daje podstawę do stwierdzenia, iż brak jest podstaw do przyjęcia odpowiedzialności Skarbu Państwa w oparciu o zasady wspólnotowe, jak i na podstawie przepisów krajowych. W tym wypadku samo wydanie orzeczenia przez Trybunał stwierdzającego niezgodność prawa krajowego z prawem unii europejskiej, nie przesądza o bezprawności działania władzy publicznej, bowiem analiza pozostałych przesłanek uzasadnia przyjęcie, iż brak jest podstaw do przyjęcia odpowiedzialności pozwanego Skarbu Państwa. Trudno bowiem przyjąć, że orzeczenie Trybunału będzie stanowić prejudykat warunkujący odpowiedzialność Skarbu Państwa za naruszenie prawa wspólnotowego, gdy w świetle zasad wspólnotowych stwierdzone naruszenie ma taki charakter, że nie skutkuje ono odpowiedzialnością państwa członkowskiego. Jak już podkreślono powyżej, w ramach skargi Trybunał Sprawiedliwości stwierdza tylko sam fakt naruszenia prawa przez państwo, a przesłanką odpowiedzialności odszkodowawczej nie jest zwykła bezprawność, ale kwalifikowana. Dopuszczalna jest zatem sytuacja, w której naruszenie prawa unijnego zostanie stwierdzone orzeczeniem Trybunału Sprawiedliwości, ale państwo nie poniesie odpowiedzialności odszkodowawczej za szkodę wyrządzoną takim naruszeniem. Przechodząc do rozważań dotyczących szkody należy wskazać, iż brak szczegółowych wytycznych wynikających z regulacji prawa unijnego, jaka winna być prawidłowa implementacja omawianej dyrektywy, uniemożliwia ustalenie wysokości szkody. Z wyroku TSUE w sprawie C 512/10 można jedynie wywnioskować, że wysokość opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej była ustalana w niewłaściwy sposób (w oparciu o niewłaściwą bazę kosztową). W wyroku tym Trybunał nie stwierdził, że opłaty zostały zawyżone. Jednocześnie strona pozwana wskazała, iż 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. 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. Przepisy te stosuje się bez uszczerbku dla art. 8 zgodnie z którym, opłaty mogą być podwyższone 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.

Wskazać należy, że Rzeczpospolita Polska w toku postępowania przed Trybunałem kwestionowała okoliczność, że skorzystała z możliwości przyznanej w art. 8 ust 1 Dyrektywy. Z tego też względu zarzut Komisji co do naruszenia tego przepisu został oddalony /por. 87-88 wyroku/. Nie ma podstaw do przyjęcia, że Polska wprowadziła mechanizm badania wytrzymałości rynku, o którym mowa w tym przepisie. Powoływanie się na to, iż powódka w latach 2005-2014 osiągała zysk, a przewoźników w Polsce było ponad sto, co ma dowodzić, że rynek był w stanie wytrzymać stawki opłat ustalone przez Prezesa UTK nie może mieć przesądzającego znaczenia z podanych powodów.

W ocenie Sądu natomiast, gdyby opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej w latach 2005-2014 były niższe, to i tak byłyby stosowane w jednakowej wysokości w odniesieniu do wszystkich przewoźników kolejowych. Oznacza to, że w przypadku obniżenia stawek, aby zachować swoją pozycję na rynku, powódka winna obniżyć cenę świadczonych przez siebie usług. Tym samym jej zysk, pomimo obniżenia opłat za dostęp do infrastruktury, nie zostałby powiększony.

Należy również wskazać, iż 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. Ważny jest tu art. 6 ust. 1 dyrektywy, zgodnie z którym na państwie członkowskim leżał obowiązek stworzenia takich zasad finansowania działalności zarządcy infrastruktury kolejowej, aby 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 prowadzić do tego, żeby zarządca nie mógł pokryć kosztów swojej działalności bądź to z opłat przewoźników bądź z budżetu państwa. Przepis art. 33 ust. 5a ustawy o transporcie kolejowym 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 (...). Przepis ten obowiązywał do 4 czerwca 2014 roku i został uchylony w związku wprowadzeniem zmian w ww. ustawie na kanwie przedmiotowego 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. Wysokość przekazywanych dotacji /k.8648/ wskazuje, że Minister, w ramach prowadzonej polityki, oddziaływał na wysokość stawek, a przekazywana dotacja miała na celu ustalenie wysokości opłat za udostępnianie infrastruktury na oczekiwanym poziomie. Słusznie podnosi strona pozwana, że przekazywane dotacje mogły stanowić dofinansowanie do kosztów pośrednich i kosztów finansowych (które należało wykluczyć w myśl wyroku TSUE z bazy kosztowej). Tym samym koszty te były faktycznie zrównoważone dotacją ze środków publicznych, bez konieczności finansowania z opłat za korzystanie z infrastruktury.

