



WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 25 maja 2023 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

Prezes SN Joanna Lemańska (przewodniczący)

SSN Paweł Czubik

SSN Krzysztof Wiak (sprawozdawca)

w sprawie z powództwa P. S.A. w W.
przeciwko Prezesowi Urzędu Transportu Kolejowego
o nałożenie kary pieniężnej
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Kontroli Nadzwyczajnej i Spraw Publicznych w dniu 25 maja 2023 r.
skargi kasacyjnej pozwanego od wyroku Sądu Apelacyjnego w Warszawie
z 17 września 2021 r., sygn. VII AGa 635/19

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

UZASADNIENIE

P. S.A. z siedzibą w W. (dalej: „powód”) jest przedsiębiorcą wpisanym do Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego. Przedmiotem działalności powoda jest wytwarzanie i zaopatrywanie w energię elektryczną, świadczenie usług elektroenergetycznych oraz inna działalność. Spółka wykonuje także działalność

przewozową na kolei w oparciu o licencję nr [...] (głównie przewozy utrzymaniowo-naprawcze na rzecz P. S.A., związane z utrzymaniem sieci trakcyjnej oraz przewozy kolejowe towarów na potrzeby własne). Powód jest licencjonowanym przewoźnikiem kolejowym, w związku z czym był zobowiązany do posiadania certyfikatu bezpieczeństwa. Pierwszy certyfikat bezpieczeństwa – część A dla przewoźnika kolejowego powód otrzymał 9 kwietnia 2009 r. Certyfikat ten został przedłużony do 8 kwietnia 2019 r., a następnie zmieniony przez Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego (dalej: „Prezes UTK”) 21 stycznia 2016 r. w zakresie objęcia nim bocznic kolejowych eksploatowanych przez powoda. Natomiast certyfikat bezpieczeństwa – część B powód uzyskał 9 lutego 2010 r., który został zmieniony 28 maja 2014 r., a także przedłużony do 8 lutego 2020 r.

Dnia 16 grudnia 2013 r. powód otrzymał świadectwo bezpieczeństwa nr [...] dla użytkownika bocznic kolejowej [...].

Pismem z 12 stycznia 2015 r. Prezes UTK z urzędu wszczął postępowanie administracyjne w przedmiocie nałożenia kary pieniężnej za eksploatację bocznic kolejowej bez dokumentu uprawniającego, tj. świadectwa bezpieczeństwa użytkownika bocznic kolejowej.

Decyzją z 2 października 2016 r. nr [...] (dalej: „decyzja”) Prezes UTK na podstawie art. 104 § 1 k.p.a. oraz art. 13 ust. 1 pkt 8, art. 14 ust. 4, art. 66 ust. 2 w związku z art. 66 ust. 1 pkt 3 lit. a i art. 18 ust. 1 pkt 3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jedn. Dz.U. 2015, poz. 1297, ze zm., dalej „u.t.k.”), po przeprowadzeniu wszczętego z urzędu postępowania administracyjnego w sprawie nałożenia kary pieniężnej za eksploatację bocznic kolejowej [...] bez dokumentu uprawniającego, tj. świadectwa bezpieczeństwa użytkownika bocznic kolejowej, nałożył na powoda karę pieniężną w wysokości 1 219,01 zł za prowadzenie w okresie od 2 listopada 2007 r. do 15 grudnia 2013 r. działalności bez wymaganego dokumentu uprawniającego, tj. świadectwa bezpieczeństwa użytkownika bocznic kolejowej.

Od powyższej decyzji powód wniósł odwołanie, w którym postulował uchylenie decyzji w całości. Decyzji zarzucono naruszenie:

1. art. 104 § 1 k.p.a. oraz art. 13 ust. 1 pkt 8, art. 14 ust. 4, art. 66 ust. 2 w zw. z art. 66 ust. 1 pkt 3a u.t.k., poprzez ich błędne zastosowanie i nałożenie na powoda kary pieniężnej w wysokości 1351,20 zł za prowadzenie w okresie od 2 listopada 2007 r. do 28 listopada 2013 r. działalności bez wymaganego dokumentu uprawniającego, tj. świadectwa bezpieczeństwa użytkownika bocznic kolejowej [...].

2. art. 18 ust. 1 pkt 2 w zw. z art. 18 ust. 1 pkt 3 u.t.k., poprzez ich błędną wykładnię i przyjęcie, że przewoźnik kolejowy posiadający ważny certyfikat bezpieczeństwa, jednocześnie użytkujący bocznice kolejową, zobowiązany jest do uzyskania świadectwa bezpieczeństwa w celu użytkowania tej bocznic.
3. z ostrożności procesowej - art. 66 ust. 2a u.t.k., poprzez jego niezastosowanie i nieodstąpienie od wymierzenia kary pieniężnej mimo, że powód usunął skutki naruszenia jeszcze przed przeprowadzeniem kontroli przez Prezesa UTK oraz wszczęciem postępowania administracyjnego.

Sąd Okręgowy w Warszawie wyrokiem z 10 maja 2021 r. (XVII AmK 6/17), na skutek odwołania powoda od decyzji Prezesa UTK z 2 października 2016 r. nr [...], w punkcie pierwszym uchylił zaskarżoną decyzję i w punkcie drugim zasądził od Prezesa UTK na rzecz powoda kwotę 1540 zł tytułem zwrotu kosztów postępowania, w tym kwotę 1440 zł tytułem zwrotu kosztów zastępstwa procesowego.

