

sygn. akt II C 261/17

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 10 września 2019 roku

Sąd Okręgowy w Warszawie Wydział II Cywilny

w składzie: Przewodniczący sędzia Marcin Polakowski

Protokolant starszy sekr. sąd. Przemysław Mazur

po rozpoznaniu w dniu 29 sierpnia 2019 roku w Warszawie na rozprawie

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

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

o zapłatę

1. oddała powództwo;
2. zasądza od (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W. na rzecz Skarbu Państwa – Prokuratorii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej kwotę 25.000,00 (dwadzieścia pięć tysięcy) złotych tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego;
3. zasądza od (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W. na rzecz (...) Spółki Akcyjnej w W. kwotę 25.017,00 (dwadzieścia pięć tysięcy siedemnaście) złotych tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego.

UZASADNIENIE

(...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w W. (poprzednio: (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w W.) wniosła o zasądzenie solidarnie od Skarbu Państwa reprezentowanego przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa oraz (...) spółki akcyjnej w W. kwoty (...) zł wraz z ustawowymi odsetkami liczonymi od dnia 31 stycznia 2014 r. do dnia zapłaty oraz zasądzenie solidarnie od pozwanych zwrotu kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa prawnego w wysokości sześciokrotności stawki minimalnej.

W uzasadnieniu powódka podała, że jest przedsiębiorcą i licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym, prowadzącym działalność gospodarczą polegającą na wykonywaniu przewozów kolejowych rzeczy oraz świadczeniu usług trakcyjnych.

Strona powodowa wskazała, że pozwem objęte są roszczenia związane z opłatami poniesionymi przez nią z tytułu dostępu do infrastruktury kolejowej w okresie od 13 grudnia 2009 r. do 14 grudnia 2013 r. Żądanej kwoty powódka domaga się z tytułu szkody poniesionej w wyniku nieprawidłowej implementacji przez Rzeczpospolitą Polskę przepisów dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa (dalej: dyrektywa 2001/14/WE, dyrektywa).

W ocenie powódki szkoda poniesiona przez poprzednika prawnego powódki (...) SA powstała bezpośrednio wskutek zastosowania przez organ władzy państwowej oraz będący emanacją państwa przez organ władzy państwowej przepisów prawa krajowego. Bezprawne zachowania pozwanych doprowadziły do ukształtowania świadczeń faktycznie spełnionych przez (...) SA z tytułu opłaty podstawowej w łącznej kwocie (...) zł na poziomie przewyższającym

o (...) zł netto kwotę, na jaką byłby ukształtowane w przypadku prawidłowych, zgodnego z prawem polskim oraz Unii Europejskiej zachowania pozwanych.

Jako przesłankę odpowiedzialności pozwanych powódka wskazała 417¹ § 1 k.c. (pozew – k. 2-100).

W odpowiedzi na pozew pozwany Skarb Państwa reprezentowany przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa i Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego wniósł o oddalenie powództwa i zasądzenie na rzecz pozwanego zwrotu kosztów postępowania.

Pozwany wskazał na brak podstaw do przyjęcia zaistnienia zdarzenia, z którym ustawa wiąże odpowiedzialność odszkodowawczą. Nie zostały spełnione przesłanki odpowiedzialności określone w prawie europejskim stosowanym w prawie polskim na zasadzie art. 417¹ § 4 k.c. Dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. nie przyznawała praw podmiotom indywidualnym, celem jej nie było określenie minimalnego, nieprzekraczalnego poziomu obciążeń przewoźników kolejowych. Naruszenie dyrektywy w ocenie pozwanego nie było rażące i oczywiste. Wydanie rozporządzenia sprzecznego ze wskazaną dyrektywą nie doprowadziło do faktycznego obciążenia powódki kosztami niezwiązanymi bezpośrednio z ruchem pociągów z uwagi na przyznawane (...) dotacje i środki z Funduszu Kolejowego. Nieprawidłowość postępowania polskiego ustawodawcy poległa na niewłaściwym nazwaniu poszczególnych opłat, nie zaś na ich niezgodnym pobieraniu przez (...).

W ocenie pozwanego nawet przyjmując, że możliwe jest uznanie zasadności stosowania art. 417⁽¹⁾ § 1 k.c., brak jest podstaw do przyjęcia, aby spełnione zostały przesłanki odpowiedzialności określone w art. 417⁽¹⁾ § 1 k.c., bowiem wyrok TSUE z 30 maja 2013 r. C-512/10 nie stanowi prejudykatu w rozumieniu przepisów Kodeksu cywilnego. Brak jest również podstaw do przyjęcia, aby spełnione zostały przesłanki odpowiedzialności określone w 417⁽¹⁾ § 2 k.c., bowiem nie zostało ostatecznie i prawomocnie ustalone we właściwym postępowaniu, aby wskazane w odpowiedzi na pozew decyzje Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego były niezgodne z prawem. Ponadto brak jest podstaw do stosowania 417⁽¹⁾ § 1 k.c. w sytuacji, gdy istnieją regulacje szczególne wynikające *aquis communitare*, art. 417⁽¹⁾ § 4 k.c. i 417⁽¹⁾ § 2 k.c.

