

Sygn. akt VIII Ga 281/22

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 3 lutego 2023r.

Sąd Okręgowy w Bydgoszczy VIII Wydział Gospodarczy

w składzie następującym:

Przewodniczący: sędzia Elżbieta Kala

Protokolant: starszy sekretarz sądowy Anna Kafara

po rozpoznaniu w dniu 11 stycznia 2023 r. w Bydgoszczy

na rozprawie

sprawy z powództwa: (...) w W.

przeciwko: (...) w W.

o zapłatę

na skutek apelacji wniesionej przez powoda od wyroku Sądu Rejonowego w Bydgoszczy z dnia 26 października 2022 r., sygn. akt. VIII GC 1866/21 upr

1. zmienia zaskarżony wyrok w ten sposób, że:

a) w punkcie I. (pierwszym) zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 1.194,19 zł (tysiąc sto dziewięćdziesiąt cztery złote dziewięćnaście groszy) z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 22 stycznia 2022 r. do dnia zapłaty, a w pozostałej części powództwo oddala;

b) w punkcie II. (drugim) zasądza od pozwanego na rzecz powoda tytułem zwrotu kosztów procesu kwotę 1.887 zł (tysiąc osiemset osiemdziesiąt siedem złotych) wraz z odsetkami w wysokości odsetek ustawowych za opóźnienie za czas od dnia uprawomocnienia się postanowienia o kosztach zawartego w wyroku do dnia zapłaty;

2. w pozostałej części apelację oddala;

3. zasądza od pozwanego na rzecz powoda tytułem zwrotu kosztów postępowania apelacyjnego kwotę 235 zł (dwieście trzydzieści pięć złotych) wraz z odsetkami w wysokości odsetek ustawowych za opóźnienie za czas od dnia uprawomocnienia się postanowienia o kosztach zawartego w wyroku do dnia zapłaty.

Na oryginale właściwy podpis

Sygn. akt VIII Ga 281/22

UZASADNIENIE

Zaskarżonym wyrokiem z dnia 26 października 2022 r. Sąd Rejonowy w Bydgoszczy oddalił powództwo (...)w W. przeciwko (...) w W. i orzekł o kosztach procesu.

Sąd Rejonowy ustalił, że strony łączyło zobowiązanie umowne, którego przedmiot stanowiło udostępnienie przez zarządcę (pozwaną) przewoźnikowi (powód) infrastruktury kolejowej, będącej w zarządzie (...), w celu wykorzystania

przydzielonej zdolności przepustowej dla: przejazdu pociągów, wykonania manewrów, postoju pojazdów kolejowych, korzystania z (...) na zasadach określonych odpowiednio w Regulaminie, (...), regulaminie dostępu do (...) wraz z „Opłatami za dostęp do (...), stanowiącymi Załącznik nr 7 do regulaminu dostępu do (...), wg. stanu na dzień zawarcia Umowy, dostępnych na stronie (...) i Umowie.

Na mocy łączącego strony zobowiązania, pozwany udostępnił powodowi linie kolejowe oraz trakcje, którymi zarządzał, a (...) w W. realizował przy ich wykorzystaniu przewozy na ustalonych trasach.

W dniu 21 marca 2018 r., w trakcie przejazdu pociągu pasażerskiego przewoźnika P. relacji P. – B. na szlaku (...) - S., jadącego po torze nr 2 na 200,500 kilometrze doszło do zdarzenia polegającego na nagłym wtargnięciu na tory zwierzyny leśnej - sarny. Do zdarzenia doszło o godzinie 19:06, po zmroku. Pociąg poruszał się z prędkością około 100 km/h, w granicach maksymalnej dopuszczalnej prędkości na tym odcinku. Po dokonaniu oględzin i zabezpieczeniu przewodu powietrznego, pociąg kontynuował jazdę do stacji B..

W wyniku powyższego, uszkodzeniu uległy części lokomotywy w postaci: przewodu roboczego przed zaworem (pęknięta rurka), urwania zaworu hamulcowego oraz wygięcia pudła (...) z lewej strony biegu przed kabiną maszynisty.

Powód wykonał naprawy we własnym zakresie. Kosz naprawy wyniósł 1 194,19 zł.