W tym miejscu należy wskazać, iż istotną okolicznością podnoszoną przez stronę pozwaną w odniesieniu do szkody jest fakt, że całość kosztów poniesiona przez powoda z tytułu dostępu do infrastruktury kolejowej została pokryta przez odbiorców usług świadczonych przez powoda. Strona pozwana zgłosiła stosowne wnioski dowodowe chcąc wykazać tę okoliczność, jednakże strona powodowa wносиła o oddalenie tych wniosków powołując się m.in. na tajemnicę przedsiębiorstwa. Sąd oddalił wnioski pozwanych o złożenie przez powoda dokumentów (taryf cenników, dokumentów opisujących metodologię kalkulacji taryf) na podstawie których ustalano stawki, którymi obciążano klientów powoda. Wskazać bowiem należy, że to strona powodowa miała obowiązek wykazać wysokość szkody jaką rzekomo poniosła na skutek działania pozwanych. W sytuacji gdy strona pozwana kwestionowała wysokość szkody poniesionej przez powoda, a tym samym zarzucała, że powódka przerzuciła te koszty na klientów, to powódka winna złożyć stosowne dowody by wykazać wysokość szkody, a tym samym obalić zarzut pozwanych, że nie doszło do wyrządzenia szkody (gdyż należności z tytułu rzekomo zawyżonych opłat za dostęp do infrastruktury pokryli kontrahenci powoda). To powód musi wykazać, że w wyniku nieprawidłowej implementacji dyrektywy doszło do zmniejszenia jego majątku, tj. że istnieje różnica w jego majątku pomiędzy stanem hipotetycznym (gdyby doszło do prawidłowej implementacji dyrektywy), a stanem rzeczywistym.

Uzasadniając wysokość poniesionej szkody powódka wskazywała, iż szkodę stanowi różnica pomiędzy łączną kwotą zawyżonych opłat poniesionych w latach 2005-2014, a łączną kwotą opłat, jakie jej zdaniem poniosłaby, gdyby rozporządzenia Ministra Infrastruktury nie były sprzeczne z dyrektywą. Jednocześnie z uwagi na to, że nie ma dostępu do akt postępowań w wyniku których zatwierdzano stawki opłat za dostęp do infrastruktury, na etapie wnoszenia pozwu nie była w stanie określić wysokości poniesionej szkody. Powódka twierdziła, iż nie zna kwot składających się na poszczególne kategorie kosztowe. Na potwierdzenie wysokości szkody powódka wniosła o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego. W ocenie Sądu dowód z opinii biegłego nie jest przydatny i nie może wykazać wysokości poniesionej szkody. Mając wcześniejsze rozważania na względzie nie jest możliwe wyliczenie modelowej opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej poprzez proste odjęcie niektórych kategorii kosztów od kosztów całkowitych, bowiem ani dyrektywa, ani wyrok TSUE nie precyzują, jaki winien być prawidłowy model wyliczenia opłaty za dostęp do infrastruktury pozwanej spółki pozostawiając zresztą pewien margines uznaniowości państwu członkowskiemu w tej kalkulacji.

Powódka twierdziła, iż istnieje związek pomiędzy wydaniem rozporządzeń a szkodą, bowiem gdyby wskazane akty prawne prawidłowo implementowały dyrektywę, powódka nie zostałaby obciążona zawyżonymi opłatami podstawowymi. W związku z niewykazaniem pozostałych przesłanek odpowiedzialności brak jest podstaw do przyjęcia, iż istnieje związek przyczynowy, uzasadniający odpowiedzialność pozwanego.

Stroną pozwaną niniejszego postępowania jest Skarb Państwa reprezentowany przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa w związku z niepełną implementacją dyrektywy (wydanie nieprawidłowych aktów wykonawczych), Minister Skarbu Państwa w zw. z treścią art. 1060 § 1¹ k.p.c. oraz Prezes Urzędu Transportu Kolejowego. W ocenie Sądu, skoro brak jest podstaw do przypisania odpowiedzialności za szkodę na podstawie art. 417, 417¹ k.c. to tym

samym brak podstaw do zastosowania art. 1060 § 1¹ k.p.c., który może być stosowany na etapie postępowania egzekucyjnego (w razie uwzględnienia powództwa).

