

Sygn. akt I ACa 173/22

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 14 czerwca 2022 r.

Sąd Apelacyjny w Warszawie I Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Anna Strączyńska

Protokolant: Magdalena Turek

po rozpoznaniu w dniu 19 maja 2022 r. w Warszawie

na rozprawie

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

przeciwko (...) spółce akcyjnej z siedzibą w W. i Skarbowi Państwa – Ministrowi Infrastruktury i Budownictwa (poprzednio Ministrowi Rozwoju) i Prezesowi (...)

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie

z dnia 24 marca 2016 r., sygn. akt I C 685/15

uchyla zaskarżony wyrok i przekazuje sprawę do ponownego rozpoznania Sądowi Okręgowemu w Warszawie, pozostawiając temu sądowi rozstrzygnięcie o kosztach postępowania apelacyjnego i kasacyjnego.

Anna Strączyńska

Sygn. akt I ACa 173/22

UZASADNIENIE

W dniu 22 czerwca 2015 r. (...) spółka z o.o. w W. wniosła o zasądzenie od Skarbu Państwa – Ministra Infrastruktury i Rozwoju oraz Prezesa (...) oraz od (...) SA w W. kwoty 220.204.408,72 zł wraz z odsetkami od dnia 06 grudnia 2014 r. do dnia zapłaty, wskazując, że domaga się tej kwoty solidarnie, in solidum bądź od jednego z pozwanych, jeśli Sąd uzna, że drugi nie ma legitymacji, wskazując, że są to uiszczone zawyżone kwoty z tytułu opłat podstawowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w okresach obowiązywania rozkładów jazdy pociągów w latach od 2009 do 2013 r. Strona powodowa podniosła, że opłaty zostały ustalone i pobrane w wyniku wydania, obowiązywania i stosowania, wydanego w oparciu o art. 35 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym – rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 lutego 2009 r. w sprawie warunków dostępu i korzystania z infrastruktury kolejowej. Natomiast powyższe rozporządzenie jest sprzeczne z Dyrektywą 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, co potwierdził wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Jako podstawę żądania pozwu powódka wskazała również przepisy o świadczeniu nienależnym. Powódka domagała się również zasądzenia kosztów postępowania.

Pozwani wnosili o oddalenie powództwa i zasądzenie kosztów.

Wyrokiem z dnia 24 marca 2016 r. Sąd Okręgowy w Warszawie oddalił powództwo oraz orzekł o kosztach procesu.

Powyższy wyrok zapadł na podstawie następujących ustaleń:

Powódka jest przewoźnikiem kolejowym, a jednocześnie spółką samorządową, której działalność nie jest nakierowana na maksymalizację zysku, ale na zaspokojenie potrzeb ludności w zakresie transportu publicznego. Udziały w spółce posiada Województwo (...). Natomiast pozwana spółka jest zarządcą infrastruktury kolejowej, a jej założycielem i akcjonariuszem jest spółka (...) S.A. w W.; ponadto na dzień 31 grudnia 2013 r. akcjonariuszem był również Skarb Państwa, który jest jednocześnie akcjonariuszem (...). Do działalności spółki należy 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. (...) zarządza 98% sieci kolejowej w Polsce.

Spółki (...) (powódka) i (...) (pозwana) zawierały umowy o korzystanie z przydzielonych tras pociągów w latach 2009-2011, na podstawie których pozwana spółka udostępniała infrastrukturę kolejową powodowi, przydzielając mu trasy pociągów na liniach kolejowych oraz umożliwiała korzystanie z niezbędnej infrastruktury kolejowej. Umowy te były zawierane na kolejne okresy obowiązywania rozkładów jazdy. Powód korzystał z udostępnianej infrastruktury odpłatnie. 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 liczby usług oraz stawek jednostkowych opłat za poszczególne usługi. Stawki jednostkowe, uprzednio skalkulowane przez zarządcę infrastruktury, były zatwierdzane decyzjami Prezesa (...) (Prezes (...)). W latach 2011-2013 strony nie zawarły umów i obowiązywały decyzje Prezesa (...) ustalające warunki udostępniania infrastruktury kolejowej, zastępujące umowy. Z tytułu korzystania przez powoda z infrastruktury kolejowej zarządzanej przez pozwaną spółkę ta wystawiała faktury. Łącznie powód został obciążony i uiszczył na rzecz (...) kwotę 537.633.779,10 zł tytułem opłat za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej w okresie obowiązywania rozkładów jazdy: (...), (...), (...) i (...).

W dniu 19 maja 2009 r. powód (operator) zawarł z Województwem (...) (organizatorem) umowę ramową o świadczenie usług publicznych w zakresie wykonywania regionalnych kolejowych przewozów pasażerskich na obszarze województwa (...) w piętnastu kolejnych okresach obowiązywania rozkładów jazdy w okresie 13 grudnia 2009 r. - 14 grudnia 2024 r. Całość kosztów związanych ze świadczeniem usługi publicznej, a nieznajdujących pokrycia w przychodach przewoźnika, znajduje pokrycie w rekompensacie przekazywanej przez organizatora. W § 5 ust. 1 umowy organizator zobowiązał się pokrywać straty operatora powstałe w związku z wykonywaniem przewozów, przy czym rekompensata stanowi różnicę udokumentowanych kosztów i przychodów dotyczących działalności przewozowej objętej umową ramową oraz rozsądny zysk.

W dniu 26 października 2010 r. Komisja Europejska wniosła do TSUE skargę przeciwko Rzeczypospolitej Polsce o stwierdzenie, że nie zapewniając właściwej transpozycji przepisów dotyczących pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej znajdujących się w dyrektywie (...), zmienionej dyrektywą 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r., Rzeczpospolita Polska uchybiła zobowiązaniom ciążącym na niej na mocy art. 6 ust. 3 dyrektywy 91/440 i załącznika II do niej, art. 4 ust. 2, art. 6 ust. 2 i 3, art. 7 ust. 3, art. 8 ust. 1 oraz art. 14 ust. 2 dyrektywy (...), a także art. 6 ust. 1 tej ostatniej dyrektywy w związku z art. 7 ust. 3 i 4 dyrektywy 91/440. Wyrokiem z dnia 30 maja 2013 r. (sprawa C-512/10, Komisja Europejska v. Rzeczpospolita Polska) TSUE stwierdził, że umożliwiając, przy obliczaniu opłat 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 uchybiała zobowiązaniom, które na niej ciąży na mocy art. 7 ust. 3 dyrektywy (...), zmienionej dyrektywą (...).