Apelację od powyższego wyroku złożył Prezes UTK, zaskarżając wyrok w całości. Zaskarżonemu wyrokowi zarzucił:

1. naruszenie przepisów postępowania, mające bezpośredni i istotny wpływ na treść zaskarżonego wyroku, tj.:
 - 1) art. 233 § 1 k.p.c., poprzez błąd w ustaleniach faktycznych i wadliwe uznanie, iż w okresie od 2 listopada 2007 r. do 15 grudnia 2013 r. przewoźnik kolejowy posiadający certyfikat bezpieczeństwa nie był zobowiązany do uzyskania świadectwa bezpieczeństwa dla użytkownika bocznic kolejowej, uprawniającego do eksploatacji bocznic kolejowej, które to naruszenie miało istotny wpływ na wynik postępowania;
 - 2) art. 233 § 1 k.p.c., poprzez błąd w ustaleniach faktycznych i wadliwe wnioskowanie *maiori ad minus*, które doprowadziło Sąd Okręgowy do oczywście wadliwego uznania, iż skoro powód posiada certyfikat bezpieczeństwa, spełnia wymogi bezpieczeństwa, a w związku z tym może posiadać dostęp do infrastruktury kolejowej, którą są m.in. linie kolejowe, to tym bardziej spełnia wymogi bezpieczeństwa przewidziane dla bocznic kolejowej;
 - 3) art. 233 § 1 k.p.c., poprzez błąd w ustaleniach faktycznych i wadliwe uznanie, że przewoźnik kolejowy, aby mieć dostęp do całej infrastruktury kolejowej musi spełniać wyższe standardy bezpieczeństwa i uzyskać certyfikat bezpieczeństwa, co zdaniem Sądu Okręgowego prowadzić ma do absurdu, aby przewoźnik kolejowy, który jest jednocześnie użytkownikiem bocznic kolejowej, do eksploatacji

tej bocznicy musiał uzyskać odrębne świadectwa bezpieczeństwa użytkownika bocznicy kolejowej, podczas gdy prawidłowe ustalenie przez Sąd Okręgowy stanu faktycznego sprawy, a następnie dokonanie systemowej wykładni przepisów art. 4 pkt 18 w związku z art. 18 ust. 1 pkt 3 u.t.k., powinno doprowadzić Sąd Okręgowy do uznania, iż przewoźnik kolejowy posiadających certyfikat bezpieczeństwa w okresie 2007-2013 nie był zwolniony z obowiązku uzyskania świadectwa bezpieczeństwa dla użytkownika bocznicy kolejowej, jeżeli zamierzał eksploatować bocznice kolejową;

2. art. 233 § 1 k.p.c., poprzez dokonanie dowolnej, a nie swobodnej oceny dowodów i pominięcie argumentów podnoszonych w toku postępowania przez pozwanego (zarówno w odpowiedziach na odwołanie, jak i na rozprawie 10 maja 2019 r.), jak również nieuwzględnienie wniosków wynikających z dokumentów stanowiących akta sprawy, w szczególności pisma powoda z 30 grudnia 2014 r. nr [...] oraz pisma P. z 17 kwietnia 2015 r. nr [...] wraz z załącznikami, w tym [...], z których jednoznacznie wynika, iż powód dopiero od 2014 r. uwzględniał w swoim systemie zarządzania bezpieczeństwem eksploatowane bocznice kolejowe, a okres za jaki pozwany nałożył na powoda kary pieniężne dotyczy lat 2017-2013, co jednoznacznie powinno dowodzić, iż powód w okresie od 2017 r. do 2013 r. nie dysponował żadnym dokumentem uprawniającym do eksploatacji użytkowanych bocznicy kolejowych, co miało istotny wpływ na wynik sprawy;

3. art. 316 § 1 k.p.c., poprzez jego niewłaściwe zastosowanie w związku z art. 7a k.p.a. w związku z art. 16 oraz art. 18 ustawy z 7 kwietnia 2017 r. o zmianie ustawy Kodeks postępowania administracyjnego oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. 2017, poz. 935), a także art. 7 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, poprzez dopuszczenie się przez Sąd Okręgowy do naruszenia prawa i zastosowanie przy rozstrzyganiu sprawy przepisu art. 7a k.p.a., który nie obowiązywał w dniu wydania zaskarżonej decyzji, tj. 6 października 2016 r., bowiem wszedł w życie dopiero 1 czerwca 2017 r., które to naruszenie miało istotny wpływ na wynik sprawy i wadliwe rozstrzygnięcie Sądu Okręgowego, co w konsekwencji doprowadziło do wadliwego uchylenia decyzji pozwanego;

4. art. 316 § 1 k.p.c., poprzez wadliwe uznanie, że nie jest możliwe nałożenie na powoda kary administracyjnej za nieprzestrzeganie regulacji prawnych dotyczących bezpieczeństwa z uwagi na tzw. dawność, inaczej przedawnienie, poprzez przyjęcie, iż aktualnie obowiązujące regulacje kodeksu postępowania administracyjnego mogą być stosowane do wszelkich kar administracyjnych i wskazują, że po upływie 5 lat następuje przedawnienie nałożenia kary administracyjnej, co zdaniem Sądu Okręgowego wskazuje, iż nałożenie kary administracyjnej mogło nastąpić najpóźniej w 2014 r., jeśli

weźmie się pod uwagę upływ 5 lat od 2009 r., w którym powód zdaniem Sądu Okręgowego uzyskał uprawnienie do korzystania z bocznic kolejowej w oparciu o certyfikat bezpieczeństwa, uzyskany właśnie w 2009 r. lub 2015 r., gdyby przyjąć, że wszczęcie postępowania przerywa bieg przedawnienia, co w konsekwencji doprowadziło Sąd Okręgowy do wadliwego uznania, iż nałożenie na powoda kary pieniężnej na mocy decyzji z 2016 r. jest sprzeczne z powyższą regulacją, podczas, gdy w czasie wydania decyzji, tj. 2 października 2016 r. ani przepisy Kodeksu postępowania administracyjnego, ani przepisy ustawy o transporcie kolejowym nie przewidywały przedawnienia karalności, jak również nie zawierały odesłania do innych przepisów dotyczących przedawnienia karalności;

5. art. 479⁷⁵ § 1 i 2 k.p.c., poprzez jego niezastosowanie, w sytuacji, gdy odwołanie powoda nie zawierało zarzutów uzasadniających jego uwzględnienie oraz gdy istniała podstawa prawna do wydania decyzji z 2 października 2016 r., a także zaniechanie rozpoznania istoty sprawy (jej aspektów merytorycznych) oraz zaniechanie oddalenia odwołania powoda od decyzji z 2 października 2016 r., gdy w niniejszej sprawie zachodziły przesłanki do wydania tego rodzaju rozstrzygnięcia, zamiast wyroku uchylającego decyzję;