Strona powodowa twierdziła, iż Prezes Urzędu Transportu Kolejowego jako organ administracji publicznej winien z urzędu przy zatwierdzaniu stawek jednostkowych opłat podstawowych stosować wyłącznie te przepisy Rozporządzeń, które były zgodne z Dyrektywą 2001/14/WE oraz odmówić zatwierdzenia stawek jednostkowych opłat podstawowych w zakresie, w jakim Rozporządzenia te pozostawały niezgodne z dyrektywą. Tym samym szkodę wiązała z wydaniem przez prezesa urzędu decyzji sprzecznych z prawem unii europejskiej. Przesłanki odpowiedzialność Skarbu Państwa na podstawie przepisów art. 417 § 1 kc w związku z art. 417¹ § 1 kc, w związku z wydaniem aktu normatywnego sprzecznego z prawem Unii Europejskiej zostały omówione jak wyżej. Brak jednocześnie podstaw do przyjęcia odpowiedzialności Skarbu Państwa na podstawie art. 417¹ § 2 kc, bowiem w związku z działalnością Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, który wydawał przedmiotowe decyzje, powódka nie przedstawiła, iż została stwierdzona niezgodność tych decyzji z prawem we właściwym postępowaniu. Sąd powszechny nie może zastępować innych, właściwych organów/sądów mogących doprowadzić do eliminacji z obrotu takich decyzji. Fakt, że strona powodowa nie ma legitymacji w postępowaniu administracyjnym dotyczącym decyzji UTK nie może uzasadniać zmiany podstawy z art. 417¹ k.c. na art. 417 k.c. Brak jest podstaw do zastosowania w sprawie art. 417 § 1 k.c. (z uwagi na wydanie przez Prezesa UTK decyzji) skoro istnieje regulacja szczególna to jest art. 417¹ § 2 k.c.

Gdyby żądanie pozwu w zakresie żądania odszkodowania było uzasadnione, to wskazać należy, że częściowo zasadny byłby zarzut przedawnienia roszczenia. Powódka wywodziła 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. Art. 442⁽¹⁾ § 1 k.c. 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, powódka dowiedziała się o szkodzie i o osobie obowiązanej do jej naprawienia z chwilą wydania (opublikowania) wyroku przez TSUE. Powódka wystąpiła z wnioskiem o zawezwanie do próby ugodowej w dniu 24 kwietnia 2015 r., co skutkowało przerwaniem biegu terminu przedawnienia zgodnie z art. 123 § 1 pkt 1 k.c. Zdarzeniem wywołującym szkodę było dokonanie nieprawidłowej implementacji dyrektywy, w wyniku czego – zdaniem powódki – doszło do pobrania od niej zawyżonych opłat z tytułu minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej. W ocenie Sądu, gdyby rzeczywiście wykazano, że opłaty były zawyżone to należałoby przyjąć, że doszło do przedawnienia roszczenia w stosunku do opłat uiszczonych przed 24 kwietnia 2005 r. gdyż minął termin 10 lat od dnia wyrządzenia szkody. Nie można przy tym przyjąć by art. 5 k.c. uzasadniał nieuwzględnienie tego zarzutu. Wskazać należy, że powód miał możliwość podjęcia stosownej akcji zaczepnej w okresie od dnia 3 sierpnia 2013 r. do dnia 23 kwietnia 2015 r. w odniesieniu do roszczeń wynikających z uiszczonych przez niego opłat za okres od dnia 01 stycznia 2005 r. do dnia 23 kwietnia 2005 r. Nie można bowiem akceptować beczynności uprawnionego w tym zakresie, skoro treść art. 442⁽¹⁾ § 1 k.c. jest jasna, a termin przedawnienia określony na 10 lat (od dnia zdarzenia) jest jednym z dłuższych terminów przedawnienia przyjętym w polskim prawie cywilnym.

W ocenie Sądu żądanie powódki skierowane przeciwko pozwanej (...) Spółki Akcyjnej w W. jest bezzasadne i nie zasługuje na uwzględnienie. Zdaniem Sądu brak jest podstaw do odpowiedzialności spółki na podstawie art. 417 czy 417¹ k.c. Art. 417 § 1 k.c. dotyczy jedynie szkody wyrządzonej przez niezgodne z prawem działanie lub zaniechanie przy wykonywaniu władzy publicznej, a nie przy wykonywaniu zadań publicznych. Pozwana spółka władzy publicznej nie wykonuje, lecz jej podlega. Zarówno art. 417 i 417¹ k.c. 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 UE 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. Poszukiwanie odpowiedzialności podmiotów prywatnych, które stanowią „emanację państwa” poza kręgiem organów państwowych jest dopuszczalne jedynie wówczas, gdy nie da się wskazać organu państwowego, który jest odpowiedzialny za określone działania. W niniejszej sprawie odpowiedzialność za transpozycję dyrektywy może mieć tylko i wyłącznie władza uprawniona do stanowienia prawa.