Powyższy stan faktyczny Sąd I instancji ustalił w oparciu o zgromadzone w sprawie niekwestionowane przez strony dokumenty, oddalając wszystkie pozostałe wnioski dowodowe jako nieprzydatne.

Na podstawie powyższego stanu faktycznego Sąd Okręgowy uznał, że brak jest podstaw prawnych do uwzględnienia powództwa. Wskazał, że prejudykatem, o którym mowa w art. 417¹ § 1 k.c., może być również orzeczenie TSUE. W ramach postępowania przed TSUE może 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 jakikolwiek inny organ. Jeżeli jednak zostało wydane orzeczenie Trybunału stwierdzające naruszenie prawa unijnego przez państwo, sąd krajowy nie może tylko na tej podstawie rozstrzygnąć o spełnieniu przesłanki dyrektywy wystarczająco poważnego naruszenia. W ramach skargi TSUE 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 TSUE, ale państwo nie poniesie odpowiedzialności odszkodowawczej za szkodę wyrządzoną takim naruszeniem.

Sąd Okręgowy podzielił argumentację pozwanego Skarbu Państwa, że jego odpowiedzialność może opierać się w przypadku nieimplementacji (niepełnej lub wadliwej) na podstawie art. 417 § 1 w zw. z art. 417¹ § 4 k.c., a nie art. 417¹ § 1 k.c. Obowiązek naprawienia szkody musi wynikać z określonych przepisów prawa i być skonkretyzowany co do terminu i treści, aby było możliwe do ustalenia do kiedy objęty nim akt normatywny powinien być wydany i jaką treść winien on zawierać. Niedopuszczalne byłoby wywodzenie tego obowiązku z ogólnych założeń ustrojowych lub programowych w danej dziedzinie życia społecznego, ponieważ prowadziłoby to w istocie do wkraczania sądów w kompetencje organów powołanych do tworzenia prawa.

Zgodnie ze stanowiskiem Sądu Okręgowego z orzecznictwa TSUE wynikają następujące przesłanki odpowiedzialności państwa za naruszenie przepisów dyrektywy: 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 oraz wystarczająco poważny charakter tego naruszenia. Niemniej, zdaniem Sądu Okręgowego, dyrektywa (...) nie przyznaje powodowi praw podmiotowych do uiszczania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej w określonej maksymalnej wysokości. Jej celem było zapewnienie równego i niedyskryminującego dostępu wszystkich przewoźników do infrastruktury kolejowej oraz wspieranie dynamicznego, konkurencyjnego i przejrzystego rynku kolejowego w UE. O intencjach prawodawcy wprost stanowią przepisy tej dyrektywy. Również w dyrektywie 2012/34/UE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, która uchyliła dyrektywę (...), stwierdzono, że przewoźnicy kolejowi powinni ponosić jedynie koszt bezpośredniego przejazdu pociągu, ale 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). Przeczy to założeniu, że celem art. 7 ust. 3 dyrektywy (...) było przyznanie praw podmiotowych jednostkom. Nie każde naruszenie aktu prawa unijnego rodzi odpowiedzialność państwa za szkodę wyrządzoną jednostce.

Sąd wskazał, że przy naruszeniu przepisów dyrektywy istotne jest, aby przepisy były wystarczająco precyzyjne, tzn. aby dało się na ich podstawie ustalić treść prawa przysługującego jednostce oraz można było wskazać, na czym ma polegać prawidłowe zachowanie państwa. Na podstawie treści dyrektywy (...) nie jest możliwe - według Sądu Okręgowego - precyzyjne określenie zakresu praw przyznanych jednostce, co wiąże się z niesprecyzowanym określeniem „kosztu, który jest bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami”.

Powyższe trudności interpretacyjne potwierdza - zdaniem Sądu Okręgowego - treść dyrektywy (...), która stanowi, że Komisja Europejska przyjmie środki ustalające zasady obliczania kosztów, które są bezpośrednio ponoszone w wyniku prowadzenia ruchu pociągów. Jednocześnie pozostawiono zarządcom infrastruktury kolejowej możliwość dostosowania się do zasad pobierania opłat w okresie 4 lat od wejścia w życie aktów wykonawczych opracowanych przez Komisję (art. 31 ust. 3). 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. Oznacza to, że dyrektywa przyznaje zarządcy prawo ustalenia stawek na poziomie wyższym niż wynikający z kosztu bezpośrednio ponoszonego, jako rezultat wykonywania przewozów pociągami. Przepisy prawa UE oraz orzecznictwo TSUE nie dawały i nie dają podstaw do określenia kosztów, jakie mogą stanowić podstawę do obliczenia opłaty za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej. Zasady kalkulowania i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury zostały określone w art. 31 ust. 3 dyrektywy (...), gdzie 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 tego przepisu jest tożsama z art. 7 ust. 3 dyrektywy (...), który stał się podstawą dokonanej przez TSUE oceny obowiązujących w Polsce przepisów. Dopiero rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr (...) z dnia 12 czerwca 2015 r. 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” (wart. 3 i 4). Jednocześnie w oparciu o art. 31 ust. 3 dyrektywy (...) i art. 9 ww. rozporządzenia zarządca infrastruktury był zobowiązany do przedstawienia organowi regulacyjnemu swoją metodę obliczania kosztów bezpośrednich oraz w stosowanych przypadkach, plan stopniowego wdrażania, nie później niż do dnia 3 lipca 2017 r. Natomiast dostosowywać się do zasad określonych w ww. rozporządzeniu zarządca mógł stopniowo do dnia 01 sierpnia 2019 r. W preambule do rozporządzenia wykonawczego wskazano, 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 (...). W związku z tym, 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.