6. art. 68 w zw. z art. 2 § 1 pkt 1 i art. 2 § 2 Ordynacji Podatkowej, poprzez ich wadliwe zastosowanie i przyjęcie, że mają zastosowanie do kar pieniężnych nakładanych przez Prezesa UTK, co doprowadziło Sąd Okręgowy do wadliwego uznania, iż w przypadku zaskarżonych decyzji przedawnienie upłynęło najpóźniej po okresie 3 lat od końca roku, w którym zaprzestano naruszenia, a więc z końcem roku 2013, a zatem nie było możliwe ukaranie powoda za brak świadectwa bezpieczeństwa w okresie 2007-2009 r., podczas gdy przepisy te, dotycząc przedawnienia w okresie wydania zaskarżonych decyzji, jak i w okresie 2007-2013, nie mogły mieć i nie miały zastosowania do decyzji Prezesa UTK w przedmiocie nałożenia kary pieniężnej;

II. naruszenie przepisów prawa materialnego, tj.:

1. art. 4 pkt 18 w zw. z art. 18 ust. 1 pkt 3 oraz art. 18 ust. 1 pkt 2 u.t.k. (w brzmieniu obowiązującym w dniu wydania zaskarżonych decyzji, tj. 2 października 2016 r.), poprzez ich błędną wykładnię i niewłaściwe zastosowanie, które doprowadziło Sąd I instancji do wadliwego uznania, iż posiadając certyfikat bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego powód nie był zobowiązany, użytkując bocznicę kolejową, do uzyskania świadectwa bezpieczeństwa użytkownika bocznic kolejowej, podczas gdy prawidłowa wykładnia przepisów prawa uwzględniając systemowy charakter przepisów

ustawy o transporcie kolejowym, powinna prowadzić do uznania, iż posiadanie przez przewoźnika kolejowego certyfikatu bezpieczeństwa wydanego dla przewoźników kolejowych nie zwalniało go w okresie od 2007 r. do 2013 r. z obowiązku uzyskania świadectwa bezpieczeństwa użytkownika bocznic kolejowej, w przypadku gdy podmiot ten zamierzał użytkować bocznice kolejową;

2. art. 66 ust. 2 i 2b u.t.k. (w brzmieniu obowiązującym w dniu wydania zaskarżonej decyzji, tj. 2 października 2016 r.), poprzez ich błędną wykładnię i wadliwe uznanie, iż nałożona przez pozwanego na powoda kara pieniężna nie spełnia żadnej funkcji, bo jej wysokość jest symboliczna i nie będzie odczuwalną dolegliwością dla spółki o przychodzie 6 mld zł i dochodzenie ponad 400 mln zł (brak funkcji sankcji) ani też nie wywrze skutku prewencyjnego, bo kary w symbolicznych wysokościach takich skutków nie mają szansy wyrzucić, podczas gdy prawidłowa wykładnia przepisu art. 66 ust. 2 i 2 b u.t.k. (w brzmieniu obowiązującym w dniu wydania zaskarżonej decyzji, tj. 2 października 2016 r.) winna prowadzić Sąd Okręgowy do uznania, iż nałożona na powoda kara pieniężna mieści się w wysokości 2% przychodu przedsiębiorcy osiągniętego w poprzednim roku kalendarzowym oraz uwzględnia wszystkie dyrektywy wymiaru kary pieniężnej, a więc zakres naruszenia przepisu, dotychczasową działalność podmiotu oraz jego możliwości finansowe i spełnia swoje funkcje;

3. naruszenie art. 66 ust. 2a u.t.k., poprzez jego wadliwą wykładnię i niewłaściwe uznanie, iż usunięcie skutków naruszenia musi być rozumiane jako wyeliminowanie przyczyny stanu niezgodnego z prawem, czyli zaprzestanie użytkowania bocznic kolejowej bez właściwego dokumentu uprawniającego (świadectwa bezpieczeństwa), co doprowadzi do usunięcia na przyszłość skutku w postaci narażenia podmiotów korzystających z bocznic na niebezpieczeństwo, co doprowadziło Sąd Okręgowy do wadliwego uznania, iż w niniejszej sprawie powód był w stanie usunąć skutki naruszenia w rozumieniu art. 66 ust. 2a u.t.k. poprzez uzyskanie świadectwa bezpieczeństwa, w sytuacji gdy naruszenie ma charakter formalny, a ewentualne skutki tego naruszenia w postaci narażenia na niebezpieczeństwo mają charakter nieodwracalny, są nieusuwalne, ponieważ dotyczą stanu zaistniałego w przeszłości.

W związku z powyższymi zarzutami apelacji Prezes UTK wniósł o:

1. uwzględnienie apelacji i zmianę zaskarżonego wyroku Sądu I instancji w całości poprzez oddalenie w całości odwołania powoda od zaskarżonej decyzji Prezesa UTK – na podstawie art. 386 § 1 k.p.c.;

2. zasądzenie od powoda na rzecz Prezesa UTK zwrotu kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych.

Ewentualnie, na wypadek uznania, że Sąd Okręgowy w Warszawie nie rozpoznał istoty sprawy lub że zachodzi konieczność przeprowadzenia postępowania dowodowego w całości, Prezes UTK wniósł o:

1. uchylenie zaskarżonego wyroku w całości oraz przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi I instancji – na podstawie art. 386 § 4 k.p.c.;

2. zasądzenie od powoda na rzecz Prezesa UTK zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych.

Sąd Apelacyjny w Warszawie wyrokiem z 17 września 2021 r. (VII AGa 635/19) oddalił apelację Prezesa UTK i zasądził od niego na rzecz powoda kwotę 540 zł tytułem zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego.