Zasadnicze kryteria, jakie muszą być spełnione, by podmiot mógł zostać uznany za „emanację państwa” zostały określone przez Trybunał Sprawiedliwości UE w wyroku z dnia 12 lipca 1990 roku w sprawie C – 188/8, A. F. v. B. G.. Zgodnie z tym wyrokiem istotne jest przede wszystkim ustalenie, czy dany podmiot, niezależnie od jego formy prawnej, jest odpowiedzialny zgodnie z krajowymi regulacjami, za świadczenie usług publicznych, pod kontrolą państwa i ma w tym celu specjalną władzę wykraczającą poza to, co wynika ze zwykłych zasad stosowanych w relacjach pomiędzy jednostkami. Jednakże do przyznania jakiemuś podmiotowi statusu „emanacji państwa” konieczne jest stwierdzenie, że dla celów określonych w przepisie dyrektywy, który nie został prawidłowo implementowany do krajowego porządku prawnego, podmiot ten może być utożsamiany z państwem w ten sposób, że za pośrednictwem tego podmiotu państwo podejmuje swoje działania. Zdaniem pozwanej spółki jej publiczny charakter nie przesądza o tym, iż stanowi ona „emanację państwa”. Biorąc pod uwagę wynikający z dyrektywy 2001/14/WE podział kompetencji pomiędzy dane państwo a zarządcę infrastruktury, ze szczególnym uwzględnieniem okoliczności, iż to państwo odpowiada za określenie zasad pobierania opłat oraz za zapewnienie środków finansowych gwarantujących zbilansowanie zestawień rachunkowych zarządcy, a także zasadę niezależności zarządcy infrastruktury, należy przyjąć, iż specyfika dokonanego przez Rzeczpospolitą Polską naruszenia oceniana w świetle postanowień dyrektywy 2001/14/WE nie tylko nie uzasadnia uznania pozwanej spółki za „emanację państwa” z punktu widzenia przyjętego przez Trybunał naruszenia, lecz wyklucza nadanie takiego statusu pozwanej spółce. Byłoby to sprzeczne z postanowieniami dyrektywy, biorąc pod uwagę między innymi jej cel - to jest liberalizację sektora transportu kolejowego w Unii Europejskiej i ochronę konkurencyjności przewozów kolejowych w stosunku do innych przewozów poprzez zapewnienie odpowiednich mechanizmów wspierania jego rozwoju, konkurencyjności i przejrzystości. Nie miała natomiast zapewnić poszczególnym przewoźnikom krajowym prawa dostępu do infrastruktury po określonej stawce, nie wyższej niż wynikającej z jej postanowień.

Jednocześnie należy podkreślić, że Trybunał zarzucił nieprawidłowość w transpozycji dyrektywy, a nie jej stosowanie i wykonanie. Umowy zawierane przez pozwaną spółkę z przewoźnikami mają charakter cywilnoprawny, tym samym brak jest podstaw do twierdzenia, iż spółka wobec nich kieruje się działaniami władczymi, które świadczyłyby o tym, że podejmowane przez nią działania stanowią „emanację państwa”. Władczy charakter mają decyzje w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej, które zastępują umowę, ale są one wydawane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, a nie pozwaną spółkę. Umowy w zakresie stawek jednostkowych opłaty podstawowej co prawda nie podlegają negocjacji, ale wynika to z wiążącego charakteru decyzji Prezesa UTK, wydawanych na podstawie art. 33 ust. 8 ustawy o transporcie kolejowym.

Dodatkowo wskazać należy, iż usługa publiczna może być świadczona tylko na rzecz konsumentów, to jest musi służyć obywatelom i leżeć w interesie całego społeczeństwa. Wśród kontrahentów pozwanej spółki są tylko i wyłącznie przedsiębiorcy, tym samym usługi zarządcy infrastruktury kolejowej, jako świadczone na rzecz podmiotów niebędących konsumentami i nie służące do zaspokajania potrzeb życiowych nie mogą być uznane za usługi publiczne. Jednocześnie powołując się na przepis art. 33 ustawy o transporcie kolejowym strona pozwana twierdziła, iż spółka (...), jako zarządca infrastruktury kolejowej nie jest podmiotem odpowiedzialnym za świadczenie usług publicznych, bowiem usługi te świadczą przewoźnicy, a nie zarządcy. Umowy o świadczenie usług publicznych zawierane są pomiędzy organizatorem publicznego transportu kolejowego a przewoźnikiem.

Pojęcie usługi publicznej w sektorze transportu kolejowego określa art. 103 TFUE oraz rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 roku dotyczące usług publicznych w zakresie krajowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70. W prawie polskim, rozporządzenie to zostało implementowane przepisami ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym. W świetle powyższych aktów prawnych pojęcie usługi publicznej w zakresie transportu kolejowego dotyczy jedynie usług przewozu pasażerskiego świadczonych

w publicznym transporcie zbiorowym i nie obejmuje nie tylko usług zarządzania infrastrukturą, ale również usług przewozu towarowego.