Sąd Okręgowy uznał zatem, że nie można treści art. 7 ust. 3 dyrektywy (...) uznać za wystarczająco precyzyjną, a więc aby jego niepełna implementacja stanowiła podstawę do odszkodowania za jego naruszenie przez państwo, bowiem zastosowanie tego przepisu było de facto uzależnione od podjęcia dalszych środków wdrożeniowych przez Państwa Członkowskie.

Jeżeli chodzi o bezprawność, Sąd Okręgowy zaznaczył, że musi to być „bezprawność kwalifikowana”, a więc naruszenie prawa unijnego musi być wystarczająco poważne. TSUE definiuje wystarczająco poważne naruszenie jako oczywiste (rażące) i ciężkie (poważne) przekroczenie zakresu władzy dyskrecyjnej. W przypadku wykonywania władzy dyskrecyjnej 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. Niewłaściwa implementacja dyrektywy, w odróżnieniu od braku implementacji, nie przesądza o wystąpieniu przesłanki wystarczająco poważnego naruszenia prawa. Mogą bowiem w takiej sytuacji istnieć okoliczności usprawiedliwiające błędną implementację, a w szczególności możliwość wielorakiej interpretacji niejasnych przepisów dyrektywy. Do poważnego naruszenia prawa unijnego dochodzi, gdy Państwu Członkowskiemu nie pozostawiono szerokiego zakresu uznania. Naruszona norma dyrektywy (...) była na tyle niejasna i nieprecyzyjna, że powodowała wątpliwości w praktyce wielu krajów członkowskich, co w efekcie doprowadziło do kilkunastu skarg wniesionych przez Komisję Europejską przeciwko Państwom Członkowskim. Ani dyrektywa, ani wyrok TSUE w sposób wyraźny i niebudzący wątpliwości nie definiują kategorii kosztów, które mają być uwzględniane w bazie kosztowej. Świadczy to - zdaniem Sądu Okręgowego - o braku podstaw do przyjęcia odpowiedzialności Państwa w oparciu o zasady wspólnotowe, jak i na podstawie przepisów krajowych. Samo wydanie przez Trybunał orzeczenia stwierdzającego niezgodność prawa krajowego z prawem UE nie przesądzało o

bezprawności działania władzy publicznej. Brak szczegółowych wytycznych wynikających z regulacji prawa unijnego, jaka winna być prawidłowa implementacja, 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), ale Trybunał nie stwierdził, że opłaty zostały zawyżone. Tym samym naruszenie przez Rzeczpospolitą Polskę obowiązku prawidłowej implementacji dyrektywy (...) nie oznacza, że cenniki i regulaminy opracowywane przez pozwaną spółkę były sprzeczne z tą dyrektywą, gdyż pomimo przyjęcia niewłaściwych założeń na etapie ich kalkulacji, opłaty były pobierane przez (...) w prawidłowej (dozwolonej prawem wspólnotowym) wysokości.

Ponadto całość kosztów poniesiona przez powoda z tytułu dostępu do infrastruktury kolejowej została pokryta przez odbiorców świadczonych przez niego usług oraz przez Marszałka Województwa (...). Powód realizował bowiem przewozy kolejowe na podstawie umowy ramowej z dnia 19 maja 2009 r., w której Marszałek zobowiązał się do pokrycia różnicy pomiędzy kosztami przewoźnika a przychodami z tytułu realizacji zamówionych przewozów. Rekompensaty uwzględniały w pełni wszystkie opłaty ponoszone przez KM za korzystanie z infrastruktury kolejowej (...).

Ponadto powód nie wykazał, aby jego trudna sytuacja finansowa w spornym okresie była spowodowana wyłącznie koniecznością poniesienia kosztów z tytułu opłaty za dostęp do infrastruktury kolejowej. Wysokość opłaty za dostęp do infrastruktury nie miała wpływu na wysokość taryf i cenników stosowanych przez powoda, gdyż zatwierdzane przez Prezesa (...) stawki były jednakowe dla wszystkich przewoźników. Tym samym wysokość opłat nie miała wpływu na konkurencyjność powoda wobec pozostałych przewoźników kolejowych.

Jak podkreślił Sąd Okręgowy, zgodnie z art. 8 ust. 1 dyrektywy (...) jest dopuszczalne ustalenie opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury w wysokości, która pozwalałaby zarządcy na odzyskanie kosztów udostępniania infrastruktury w pełnej wysokości. Przepis ten umożliwia ustalenie opłat za dostęp do infrastruktury na poziomie wyższym niż wskazuje na to art. 7 ust. 3 tej dyrektywy. Ustalona na jego podstawie opłata może prowadzić do uzyskania pełnej rekompensaty kosztów poniesionych przez zarządcę infrastruktury, wprowadza bowiem zasadę kosztów całkowitych. Tym samym przepis ten dawał podstawę do ustalenia opłat za dostęp do infrastruktury na poziomie wyższym niż ta, na którą wskazuje w pozwie powód w oparciu o art. 7 ust. 3 dyrektywy. Nawet przyjmując hipotetycznie konieczność stosowania przepisów dyrektywy wprost, z uwagi na niepełną implementację, nie sposób stosować art. 7 ust. 3 dyrektywy (...) bez stosowania art. 8 dyrektywy.

Sąd Okręgowy podkreślił, że 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. Ponadto, brak jest podstaw do przyjęcia, że istnieje związek pomiędzy wydaniem rozporządzenia a szkodą, bowiem gdyby rozporządzenie miało inną treść, powód nie zostałby obciążony zawyżonymi opłatami podstawowymi.

Sąd Okręgowy stwierdził również brak podstaw do przyjęcia odpowiedzialności Skarbu Państwa w związku z niepełną implementacją dyrektywy także na podstawie art. 417¹ § 2 k.c., bowiem w związku z działalnością Prezesa (...), który wydawał decyzje, powód nie przedstawił, że została stwierdzona niezgodność tych decyzji z prawem we właściwym postępowaniu.

Powyższe orzeczenie zostało w całości zaskarżone przez stronę powodową, która zarzuciła:

- naruszenie przepisów postępowania mające wpływ na wynik sprawy, tj.