Pozwany wskazał na brak normalnego związku przyczynowego między wydaniem rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 27 lutego 2009 r. i opartych na nim decyzji cennikowych Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego a wskazywanym przez powódkę uszczerbkiem. W opinii pozwanego powódka nie poniosła uszczerbku, gdyż dokonała przerzucenia kosztu dostępów do infrastruktury na końcowych klientów przez uwzględnienie tych kosztów w kalkulowanych taryfach przewozowych.

Zdaniem pozwanego powódka przyczyniła się do powstania szkody przez zawarcie umowy o dostęp do torów za kolejne lata i niezaskarżenie decyzji zastępujących umowy za kolejne lata objęte pozwem.

Z ostrożności procesowej pozwany podniósł zarzut przedawnienia dochodzonego roszczenia w oparciu o art. 417 § 1 zd. 1 k.c. (odpowiedź na pozew – k. 3656- 3688).

W odpowiedzi na pozew pozwany (...) S.A. w W. wniosła o oddalenie powództwa w całości w stosunku do (...) i zasądzenie od powoda na rzecz (...) kosztów procesu według spisu kosztów.

W ocenie pozwanej w niniejszej sprawie nie zostały spełnione przesłanki odpowiedzialności deliktowej w stosunku do (...). Nie sposób działania (...) przypisać bezprawności. Pozwana jako spółka prawa handlowego miała bezwzględny obowiązek przestrzegania obowiązującego rozporządzenia wykonawczego do rozprawy. Kierowanie przez powódkę do (...) roszczeń odszkodowawczych za działanie zgodne z prawem jest pozbawione jakichkolwiek podstaw. (...) nie jest stanowi „emanacji państwa”, nie spełnia przesłanki podlegania władzy lub kontroli państwa.

Zdaniem pozwanego powódka nie przedstawiła dowodów na wykazanie wysokości szkody i w nieprawidłowy sposób wyliczyła potencjalną szkodę.

Pozwana spółka podniosła zarzut przedawnienia roszczenia (odpowiedź na pozew – k. 3808-3881.)

Postanowieniem z 14 marca 2019 r. Sąd oznaczył Ministra Infrastruktur oraz Prezes Urzędu Transportu Kolejowego jako jednostki organizacyjne reprezentujące Skarb Państwa. (k. 4531)

W toku postępowania stanowiska stron nie uległy zmianom.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

(...) Spółka Akcyjna we W. prowadzi działalność gospodarczą w zakresie m.in. przewozów kolejowych. Dysponuje licencjami wydanymi przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego na wykonywanie przewozów kolejowych i na udostępnianie pojazdów trakcyjnych (licencja – k. 101, odpis KRS – k. 3611-3613)

(...) sp. z o.o. oraz (...) S.A. 28 grudnia 2016 r. została zawarta umowa przelewu wierzytelności (...) i SP wraz ze wszelkimi związanymi z wierzytelnością (...) i SP prawami i roszczeniami, w tym roszczeniami o zaległe odsetki (umowa – k. 3376-3385)

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

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

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

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

1) łączne koszty stałe obejmujące:

a) amortyzację,

b) koszt utrzymania bieżącego, łącznie z kosztami niezbędnego w tym celu zatrudnienia,

- c) koszt prowadzenia ruchu łącznie z kosztami niezbędnego w tym celu zatrudnienia;
- d) łączne koszty zmienne obejmujące pozostałą część kosztów, bez kosztów wspólnych;
- e) koszty wspólne.

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

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

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

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

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

W celu wykonywania przewozów (...) S.A. korzystała z infrastruktury kolejowej udostępnianej przez spółkę (...). Spółki zawierały umowy o korzystanie z przydzielonych tras pociągów na lata 2009/2010, 2010/2011, 2011/2012, (...). Na podstawie umów (...) udostępniała infrastrukturę kolejową (...) S.A. poprzez przydzielanie jej tras pociągów na liniach kolejowych oraz umożliwiała korzystanie z niezbędnej infrastruktury kolejowej. Umowy zawierane były na okresy obowiązywania rozkładów jazdy. Z tego tytułu (...) S.A. uiszczał na jego rzecz opłatę (umowy z załącznikami – k. 268-284, 328-409, 497-516)

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 uprzednio skalkulowane przez zarządcę infrastruktury zatwierdzone są przez decyzję Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (okoliczność bezsporna).

W okresach obowiązywania poszczególnych umów (...) S.A. korzystała z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez pozwaną spółkę. Spółka (...) z tego tytułu wystawiała faktury VAT. Należności wynikające z faktur były uiszczane przez powoda. Łącznie powód został obciążony i uiszczył na rzecz pozwanej spółki opłaty. Łącznie w okresie obowiązywania rozkładów jazdy: 2008/2009, 2010/2011, 2011/2012, 2012/2013, 2013/2014 zapłacił wynagrodzenie w wysokości (...) zł z tytułu opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w okresie obowiązywania rozkładów jazdy (zestawienia, faktury VAT i rozliczenia – k. 573-2882, wykazy płatności do faktur – k. 2883-3112).