W ocenie Sądu pozwana (...) nie miała możliwości bezpośredniego stosowania dyrektywy, dlatego też nie mogła odmówić stosowania przepisów prawa krajowego sprzecznego z prawem UE, bowiem nie jest podmiotem będącym "emanacją państwa". Należy zgodzić się z pozwaną spółką, iż brak było podstaw do stosowania przez nią bezpośrednio przepisów Dyrektywy Nr 2001/14/WE, bowiem dyrektywy nie wywołują skutku pomiędzy podmiotami prywatnymi, a ponadto przepisy przedmiotowej dyrektywy nie są na tyle jasne i precyzyjne, aby w ogóle mogły mieć bezpośrednie zastosowanie. Spółka bowiem nie jest podmiotem uprawnionym do stosowania przepisów dyrektywy i dokonywania jej wykładni. W wyroku z dnia 9 września 2003 roku w sprawie C-198/01 C., Trybunał Sprawiedliwości UE stwierdził, iż jeżeli przedsiębiorstwo miało obowiązek dostosowania się do regulacji krajowej, to nie może ponosić konsekwencji karnych lub administracyjnych wynikających z naruszenia prawa unijnego.

Zdaniem sądu argumenty przedstawione przez stronę pozwaną co do bezpodstawności jej odpowiedzialności na podstawie przepisów o odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez niezgodne z prawem wykonywanie władzy publicznej są przekonujące i Sąd w pełni je podziela. Pozwana spółka wskazała, iż jej działalność 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. Pozwana spółka nie jest monopolistą, gdyż jak wynika z przedłożonych dowodów na rynku działa kilkunastu zarządców infrastruktury. Spółka zawiera umowy ze wszystkimi przewoźnikami spełniającymi kryteria, a w przypadku nie dojścia do porozumienia przez strony Prezes UTK może wydać decyzję zastępującą umowę.

Odnosząc się do odpowiedzialności pozwanej spółki (...) S.A. wskazać należy, iż orzeczenie TSUE nie ma wpływu na ważność, skuteczność i obowiązywanie decyzji i umów, które były podstawą świadczeń, których zwrotu domaga się strona powodowa. 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, a TSUE orzekł nie o błędnym zastosowaniu przepisu art. 7 ust. 3 Dyrektywy 2001/14/WE przez Prezesa UTK lub pozwaną spółkę (...), ale o uchybieniu przez państwo członkowskie - Rzeczpospolitą Polską zobowiązaniu polegającym na niepełnej transpozycji tego przepisu. Tym samym orzeczenie TSUE, nie daje podstaw do przyjęcia odpowiedzialności pozwanej spółki. Wyrok ten skierowany był do organów państwa, zobowiązując je do podjęcia stosownych środków mających na celu dostosowanie prawa krajowego do prawa unii europejskiej.

Powódka jako podstawę odpowiedzialności pozwanej spółki wskazywała - w przypadku braku podstaw do odpowiedzialności na podstawie art. 417 kc, czyli w przypadku nie występowania spółki z pozycji władczej - przepisy art. 415 i 416 kc. Powódka twierdziła, iż nieprawidłowość zachowania (...) polegała na pobieraniu od przewoźników rażąco wygórowanych opłat, których wysokość została obliczona niezgodnie z prawem wspólnotowym. Zdaniem powódki, (...) określając bazę kosztową niezgodnie z Dyrektywą musiała co najmniej godzić się na to, że stosowane opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej będą istotnie zawyżone.

Jak wskazywano w rozważaniach wcześniejszych, pozwana spółka ustalając wysokość opłat kierowała się przepisami prawa krajowego, a brak było obowiązku z jej strony do stosowania bezpośrednio przepisów przedmiotowej dyrektywy. Tym samym nie można przypisać odpowiedzialności pozwanej spółce na tej podstawie. (...) 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). Nie można zatem przyjąć, że działanie pozwanej spółki było bezprawne.

Dodatkową powoływaną przez powódkę podstawę odpowiedzialności (...) SA upatruje ona w treści art. 422 k.c., zgodnie z którym 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 (...) świadomie skorzystała ze szkody wyrządzonej przez Skarb Państwa.

Przywołany przepis również nie może uzasadniać odpowiedzialności (...). Art. 422 k.c. 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). Należy podkreślić, iż chodzi tu o pozytywną wiedzę na temat wszystkich powyższych okoliczności. Nie będzie zatem powodować odpowiedzialności okoliczność, iż osoba, która skorzystała ze szkody nie wiedziała o powyżej wymienionych okolicznościach, ale z „łatwością mogła się o nich dowiedzieć”. Jak wcześniej wskazano (...) 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 UTK. Nie można zatem przyjąć, jakoby (...) miała pozytywną świadomość, że Skarb Państwa wyrządził powodowi czyn niedozwolony. Podzielić należy również stanowisko (...), że to samo działanie nie może być podstawą odpowiedzialności zarówno na podstawie art. 415 k.c. jak i art. 422 k.c. Nie można za ten sam czyn odpowiadać jednocześnie jako sprawca (art. 415 k.c.), oraz jako ten kto świadomie skorzystał ze szkody wyrządzonej przez osobę trzecią (art. 422 k.c.).