W uzasadnieniu wyroku sąd odwoławczy podzielił stanowisko Sądu Okręgowego w Warszawie co do tego, że obowiązku posiadania świadectwa bezpieczeństwa przez podmiot będący przewoźnikiem kolejowym nie można było jednoznacznie wyinterpretować z niejasnych przepisów prawa obowiązujących na dzień wydania zaskarżonej decyzji przez Prezesa UTK. Zdaniem Sądu, nie można było uznać, że powód był zobowiązany do uzyskania świadectwa bezpieczeństwa dla użytkowanych przez siebie bocznic kolejowych. Prowadząc wykładnię niejasno zredagowanych (i obecnie już znowelizowanych) przepisów ustawy o transporcie kolejowym wyznaczających zakresy zastosowania tych dwóch zezwoleń administracyjnych (głównie art. 4 pkt 18 i art. 18 ust. 1 pkt 2 i 3 u.t.k.), nie można tego w sposób oczywisty wyinterpretować i tym samym obciążać powoda ryzykiem wątpliwości interpretacyjnych.

W ocenie Sądu II instancji, ze względu na karno-administracyjny charakter analizowanej normy, możliwość jej odmiennej interpretacji nie powinna być podstawą do miarkowania kary, lecz do przyjęcia, że kara w ogóle nie powinna być nakładana na przedsiębiorcę, który zinterpretował ją w sposób odmienny niż Prezes UTK – w związku z gwarantowaną przez Konstytucję RP zasadą demokratycznego państwa prawa, zasadą sprawiedliwości społecznej (art. 2), w tym ochrony zaufania jednostki do państwa i stanowionego przez nie prawa, nazywanej także zasadą lojalności państwa względem obywateli, ściśle wiążącą się z bezpieczeństwem prawnym jednostki.

W dalszej części uzasadnienia wskazano ponadto, że o niejasności przepisów na tyle znacznej, iż nie powinny być one podstawą ukarania powoda,

świadczy również analiza uzasadnienia rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw. W uzasadnieniu tego projektu wyjaśniono m.in., że w ustawie dookreślono, iż w przypadku gdy zarządca zarządza infrastrukturą kolejową, która wymaga posiadania autoryzacji bezpieczeństwa i taką, która wymaga posiadania świadectwa bezpieczeństwa, zarządca zobowiązany jest do posiadania wyłącznie autoryzacji bezpieczeństwa oraz podniesiono, że przewoźnik kolejowy, który jednocześnie jest użytkownikiem bocznic kolejowej, może posługiwać się wyłącznie certyfikatem bezpieczeństwa, bez konieczności uzyskiwania autoryzacji bezpieczeństwa lub świadectwa bezpieczeństwa.

Z powyższego, zdaniem Sądu Apelacyjnego w Warszawie, należało wysnuć wniosek, że wspomniane zmiany w ustawie o transporcie kolejowym, jeśli chodzi o sporne kwestie dotyczące wymogu uzyskania świadectwa bezpieczeństwa przez przewoźników, którzy jednocześnie korzystają z bocznic kolejowych, wymagały dookreślenia, czyli jedynie doprecyzowania mało dokładnych, obowiązujących do tej pory przepisów. Ta zmiana nie miała zatem, zdaniem Sądu II instancji, charakteru wprowadzenia zupełnie innej, nowej regulacji, a jedynie dokładniejszego określenia dotychczasowych przepisów, ewentualnie ich zmianę w taki sposób, żeby były zrozumiałe.

Zdaniem Sądu Apelacyjnego w Warszawie, w świetle powyższego, nałożenie kary na powoda pozostawałoby także w sprzeczności z zasadą *in dubio pro libertate*, zwaną także zasadą „przyjaznej interpretacji przepisów” lub „rozstrzygania wątpliwości interpretacyjnych na korzyść strony”. Co więcej, jego zdaniem, wcześniejsza praktyka tolerowania przez Prezesa UTK, czy też akceptowania pewnych zachowań przewoźników kolejowych, mogła kreować po stronie tych przedsiębiorców prawnie uzasadnione oczekiwania co do zgodności ich zachowań z prawem, właśnie z uwagi na to, że organ nie kwestionował legalności tych zachowań. W sprawie niniejszej pozwany Prezes UTK, mając nadzór na rynkiem transportu kolejowego i wiedzę o dokumentach bezpieczeństwa, jakie uzyskują przewoźnicy, przez lata tolerował praktykę użytkowników bocznic kolejowych będących jednocześnie przewoźnikami kolejowymi nieuzyskiwania przez nich certyfikatów bezpieczeństwa, mimo że obowiązek taki został wprowadzony do porządku prawnego w 2007 r., zaś Prezes UTK pierwsze kontrole w tym zakresie podjął dopiero w 2015 r., a więc po upływie niemal 8 lat.

Sąd Apelacyjny w Warszawie wskazał ponadto, że dla rozpoznania sprawy nie miało znaczenia twierdzenie Prezesa UTK, że powód dopiero od 2014 r. uwzględnił w swoim systemie zarządzania bezpieczeństwem eksploatowane bocznic kolejowe, a okres, za jaki Prezes UTK nałożył sporne kary pieniężne dotyczył lat 2007-2013. Wynika to z tego, że zarówno wszczęte z urzędu postępowanie administracyjne w sprawie nałożenia kary pieniężnej za eksploatację

bocznicy kolejowej bez dokumentu uprawniającego, tj. świadectwa bezpieczeństwa użytkownika bocznicy, jak i zaskarżona decyzja z 2 października 2016 r., dotyczyły kary za prowadzenie działalności bez wymaganego konkretnego dokumentu, tj. świadectwa bezpieczeństwa, a nie prowadzenia działalności bez objęcia w systemie zarządzania bezpieczeństwem eksploatowanych bocznic.