Jak ustalił Sąd Rejonowy, elektryczny zespół trakcyjny (...) jest pojazdem szynowym, którego naprawa ze względu na szereg wymagań technicznych i konieczność dysponowania odpowiednim sprzętem naprawczym nie może odbywać się w każdym warsztacie, czy jednostce serwisowej. Wartość roboczogodziny dla serwisów kolejowych w czasie wykonywania naprawy zawiera się w przedziale od 200 zł do 250 zł za jedną roboczogodzinę. Koszty naprawy pozwalające na przywrócenie pojazdu do stanu sprzed zdarzenia z 21 marca 2018r. wynosiły 4 170 zł. W tym koszt materiałów w wysokości 670 zł oraz wartość 17,5 roboczogodzin w stawce 200 zł/rbh tj. 3 500 zł.

Na linii na której doszło do przedmiotowego zdarzenia nie ma zainstalowanych urządzeń odstrasżających zwierzynę. W/w urządzenia, nie zapewniają 100% skuteczności w zakresie odstraszenia zwierząt. Nadto, teren ten nie jest ogrodzony, a na przedmiotowym odcinku nie ma innych zabezpieczeń przed zwierzętami.

Zdarzenie szkodowe, którego dotyczy niniejsze postępowanie, nie było jedynym zdarzeniem z udziałem zwierzyny na przedmiotowym odcinku.

Powyższy stan faktyczny Sąd Rejonowy ustalił na podstawie dokumentów przedłożonych przez strony, których autentyczność nie była kwestionowana i nie budziła wątpliwości, a także na podstawie zeznań świadków i opinii biegłego sądowego.

W dalszej kolejności Sąd Rejonowy stwierdził, że w niniejszej sprawie poza sporem pozostawał fakt związania stron umową, na mocy której powód zobowiązał się do wykonania na rzecz pozwanego zobowiązania umownego polegającego na wykorzystaniu przydzielonej zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej, zarządzanej przez (...). Nie budziło również wątpliwości, że w trakcie jednego z przejazdów realizowanych przez powoda doszło do wypadku polegającego na wbiegnięciu zwierzyny przed pociąg, co doprowadziło do uszkodzenia lokomotywy pojazdu.

Mając zatem na uwadze powyższe, a także bacząc na zgromadzony materiał dowodowy i charakter przedmiotowego sporu, w pierwszej kolejności Sąd Rejonowy poczynił rozważania w przedmiocie prawidłowej kwalifikacji szkody oraz charakteru ponoszonej z tytułu jej powstania odpowiedzialności. Powód wskazywał bowiem, że przedmiotowe zdarzenie ma charakter deliktowy, a samo żądanie znajduje swoje oparcie w normie art. 435 kodeksu cywilnego.

Sąd Rejonowy przywołując treść art. 435 kodeksu cywilnego zauważył, iż motywem wprowadzenia zaostrzonej odpowiedzialności prowadzącego przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody jest istotne zagrożenie, które stwarza dla otoczenia działanie takiego przedsiębiorstwa. Skoro bowiem dany podmiot prowadzi działalność stwarzającą niebezpieczeństwo dla ludzi i ich mienia (i co do zasady czerpie z niej zyski), powinien liczyć się

z opartą na surowych przesłankach odpowiedzialnością za szkody, które z takiej działalności wynikły. Podstawa odpowiedzialności jest w tym wypadku oparta na zasadzie ryzyka, a więc ma charakter rozszerzony w stosunku do odpowiedzialności na zasadzie winy (art. 415 k.c.). W omawianym przypadku odpowiedzialność prowadzącego na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody może być uchylona tylko przez wykazanie jednej z trzech okoliczności, mianowicie, że przyczyną szkody była siła wyższa albo wyłączna wina poszkodowanego lub wyłączna wina osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności (tzw. przesłanki egzoneracyjne). Sąd Rejonowy wskazał na zdecydowanie surowy charakter rzeczony odpowiedzialności, który jednakże uzasadniony jest niebezpieczeństwem wynikającym z prowadzenia tego typu działalności gospodarczej.

Następnie Sąd pierwszej instancji podniósł, iż w świetle treści przepisu art. 435 § 1 k.c. nie ulega wątpliwości, iż do przesłanek odpowiedzialności przewidzianej w omawianej normie prawnej należą: zaistnienie szkody, ruch przedsiębiorstwa odpowiedzialny za jej powstanie oraz związek przyczynowy pomiędzy powyższymi czynnikami.