1. art. 227 k.p.c. w zw. z art. 217 § 1 i § 3 k.p.c., art. 278 § 1 k.p.c. w zw. z art. 290 k.p.c. poprzez oddalenie wniosku o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego na okoliczności wskazane w pozwie, gdy jest to dowód konieczny do prawidłowego rozstrzygnięcia o roszczeniu powódki, a jednocześnie do ustalenia tych okoliczności konieczne jest posiadanie wiadomości specjalnych;

2. art. 227 k.p.c. w zw. z art. 217 § 1 i § 3 k.p.c. oraz w zw. z art. 248 § 1 k.p.c., poprzez bezzasadne przyjęcie, że przeprowadzenie dowodu z decyzji Prezesa (...), wniosków o zatwierdzenie stawek opłat wraz z załącznikami było zbędne i prowadziłyby jedynie do przedłużenia postępowania, a w konsekwencji oddalenie wniosków o zobowiązanie Prezesa (...) oraz pozwanego nr 2 do przedstawienia tych dokumentów oraz oddalenie wniosków dowodowych dotyczących tych dokumentów, podczas gdy dokumenty te pozwoliłyby na ustalenie wysokości szkody poniesionej przez powódkę;

3. art. 322 k.p.c., poprzez jego niezastosowanie w niniejszym postępowaniu, pomimo że z powodu wystąpienia obiektywnych przyczyn ściśle udowodnienie wysokości żądania przez powódkę było nader utrudnione;

4. art. 227 k.p.c. w zw. z art. 217 § 1, 2 i 3 k.p.c. poprzez ich niewłaściwe zastosowanie polegające na oddaleniu przez Sąd I Instancji wniosków o przeprowadzenie dowodów z dokumentów dołączonych do pisma przygotowawczego powódki z dnia 29 października 2015 r. na okoliczności tam wskazane, wobec uznania, że przeprowadzenie omawianych dowodów byłoby zbędne i prowadziłyby jedynie do przedłużenia postępowania;

5. ewentualnie, na wypadek przyjęcia, że postanowieniem z 15 marca 2016 r. Sąd I Instancji dopuścił dowody z dokumentów dołączonych do pisma przygotowawczego Powódki z 29 października 2015 r. jako załączniki nr 5-23, powódka zarzuciła zaskarżonemu wyrokowi naruszenie przepisów postępowania, tj. naruszenie art. 233 § 1 k.p.c. poprzez jego niewłaściwe zastosowanie polegające na braku wszechstronnej oceny zgromadzonego materiału dowodowego, tj. na dokonaniu jego oceny z pominięciem dowodów z tych dokumentów, z których jednoznacznie wynikało, że szkoda poniesiona przez Powódkę nie została pokryta przez Województwo (...) (Marszałka Województwa (...));

6. art. 233 § 1 k.p.c. w zw. z art. 232 k.p.c., poprzez błędną, niezgodną z zasadami logiki i doświadczenia ocenę zebranego w sprawie materiału dowodowego oraz wykroczenie przez Sąd ponad przyznaną mu swobodę, polegające na wyprowadzeniu z materiału dowodowego wniosków z niego niewynikających, że zawyżona część kosztów dostępu do infrastruktury kolejowej została pokryta przez pasażerów korzystających z usług powódki, a w konsekwencji uznanie, że powódka nie poniosła szkody, podczas gdy wniosków takich nie sposób wyprowadzić z materiału dowodowego zgromadzonego w sprawie;

7. art. 217 § 1, 2 i 3 k.p.c. w zw. z art. 227 k.p.c. poprzez niewłaściwe zastosowanie polegające na pominięciu przez Sąd I Instancji dowodów i bliżej nieokreślonych twierdzeń dotyczących świadczenia nienależnego przytoczonych w piśmie przygotowawczym powódki z dnia 29 października 2015 r., podczas gdy twierdzenia nie były spóźnione, gdyż zostały zgłoszone już w pozwie (ewentualnie, w przypadku uznania, że któreś z twierdzeń jest nowe - że potrzeba powołania się na nie wynikała z rozwoju postępowania - a więc brak jest winy powódki w niezgłoszeniu twierdzenia na etapie pozwu, a ponadto uwzględnienie ww. twierdzenia nie spowodowałoby zwłoki w rozpoznaniu sprawy) oraz podczas gdy możliwość zgłoszenia wniosku o przeprowadzenie dowodu z wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie - Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z dnia 04 września 2014 r. sygn. akt XVII AmK 11/12 pojawiła się dopiero w późniejszym czasie, a przy tym jego uwzględnienie nie spowodowałoby zwłoki w rozpoznaniu sprawy;

8. naruszenie przepisów postępowania, tj. art. 232 zd. 1 k.p.c. poprzez jego niewłaściwe zastosowanie polegające na przyjęciu, że powódka nie wykazała przesłanek uzasadniających żądanie zapłaty w oparciu o przepisy o świadczeniu nienależnym, podczas gdy przesłanki te wykazują dowody i twierdzenia podniesione przez powódkę w toku postępowania;

9. naruszenie art. 328 § 2 k.p.c. poprzez sporządzenie uzasadnienia wyroku, w ten sposób, że przekopiowano do jego treści wprost argumenty zawarte w pismach procesowych pozwanych bez jednoczesnego ustosunkowania się do nich, a w rezultacie niezawarcie w nim rozważań Sądu I Instancji; brak wyjaśnienia podstawy prawnej rozstrzygnięcia, polegające w szczególności na zaniechaniu przedstawienia argumentacji wyjaśniającej przyczyny, które stały się podstawą do uznania przez Sąd I Instancji orzekający w sprawie, że nie zostały spełnione przesłanki uzasadniające uwzględnienie powództwa w oparciu o przepisy: art. 417 § 1 k.c., art. 416 k.c. oraz niewskazanie w uzasadnieniu

wyroku podstawy faktycznej rozstrzygnięcia, a mianowicie: faktów, które Sąd uznał za udowodnione oraz dowodów, na których się oparł, co powoduje, że zaskarżony wyrok nie poddaje się kontroli instancyjnej.