Powódka wskazywała również na odpowiedzialność pozwanej spółki na podstawie przepisów o obowiązku zwrotu nienależnego świadczenia.

Zgodnie z treścią art. 405 k.c. 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. Z utrwalonego orzecznictwa Sądu Najwyższego wynika, że przepis ten znajduje zastosowanie wtedy, gdy brak jest innego środka prawnego dla przywrócenia równowagi majątkowej, naruszonej bez prawnego uzasadnienia (tak na przykład uchwała SN z dnia 27 kwietnia 1995 roku, OSNC 1995/7-8/114). Zgodnie z art. 405 k.c. przesłanki bezpodstawnego wzbogacenia są następujące: korzyść musi być uzyskana bez podstawy prawnej, korzyść musi mieć wartość majątkową oraz powinna być uzyskana kosztem osoby trzeciej. Stosownie do treści § 1 art. 410 k.c. przepisy artykułów poprzedzających (to jest art. 405-409 k.c.) stosuje się w szczególności do świadczenia nienależnego. W myśl § 2 art. 410 k.c. 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. *Condictio sine causa* powstaje w sytuacji, w której spełnieniu świadczenia towarzyszyło dokonywanie czynności prawnej zobowiązującej, jednak zobowiązanie nigdy nie zaistniało, ponieważ, zgodnie z art. 410 § 2 k.c. ta „czynność prawna zobowiązująca do świadczenia była nieważna i nie stała się ważna po spełnieniu świadczenia”. Przyczyną nieważności wskazanej czynności prawnej jest jej wadliwość albo niezachowanie formy, sprzeczność z prawem lub zasadami współżycia społecznego, powodujące zastosowanie art. 58 k.c., zastrzeżenie świadczenia niemożliwego; wynikać może także z przepisów szczególnych. *Condictio causa finita* jest „najsilniejszą” postacią nienależnego świadczenia z uwagi na to, że miała miejsce zarówno ważna czynność prawna, jak i zobowiązanie, a podstawa świadczenia istniała w pewnym przedziale czasu i była ważna, jednak następnie podstawa ta „odpadła”. Następce odpadnięcie podstawy wynikać może z wadliwości samego zobowiązania lub jego *causa*, odwołania oświadczenia woli, odstąpienia od umowy, rozwiązania umowy, uchylecia się od skutków prawnych oświadczenia woli, ziszczenia się warunku rozwiązującego czy nadejścia terminu, roszczenia o zwrot ceny zwróconego towaru, odwołania darowizny, wystąpienia następcej niezgodności świadczenia z zasadami współżycia społecznego, niemożliwość świadczenia wzajemnego, po spełnieniu świadczenia drugiej strony czy wzruszenia prawomocnego orzeczenia (por. J. Pietrzykowski (w:) Komentarz, t. II, 1972, s. 969 i n.; wyrok SN z dnia 13 kwietnia 2011 r., V CSK 332/10, LEX nr 1129174).

W ocenie Sądu powódka nie wykazała żadnej z przesłanek uzasadniających żądanie zapłaty w oparciu o powyższe przepisy. Świadczenia uiszczane były przez nią na rzecz pozwanej (...) dobrowolnie, bez zastrzeżenia zwrotu, w oparciu o ważne, corocznie zawierane umowy. Wysokość tych świadczeń wynikała z zakresu dostępu do infrastruktury jaki

powódka uzyskiwała na podstawie umów. W zamian za świadczone opłaty powódka uzyskała od (...) 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 k.c. 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. Opłaty z tytułu korzystania z infrastruktury obliczone zostały w oparciu o stawki uprzednio zatwierdzone odpowiednią decyzją Prezesa UTK. Z uwagi na niewyeliminowanie z obrotu prawnego tych decyzji we właściwym trybie nie sposób uznać, aby powodowały one nieważność czynności prawnych zawartych przez powódkę i pozwaną (...). 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.

Zdaniem Sądu wyrok TSUE w żaden sposób nie wpływa na ważność i skuteczność umów cywilnoprawnych, nie wpłynął również na unieważnienie podstawy prawnej świadczeń. Ponadto w ocenie Sądu umowy o dostępie do infrastruktury kolejowej nie były sprzeczne z bezwzględnie obowiązującymi przepisami prawa. Sprzeczne z ustawą, a zatem nieważne na podstawie art. 58 § 1 k.c. są takie czynności prawne, których treść jest zakazana ustawą oraz takie, które nie zawierają treści nakazanej normą prawną. Przy zastosowaniu przepisu art. 58 k.c. niezbędne jest ustalenie, czy badana norma bezpośrednio wyznaczała element treści czynności prawnej. Może to mieć miejsce tylko wtedy, gdy dana norma jest na tyle skonkretyzowana, że dostatecznie opisuje, na czym ma polegać dany zakaz lub nakaz. Tego charakteru nie mają ww. przepisy dyrektywy i ustawy, bowiem nie określają one treści czynności prawnych zawieranych pomiędzy spółkami będącymi stronami niniejszego postępowania. Przepisy te, ani nie wskazują jaka powinna być wysokość opłaty z tytułu dostępu do infrastruktury, ani nie określają skonkretyzowanych kryteriów kalkulacji. Tym samym nie określają treści czynności prawnej w sposób na tyle skonkretyzowany, by możliwe było zbadanie, czy treść danej umowy jest z nimi sprzeczna.