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

W dniu 26 października 2010 roku Komisja Europejska – po uprzednim poinformowaniu w dniu 26 czerwca 2008 roku o zastrzeżeniach Komisji co do prawidłowości implementacji dyrektywy do polskiego porządku prawnego, będących następstwem otrzymania przez Komisję w dniu 05 lipca 2007 roku kwestionariusza dotyczącego polskiego prawa i analizie dotychczasowych aktów prawnych implementujących dyrektywę 2001/14/WE do polskiego porządku prawnego – wniosła do Trybunału Sprawiedliwości skargę przeciwko Rzeczypospolitej Polskiej o uznanie, na podstawie art. 258 TFUE, że nie zapewniając właściwej transpozycji przepisów dotyczących pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej znajdujących się w dyrektywie 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 roku w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa (Dz. Urz. L 75, s. 29), zmienionej dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 roku (Dz. Urz. L164, s. 44) (...) Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy art. 6 ust. 3 dyrektywy 91/440 i załącznika II do dyrektywy 91/440, art. 4 ust. 2, art. 6 ust. 2 i 3, art. 7 ust. 3, art. 8 ust. 1 oraz art. 14 ust. 2 dyrektywy 2001/14, a także art. 6 ust. 1 tej ostatniej dyrektywy w związku z art. 7 ust. 3 i 4 dyrektywy 91/440. W tym czasie Komisja Europejska wniosła skargi w tym samym przedmiocie przeciwko wielu krajom europejskim, tj. N., W., P., C..

Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady Europejskiej 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz. U. UE. L. z 2012. 343. 32), która uchyliła dyrektywy 2001/14/WE z dniem 17 czerwca 2015 roku (art. 65) w art. 31 ust. 3 stanowi, że bez uszczerbku dla ust. 4 lub 5 niniejszego artykułu lub dla art. 32 opłaty za minimalny pakiet dostępu i za dostęp do infrastruktury łączącej obiekty infrastruktury usługowej ustala się po koszcie, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat przejazdu pociągu.

W wyroku z dnia 30 maja 2013 roku w sprawie C-512/10 Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, że „(...) umożliwiając, przy obliczaniu opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów, uwzględnienie kosztów, które nie mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciążą (...) na mocy (...) art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 roku w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa, zmienionej dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 roku (wyrok Trybunału Sprawiedliwości z 30 maja 2013 r. – k. 3901-3907).

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

(...) S.A. w piśmie z 31 stycznia 2014 r. złożyła wniosek o zawezwanie do próby ugodowej Skarb Państwa – Ministra Infrastruktury i Rozwoju (wniosek – k. 3242-3272). Analogicznie do próby ugodowej we wniosku z 31 stycznia 2014 r. (...) S.A. zawezwała (...) (wniosek – k. 3273-3333). 3 grudnia 2015 r. (...) S.A. We wniosku z 3 grudnia 2015 r. (...) S.A. zawezwała do próby ugodowej (...) zł (wniosek – k. 3338-3370).

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

Z uwagi na to, iż wywodzone roszczenie wiąże się z bezprawnością legislacyjną, Sąd po części włączył do opisu stanu faktycznego treść aktów prawnych .

Sąd oddalił (k. 4530) wnioski powoda i pozwanych zmierzające do przeprowadzenia dowodów z dotychczas niezłożonych dokumentów, zeznań świadków i opinii biegłych. Były one zbędne dla rozstrzygnięcia, co do zasady odpowiedzialności, której podstaw należało poszukiwać w treści aktów prawnych i orzeczeń, w szczególności Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Zbędne zaś było prowadzenie żmudnych, czasochłonnych i kosztochłonnych dowodów w zakresie wysokości roszczenia. Podążanie w tym kierunku byłoby zbędne i niedopuszczalne z uwagi na materię postępowania, co zostanie wyjaśnione niżej.

Sąd zważył, co następuje:

Powództwo podlega oddaleniu.

Sąd w pełni podziela zapatrywania wyrażone w uprzednio rozpoznawanych sprawach tj. o sygn. akt II C 625/17, II C 566/17 i II C 878/15, jak i co do zasady stanowisko przedstawione w tym postępowaniu przez pozwanych.

Na wstępie trzeba jednak zwrócić uwagę na następująca kwestię: Otóż powód poprzez żądanie w niniejszej sprawie zmierza do ustalenia konkretnych i niższych niż faktycznie poniesione przez jego poprzednika prawnego opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej, gdyż z różnicy pomiędzy tymi wartościami wywodzi szkodę, której naprawienia oczekuje.