- naruszenie prawa materialnego:

a. art. 8 ust. 1 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 poprzez jego nieprawidłowe zastosowanie do ustalonego w sprawie stanu faktycznego i przyjęcie, że na podstawie tego przepisu w skład bazy kosztowej przyjętej do kalkulacji stawek jednostkowych mogły zostać włączone koszty inne niż bezpośrednio poniesione przez zarządcę jako rezultat wykonywania przez przewoźników kolejowych przewozów pociągami, a w konsekwencji wysokość opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej pobieranych od powódki nie była zawyżona, podczas gdy art. 8 ust. 1 Dyrektywy (...) nie został implementowany do polskiego porządku prawnego, a przy tym nie było obowiązku dokonania implementacji Dyrektywy (...) w tym zakresie;

b. 417 §1 k.c. w zw. z art. 417¹ § 4 k.c. oraz art. 417¹ § 1 k.c. polegające na uznaniu, że podstawą dochodzenia naprawienia szkody wyrządzonej przez wydanie aktu normatywnego niezgodnego z prawem unijnym jest art. 417 § 1 k.c. w zw. z art. 417a § 4 k.c., co w konsekwencji doprowadziło do zastosowania przez Sąd I instancji tych przepisów i niezastosowania właściwej podstawy odpowiedzialności, tj. art. 417 § 1 k.c. w zw. z art. 417¹ § 1 k.c., podczas gdy spełnione zostały wszystkie przesłanki odpowiedzialności pozwanych wynikające z art. 417 § 1 k.c. w zw. z art. 417¹ § 1 k.c. oraz ewentualnie na uzależnieniu odpowiedzialności pozwanych za szkodę wyrządzoną powódce na podstawie art. 417 § 1 k.c. w zw. z art. (...) § 4 k.c. od zaistnienia przesłanek odpowiedzialności wywiedzionych z orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, podczas gdy nie wynikają one z przepisów prawa krajowego, a zarazem są mniej korzystne dla poszkodowanego niż przesłanki wynikające z przepisów prawa krajowego;

c. art. 33 ust. 2 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym poprzez jego niezastosowanie w sytuacji, w której działania szkodzące obu pozwanych były sprzeczne nie tylko z przepisami Dyrektywy (...), ale także z przepisem prawa krajowego, tj. art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym;

d. art. 417 § 1 k.c. poprzez jego błędną wykładnię polegającą na uznaniu, że odpowiedzialność danej osoby prawnej za szkodę wyrządzoną przy wykonywaniu władzy publicznej uzależniona jest od posiadania przez nią statusu „emanacji państwa”, w sytuacji, w której przesłanką odpowiedzialności na gruncie tego przepisu jest wyrządzenie szkody „przy wykonywaniu władzy publicznej”, co w konsekwencji doprowadziło do niezastosowania tego przepisu, podczas gdy spełnione i wykazane przez powódkę zostały wszystkie przesłanki odpowiedzialności pozwanego nr 2 wynikające z art. 417 § 1 k.c.;

e. ewentualnie również naruszenie art. 416 k.c., poprzez jego niezastosowanie w stanie faktycznym sprawy, podczas gdy zostały spełnione i wykazane przez powódkę wszystkie przesłanki odpowiedzialności pozwanego nr 2 wynikające z tego przepisu;

e. art. 410 § 2 k.c. poprzez jego błędną wykładnię polegającą na przyjęciu, że wykazując istnienie roszczenia z tytułu świadczenia nienależnego powódka zobowiązana jest wykazać fakt wzbogacenia pozwanego nr 2 oraz tego, iż wzbogacenie nastąpiło kosztem powódki, w sytuacji, w której w przypadku roszczenia kondycyjnego nie zachodzi potrzeba badania, czy i w jakim zakresie spełnione świadczenie wzbogaciło osobę, na rzecz której świadczenie zostało spełnione, jak również, czy majątek spełniającego świadczenie uległ zmniejszeniu;

f. art. 58 § 1 k.c. poprzez uznanie, że sporne umowy oraz decyzje zastępujące umowy o korzystanie z przydzielonych tras pociągów dla przewozu osób nie są w części nieważne, w sytuacji, w której są one niezgodne z normami prawnymi bezwzględnie wiążącymi, z których wynikają zasady ustalania opłaty podstawowej za korzystanie z infrastruktury kolejowej tj. Ustawą o transporcie kolejowym oraz Dyrektywą (...) - w części, w jakiej zawierają postanowienia dotyczące pobierania opłat w zakresie kwoty odpowiadającej różnicy pomiędzy wysokością opłat podstawowych za

minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej obciążających i uiszczonych przez powódkę na rzecz pozwanego nr 2 w okresie obowiązywania rozkładów jazdy (...), (...), (...) oraz (...), a wysokością opłat podstawowych za minimalny dostęp do infrastruktury kolejowej, które powinny obciążać i być uiszczone przez powódkę na rzecz pozwanego nr 2;

g. art. 2 § 1 k.p.c. w zw. z art. 2 § 3 k.p.c. w zw. z art. 244 k.p.c. w związku z art. 252 k.p.c. w zw. z art. 16 k.p.a. poprzez uznanie, że Sąd I instancji orzekający w niniejszej sprawie jest związany stawkami ustalonymi przez pozwanego nr 2 i zatwierdzonymi decyzjami Prezesa Urzędu Transportowego, a w konsekwencji nie może przyjąć innych stawek, w sytuacji, gdy sąd cywilny nie jest związany ww. stawkami;

h. art. 410 § 2 k.c. poprzez jego niezastosowanie i oddalenie powództwa w sytuacji, gdy spełnione zostały przesłanki uzasadniające uwzględnienie powództwa w oparciu o przepisy o świadczeniu nienależnym.

W oparciu o te zarzuty powódka wniosła o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania przez Sąd I instancji, ewentualnie o zmianę wyroku i zasądzenie dochodzonej kwoty wraz z kosztami procesu.

Pozwani wnosili o oddalenie apelacji i zasądzenie kosztów postępowania.

Wyrokiem z dnia 18 grudnia 2017 r. Sąd Apelacyjny w Warszawie oddalił apelację powoda, rozstrzygając o kosztach postępowania apelacyjnego.