Zdaniem Sądu Rejonowego, przedsiębiorstwem lub zakładem, o którym mowa w art. 435 k.c., jest przy tym przede wszystkim przedsiębiorstwo w znaczeniu przedmiotowym (art. 55¹ k.c.), przy czym odpowiedzialność z art. 435 k.c. powstaje także wówczas, gdy zespół środków wprawianych w ruch za pomocą sił przyrody nie jest nastawiony na osiągnięcie zysku albo jeśli pomimo takiego nastawienia nie przynosi spodziewanych zysków (M. Safjan (w:) Kodeks cywilny, t. 1, red. K. Pietrzykowski, 2018, kom. do art. 435, nb 4 i n.). Do zaistnienia odpowiedzialności odszkodowawczej przewidzianej w treści artykułu 435 k.c. wymagane jest również, aby przedsiębiorstwo lub zakład były wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody. Oznacza to, że zaostrożona odpowiedzialność jest związana nie z każdym przedsiębiorstwem lub zakładem, lecz tylko z takim, które jako całość jest napędzane za pomocą sił przyrody (pary, gazu, elektryczności, paliw itp.). Ponieważ użycie sił przyrody jest w dzisiejszych czasach tak powszechne, że nie sposób wskazać jakiegokolwiek przedsiębiorcy, który by z tych sił nie korzystał, dlatego też kluczowe jest tutaj badanie, czy działalność wprawiana w ruch siłami przyrody jest dla danego przedsiębiorstwa zasadnicza, czy tylko uboczna. Jedynie w tym pierwszym wypadku można obarczyć prowadzącego przedsiębiorstwo odpowiedzialnością z art. 435 k.c., gdyż tylko wówczas jego aktywność pociąga za sobą niebezpieczeństwo dla otoczenia będące ratio legis komentowanego przepisu.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt rozpatrywanej sprawy Sąd Rejonowy wskazał, że przedsiębiorstwo pozwanej poza wszelką wątpliwością objęte było zakresem hipotezy art. 435 k.c., gdyż jego aktywność jest uzależniona od korzystania z sił przyrody. Takie stanowisko zajął również Sąd Najwyższy w uchwale z dnia 26 lipca 2017 r. wskazując, że do podstawowych zadań (...) należy utrzymywanie infrastruktury kolejowej w stanie umożliwiającym prowadzenie ruchu kolejowego, co z kolei wymaga wykorzystania energii elektrycznej na dużą skalę. To z kolei oznacza, iż podmiot ten prowadzi na własny rachunek przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody w rozumieniu art. 435 k.c. (zob. Uchwała Sądu Najwyższego z dnia 26 lipca 2017 r., sygn. III CZP 30/17, OSNC 2018/6/55, LEX).

W dalszej części uzasadnienia zaskarżonego wyroku, Sąd Rejonowy podniósł, że na gruncie przedmiotowej sprawy, samo wystąpienie szkody spowodowanej wtargnięciem na tory dzikiego zwierzęcia również stanowiło okoliczność oczywistą i niekwestionowaną przez strony w toku procesu. Najistotniejszą i tym samym wymagającą omówienia kwestią było natomiast jednoznacznie ustalenie, czy pozwany ponosi odpowiedzialność za powyżej wskazane zdarzenie i powstała w jego wyniku szkodę.

Zdaniem Sądu Rejonowego, pomimo swej surowości, art. 435 k.c. nie stanowi o odpowiedzialności absolutnej, lecz przewiduje również przesłanki egzoneracyjne tj. umożliwiające właścicielowi przedsiębiorstwa zwolnienie się od odpowiedzialności za szkodę spowodowaną ruchem należącego do niego przedsiębiorstwa. W szczególności z odpowiedzialności za szkodę prowadzący na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład zwolniony jest, gdy wyniknęła ona z wyłącznej winy osoby trzeciej, za którą przedsiębiorstwo lub zakład nie odpowiada. Przy określeniu pojęcia "osoby trzeciej, za którą przedsiębiorstwo lub zakład nie odpowiada", należy uwzględnić dwa kryteria: że chodzi o osobę należącą do grona podmiotów, za które prowadzący przedsiębiorstwo (zakład) nie ponosi

odpowiedzialności w żadnej formie oraz że chodzi o osobę, która pozostaje poza ruchem przedsiębiorstwa lub zakładu (nie jest w żadnej formie objęta działalnością przedsiębiorstwa lub zakładu).

W przypadku omawianej przesłanki egzoneracyjnej niezbędnym jest wykazanie, iż zawinione zachowanie osoby trzeciej stanowiło wyłączną przyczynę szkody. Tym samym w sytuacji gdy zaniedbania osoby trzeciej są tylko jedną z przyczyn szkody, obok ruchu przedsiębiorstwa, prowadzący je odpowiada wobec poszkodowanego na zasadzie ryzyka co najwyżej solidarnie z osobą trzecią.