Tymczasem opłaty te po pierwsze były wynikiem decyzji administracyjnych, a po drugie wywodzona wadliwość opłat rzeczywiście poniesionych wywodzona jest z treści art. 6 ust 2 i 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 przyznawania świadectw bezpieczeństwa. Powodowa spółka oczekuje zatem by Sąd rozpoznający niniejszą sprawę na potrzeby wyrokowania przyjął zatem konkretną wysokość spornej opłaty.

Jednakże oczekiwanie takie nie jest dopuszczalne. Ustalanie, choćby przestankowe opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej w wysokości dowolnie innej niż poniesione przez poprzednika prawnego powoda na podstawie umów zawartych w pozwaną spółką, stanowiłoby wyjście poza kompetencje orzecznicze Sądu i jak się wydaje naruszenie choćby zasady spójności wyrażonej w art. 7 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Oto bowiem Sąd miałby ustalać w indywidualnej sprawie wobec jednego podmiotu działającego na rynku przewozów kolejowych konkretne stawki, które nie odnosiłyby się do innych konkurencyjnych wobec niego przedsiębiorców. Uprawnienie i jednocześnie obowiązek działania w tym zakresie w okresie objętym pozew przysługiwało zaś państwowym członkowskim, działającym w ramach wyznaczonych wskazaną dyrektywą, które poprzez transpozycję do krajowego porządku prawnego miały określić generalnie i niedyskryminacyjnie sporne stawki wobec wszystkich przewoźników na danym runku.

Wobec tego zaś, o czym niżej, że wskazana dyrektywa nie zawiera konkretnych nominalnych stawek czy też ścisłych ekonomicznych przesłanek do ustalania tych stawek, to oczekiwane przez powoda rozstrzygnięcie jest niedopuszczalne w sensie materialnoprawnym, a zatem już tylko w tego względu podlega oddaleniu.

Powyższe stanowisko zdaje się wynikać wprost z wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z 9 listopada 2017 r. w sprawie C -489/15, którego sentencja brzmi jak następuje: przepisy 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, zmienionej dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r., a w szczególności art. 4 ust. 5 i art. 30 ust. 1, 3, 5 i 6 wspomnianej dyrektywy, należy interpretować w ten sposób, że sprzeciwiają się one stosowaniu uregulowania krajowego takiego jak będące przedmiotem postępowania głównego, przewidującego kontrolę słusznego charakteru opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej w indywidualnych wypadkach przez sądy powszechne i możliwość zmiany w razie potrzeby kwoty tych opłat niezależnie od monitoringu prowadzonego przez organ kontrolny przewidziany w art. 30 dyrektywy 2001/14, zmienionej dyrektywą 2004/49.

Trybunał podkreślił, że ingerencja sądu przy ustalaniu opłat prowadziłaby do naruszenia niezależności zarządców infrastruktury, gdyż w tym wypadku byłiby zobowiązani do zapłacenia „słusznym” zdaniem sądu opłat wynikających z indywidualnych przypadków.

W motywie 95 Trybunał zauważył, że podmiot uprawniony do dostępu, który wniósłby powództwo przeciwko zarządcy infrastruktury celem zwrotu części kwoty opłaty uznanej za niesłuszną, uzyskałby siłą rzeczy korzyść w stosunku do swoich konkurentów, którzy takiego powództwa by nie wnieśli. Wydanie przez sąd cywilny orzeczenia, który ustalałby opłatę za korzystanie z infrastruktury kolejowej wobec konkretnego podmiotu podważyłoby cel zapewnienia uczciwej konkurencji w sektorze świadczeń usług kolejowych.

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

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

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

Trybunał wreszcie wyjaśnił i to w motywie 1, że postępowania takiego jak niniejsze wynikałoby co najmniej aż do interwencji sądu najwyższego – dyskryminacja w zależności od tego, czy przedsiębiorstwa kolejowe wniosły powództwo do sądu cywilnego, czy nie, i w zależności od treści orzeczenia wydanego przez ten sąd, co byłoby oczywistym naruszeniem zasady niedyskryminacji ustanowionej w art. 4 ust. 5 dyrektywy 2001/14.

Powyższe zapatrywania choć sformułowane na kanwie sporu pomiędzy przewoźnikiem, a zarządcą infrastruktury kolejowej, mają w ocenie Sądu szerszy walor i odnoszą się także do odpowiedzialności finansowej państwa członkowskiego za wadliwie implementowaną dyrektywę. W odniesieniu bowiem do każdego z tych podmiotów

konieczne byłoby ustalenie konkretnych stawek opłat prawidłowych z których tylko powód, a nie inni konkurencyjni wobec niego przewoźnicy osiągnął by korzyść.

Dlatego też tego rodzaju operacja oczekiwana przez (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością w W. nie może być przeprowadzona w niniejszej sprawie.

Dla porządku jednak Sąd przedstawia dalszą analizę roszczenia.

Podstawa faktyczna powództwa oraz sposób uzasadnienia żądania nakazują w pierwszej kolejności rozważyć podstawę odpowiedzialności Skarbu Państwa.

Zgodnie z art. 417 § 1 k.c. 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.