Sąd Apelacyjny w całości podzielił stanowisko Sądu Okręgowego. Dodał, że powód błędnie wywodził, iż przepisy dyrektywy (...) przyznawały mu uprawnienie do uiszczania opłat za korzystanie z infrastruktury kolejowej w określonej w nich maksymalnej wysokości - odniesionej do kosztu bezpośredniego, gdyż na gruncie tej dyrektywy nie istnieje taka kategoria prawna, jak uprawnienie do uiszczania opłat w określonej wysokości, a z wyroku TSUE nie wynika, aby opłaty były zawyżone. Trybunał stwierdził jedynie, że doszło do nieprawidłowej transpozycji dyrektywy (...) do krajowego porządku prawnego. Nie ma możliwości zastosowania (wykładni) art. 7 ust. 3 dyrektywy bez uwzględnienia jego art. 8, z uwagi na odesłanie zawarte w art. 7 ust. 3. Nie może być podstawą odpowiedzialności art. 417¹ § 1 k.c., ze względu na brak prejudykatu, czyli stwierdzenia we właściwym postępowaniu niezgodności aktu prawnego z Konstytucją RP, ratyfikowaną umową międzynarodową lub ustawą. W stanie faktycznym sprawy podstawą odpowiedzialności Skarbu Państwa mógłby być art. 417 § 1 wzw. z art. 417¹ § 4 k.c. - za tzw. zaniechanie legislacyjne, ale taka odpowiedzialność powstaje tylko wtedy, gdy prawa jednostek - przyznane przez prawodawcę w sposób oczywisty i bezwarunkowy - nie mogą zostać zrealizowane na skutek niewydania odpowiedniego aktu normatywnego. Oznacza to, że dla wystąpienia szkody wynikającej z zaniechania ustawodawczego musi każdorazowo istnieć możliwość ustalenia treści normatywnej, jaka miałaby zostać wydana, w zakresie określenia praw i obowiązków podmiotów.

Zdaniem Sądu Apelacyjnego brak jest podstaw do przyjęcia, że § 8 ust. 1 rozporządzenia z 2009 prowadzi do jego wykładni sprzecznej z normą prawa krajowego wyższego rzędu, tj. art. 33 ust. 2 u.t.k. Przeciwnie, treść tego ostatecznego przepisu wskazuje, że opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej jest ustalana przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca, jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami. Nie wynika stąd, aby tylko koszty, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami, mogły stanowić jedyną podstawę dla wyliczenia opłaty podstawowej. Koszty te mają być uwzględniane, a więc zaliczone do bazy kosztowej służącej do wyliczenia stawki opłaty podstawowej, co nie wyklucza, że do tej bazy kosztowej mogłyby wchodzić także inne koszty.

Skargę kasacyjną od powyższego wyroku w całości wniósł powód, zarzucając naruszenie przepisów prawa materialnego:

- art. 417¹ § 1 k.c. przez jego błędną wykładnię, polegającą na przyjęciu, że wyrok TSUE nie stanowi prejudykatu w rozumieniu tego przepisu, co doprowadziło do niezastosowania przez Sąd Apelacyjny tego przepisu,

wskazywanego przez powoda jako podstawa jego roszczeń w sprawie, a w konsekwencji doprowadziło do oddalenia apelacji;

- art. 7 ust. 3 dyrektywy (...), w brzmieniu obowiązującym w okresie objętym pozwem („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”), oraz art. 33 ust. 2 u.t.k., w brzmieniu obowiązującym w okresie objętym pozwem („Opłata podstawowa za korzystanie z infrastruktury kolejowej ustalana jest przy uwzględnieniu kosztów, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami”), przez ich błędną wykładnię polegającą na przyjęciu, że przepisy te należy wyklądać przy uwzględnieniu art. 8 ust 1 i 2 dyrektywy (...), w brzmieniu obowiązującym w okresie objętym pozwem i bez oderwania od tego przepisu, co w rezultacie doprowadziło Sąd Apelacyjny do ich niewłaściwego zastosowania i przyjęcia, że dopuszczalne jest uwzględnianie w bazie kosztowej służącej do obliczenia stawek opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej kosztów innych niż „koszt bezpośrednio ponoszony jako rezultat wykonywania przewozów pociągami”, a w konsekwencji doprowadziło do oddalenia apelacji;
- art. 33 ust. 2 u.t.k., w brzmieniu obowiązującym w okresie objętym pozwem wniesionym w sprawie przez jego błędną wykładnię polegającą na przyjęciu, że przepis ten dopuszcza zaliczanie do bazy kosztowej służącej do obliczenia stawek opłaty podstawowej za dostęp do infrastruktury kolejowej kosztów innych niż bezpośrednio ponoszone jako rezultat wykonywania przewozów pociągami, co w rezultacie doprowadziło Sąd Apelacyjny do jego niewłaściwego zastosowania i uznania za prawidłowe zaliczenia przez pozwanych do bazy kosztowej szeregu kosztów innych niż bezpośrednio ponoszone (tj. kosztów pośrednich, całości amortyzacji i kosztów finansowania), a w konsekwencji doprowadziło do oddalenia apelacji.

W dniu 06 listopada 2019 r. Sąd Najwyższy wystąpił do Trybunału Sprawiedliwości unii Europejskiej z pytaniami prawnymi.

Wyrokiem z dnia 08 lipca 2021 r. TSUE orzekł, że:

1. **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, zmienionej dyrektywą 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r., a w szczególności jej art. 4 ust. 5 i art. 30, należy interpretować w ten sposób, że stoją one na przeszkodzie temu, by sąd powszechny państwa członkowskiego orzekł w przedmiocie powództwa o pociągnięcie państwa do odpowiedzialności wniesionego przez przedsiębiorstwo kolejowe z powodu wadliwej transpozycji tej dyrektywy, leżącej u podstaw domniemanej nadpłaconej opłaty na rzecz zarządcy infrastruktury, w sytuacji gdy organ regulacyjny i, w stosownym wypadku, sąd właściwy do rozpoznawania środków odwoławczych od decyzji tego organu nie rozstrzygnęły jeszcze w przedmiocie zgodności z prawem tej opłaty. Artykuł 30 ust. 2, 5 i 6 tej dyrektywy (...), zmienionej dyrektywą (...), należy interpretować w ten sposób, że wymaga on, by przedsiębiorstwo kolejowe uprawnione do dostępu do infrastruktury kolejowej miało prawo zakwestionować kwotę opłat indywidualnych ustalonych przez zarządcę infrastruktury przed organem regulacyjnym, by organ ten wydał decyzję w związku z zakwestionowaniem tych opłat oraz by decyzja ta mogła zostać skontrolowana przez właściwy sąd.**
2. **Prawo Unii należy interpretować w ten sposób, że nie sprzeciwia się ono temu, by prawo krajowe regulujące odpowiedzialność cywilną uzależniało prawo jednostek do uzyskania odszkodowania z tytułu szkody poniesionej wskutek naruszenia prawa Unii przez państwo członkowskie od mniej surowych przesłanek niż przesłanki przewidziane w prawie Unii.**