Należy podkreślić, że roszczenia z tytułu nienależnego świadczenia nie może uzasadniać fakt, iż odpadła podstawa świadczenia z uwagi na to, iż należy stosować bezpośrednio przepisy dyrektywy 2001/14/WE nieprawidłowo transponowanej do naszego porządku krajowego. Jednostki mogą w takiej sytuacji powoływać się na przepisy dyrektywy przed sądami i organami administracji, ale tylko i wyłącznie w określonych przypadkach. Na bezpośredni skutek dyrektywy można powołać się tylko i wyłącznie w sporze przeciwko państwu członkowskiemu lub podmiotowi stanowiącemu emanację państwa. Ponadto dyrektywa musi być wystarczająco jasna, precyzyjna i zupełna, obowiązki w niej muszą być sformułowane jednoznaczne, a ich wykonanie nie wymaga jakiegokolwiek aktu unijnego czy krajowego, a nadto nie pozostawia dużego marginesu swobody implementacyjnej państwu członkowskiemu. Mając na uwadze wcześniejsze rozważania, w ocenie Sądu żadna z tych przesłanek nie została spełniona, tym samym, brak było podstaw do bezpośredniego stosowania dyrektywy przez pozwaną spółkę.

Powołując się na stanowisko doktryny i orzecznictwa TSUE pozwana spółka podniosła dodatkowo, iż prawu krajowemu nie zabrania się uwzględniania w postępowaniu o zwrot niesłusznie wpłaconych kwot okoliczności, że ciężar dokonanych wpłat w praktyce ponoszony był przez inne podmioty. TSUE wprost w swych orzeczeniach stwierdzał, że zasądzenie zwrotu świadczenia, którego ciężar ekonomiczny został w istocie przerzucony na inny podmiot lub został w inny sposób zniesiony, powodowałoby bezpodstawne wzbogacenie drugiej strony. Jak podnosiła strona pozwana, w przedmiotowej sprawie nastąpiło całkowite przerzucenie ciężaru ekonomicznego opłat uiszczanych na rzecz (...) bezpośrednio na klientów przewoźników kolejowych, ponieważ cena usług wykonywanych przez przewoźników kolejowych zawierała w sobie wysokość kosztów ponoszonych na rzecz zarządcy infrastruktury z tytułu dostępu do infrastruktury i urządzeń. Strona powodowa, jak wcześniej wskazano, nie zdołała obalić powyższego zarzutu, a tym samym nie zdołała wykazać, że na skutek rzekomego zawyżenia opłat doszło do jej zubożenia. Powyższe rozważania, przyjmując argumenty strony pozwanej za w pełni uzasadnione, potwierdzają, iż żądanie powodowej spółki oparte na przepisach o obowiązku zwrotu świadczenia nienależnego, również było bezpodstawne.

Jeśli zaś chodzi o podniesiony przez pozwanego zarzut przedawnienia roszczenia wywodzonego z tytułu spełnienia świadczenia nienależnego wskazać należy, co następuje. Sąd podziela stanowisko (...), że roszczenia powoda z