Pismem z 17 grudnia 2021 r. pełnomocnik Prezesa UTK złożył skargę kasacyjną od wyroku Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 17 września 2021 r. (VII AGa 635/19), w której zaskarżył powyższe orzeczenie w całości. Zaskarżonemu wyrokowi Prezes UTK zarzucił:

1. naruszenie przepisów prawa materialnego, tj.:
 1. art. 4 pkt 18 u.t.k. w zw. z art. 18 ust. 1 pkt 3 i art. 18 ust. 1 pkt 2 u.t.k. (w brzmieniu obowiązującym w dniu wydania przez Prezesa UTK decyzji z 2 października 2016 r. nr [...]), poprzez ich błędną wykładnię, która doprowadziła Sąd Apelacyjny w Warszawie do dokonania nieprawidłowego, w świetle treści ww. przepisów, ustalenia, iż sformułowania zawarte w tych przepisach „prowadzą do rozmycia kryteriów oceny zgodności z prawem”, jak również do wadliwego uznania, iż powód dysponował właściwym dokumentem uprawniającym do użytkowania bocznicy kolejowej wskazanej w treści zaskarżonej decyzji, podczas gdy prawidłowa wykładnia przytoczonych przepisów powinna prowadzić do uznania, iż powód w okresie od 2 listopada 2007 r. do 15 grudnia 2013 r. był obowiązany do posiadania świadectwa bezpieczeństwa uprawniającego go – jako użytkownika bocznicy kolejowej – do eksploatacji bocznicy kolejowej wskazanej w treści decyzji, w związku z czym decyzja nakładająca na powoda administracyjną karę pieniężną była zasadna, a tym samym apelacja Prezesa UTK nie powinna zostać oddalona;
 2. art. 66 ust. 1 pkt 3 lit. c i ust. 2 w zw. z art. 18 ust. 1 pkt 3 u.t.k. (w brzmieniu obowiązującym w dniu wydania przez Prezesa UTK decyzji nr [...]), poprzez ich błędną wykładnię, która doprowadziła Sąd Apelacyjny w Warszawie do ustalenia, iż w niniejszej sprawie kara została wymierzona na podstawie przepisów, które nie są jednoznaczne, jeżeli chodzi o wskazanie zachowania, które miałyby podlegać karze, podczas gdy prawidłowa wykładnia tych przepisów powinna prowadzić do wniosku, iż w przypadku

stwierdzenia naruszenia wymienionych przepisów Prezes UTK obowiązany był do nałożenia na powoda kary pieniężnej, co też uczynił w decyzji.

3. naruszenie przepisów postępowania, mogącego mieć istotny wpływ na treść rozstrzygnięcia:

1. art. 382 k.p.c., przez niewłaściwe zastosowanie w zakresie, w jakim Sąd Apelacyjny w Warszawie przyjął ustalenia poczynione przez Sąd Okręgowy w Warszawie w uzasadnieniu zaskarżonego przez Prezesa UTK wyroku i pominął dowody, z których wynika, że w 2014 r. powód uwzględnił w swoim systemie zarządzania bezpieczeństwem eksploatowane przez siebie bocznicę kolejową, co jednak formalnie miało miejsce dopiero 21 stycznia 2016 r., zaś okres, za który została nałożona przez Prezesa UTK kara pieniężna na podstawie decyzji, dotyczył lat 2007-2013 – co doprowadziło do wadliwego uznania dysponowania przez powoda dokumentem uprawniającym do eksploatacji bocznic kolejowej, a w konsekwencji do oddalenia apelacji Prezesa UTK;
2. w konsekwencji, naruszenie art. 386 § 1 k.p.c., poprzez jego niezastosowanie i nieuwzględnienie apelacji Prezesa UTK, pomimo jej zasadności.

W uzasadnieniu skargi Prezes UTK wskazał, że przewoźnik kolejowy to przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonuje przewozy kolejowe lub świadczy usługę trakcyjną (art. 4 pkt 9 u.t.k.), natomiast użytkownik bocznic kolejowej to podmiot działający w obrębie bocznic kolejowej, będący jej właścicielem lub władającym na podstawie innego tytułu prawnego (art. 4 pkt 10a u.t.k.). Z kolei bocznic kolejowa to droga kolejowa połączona z linią kolejową i służąca do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów lub wykonywania czynności utrzymaniowych pojazdów kolejowych lub postoju pojazdów kolejowych oraz przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej. W skład bocznic kolejowej wchodzi również urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz inne urządzenia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, które są na niej usytuowane (art. 4 pkt 10 u.t.k.). Dlatego też, zdaniem Prezesa UTK, ustawodawca przewidział dla powyższych podmiotów różne dokumenty uprawniające do prowadzenia działalności. W przypadku przewoźnika kolejowego jest to certyfikat bezpieczeństwa (art. 18 ust. 1 pkt 2 u.t.k.)

lub świadectwo bezpieczeństwa przewoźnika kolejowego (art. 18 ust. 3 u.t.k.), w przypadku natomiast użytkownika bocznicy kolejowej – świadectwo bezpieczeństwa użytkownika bocznicy kolejowej (art. 18 ust. 1 pkt 3 u.t.k.).

Zdaniem Prezesa UTK, prawidłowa wykładnia wskazanych przepisów powinna prowadzić do wniosku, że przepis art. 4 pkt 18 u.t.k. należało odczytywać w kontekście art. 18 ust. 1 pkt 3 u.t.k., według którego dokumentem uprawniającym zarządców do zarządzania infrastrukturą kolejową, o której mowa w art. 18 ust. 2 u.t.k., przewoźników kolejowych do wykonywania przewozów, o których mowa w art. 18 ust. 3 u.t.k. i użytkowników bocznic kolejowych do eksploatacji tych bocznic, jest świadectwo bezpieczeństwa.

W ocenie Prezesa UTK, błędne było twierdzenie, że uzyskanie przez powoda certyfikatu bezpieczeństwa w 2009 r. było wystarczającym gwarantem zapewnienia bezpieczeństwa na bocznicach kolejowych. Samo jego uzyskanie nie potwierdzało bowiem zdolności bezpieczeństwa prowadzenia manewrów na bocznicy kolejowej.

Co więcej, zdaniem Prezesa UTK, nie można było zgodzić się ze stanowiskiem, że wymogi, jakie należy spełnić dla uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa, są znacząco wyższe niż dla świadectwa bezpieczeństwa użytkownika bocznicy kolejowej. Wynika to z całkowicie odmiennego zakresu działalności przedsiębiorcy z nich korzystających oraz zupełnie innej roli wskazanych dokumentów w systemie kolejowym, przez co porównanie wymogów ich uzyskania jest zupełnie niemiarodajne. Prezes UTK uznał za błędne twierdzenie powoda, w którym wykorzystując wnioskowanie *maiori ad minus* wskazał on, że skoro posiada certyfikat bezpieczeństwa, spełnia wymogi bezpieczeństwa, a w związku z tym może posiadać dostęp do infrastruktury kolejowej, którą są m.in. linie kolejowe, to tym bardziej spełnia wymogi bezpieczeństwa przewidziane dla bocznic kolejowej.