W związku z powyższym orzeczeniem TSUE Sąd Najwyższy w dniu 17 listopada 2021 r. uchylił zaskarżony wyrok Sadu Apelacyjnego w Warszawie i przekazał temu sądowi sprawę do ponownego rozpoznania.

Sąd Najwyższy w uzasadnieniu swojego wyroku wskazał, że sąd powszechny powinien zbadać czy opłaty, których dotyczy pozew zostały skutecznie zakwestionowane w postępowaniu przed krajowym organem regulacyjnym (a takie postępowania miały miejsce). Ponadto przepisy art. 30 ust. 2, 5 i 6 dyrektywy (...) są bezwarunkowe i na tyle precyzyjne, że wywołują bezpośredni skutek, a zatem wiążą władze państw członkowskich, sądy krajowe i organy administracji. Po wyjaśnieniu powyższego sąd winien ponownie rozważyć odpowiedzialność pozwanych, stosując odpowiednie przepisy prawa materialnego, w szczególności art. 417¹ 1 i 2 k.c. i zbadać czy spełnione zostały wszystkie przesłanki do zasądzenia odszkodowania. Sąd Najwyższy przypomniał, że szczególnego rozważenia wymaga charakter bezprawności – czy musi być to bezprawność kwalifikowana, choć jego zdaniem wystarczy każda obiektywna sprzeczność działania lub zaniechania władzy publicznej z przepisami prawa. Pogłębionych rozważań wymagać będzie też związek przyczynowy, przy czym wystarczy nawet jeśli ma on charakter pośredni. Zatem Sąd będzie musiał podjąć decyzję jakie prawo będzie właściwe dla rozstrzygnięcia – czy prawo polskie czy normy prawa europejskiego.

Sąd Apelacyjny przy ponownym rozpoznaniu sprawy, zważył co następuje:

Apelacja powoda zasługiwała na uwzględnienie i powodowała konieczność uchylenia orzeczenia sądu I instancji oraz przekazania sprawy do ponownego rozpoznania. Nie wszystkie zarzuty zawarte w apelacji zasługiwały na uwzględnienie, niemniej jednak niektóre z nich są trafne.

Przed wszystkim uchybieniem Sądu Okręgowego, skutkującym uchyleniem zaskarżonego wyroku i przekazaniem sprawy do ponownego rozpoznania, było oddalenie wniosków dowodowych złożonych przez obie strony postępowania, a przez to poczynienie zbyt lakonicznych ustaleń stanu faktycznego. Okoliczność ta potwierdzona została orzeczeniami TSUE z dnia 08 lipca 2021 r. oraz Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2021 r., które to wyroki wiążą sąd odwoławczy w niniejszej sprawie.

Z orzeczeń Trybunału oraz Sądu Najwyższego wynika niezbicie, że dopuszczalne było złożenie niniejszego powództwa, ponieważ część okoliczności faktycznych, na które powoływał się powód została wykazana. Skarb Państwa, wydając w 2009 r. rozporządzenie, wdrażające dyrektywę 2001/14/WE dokonał tej czynności wadliwie i nieprawidłowo implementował zapisy dyrektywy i to nie ulega na obecnym etapie postępowania najmniejszym wątpliwościom. Na skutek powyższego zarządca infrastruktury kolejowej nieprawidłowo ustalił stawki za korzystanie z infrastruktury, zaś stawki te zostały zatwierdzone przez Prezesa (...). Z kolei przewoźnik nie miał możliwości zaskarżenia w żadnym trybie czynności pozwanych, a ustalenie określonych stawek wpływało na jego obowiązki. TSUE wskazał, że państwo powinno w prawie wewnętrznym zapewnić taką możliwość, by przedsiębiorca mógł odwołać się do organu regulacyjnego w przedmiocie zgodności z prawem decyzji zarządcy infrastruktury kolejowej odnośnie stosowanych stawek. Tylko bowiem możliwość takiego odwołania się od decyzji organu kontrolnego zamyka drogę do dochodzenia odszkodowania na drodze postępowania sądowego. TSUE podkreślił, że bezpośrednio uprawnienia powoda wynikają nie z art. 4, 5 lub 7 dyrektywy (...), ale z art. 30 tej dyrektywy. Przepis ten – art. 30 dyrektywy (...) jest bezpośredni, bezwarunkowy i precyzyjny i nakazywał wdrożenie RP takiego prawa, które umożliwiało przedsiębiorcom kolejowym odwoływanie się od stawek ustalanych opłat. To z kolei otwiera powodowi możliwość dochodzenia odszkodowania na drodze sądowej, ponieważ w rozporządzeniu z 2009 r. nie przewidziano dla niego możliwości odwołania się od sposobu ustalania czy wysokości opłat, a sądy administracyjne nie dopuszczały przedsiębiorców takich jak powód do postępowań administracyjnych. Natomiast z pozwu wynika wprost, że spółka (...) od początku i konsekwentnie wskazywała na brak jakiegokolwiek możliwości oddziaływania na wysokość stawek opłat i brak możliwości zaskarżenia decyzji Prezesa (...). Sąd Najwyższy, w ocenie Sadu Apelacyjnego, również przychylił się do stanowiska, że możliwość dochodzenia odszkodowania jest dopuszczalna w postępowaniu przed sądem powszechnym.