Przedkładając powyższe na grunt niniejszej sprawy Sąd Rejonowy wskazał, że wskazanie co do przesłanek egzoneracyjnych ma znaczenie jedynie porządkowe, albowiem w przedmiotowym postępowaniu nie mamy to czynienia nie tylko z osobą trzecią, ale też osobą w ogóle. Do szkody doszło na skutek wtargnięcia na tory dzikiego zwierzęcia. W tej sytuacji, w ocenie Sądu rozważanie co do wskazanych powyżej ewentualnych wyłączeń jest zbędne, gdyż pozwanemu w ogóle nie można przypisać odpowiedzialności za przedmiotowe zdarzenie.

Sąd Rejonowy doszedł do wniosku, że w przedmiotowej sprawie nie doszło do ziszczenia się przesłanek odpowiedzialności pozwanego, albowiem pomiędzy zdarzeniem szkodowym, a ruchem przedsiębiorstwa nie wystąpił niezbędny do przypisania pozwanemu odpowiedzialności związek przyczynowy, który występuje wtedy, gdy szkoda nastąpiła w wyniku zdarzenia funkcjonalnie powiązanego z działalnością przedsiębiorstwa, choćby nie było bezpośredniej zależności między użyciem sił przyrody, a szkodą.

Sąd Rejonowy wskazał, że w przedmiotowym postępowaniu mamy do czynienia z sytuacją, w której do szkody doszło na skutek bezpośredniego wtargnięcia na tory przez sarnę. W wyniku tego zdarzenia, w elektrycznym zespole trakcyjnym (...) doszło do uszkodzenia przewodu roboczego przed zaworem (pęknięcia rurki), urwania zaworu hamulcowego oraz wgięcia pudła (...) z lewej strony biegu pod kabiną maszynisty. Co istotne, do szkody doszło na odcinku torów znajdujących w pobliżu lasu, co uzasadnia niejako wtargnięcie, przy czym kierowany przez pracowników powoda pociąg poruszał się z dopuszczalną na tym terenie prędkością. Niezależnie od tego, w ocenie Sądu Rejonowego trudno jest uznać, że wtargnięcie na tory dziko żyjącego zwierzęcia pozostawało w związku z samą działalnością pozwanego.

Sąd Rejonowy przyznał, że zgodnie z Ustawą o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego (...), w brzmieniu zarówno z dnia zdarzenia szkodowego jak i obecnie, do zadań zarządcy infrastruktury (pозwanego), należy m.in. zarządzanie infrastrukturą kolejową oraz utrzymywanie jej przez prowadzenie prac mających na celu utrzymywanie stanu i zdolności istniejącej infrastruktury kolejowej do bezpiecznego prowadzenia ruchu kolejowego, w tym nadzór nad funkcjonowaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym i przytorowych urządzeń kontroli bezpiecznej jazdy pociągów (art. 5 Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym). Z powyższego wynika zatem, że do zadań pozwanego należało zapewnienie prawidłowego funkcjonowania infrastruktury, przy czym nie oznacza to automatycznej odpowiedzialności zarządcy za wszelkie występujące na torach nieprawidłowości.

Sąd Rejonowy nadmienił też, że do przedmiotowej szkody doszło na specyficznym terenie, tj. torach znajdujących się w pobliżu lasu, w którym występuje dzika zwierzyna. Jej pojawienie się, chociaż zaskakujące dla kierującego lokomotywą, nie stanowi jednak w ocenie Sądu Rejonowego okoliczności nadzwyczajnej dla tak umiejscowionych torów. Jak wskazał dalej Sąd Rejonowy, trudno jest przy tym wyobrazić sobie sytuację, w której tak powód jak i pozwany mogliby zapobiec tego rodzaju incydentom. Nie uszły przy tym uwadze Sądu wskazania powoda co do istnienia i możliwości wykorzystania urządzeń odstraszących zwierzynę leśną, które mogły by zostać zamontowane na odcinkach jej występowania. Ze zgromadzonego materiału dowodowego wynikało, że taki sprzęt nie cechuje się 100% skutecznością, albowiem zwierzęta przyzwyczajają się do niego, a ponadto jego montaż wiąże się ze znaczącymi kosztami. Poza tym, nie trzeba dysponować wiadomościami specjalnymi aby dojść do wniosku, że również i grodzenie torów jest zasadniczo przedsięwzięciem niemożliwym do realizacji na wszystkich odcinkach linii kolejowych na których pojawia się dzika zwierzyna, mogąca stanowić potencjalne zagrożenie dla pojazdów szynowych. Zwierzyna przemieszcza się i występuje bowiem nie tylko na terenach leśnych, ale również innych gruntach (polach, łąkach), a nawet w miastach, przez które także przebiegają tory. Ogrodzenie wszystkich odcinków