Skarb Państwa zgodnie z art. 417¹ k.c. ponosi także odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną:

-wydaniem aktu normatywnego (§ 1),

-prawomocnego orzeczenia lub ostatecznej decyzji (§ 2)

-niewydaniem orzeczenia lub decyzji, gdy obowiązek ich wydania przewiduje przepis prawa (§ 3).

Przy czym wymagają stwierdzenia niezgodności z prawem - wydanie aktu normatywnego, prawomocnego orzeczenia lub decyzji albo niewydania orzeczenia lub decyzji, gdy obowiązek ich wydania przewiduje przepis prawa, w odrębnym, właściwym postępowaniu. Jeżeli natomiast szkoda została wyrządzona przez niewydanie aktu normatywnego, którego obowiązek wydania przewiduje przepis prawa, to w myśl art. 417¹ § 4 k.c. - niezgodność z prawem niewydania tego aktu stwierdza sąd rozpoznający sprawę o naprawienie szkody.

Każdorazowo, w przypadkach określonych wyżej, gdyż ze względów oczywistych w grę nie wchodzi norma z art. 417² k.c., odpowiedzialność odszkodowawcza Skarbu Państwa wiąże się z bezprawnością, której następstwem jest powstanie szkody.

Skarb Państwa w sposób tożsamy jaki inny podmiot, ponosi odpowiedzialność odszkodowawczą tylko za te następstwa bezprawnych działań lub zaniechań, które pozostają z nimi w związku przyczynowym o charakterze normalnym i przewidywalnym.

Powyższe zasady odpowiedzialności odszkodowawczej Skarbu Państwa mają zastosowanie także w odniesieniu do bezprawności polegającej na naruszaniu norm prawa Unii Europejskiej (wyrok SN z 19.08.2013 r., I CSK 392/12, LEX 1365589).

Podstawę odpowiedzialności Skarbu Państwa w niniejszej sprawie należy rozpatrywać przede wszystkim w art. art. 417 § 1 k.c. w związku z 417¹ § 4 k.c. Takie też zapatrywanie przedstawił powód.

Państwa członkowskie Unii Europejskiej, do których skierowane są dyrektywy zobowiązanie są do dokonania prawidłowej implementacji dyrektywy, a każda nieprawidłowość w tym względzie stanowi nienależytą implementację.

Przesłankami odpowiedzialności odszkodowawczej za zaniechanie legislacyjne są:

a. bezprawność organu państwa wyrażająca się niewydaniem aktu normatywnego, którego obowiązek wydania przewidywał przepis prawa,

b. objęcie poszkodowanego oczekiwaną, a niewydaną korzystną dla niego normą

c. uszczerbek majątkowy poszkodowanego

d. istnienie związek przyczynowy między tym uszczerbkiem, a nieuchwaleniem aktu normatywnego.

Obowiązek naprawienia szkody oparty na przepisie musi wynikać z określonych przepisów prawa i być skonkretyzowany co do terminu i treści, po to by było możliwe do ustalenia do kiedy objęty nim akt normatywny powinien być uchwalony i jaką treść powinien zawierać.

Brak jest jakichkolwiek podstaw do wywodzenia obowiązku odszkodowawczego z ogólnych założeń ustrojowych, oczekiwań społecznych czy oczekiwań jednostki, gdyż prowadziłoby to do wkraczania sądów w kompetencję organów prawodawczych.

Odpowiedzialność z art. 417¹ § 1 k.c. w kontekście prawa unijnego wymaga wydania stosownego orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Trybunał Konstytucyjny wprost bowiem uznał, że nie rozstrzyga o zgodności z prawem unijnym przepisów krajowych, ponieważ ta kompetencja należy do TSUE (postanowienie z dnia 19.12.2006 r. P 37/05

Jednocześnie 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 Trybunał stwierdza naruszenie prawa unijnego 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 (N. Półtorak, Stosowanie prawa Unii Europejskiej przez sądy, , red A. Wróbel, str. 978).

To sąd rozpoznający sprawę o naprawienie szkody samodzielnie stwierdza, czy zachodziła niezgodność z prawem. Prawo unijne nie uzależnia odpowiedzialności odszkodowawczej państwa członkowskiego od uprzedniego stwierdzenia wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości naruszenia tego prawa. Rozstrzygnięcie, czy doszło do naruszenia prawa unijnego, należy do sądu państwa członkowskiego, do którego wniesiono pozew o odszkodowanie (wyrok Sądu Najwyższego z 19.06.2013 r. I CSK 392/12).

Powołany w pozwie wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 30 maja 2013 r. w sprawie C-512/10 nie jest prejudykatem, będącym z kolei przesłanką odpowiedzialności odszkodowawczej Skarbu Państwa. W wyroku tym została dokonana ocena implementacji dyrektywy 2001/14/WE do polskiego systemu prawnego. Zgodnie z art. 258 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej wyroki Trybunału dotyczą jedynie oceny zgodności aktu normatywnego prawa krajowego z prawem unijnym. Zatem dotyczą one ustalenia, czy państwo członkowskie uchybiło swoim zobowiązaniom.