tego tytułu są ściśle związane z działalnością gospodarczą (...). Prowadzenie przez(...) działalności gospodarczej, polegającej na przewozie towarów transportem kolejowym, musiało się odbywać przy dostępie do tej infrastruktury. Powód ponosił przedmiotowe opłaty w zamian za korzystanie z infrastruktury kolejowej. Dokonywanie opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej było zatem ściśle związane z działalnością gospodarczą prowadzoną przez powoda. Zdaniem Sądu, przedmiotowy spór w odniesieniu do roszczeń z tytułu nienależnego świadczenia nie ma charakteru publicznoprawnego. Podstawą uiszczania tych opłat były bowiem umowy cywilnoprawne. (...) pobierając przedmiotowe opłaty nie była „emanacją państwa”. Stąd termin przedawnienia roszczenia z tego tytułu wynosił 3 lata jako pozostający w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą (art. 118 k.c.). Zobowiązanie z tytułu zwrotu nienależnego świadczenia ma charakter bezterminowy (art. 455 k.c.). 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 orzecznictwie 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” (tak, wyrok SN z dnia 24.10.2003 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 uiścił 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”. Strona powodowa twierdziła, że umowy w części postanowień co do ceny świadczonych przez (...) usług są nieważne /k.60/, a zatem uważała, że mamy do czynienia z *conditio sine causa*. Zgodnie z wyrokiem Sądu Najwyższego z dnia 22 marca 2001 r. V CKN 769/00 „Bezpodstawne wzbogacenie w postaci nienależnego świadczenia występuje od samego początku bezwzględnie nieważnej czynności prawnej, czyli działania bez podstawy prawnej (*condictio sine causa*), przewidzianego również w art. 410 § 2 KC. Zatem żądanie zwrotu przysporzenia wynika z nieważnej bezwzględnie czynności prawnej. Skoro zaś tak, to roszczenie z tytułu bezpodstawnego wzbogacenia (nienależnego świadczenia *sine causa*) stało się wymagalne od chwili spełnienia świadczenia”. W świetle powyższych orzeczeń przyjąć zatem należało, że termin przedawnienia roszczenia z tytułu nienależnego świadczenia rozpoczyna się od dnia kiedy roszczenie stało się w myśl art. 120 k.c. wymagalne, bez znaczenia pozostaje przy tym fakt wezwania wzbogaconego do zwrotu świadczenia, a także sama świadomość uprawnionego co do przysługiwania mu roszczenia. Słusznie zatem podnosiła 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 uiszczania poszczególnych opłat. W ocenie Sądu, nie można zgodzić się ze stanowiskiem powoda, iż termin przedawnienia roszczenia dochodzonego z tytułu świadczenia nienależnego należy liczyć od dnia wydania wyroku TSUE. W szczególności nie może za tym przemawiać nakaz dokonywania pronunijnej wykładni przepisów o przedawnieniu, która nie może stawiać powoda w gorszej sytuacji niż w przypadku dochodzenia roszczeń związanych z legislacyjnym deliktem krajowym /k.9135/. Nakaz dokonywania takiej wykładni odnosi się bowiem do przypadków gdy powód dochodzi odszkodowania z tytułu naruszenia prawa Unii Europejskiej (wadliwej implementacji). Wówczas jego sytuacja nie może być mniej korzystna niż gdy dochodzi roszczeń z tytułu deliktu legislacyjnego prawa krajowego. Jeśli zaś powód dochodzi roszczeń na podstawie przepisów o nienależnym świadczeniu (a zatem na innej podstawie faktycznej), to nie może do tej podstawy stosować przesłanek (i terminów przedawnienia) dotyczących deliktu legislacyjnego. Tym samym 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 w/w wyroku TSUE.

W konsekwencji należało przyjąć, że w zakresie w jakim powód dochodził od (...) zwrotu nienależnego świadczenia – gdyby roszczenie to było usprawiedliwione co do zasady – to należności za okres liczony 3 lata wstecz od dnia złożenia wniosku o zawezwanie do próby ugodowej, tj. przed 24 kwietnia 2012 r., uległy przedawnieniu.

Nie można również podzielić stanowiska strony powodowej, iż podniesienie zarzutu przedawnienia przez (...) stanowi nadużycie prawa, jako naruszające zasadę zaufania obywatela do państwa i zasadę sprawiedliwości a także zasadę lojalności. Jak wcześniej podkreślono pozwana spółka nie jest emanacją państwa i podmiotem wykonującym władzę publiczną. Spółka ta działała w oparciu o przepisy prawa krajowego, była związana decyzjami Prezesa UTK i pobierała opłaty na podstawie ważnych umów cywilnych. Zarówno powód jak i pozwana spółka są podmiotami profesjonalnymi, a w takich sytuacjach zgodnie z orzecznictwem powinno się unikać stosowania art. 5 k.c., który ma charakter wyjątkowy. Strona powodowa nie wykazała by nie przerzuciła ciężaru ekonomicznego opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej na klientów w pobieranych przez siebie opłatach z tytułu przewoźnego. Nie można zatem przyjąć by w niniejszej sprawie zachodziły okoliczności pozwalające na uznanie, że podniesienie zarzutu przedawnienia było sprzeczne z zasadami współzycia społecznego lub ze społeczno-gospodarczym przeznaczeniem prawa.

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

Rozstrzygnięcie o kosztach procesu Sąd oparł na treści art. 98 k.p.c. zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu. Na koszty zasądzone od powódki na rzecz pozwanych składały się koszty zastępstwa prawnego ustalone na podstawie § 6 ust. 7 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 roku w sprawie opłat za czynności adwokackie oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej z urzędu (Dz. U. nr 163, poz. 1348 ze zm.) i w zw. z art. 99 k.p.c. i art. 11 ust. 3 ustawy z dnia 08 lipca 2005 roku o Prokuraturii Generalnej Skarbu Państwa (Dz. U. 169, poz. 1417 ze zm.). W przypadku kosztów należnych pozwanemu (...) Sąd zasądził również uiszczoną opłatę skarbową od pełnomocnictwa (pkt II i III wyroku).

SSR del. Eliza Kurkowska

Z/(...)