torów na których występuje niebezpieczeństwo wtargnięcia dzikiej zwierzyny jest niemożliwe nie tylko ze względu na znaczne koszty takiego przedsięwzięcia (niewspółmierne do kosztów napraw taboru kolejowego), lecz również z przyczyn logistycznych (konieczności zapewnienia możliwości przejścia lub przejazdu przez tory ludziom i służbom ratunkowo – porządkowym). W tym stanie rzeczy, zobowiązany do utrzymania prawidłowej infrastruktury kolejowej pozwany, nie jest w stanie zapewnić całkowitego bezpieczeństwa przejazdu gwarantującego, iż do wypadnięcia na tory zwierzyny w ogóle nie dojdzie.

Mając na uwadze powyższe Sąd Rejonowy doszedł do wniosku, iż pozwany nie ponosi odpowiedzialności za przedmiotową szkodę. Brak jest bowiem związku przyczynowego pomiędzy funkcjonalną działalnością jego przedsiębiorstwa, a szkodą do której doprowadziło wtargnięcie zwierzęcia na tory. Wobec tego, o odpowiedzialności wynikającej z art. 435 k.c. w ogóle nie mogło być mowy, a tym samym oparte na tej podstawie roszczenia strony powodowej, nie zasługują na uwzględnienie.

Abstrahując od powyższego, Sąd Rejonowy nie znalazł też podstaw aby obciążyć pozwanego odpowiedzialnością na zasadzie winy (art. 415 k.c.), za zdarzenie będące przyczyną szkody. Powód nie wykazał bowiem zaistnienia związku przyczynowego pomiędzy działaniem lub zaniechaniem pozwanego a szkodą, a tym bardziej winy po stronie pozwanego.

W tym stanie rzeczy, wobec niemożności przypisania pozwanemu odpowiedzialności za przedmiotową szkodę, Sąd na podstawie art. 435 k.c. i art. 415 k.c. w zw. z art. 6 k.c., powództwo oddalił.

O kosztach orzeczono na podstawie art. 98 w zw. z art. 99 k.p.c.

Apelację od powyższego wyroku Sądu Rejonowego w Bydgoszczy wywiódł powód, zaskarżając wyrok w całości. Zaskarżonemu orzeczeniu zarzucił:

1. sprzeczność istotnych ustaleń Sądu z treścią zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego polegającą na błędnym przyjęciu przez Sąd, że:

- pomiędzy wybiegnięciem zwierzęcia na tory a prowadzoną przez pozwanego działalnością polegającą na zarządzaniu liniami kolejowymi, którymi uszkodzony pojazd się poruszał nie zachodzi adekwatny związek przyczynowy, podczas gdy do szkody doszło w związku z ruchem przedsiębiorstwa pozwanego, wskutek czego niewątpliwie ponosi on odpowiedzialność za skutki tego zdarzenia na zasadzie ryzyka, na podstawie art. 435 k.c.,

2. naruszenie przepisów postępowania, które miało istotny wpływ na wynik sprawy, tj. art. 233 §1 k.p.c. poprzez rażące naruszenie zasad logicznego rozumowania oraz doświadczenia życiowego, a polegające na uznaniu przez Sąd zeznań wszystkich świadków za wiarygodne w całości, w sytuacji, gdy zeznania te w wielu kwestiach były niespójne, a których ustalenie i wzięcie pod uwagę mogło prowadzić do wydania odmiennego wyroku- które to uchybienie miało wpływ na wynik sprawy,

3. naruszenie art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym poprzez jego błędne zastosowanie i przyjęcie, że pozwany zapewnił bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego na trasie W.-O.-S. i tym samym nie można przypisać mu odpowiedzialności za naruszenie obowiązków nałożonych na niego z mocy ustawy, podczas gdy pozwany w żaden sposób nie zadbał o bezpieczeństwo ruchu kolejowego na w/w odcinku, nie stosując żadnych środków zmniejszających możliwość wystąpienia podobnych kolizji (sygnały dźwiękowe, grodzenie torów), pomimo faktu, że rzeczony odcinek biegnie przez drogę leśną,

4. naruszenie przepisów postępowania tj. art. 98 § 1 oraz art. 99 k.p.c. poprzez ich zastosowanie na korzyść strony pozwanej,