Przedmiotem zarzutu Komisji Europejskiej badanego przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej była niewłaściwa transpozycja art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE.

Trybunał rozstrzygnął zatem wyłącznie co do zgodności polskich przepisów prawa tj. § 8 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 roku w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej z art. 7 ust. 3 dyrektywy w zakresie, w jakim przepisy te umożliwiają przy obliczaniu opłaty za minimalny pakiet dostępu i dostęp do urządzeń związanych z obsługą pociągów, uwzględnienie kosztów, które nie mogą być uznane za bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami.

Wynik sprawy C-512/10 nie przesądza o zasadności powództwa, gdyż nie daje on odpowiedzi na pytanie czy bezprawność legislacyjna ma charakter zwykły czy kwalifikowany.

Przesłanką odpowiedzialności państwa członkowskiego jest bezprawność o charakterze oczywistym, skutkujące poważnym wykroczeniem poza swobodę wdrożenia dyrektywy.

W tym miejscu należy powołać się na klasyczne (z punktu widzenia kursu prawa europejskiego) orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (sprawy C-46/93, C-48/93, B. du P., F., C-178-179/94 i C-189-190/94 D., C-6/90 i C-9/90 F.). Otóż w świetle wyłożonych tam zasad - przesłanką odpowiedzialności odszkodowawczej państwa członkowskiego za naruszenie prawa unijnego przy implementacji dyrektywy jest zmierzanie poprzez nią do nadania konkretnych praw jednostkom. Treść tych praw musi być bezwarunkowa, precyzyjna i możliwa do określenia na podstawie przepisów dyrektywy, a także konieczny jest związek przyczynowy między naruszeniem przez państwo dyrektywy, a poniesieniem przez jednostkę szkody.

Cech tych nie spełnia dyrektywa 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

Nie przyznaje ona praw podmiotowych jednostkom – przewoźnikom kolejowym, w tym poprzednikowi prawnemu powoda, do uiszczania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej w określonej maksymalnie lub nominalnie wysokości.

Celem tej dyrektywy było zapewnienie równego i niedyskryminującego dostępu wszystkich przewoźników do infrastruktury kolejowej oraz wspieranie dynamicznego, konkurencyjnego i przejrzystego rynku kolejowego w Unii Europejskiej. Podobnie jak uchylającej ją dyrektywy Rady 2012/34/UE z 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego.

Motyw 39 preambuły dyrektywy 2001/14/WE wskazuje na jeden z jej celów tj. potrzebę zapewnienia sprawiedliwych i niedyskryminujących warunków dostępu do infrastruktury.

Treść art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE stanowi jak następuje:

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. Natomiast ust 4 i 5 brzmią: Opłata za infrastrukturę może zawierać pewną opłatę, która odzwierciedla niedobór zdolności przepustowej możliwego do wskazania segmentu infrastruktury w czasie okresów przepełnienia. 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.

Przywołany przepis nie zawiera zatem wytycznych dla państw członkowskich zmierzających do wyposażenia określonych podmiotów w konkretne prawa.

Adresatem dyrektywy jest każde państwo członkowskie i tylko one. Co więcej, sam przepis nie jest wykraczająco precyzyjny zaś jego stosowanie ewidentnie uzależnione od przedsięwzięcia dalszych środków wdrożeniowych

Nie jest możliwe na podstawie powołanego przepisu precyzyjnego określenia treści prawa, które by przysługiwało jednostce, gdyby przepis został zastosowany prawidłowo oraz wskazanie tej jednostki.

Wyrażenie „koszt, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami” jest nieostre i niesprecyzowane. Brak definicji tego pojęcia w podkreślił także Trybunał Sprawiedliwości w wyroku z dnia 30 maja 2013 roku.

Otóż w motywie 75 Trybunał stwierdził, że dyrektywa 2001/14 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 kosztów nieobjętych tym pojęciem.

Trybunał 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 ocenie Trybunału, ostatnie dwie kategorie kosztów mogą przy dokonywanej kalkulacji zostać uwzględnione częściowo, przy czym w orzeczenie to nie zawiera jakichkolwiek wskazówek, w jakiej części koszty te mogą stanowić podstawę obliczenia opłaty, a w jakiej powinny z niej zostać wykluczone.

W konsekwencji nie jest możliwe wyliczenie tej opłaty i dokonane kalkulacji szkody po stronie przewoźnika kolejowego. W wyroku Trybunał przesądził, że baza dla ustalenia wysokości stawek jednostkowych opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury została w Rozporządzeniu z 2009 roku ustalona w niewłaściwy sposób. Jednakże nie zostało stwierdzone, że opłaty zostały zawyżone w stosunku do opłat, które zostałyby obliczone zgodnie z dyrektywą 2001/14/WE.

Nie można zatem przepisu art. 7 ust. 3 przedmiotowej dyrektywy uznać za wystarczająco precyzyjny, tak by jego niepełna implementacja stanowiła podstawę do odszkodowania za jego naruszenie przez państwo. Jego zastosowanie było uzależnione od podjęcia dalszych środków wdrożeniowych przez państwa członkowskie, przy czym ich stosowanie nie należy do sądu.