Prezes UTK zauważył również, że powód sam wystąpił o wydanie mu świadectwa bezpieczeństwa użytkownika bocznicy kolejowej. Jego zdaniem, powód zdając sobie sprawę z wagi omawianego naruszenia oraz wiedząc, że certyfikat bezpieczeństwa nie jest dokumentem wystarczającym ani uprawniającym do korzystania z bocznic kolejowych, podjął skuteczne działania celem uzyskania świadectwa bezpieczeństwa.

Prezes UTK wniósł:

1. na podstawie art. 398¹⁵ § 1 k.p.c. – o uchylenie w całości zaskarżonego wyroku Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 17 września 2021 r. (VII AGa 635/19) i przekazanie sprawy temu Sądowi do ponownego rozpoznania, z uwzględnieniem rozstrzygnięcia o kosztach;
2. ewentualnie, na podstawie art. 398¹⁶ k.p.c. – o uchylenie w całości zaskarżonego wyroku Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 17 września 2021 r. (VII AGa 635/19) i uwzględnienie apelacji Prezesa UTK od wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie Sądu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z 10 maja 2019 r. (XVII AmK 6/17) oraz zasądzenie od powoda na rzecz Prezesa UTK kosztów postępowania przed sądami obu instancji, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych;
3. zasądzenie od powoda na rzecz Prezesa UTK kosztów zastępstwa procesowego według norm prawem przepisanych.

Odpowiedź na powyższą skargę kasacyjną złożył pełnomocnik powoda. W piśmie z 9 lutego 2022 r. wniósł on o oddalenie skargi kasacyjnej Prezesa UTK oraz zasądzenie od Prezesa UTK na rzecz powoda kosztów postępowania kasacyjnego, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna Prezesa UTK jest zasadna i zasługuje na uwzględnienie.

W pierwszej kolejności należy odnieść się do zarzuconego przez Prezesa UTK naruszenia przepisów prawa materialnego. Zarzut ten wymaga rozstrzygnięcia, jaki dokument, w okresie, którego dotyczyła decyzja z 2 października 2016 r. nr [...], uprawniał do prowadzenia działalności w postaci eksploatacji bocznic kolejowych przez podmiot, któremu jednocześnie przysługiwał status przewoźnika kolejowego. Konsekwencją powyższych ustaleń będzie bowiem ocena zasadności zarzutów związanych z nienależeniem na powoda kary pieniężnej i – w dalszej kolejności – zarzutów o charakterze procesowym.

Zgodnie z treścią przepisów obowiązujących w okresie, za jaki została wymierzona przez Prezesa UTK kara pieniężna, dokumentem uprawniającym zarządcę do zarządzania infrastrukturą kolejową, o której mowa w art. 18 ust. 2 u.t.k., przewoźnika kolejowego do wykonywania przewozów, o których mowa w art. 18

ust. 3 u.t.k., użytkowników bocznic kolejowych do eksploatacji tych bocznic, a także przedsiębiorcę do zarządzania infrastrukturą i wykonywania przewozów w metrze było świadectwo bezpieczeństwa (art. 18 ust. 1 pkt 3 u.t.k.). Natomiast dokumentem uprawniającym przewoźnika kolejowego do uzyskania dostępu do infrastruktury kolejowej lub świadczenia usług trakcyjnych – był certyfikat bezpieczeństwa (art. 18 ust. 1 pkt 2 lit a i b u.t.k.). Zgodnie z art. 4 pkt 18 u.t.k. (w brzmieniu ustawy obowiązującego w dniu wydania zaskarżonej decyzji), świadectwem bezpieczeństwa był dokument potwierdzający zdolność bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego i wykonywania przewozów kolejowych, wydawany podmiotom zwolnionym z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa.

Ustawodawca wprowadził również definicje podmiotów wykonujących działalność w zakresie świadczenia transportu kolejowego. Zgodnie z art. 4 pkt 9 u.t.k., „przewoźnikiem kolejowym” był przedsiębiorca, który na podstawie licencji wykonywał przewozy kolejowe lub świadczył usługę trakcyjną. „Użytkownikiem bocznic kolejowej” ustawodawca określił podmiot działający w obrębie bocznic kolejowej, będący jej właścicielem lub władającym na podstawie innego tytułu prawnego (art. 4 pkt 10a u.t.k.). Ponadto, w ustawie zawarto wyjaśnienie dwóch dalszych terminów istotnych dla ustalenia zakresu obowiązków podmiotu użytkującego bocznicę kolejową. I tak, stosownie do art. 4 pkt 10 u.t.k. „bocznicą kolejową” określono drogę kolejową połączoną z linią kolejową i służącą do wykonywania załadunku i wyładunku wagonów lub wykonywania czynności utrzymywania pojazdów kolejowych lub postoju pojazdów kolejowych oraz przemieszczania i włączania pojazdów kolejowych do ruchu po sieci kolejowej; w skład bocznic wchodziły również urządzenia sterowania ruchem kolejowym oraz inne urządzenia związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego, które były na niej usytuowane. Natomiast „linia kolejowa” oznaczała drogę kolejową mającą początek i koniec wraz z przyległym pasem gruntu, na którą składają się odcinki linii, a także budynki, budowle i urządzenia przeznaczone do prowadzenia ruchu kolejowego wraz z zajętymi pod nie gruntami (art. 4 pkt 2 u.t.k.).