Niniejszym należy stwierdzić, że Sąd Okręgowy ustalił zbyt lakonicznie stan faktyczny i że wnioski dowodowe, które zgłaszały strony przynajmniej częściowo były zasadne i dowody wymagały ich przeprowadzenia. Zadaniem Sądu I instancji będzie w pierwszej kolejności obowiązek ustalenia stanu faktycznego, tj. w jakim zakresie (tzn. za jakie

rozkłady jazdy) stawki zostały uchylone i czy jakieś inne zarządzenia (decyzje, przepisy, ustalenia) weszły w to miejsce. Istnieje kilka orzeczeń Sądu Najwyższego, w których organ ten orzekał odnośnie stawek opłat – I NSKP 2/21, I NSZ 9/20, I NSZ 12/20, I NSZ 35/20, I NSZ 21/20, I NSZ 33/20 i I NSZ 31/20. Sąd I instancji oddalił wszystkie wnioski dowodowe, w tym też te, które zmierzały do poczynienia ustaleń odnośnie poprawności zastosowanych stawek. Sąd Apelacyjny wskazuje zatem, że obecnie – po wyrokach TSUE i SN - zachodzi sytuacja opisana w art. 386 § 4 k.p.c. i wydanie wyroku wymaga przeprowadzenia postępowania dowodowego w całości. W pierwszej kolejności niezbędne jest poczynienie ustaleń jakie stawki zostały w ogóle zakwestionowane, czy doszło do uchylenia decyzji Prezesa (...) i jeśli tak to czy w całości czy w części. A następnie czy strony, w razie uchylenia decyzji nie rozliczyły się ze sobą bezpośrednio, co także mogło nastąpić. Dopiero poczynienie takich ustaleń pozwoli Sądowi Okręgowemu na prawidłową ocenę całokształtu zebranego materiału dowodowego, w tym także ocenę w odniesieniu do dokumentów, na podstawie których orzekał.

Następnie analizy będzie wymagała okoliczność, na którą zwrócił uwagę Sąd Najwyższy, a mianowicie wybór właściwych przepisów dla rozstrzygnięcia sprawy. Pogłębione rozważenia wymaga to czy zastosowanie w sprawie znajdują przepisy prawa europejskiego czy też zastosowanie znajdują przepisy odszkodowawcze polskiego prawa materialnego – art. 417¹ § 1 i nast. k.c., a zatem czy będzie konieczność wykazania przez powodową spółkę bezprawności kwalifikowanej czy sytuacja, gdy wystarczające jest wykazanie jakiejkolwiek bezprawności. A następnie w ramach wybranego reżimu rozważenia będzie wymagało czy po stronie powoda w ogóle powstała szkoda (kwestia przełożenia części kosztów na pasażerów – kupno przez nich biletów oraz kwestia dotacji z samorządu), jeśli tak, to szkoda w jakiej wysokości. Jeśli okaże się, że niektóre z elementów bazy kosztowej zostały wprost uznane za niedopuszczalne i wyeliminowano je przy sposobie liczenia stawek to Sąd Apelacyjny nie wyklucza, że konieczne będzie jednak powołanie biegłego z zakresu ekonomii celem wyliczenia różnicy pomiędzy opłatą pobieraną opłatą, która była należna (czyli po wyeliminowaniu niektórych elementów bazy kosztowej).

Na marginesie Sąd II instancji wskazuje, że możliwość dochodzenia odszkodowania przez powoda została dopuszczona już wcześniej, gdyż podobnie do Sądu Najwyższego, wypowiedział się Sąd Apelacyjny w sprawie I ACa 1046/17 – gdzie dopuszczono odpowiedzialność odszkodowawczą nawet z art. 7 dyrektywy i na podstawie art. 417¹ § 1 k.c. w zw. z art. 417 k.c.

Sąd Apelacyjny natomiast przychyliła się do stanowiska Sądu Okręgowego odnośnie przedawnienia i wskazuje, że rację ma organ I instancji, że nie doszło do przedawnienia żądania powoda.

Istotne jest także to, że argumentacja pozwanego, iż zastosowanie znalazł art. 8 dyrektywy (...) jest chybiona, ponieważ państwo polskie nie implementowało tego przepisu. Zatem w tej części rozważania Sądu Okręgowego nie były trafne i nie zasługiwały na aprobatę.

Sąd Apelacyjny przypomina, że zasadniczym celem postępowania sądowego jest rozstrzygnięcie sprawy po dostatecznym, wszechstronnym wyjaśnieniu jej okoliczności spornych. Postępowanie dowodowe to całokształt czynności Sądu i stron związanych z przeprowadzeniem dowodów w postępowaniu pierwszej instancji. Tymczasem w rozpoznawanej sprawie Sąd Okręgowy w istocie nie przeprowadził żadnego postępowania dowodowego. Postępowanie I-instancyjne ograniczyło się do analizy dokumentów i powołania się na wybrane stanowiska stron. W ocenie Sądu Apelacyjnego brak jest podstaw do stwierdzenia zasadności oddalenia przede wszystkim wniosków o dowody z dokumentów Prezesa (...), a w razie uznania, że zastosowanie znajdzie polskie prawo, do czego wydaje się, że przychyliła się także Sąd Najwyższy, do oddalenia wniosku o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego, bowiem brak podstaw do uznania, że te dowody były zbędne dla rozstrzygnięcia sprawy. Odnośnie świadków decyzja należy do sądu I instancji.

Dopiero więc przeprowadzanie dowodów i ustalenie prawa, na podstawie którego powinno dojść do oceny zebranego materiału dowodowego pozwoli Sądowi Okręgowemu na prawidłową ocenę merytorycznej zasadności zgłoszonego żądania, jak i argumentów przedstawionych przez pozwanych na podważenie tego żądania.

Niniejszym konieczność przeprowadzenia postępowania dowodowego w całości skutkowało uchyleniem zaskarżonego wyroku i przekazaniem sprawy Sądowi I instancji do ponownego rozpoznania na mocy art. 386 § 4 k.p.c.

Rozstrzygnięcie o kosztach postępowania odwoławczego i kasacyjnego Sąd Apelacyjny pozostawił Sądowi Okręgowemu, działając na podstawie przepisu art. 108 § 2 k.p.c.

Anna Strączyńska