Ponadto zakwestionowana przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej implementacja nie ma charakteru ciężkiego i rażącego naruszenia prawa, a tylko takie stanowi kolejną przesłanką odpowiedzialności państwa członkowskiego.

Dla stwierdzenia wystarczająco poważnego naruszenia prawa bierze się pod uwagę: stopień precyzji i jasności naruszonej normy, zakres swobodnego uznania, jaki naruszona norma pozostawia władzom krajowym i unijnym, usprawiedliwiony lub nieusprawiedliwiony charakter ewentualnego błędu w stosowaniu prawa, umyślny lub nieumyślny charakter popełnionego uchybienia lub spowodowanej szkody. Warunek poważnego i oczywistego przekroczenia granic uznania zakłada, że w przypadku wykonywania władzy dyskrecjonalnej, dozwolony jest pewien margines błędu, za którego popełnienie dany organ władzy nie ponosi odpowiedzialności. Jedynie w sytuacji, gdy błąd taki polega na znacznym i poważnym przekroczeniu granic uznania, państwo może ponieść odpowiedzialność odszkodowawczą (sprawy C-104/89, C-37/90).

Trybunał w przywołanym już motywie 75 wyroku stwierdził, że ponieważ chodzi ponadto o pojęcie z zakresu nauk ekonomicznych, którego stosowanie, jak zauważył rzecznik generalny w pkt 93 opinii, wywołuje poważne trudności w praktyce, należy uznać, że w aktualnym stanie prawa Unii państwa członkowskie posiadają pewien zakres uznania w celu transpozycji i stosowania wskazanego pojęcia w prawie krajowym. Wyklucza to zatem możliwość przypisania Rzeczypospolitej Polskiej poważnego naruszenia prawa, a tym samym wyklucza odpowiedzialność odszkodowawczą Skarbu Państwa.

Niewłaściwa implementacja dyrektywy w odróżnieniu od braku implementacji, nie przesądza o wystąpieniu przesłanki wystarczająco poważnego naruszenia prawa (wyrok TSUE z 25.04.1996 r. w sprawie C-392/93). Mogą bowiem w takiej sytuacji istnieć okoliczności usprawiedliwiające błędną implementację, a w szczególności możliwość wielorakiej interpretacji niejasnych przepisów dyrektywy.

Trybunał w omawianym wyroku powołał się na złożony i skomplikowany charakter sprawy. Efektem prowadzonych nie tylko przeciwko Polsce, lecz również innym krajom członkowskim, postępowań w sprawie wadliwej transpozycji dyrektywy 2001/14/WE było uchwalenie dyrektywy 2012/34/UE i rozporządzenia wykonawczego. Gdyby ustawodawca unijny nie dostrzegł problemu definicji kosztu bezpośredniego, to zapewne nie wydałby kolejnej dyrektywy i nie upoważnił Komisji do wydania rozporządzenia w tej materii. A wtedy należałoby uznać, że przepis art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14/WE był na tyle jasny, że na jego podstawie można obliczyć koszt bezpośrednio związany przejazdem pociągu. Prawodawca europejski zdecydował o interwencji w postaci wydania kolejnej dyrektywy i rozporządzenia wykonawczego. W ocenie Sądu oznacza to, że roszczenia wywodzone z wadliwości transpozycji

dyrektywy 2001/14/WE nie przysługują, w istocie bowiem proces jej wdrożenia i następnie wdrożenia dyrektywy 2012/34/UE musiał mieć okres przejściowy na przyjęcie i dostosowanie mechanizmów regulacyjno-prawnych przez kraje członkowskie.

Naruszenie prawa unijnego jest wystarczająco poważne jeżeli jest utrzymywane przez państwo członkowskie pomimo wydania przez Trybunał Sprawiedliwości orzeczenia stwierdzającego naruszenie lub orzeczenia wstępnego stwierdzającego niezgodność danej regulacji lub praktyki z prawem unijnym, a także, jeżeli naruszenia dokonano wbrew ustalonej, jednoznacznej linii orzecznictwa luksemburskiego („Stosowanie prawa Unii Europejskiej przez sądy”, red. A. Wróbel).

Do poważnego naruszenia prawa unijnego dochodzi wtedy, gdy państwu członkowskiemu nie pozostawiono szerokiego zakresu uznania. Istotną okolicznością w niniejszej sprawie jest fakt, że naruszona norma dyrektywy 2001/14/WE była na tyle niejasna i nieprecyzyjna, że powodowała wątpliwości w praktyce wielu krajów członkowskich, co w efekcie doprowadziło do kilkunastu skarg wniesionych przez komisję przeciwko państwom członkowskim, co jest okolicznością bezsporną.

W konsekwencji wobec braku przesłanki bezprawności Sąd nie znajduje podstaw do przypisania odpowiedzialności odszkodowawczej Skarbu Państwa na podstawie art. 417 i 417¹ § 1 k.c.