5. naruszenie przepisów prawa materialnego tj. art. 435 § 1 k.c. poprzez niewłaściwe zastosowanie polegające na przyjęciu przez Sąd, że w niniejszej sprawie nie można w ogóle przypisać odpowiedzialności pozwanego z uwagi na działanie zwierzęcia, podczas gdy przepis ten nie przewiduje jako okoliczności egzoneracyjnej działania zwierzęcia z

uwagi na zamknięty katalog przesłanek, a sam fakt takiego działania przez zwierzę nie może stanowić okoliczności wyłączającej odpowiedzialności pozwanego w ogóle,

6. naruszenie przepisów prawa materialnego tj. art. 361 k.c. poprzez jego błędne zastosowanie polegające na tym, że Sąd I instancji uznał, że nie zachodzi adekwatny związek przyczynowy pomiędzy działaniem, czy zaniechaniem pozwanego, a wyrządzoną powodowi szkodą.

Z ostrożności procesowej powód podniósł także zarzut naruszenia przez Sąd I instancji prawa materialnego tj. art. 415 k.c. poprzez błędną jego wykładnię i przyjęcie, że gdyby brać pod uwagę, że pozwany ponosi odpowiedzialność na zasadzie winy, to że pozwany nie dopuścił się zaniechania w prowadzeniu swojej działalności, podczas gdy pozwany nie zastosował w żadnym stopniu żadnych środków minimalizujących występowanie kolizji składów kolejowych z torami pomimo pełnienia funkcji zarządcy infrastruktury kolejowej i pomimo występowania podobnych kolizji przewidywał możliwość wystąpienia kolejnych zdarzeń.

Wskazując na powyższe zarzuty, powód wniósł o:

- zmianę zaskarżonego wyroku poprzez uwzględnienie powództwa w całości tj.:

1) zasądzenie od pozwanego na swoją rzecz kwoty 1.194,19 zł wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 21 kwietnia 2018 r. do dnia zapłaty,

2) zasądzenie od pozwanego na swoją rzecz kosztów procesu w I instancji, w tym kosztów zastępstwa procesowego, zgodnie z zasadą z art. 98 § 1 k.c. i z uwzględnieniem pkt 1 apelacji.

Powód wniósł także o zasądzenie od pozwanego na swoją rzecz kosztów postępowania apelacyjnego, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Ewentualnie powód wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi I instancji.

W uzasadnieniu apelacji powód podkreślił, że jego zdaniem Sąd I instancji nieprawidłowo uznał, że pomiędzy działaniem pozwanego a przedmiotową szkodą nie zachodzi adekwatny związek przyczynowy stanowiący podstawę do przypisania jemu odpowiedzialności za zaistniałe zdarzenie.

W odpowiedzi na apelację powoda, pozwany wniósł o jej oddalenie w całości oraz zasądzenie od powoda na swoją rzecz kosztów postępowania apelacyjnego według norm przepisanych.

Sąd Okręgowy zważył, co następuje:

Apelacja powoda zasługiwała na uwzględnienie w zasadniczej części.

Na wstępie należy wskazać, że sprawa podlegała rozpoznawaniu w postępowaniu uproszczonym, zatem do postępowania apelacyjnego zastosowanie miały przepisy art. 505⁹

i nast. k.p.c. Katalog zarzutów, które apelujący może uczynić podstawą apelacji jest w postępowaniu uproszczonym ograniczony do zarzutu naruszenia prawa materialnego przez błędną jego wykładnię lub niewłaściwe zastosowanie oraz naruszenia przepisów postępowania, jeżeli mogło ono mieć wpływ na wynik sprawy (art. 505⁹ § 1 k.p.c.). Enumeratywne wyliczenie zarzutów mogących stanowić podstawę apelacji oznacza, że w postępowaniu uproszczonym ten środek odwoławczy ma charakter ograniczony, a sąd odwoławczy rozpoznaje sprawę w granicach wyznaczonych przez treść podniesionych zarzutów apelacyjnych. Ponadto wskazać także trzeba, że zgodnie z art. 505¹³ § 2 k.p.c., jeżeli Sąd drugiej instancji nie przeprowadził postępowania dowodowego, uzasadnienie wyroku powinno zawierać jedynie wyjaśnienie jego podstawy prawnej z przytoczeniem przepisów prawa.

Podstawowy zarzut apelacji dotyczył naruszenia art. 435 § 1 k.c i art. 361 k.c i zarzut ten w ocenie Sądu Okręgowego należało uwzględnić, co spowodowało konieczność zmiany zaskarżonego orzeczenia.