Z literalnego brzmienia powyższych przepisów wynika, że zakres przedmiotowy uprawnień związanych z posiadaniem świadectwa bezpieczeństwa różni się od prerogatyw wynikających z certyfikatu bezpieczeństwa. Co więcej,

brak jest również podmiotowej tożsamości pomiędzy przewoźnikiem kolejowym i użytkownikiem bocznic kolejowych. Specyfika prowadzonych przez nich rodzajów działalności powoduje, że nie pokrywają się one ze sobą. Przewoźnik kolejowy nie stanowi również kategorii szerszej wobec użytkownika bocznic kolejowych. Porównanie powołanych wyżej przepisów świadczy w szczególności o tym, że uprawnienia wynikające z posiadania statusu przewoźnika kolejowego nie obejmują wszystkich uprawnień wymaganych dla eksploatacji bocznic kolejowych przez ich użytkowników. Prowadzi to do konieczności spełnienia przez użytkowników bocznic dodatkowych wymogów prawnych, które nie dotyczą podmiotów wykonujących jedynie przewozy kolejowe lub świadczących usługę trakcyjną. Dla zapewnienia bezpieczeństwa określonych zasobów infrastruktury kolejowej nałożono na każdy z tych podmiotów obowiązki uzyskania odpowiedniego dokumentu poświadczającego bezpieczeństwo odpowiadającego im zakresu prowadzonej działalności. Nie stoi to oczywiście na przeszkodzie temu, aby ten sam podmiot był jednocześnie przewoźnikiem kolejowym i użytkownikiem bocznic kolejowych. Jednakże w takiej sytuacji podmiot musi spełnić zarówno wszystkie wymogi prawne przewidziane dla prowadzenia działalności przez przewoźnika kolejowego, jak i dodatkowe – wynikające z prowadzenia działalności w szerszym zakresie, tj. eksploatacji bocznic kolejowych.

Wbrew temu, co podniósł Sąd Apelacyjny w Warszawie w uzasadnieniu wyroku z 17 września 2021 r. (VII AGa 635/19), oczywistym jest, że gdyby racjonalny ustawodawca nie zamierzał wprowadzić wspomnianego rozróżnienia przedmiotowego, to wyłączając konieczność posiadania świadectwa bezpieczeństwa przez podmiot, któremu przysługiwał certyfikat bezpieczeństwa, nie określałby równocześnie wprost, jaki dokument jest właściwy do prowadzenia określonej działalności w zakresie transportu kolejowego. Wprowadziłby jedynie stosowne wyłączenie w zakresie obowiązku uzyskania świadectwa bezpieczeństwa. Przyjęcie, że dla potrzeb ustalenia obowiązków użytkowników bocznic kolejowych zakresy przedmiotowe uprawnień wynikających z posiadania obu dokumentów są ze sobą tożsame stoi w sprzeczności z treścią analizowanych przepisów i właśnie takie wyniki wykładni mogłoby prowadzić do naruszenia pewności co do prawa, które sądy są zobowiązane stosować.

Niezależnie od powyższej argumentacji trzeba zauważyć, że za jej trafnością przemawiają – pośrednio – dalsze przepisy. W treści art. 18 ust. 2 i 3 u.t.k. został bowiem zawarty zamknięty katalog podmiotów, które były zwolnione z obowiązku uzyskania certyfikatu bezpieczeństwa i autoryzacji bezpieczeństwa. Wśród tych podmiotów nie został wymieniony użytkownik bocznicy kolejowej. Konsekwentnie należy zatem przyjąć, że jedynym dokumentem uprawniającym użytkownika bocznicy kolejowej do jej eksploatacji było świadectwo bezpieczeństwa.

Mając na uwadze powyższe ustalenia, Sąd Najwyższy nie podziela stanowiska wyrażonego przez Sąd Apelacyjny w Warszawie, że „obowiązku posiadania świadectwa bezpieczeństwa przez podmiot będący przewoźnikiem kolejowym nie można było jednoznacznie wyinterpretować z niejasnych przepisów prawa obowiązujących na dzień wydania zaskarżonej decyzji” (s. 28 Uzasadnienia). Wniosek ten wyprowadzono bowiem z niezasadnego – jak wykazano powyżej – założenia, że przepisy znajdujące zastosowanie w sprawie są „niejasno zredagowane” (s. 28 Uzasadnienia), a w konsekwencji związane z nimi ryzyko wątpliwości interpretacyjnych nie może obciążać powoda (s. 29 Uzasadnienia). Błędem Sądu Apelacyjnego w Warszawie, jaki wyniknął z powyższych przesłanek, było danie prymatu przy interpretacji przepisów wykładni celowościowej, która powinna mieć rozstrzygające znaczenie dopiero wówczas, gdy wykładnia językowa okazuje się niewystraczająca. Taka sytuacja nie zachodziła jednak w niniejszej sprawie.

Powyższe ustalenia znajdują potwierdzenie również w dotychczasowym orzecnictwie Sądu Najwyższego. W wyroku z 8 grudnia 2022 r. (I NSKP 10/22) Sąd Najwyższy potwierdził, że biorąc pod uwagę różny zakres czynności, które są podejmowane przez przewoźnika kolejowego i użytkownika bocznicy kolejowej, wykluczone jest przyjęcie, że sam certyfikat bezpieczeństwa uprawnia użytkowników bocznic kolejowych do eksploatacji tych bocznic, jak też, iż świadectwo bezpieczeństwa uprawnia do wykonywania czynności, które są charakterystyczne dla przewoźnika kolejowego. Certyfikat bezpieczeństwa przewidziany dla przewoźnika kolejowego nie jest zamienny ani nadrzędny w stosunku do świadectwa bezpieczeństwa przewidzianego dla użytkownika bocznicy kolejowej.