Poprzednik prawny powoda jako przewoźnik kolejowy zawierał umowy z pozwaną spółką o korzystanie z infrastruktury kolejowej, których wynagrodzenie zawierało opłatę ustaloną w oparciu ostateczne decyzje administracyjne wydane przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Skoro decyzje te nie zostały wyeliminowane z obrotu prawnego na skutek orzeczeń nadzorczych to stawki z nich wynikające mogły stanowić element wynagrodzenia wynikającego z umów zawieranych przez powoda pozwaną spółką.

Brak jest możliwości przyjęcia odpowiedzialności Skarbu Państwa w związku z niepełną implementacją dyrektywy także na podstawie art. 417¹ § 2 k.c.

Już tylko na marginesie należy zauważyć, że wskazany wyżej brak przesłanek określenia kosztów bezpośrednich stoi na przeszkodzie ustaleniu wysokości szkody w oparciu o dyrektywę 2001/14/WE.

Ponadto wskazać należy, że w niniejszej sprawie brak jest podstaw procesowych nie ma uprawnienia do zakwestionowania wysokości stawek opłat, które jest zobowiązany uiszczać przewoźnik na rzecz zarządcy infrastruktury kolejowej. Niedopuszczalność wkraczania przez sąd powszechny w kwestię, która zastrzeżona jest dla postępowania administracyjnego

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

Niezasadne jest także żądanie przeciwko (...) S.A. w W.. Skoro odpowiedzialności odszkodowawczej nie ponosi Skarb Państwa, to tym bardziej poprzez art. 422 k.c. nie ponosi jej spółka, która miała skorzystać z tej szkody.

Podmiot ten nie jest objęty dyspozycją art. 417 czy 417¹ k.c., których normy obejmują szkody wyrządzonej przez niezgodne z prawem działanie lub zaniechanie przy wykonywaniu władzy publicznej. Pozwana spółka nie wykonuje władzy publicznej.

Trudno także doszukać się w dorobku prawnym Unii Europejskiej, w tym dorobku orzecznictwym, podstaw odpowiedzialności podmiotu innego niż państwo członkowskie za naruszenie prawa wspólnotowego, w postaci wadliwej transpozycji dyrektywy.

Spółka zarządzająca infrastrukturą kolejową związana była ze stawkami jednostkowymi opłaty podstawowej za korzystanie z tej infrastruktury, zatwierdzanymi każdorazowo w drodze decyzji przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego.

Wyrok Trybunału z 30 maja 2013 r. nie ma wpływu na ważność, skuteczność i obowiązywanie decyzji i umów, które były podstawą świadczeń pieniężnych. Wyrok ten skierowany był do organów państwa. Zobowiązywał państwa członkowskie do podjęcia stosownych środków mających na celu dostosowanie prawa krajowego do prawa Unii Europejskiej. Natomiast pozwana spółka miała bezwzględny obowiązek przestrzegania powszechnie obowiązujących przepisów prawa. Dotyczy to również rozporządzeń wykonawczych do ustawy.

Powyższe rozważania nakazują oddalić powództwo w całości.

Zbędne jest przy tym szerokie roztrząsanie zarzutu przedawnienia, poza tym, iż na aprobatę zasługuje wywód powoda zawarty w piśmie z 3 lutego 2018 r. (k. 4259v). Skoro bowiem spółka upatruje podstawy (która jednak nie istnieje) swoje roszczenia w delikcie, to dopiero opublikowanie wyroku Trybunału z 30 maja 2013 r. stanowiło chwilę dowiedzenia się o szkodzie zgodnie z art. 442¹ § 1 k.c. Skuteczne zatem w takim ujęciu byłoby przerwanie biegu trzyletniego przedawnienia poprzez złożenia wniosku o zawezwanie do prób ugodowej w dniu 31 stycznia 2014 r.

O kosztach procesu Sąd orzekł zgodnie z art. 98 § 1 k.p.c. W myśl tego przepisu strona przegrywająca sprawę obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony.

Z uwagi na oddalenie powództwa w całości powód jest zobowiązany do zwrotu poniesionych kosztów przez pozwanych.

Na koszty zasądzone od powoda na rzecz pozwanego Skarbu Państwa reprezentowanego przez Ministra Infrastruktury i Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego składa się kwota 25.000,00 zł, natomiast na rzecz (...) Spółki Akcyjnej w W. kwota 25.017,00 zł, ustalone odpowiedni na podstawie § 2 pkt 9 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015r. w sprawie opłat za czynności adwokackie i w zw. z art. 99 k.p.c i art. 12 ust. 11 ustawy z dnia 15 grudnia 2016 r. o Prokuraturii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej, a także przy włączeniu do nich opłaty skarbowej od złożenia dokumentu pełnomocnictwa procesowego.

Mając na uwadze powyższe, Sąd orzekł jak w sentencji wyroku.

ZARZĄDZENIE

(...)

(...)

(...)