Sąd Okręgowy chciałby w pierwszej kolejności wskazać, że podziela stanowisko Sądu Rejonowego, iż pozwane przedsiębiorstwo powinno być uznane za przedsiębiorstwo o jakim mowa w art. 435 k.c i podobnie jak Sąd Rejonowy, Sąd Okręgowy pragnie w tym miejscu odwołać się do poglądu wyrażonego w tej kwestii przez Sąd Najwyższy m.in. w uchwale z dnia 26 lipca 2017 r., sygn. III CZP 30/17, OSNC 2018/6/55.

Niewątpliwie zarówno w doktrynie jak i judykaturze panuje zgoda co do tego, że pojęcie „ruchu przedsiębiorstwa” w rozumieniu art. 435 k.c ujmowane jest szeroko. Wyrządzenie szkody przez „ruch przedsiębiorstwa lub zakładu” ma miejsce zarówno wtedy, gdy szkoda jest bezpośrednim skutkiem użycia sił przyrody i pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym z niebezpieczeństwem wynikającym z zastosowania tych sił, jak i wtedy, gdy pozostaje w związku z samym tylko ruchem przedsiębiorstwa lub zakładu jako całości. Inaczej rzecz ujmując, ruch przedsiębiorstwa lub zakładu, w ujęciu art. 435 k.c, to każda działalność tego przedsiębiorstwa lub zakładu, a nie tylko taka, która jest bezpośrednio związana z działaniem sił przyrody i która stanowi następstwo ich działania (np. poślizgnięcie się pasażera zimą na peronie, mimo że pociąg nie ma na stacji - zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 stycznia 2001 r., sygn. akt V CKN 190/00). Pojęcie ruchu przedsiębiorstwa odnosi się więc do jego funkcjonowania jako całości, a nie do poszczególnych elementów.

Konieczne jest przede wszystkim wyjaśnienie, czy globalny cel pracy przedsiębiorstwa uzależniony jest od użycia sił przyrody oraz czy korzystanie z tych sił stanowi *conditio sine qua non* istnienia przedsiębiorstwa w tym sensie, że cała jego struktura, system organizacji pracy dostosowane są do sił przyrody, jakimi się ono posługuje i od których jest zależne.

Pozwany podniósł, że w okolicznościach w jakich doszło do zdarzenia, nie generował ruchu, gdyż pozwanemu podlegają jedynie elementy statyczne, takie jak perony, tory kolejowe, podproża, czy nastawnie kolejowe ale przyznał jednocześnie, że urządzenia pozwanego, za pomocą których dba o utrzymanie w/w elementów w należyтым stanie zasilane są za pomocą elektryczności (k-318). Należy jednak zauważyć, że ruch przedsiębiorstwa może oznaczać także przeciwieństwo ruchu w rozumieniu potocznym, tj. bezruch. Konsekwencją szerokiego rozumienia przesłanki ruchu przedsiębiorstwa jest przypisywanie podmiotowi prowadzącemu przedsiębiorstwo lub zakład napędzany siłami przyrody na podstawie art. 435 § 1 k.c obiektywnej odpowiedzialności odszkodowawczej nawet, gdy szkoda nie wynika z działania maszyn lub urządzeń. Poza przykładem poślizgnięcia się pasażera na peronie, w orzecznictwie za spełniającą omawianą przesłankę uznano także np. zarażenie się przez pracownika zatrudnionego w przedsiębiorstwie budowlanym gruźlicą od współpracownika, z którym poszkodowany zamieszkiwał w hotelu pracowniczym (wyr. SN z 21.3.2001 r., I PKN 319/00, OSNAPiUS 2002, Nr 24, poz. 598).

Analizując twierdzenia pozwanego podnoszone w niniejszej sprawie, można wysnuć wniosek, że pozwany pojęcie „ruchu” odnosi do jego potocznego rozumienia, odnoszącego się do pewnej dynamiki i przemieszczania się obiektów w przestrzeni. Pozwany wielokrotnie podnosił bowiem, że to powód a nie on, zajmuje się przewozem kolejowym, że to powód jest posiadaczem pociągów, które się poruszają, a pozwany zarządza jedynie elementami statycznymi. Jednak zgodnie z poglądami zaprezentowanymi powyżej, „ruch” o jakim mowa w art. 435 § 1 k.c należy rozumieć szeroko i wiązać z funkcjonowaniem przedsiębiorstwa jako całości. Ruch przedsiębiorstwa kolejowego nie jest więc równoznaczny z ruchem pociągu. Jest pojęciem o wiele szerszym i obejmuje działalność całego przedsiębiorstwa jako takiego (zob. orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 21 czerwca 1960 r., I CR 592/59). W ugruntowanym stanowisku orzecznictwa sądowego i doktryny prawa podkreśla się, że nie chodzi tu o ruch pojmowany mechanicznie, lecz o działalność przedsiębiorstwa, jego funkcjonowanie. Pojęcie ruchu przedsiębiorstwa odnosi się przy tym do funkcjonowania przedsiębiorstwa jako całości, a nie tylko do ruchu jego poszczególnych elementów oraz urządzeń. (por. np. orzeczenie Sądu Najwyższego z 11 grudnia 1963 r., II CR 116/63, OSP 1965 Nr 5, poz. 94 z glosą A. Szpunara; wyrok SN z 18 września 2002 r., III CKN 1334/00; wyrok SN z dnia 5 czerwca 2014 r., IV CSK 588/13, LEX nr 1514741).