Niedopuszczalne jest również przyjęcie argumentacji *a maiori ad minus* poprzez uznanie, że skoro powód dysponuje certyfikatem bezpieczeństwa, tj. dokumentem potwierdzającym, że spełnia wymogi bezpieczeństwa i w związku z tym może posiadać dostęp do infrastruktury kolejowej, którą są m.in. linie kolejowe, to tym bardziej spełnia wymogi bezpieczeństwa przewidziane dla drogi kolejowej połączonej z linią kolejową, która ma znacznie mniejsze znaczenie dla transportu kolejowego. Jak przyjął Sąd Najwyższy we wspomnianym wyroku z 8 grudnia 2022 r. (I NSKP 10/22), „(...) wnioskowanie z konsekwentności ocen prawodawcy, jak wszelkie wnioski prawnicze, to rozumowanie stosowane nie w celu interpretacji prawa (przepisu prawnego), lecz dla wyprowadzania normy, dla której podstawą jest nie konkretny przepis prawny, lecz norma prawna już wyinterpretowana z przepisu prawnego. Tego rodzaju sytuacja nie ma tu miejsca – zagadnienie sprowadza się wyłącznie do interpretacji poszczególnych przepisów prawnych. Po drugie, przyjmując nawet, że w grę wchodzi zastosowanie wniosku prawniczego, *argumentum a fortiori* nakazuje przyjąć określoną wolę prawodawcy. W przypadku rozumowania zastosowanego przez SOKiK dorozumiana wola prawodawcy została całkowicie oderwana od treści, i to jednoznacznej, tworzonych przez niego przepisów prawnych. Konsekwentne należałoby przyjąć, że wolą ustawodawcy było pominięcie jego woli wyrażonej w przepisach prawnych, czego uczynić nie można. Po trzecie, niejasne pozostaje, na jakiej podstawie SOKiK ustalił, że certyfikat bezpieczeństwa jest czymś „więcej” aniżeli świadectwo bezpieczeństwa, skoro w świetle ustawy o transporcie kolejowym, są to instytucje różne i *de iure* (w okresie, za który nałożona została kara pieniężna) niezależne od siebie”.

Sąd Najwyższy podziela trafne spostrzeżenia Sądu Apelacyjnego w Warszawie na temat istoty karno-administracyjnego charakteru odpowiedzialności na podstawie art. 66 ust. 1 u.t.k. Sprawa z odwołania od decyzji Prezesa UTK, nakładającej karę pieniężną, powinna być rozpoznana z uwzględnieniem standardów ochrony praw oskarżonego obowiązujących w postępowaniu karnym, a ryzyko wątpliwości interpretacyjnych nie może obciążać powoda (s. 29 Uzasadnienia). Jednakże te wskazówki mogłyby przemawiać za utrzymaniem wyroku Sądu Apelacyjnego w Warszawie tylko wtedy, gdyby przepisy aktualizujące

odpowiedzialność użytkownika bocznic kolejowych rzeczywiście były niejasne i budziły uzasadnione wątpliwości interpretacyjne. W rozpoznawanej sprawie nie miało to miejsca.

Co więcej, dokonując wykładni celowościowej Sąd Apelacyjny w Warszawie nie odniósł się do funkcji przepisów zawartych w ustawie o transporcie kolejowym. Dotyczą one prowadzenia określonego rodzaju działalności i wprowadzają standardy postępowania służące ochronie istotnych dóbr prawnych. Mają za zadanie zagwarantowanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa przedmiotowej działalności, co powoduje, że wymagana jest ich ścisła interpretacja. Przemawia za tym również okoliczność, że sprawy o nałożenie kar pieniężnych związanych z naruszeniem przepisów dotyczących prowadzenia działalności dotyczącej użytkowania bocznic kolejowej rozpoznawane są na podstawie przepisów prawa publicznego. Z tego względu niedopuszczalne jest swobodne stosowanie różnych metod wykładni przepisów, połączone z umniejszeniem roli wykładni językowej. Przepisy prawa publicznego nie chronią bowiem interesu prywatnego przedsiębiorcy, ale ich celem jest zabezpieczenie interesu publicznego – w tym przypadku związanego z zagwarantowaniem bezpieczeństwa infrastruktury kolejowej.

Biorąc pod uwagę powyższe, nie można zgodzić się z tezą Sądu Apelacyjnego w Warszawie, że w zakresie, w jakim powód był użytkownikiem bocznic kolejowej, nie ciążył na nim obowiązek posiadania świadectwa bezpieczeństwa. Konsekwentnie zatem ustalenie niezrealizowania tego obowiązku powinno skutkować nałożeniem na niego przez Prezesa UTK kary pieniężnej. Wynika to z art. 66 ust. 1 pkt 3 lit. a (w skardze kasacyjnej błędnie wskazano lit. c) u.t.k., zgodnie z którym, karze pieniężnej podlega zarządca, przewoźnik kolejowy lub użytkownik bocznic kolejowej, który prowadzi działalność bez dokumentu uprawniającego, o którym mowa w art. 18 u.t.k. W razie stwierdzenia takich naruszeń obowiązkiem Prezesa UTK było zatem nałożenie na powoda kary pieniężnej, co czyni zasadnym zarzut naruszenia art. 66 ust. 1 pkt 3 lit. a i ust. 2 w zw. z art. 18 ust. 1 pkt 3 u.t.k.

Biorąc pod uwagę powyższe ustalenia, za zasadne należy uznać również zarzuty naruszenia przepisów prawa procesowego. Sąd Apelacyjny w Warszawie

wskazał bowiem, że zarówno postępowanie administracyjne w sprawie nałożenia kary pieniężnej za eksploatację bocznic kolejowej bez dokumentu uprawniającego, tj. świadectwa bezpieczeństwa użytkownika bocznic kolejowej, jak i zaskarżona decyzja z 2 października 2016 r. nr [...], dotyczą kary za prowadzenie działalności bez wymaganego konkretnego dokumentu, a nie prowadzenia działalności bez objęcia w systemie zarządzania bezpieczeństwem eksploatowanych bocznic. Jak wskazano powyżej, powód był zobowiązany do posiadania świadectwa bezpieczeństwa użytkownika bocznic kolejowej – w zakresie, w jakim prowadził tego rodzaju działalność. Zasadnie uznano zatem, że w latach 2007-2013 prowadził ją bez wymaganego dokumentu bezpieczeństwa. W tym kontekście nie ma znaczenia następne uwzględnienie przez powoda w swoim „systemie zarządzania bezpieczeństwem” eksploatowanych bocznic, tym bardziej, że nastąpiło to dopiero w 2014 r.

Mając na względzie powyższe, Sąd Najwyższy na podstawie art. 398¹⁵ § 1 k.p.c. orzekł jak w sentencji.

O pozostawieniu Sądowi Apelacyjnemu w Warszawie rozstrzygnięcia o kosztach postępowania kasacyjnego Sąd Najwyższy orzekł na podstawie art. 108 § 2 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. w zw. z art. 398²¹ k.p.c.