

## POSTANOWIENIE

Dnia 12 października 2022 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

Prezes SN Joanna Lemańska (przewodniczący)  
SSN Leszek Bosek (sprawozdawca)  
SSN Paweł Czubik  
SSN Tomasz Demendecki  
SSN Maria Szczepaniec  
Michał Jerzy Górski (ławnik Sądu Najwyższego)  
Bogdan Marian Gutowski (ławnik Sądu Najwyższego)

w sprawie z powództwa Związku z siedzibą w W.  
przeciwko Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego  
z udziałem zainteresowanych I. z siedzibą w W., P. S.A. z siedzibą w W. oraz  
Stowarzyszenia z siedzibą w W.,  
o zatwierdzenie stawek jednostkowych opłat za korzystanie z infrastruktury  
kolejowej,  
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Kontroli Nadzwyczajnej i Spraw  
Publicznych 12 października 2022 r.  
skargi nadzwyczajnej Prezesa Prokuraturii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej od  
wyroku Sądu Najwyższego z 9 września 2020 r., sygn. I NSK 21/18,

**odrzuca skargę nadzwyczajną.**

### UZASADNIENIE

Pismem z 7 września 2021 r. Prezes Prokuraturii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej, zastępowany przez radcę Prokuraturii Generalnej, na podstawie art. 89 § 1, § 2 i § 3 ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o Sądzie Najwyższym (tekst jedn. Dz.U. 2021, poz. 1904 ze zm., dalej: „u.SN”) w zw. z art. 9

ustawy z dnia 15 grudnia 2016 r. o Prokuraturii Generalnej Rzeczypospolitej Polskiej (tekst jedn. Dz.U. 2021, poz. 2180 ze zm.), zaskarżył skargą nadzwyczajną wyrok Sądu Najwyższego z 9 września 2020 r., sygn. I NSK 21/18 w części, tj. w pkt 2, 3 i 4.

Zaskarżonemu orzeczeniu zarzucił naruszenie:

1) „art. 31 ust. 2 zd. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego w zw. z art. 2 pkt 1 i 2 oraz art. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w zw. z 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 w zw. z art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym, przez niewłaściwe zastosowanie polegające na przyjęciu, że możliwe jest dokonywanie wykładni przepisów obowiązujących przed wejściem w życie rozporządzenia wykonawczego o oparciu o przepisy tego rozporządzenia, co doprowadziło do pośredniego stosowania tego rozporządzenia i pominięcia uprawnienia zarządcy infrastruktury, o którym owa w art. 31 ust. 2 zd. 3 dyrektywy 2012/34/UE”,

2) „art. 33 ust. 2 ustawy o transporcie kolejowym w brzmieniu obowiązującym w dniu 13 listopada 2013 r., tj. w dacie wydania decyzji, której kontrola jest przedmiotem niniejszego postępowania w zw. z art. 7 ust. 3 dyrektywy 2001/14 przez błędną wykładnię polegającą na przyjęciu, że koszty, jakie bezpośrednio poniesie zarządca jako rezultat wykonywania przez przewoźnika kolejowego przewozów pociągami należą rozumieć jako koszty krańcowe koszty krańcowe (rezultat przejazdu konkretnego pociągu) zamiast jako rezultat przejazdu (ruchu) wszystkich pociągów po liniach kolejowych zarządzanych przez zarządcę”.

Skarżący wniósł o „uchylenie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 9 września 2020 r. (I NSK 21/18) w zaskarżonej części i ponowne rozpoznanie skarg kasacyjnych od wyroku Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 30 grudnia 2016 r. (VI ACa 1386/15)”.

W uzasadnieniu podano, że przyjęte w zaskarżonym wyroku rozumowanie prowadzi do zastosowania zasad wynikających z rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/909 z dnia 12 czerwca 2015 r. w sprawie zasad obliczania kosztów, które są ponoszone bezpośrednio jako rezultat przejazdu pociągu (Dz.Urz. UE L 148) do stanu faktycznego, który miał miejsce dwa lata wcześniej przed wydaniem tego rozporządzenia.

W ocenie skarżącego, Sąd Najwyższy wkroczył w zakres kompetencji prawodawcy unijnego, w ten sposób, że zrównał stan prawny sprzed obowiązywania ww. rozporządzenia ze stanem prawnym powstałym w wyniku jego wydania.

Zdaniem skarżącego Sąd Najwyższy błędnie przyjął, że wysokość kosztów personelu do prowadzenia ruchu nie jest zależna od natężenia ruchu. Błędna jest również teza, że koszty wynagrodzenia personelu do prowadzenia ruchu pociągów są kategorią odrębną od kosztów związanych z prowadzeniem ruchu. W ocenie skarżącego, Sąd Najwyższy w sposób nieprawidłowy utożsamiał pojęcie kosztów bezpośrednich z pojęciem kosztów krańcowych, jak również błędnie przyjął, że koszty wynagrodzenia personelu i składek na ubezpieczenie społeczne zostały przez TSUE wykluczone z kategorii kosztów bezpośrednich.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga nadzwyczajna jako niedopuszczalna podlega odrzuceniu.

Zgodnie z art. 89 § 1 u.SN skarga nadzwyczajna przysługuje „od prawomocnego orzeczenia sądu powszechnego lub sądu wojkowego kończącego postępowanie w sprawie”. Skarga nadzwyczajna nie przysługuje zatem od orzeczenia Sądu Najwyższego, który nie jest ani sądem powszechnym, ani wojkowym.

Skarga nadzwyczajna na wyrok Sądu Najwyższego z 9 września 2020 r., I NSK 21/18 jest zatem niedopuszczalna. Jako taka musi zostać odrzucona.

Mając na względzie powyższe, Sąd Najwyższy na podstawie art. 398<sup>6</sup> § 3 k.p.c. w zw. z art. 95 pkt 1 u.SN orzekł, jak w sentencji.

[as]