Tak więc ocena, czy przedsiębiorstwo należy do kategorii wskazanej w art. 435 k.c., musi być dokonywana z uwzględnieniem faktycznego znaczenia określonych technologii w działalności przedsiębiorstwa oraz na podstawie ustalenia, czy możliwe byłoby osiągnięcie zakładanych celów produkcyjnych bez użycia sił przyrody (zob. m.in. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 12 lipca 1977 r., IV CR 216/77, OSNCP 1978/4/73).

Twierdzenie pozwanego, iż przedmiotem jego działalności jest zarządzanie państwową siecią kolejową i utrzymanie linii kolejowych oraz udostępnianie ich przewoźnikom, co oznacza, że nie prowadzi on działalności na zasadach ryzyka związanego z ruchem przedsiębiorstwa wprawianego za pomocą sił przyrody nie znajduje więc uzasadnienia.

Jak wynika z odpisu z Krajowego Rejestru Sądowego pozwanego, przedmiotem jego działalności jest przede wszystkim: działalność usługowa wspomagająca transport lądowy, w szczególności prowadzenie ruchu kolejowego i administrowanie liniami kolejowymi, a także utrzymanie linii kolejowych w stanie zapewniającym sprawny i bezpieczny przewóz osób i rzeczy, regularność i bezpieczeństwo ruchu kolejowego, ochrona przeciwpożarowa, ochrona środowiska oraz mienia na obszarze kolejowym, pozostała działalność profesjonalna, naukowa i techniczna, gdzie indziej nie sklasyfikowana, w tym udostępnianie linii kolejowych przewoźnikom z zastosowaniem obowiązującego trybu ustalenia opłat i publikacji stawek jednostkowych, działalność w zakresie inżynierii i związane z nią doradztwo techniczne, roboty związane z budową dróg szynowych i kolei podziemnej, roboty związane z budową linii telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych, pozostałe specjalistyczne roboty budowlane gdzie indziej nie sklasyfikowane (k-21). Dodatkowo, analizując treść umowy stron dołączonej do akt sprawy i załączonych do niej dokumentów, m.in w postaci Regulaminu sieci (...) (k- 70) – stwierdzić należy, że działalność pozwanego polega również na organizacji i realizacji przejazdów pociągów, ustalaniu zasad korzystania z infrastruktury kolejowej i zasad funkcjonowania transportu kolejowego, a przewoźnicy jedynie korzystają z szerokiej infrastruktury pozwanego. Zgodnie z ust. 7.3.1 pkt 1 Regulaminu pozwanego, w ramach udostępniania infrastruktury kolejowej (...) prowadzi przejazdy pociągów, zgodnie z uzgodnionym rozkładem jazdy pociągów przewoźnika, według zasad i warunków prowadzenia ruchu na liniach kolejowych określonych w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. U z 2015 r., poz. 360) oraz w przepisach wewnętrznych określonych w załącznikach 3.1 i 3.2 z zastosowaniem dodatkowych warunków zawartych w umowie o wykorzystanie (k-101).

Jak wskazał Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 31 maja 2017 r. (sygn. akt V CSK 511/160) - zadania, nałożone przepisami ustaw na pozwanego (...), mają szeroki i zróżnicowany charakter, jednak wyróżniają się te, które dotyczą prowadzenia ruchu kolejowego, zapewnienia bezpiecznego ruchu kolejowego poprzez nadzór nad funkcjonowaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym i przytorowych urządzeń kontroli bezpiecznej jazdy pociągów oraz budową, rozwojem i modernizacją sieci kolejowej. Zadania te stanowią zasadniczy przedmiot działalności przedsiębiorstwa pozwanego i uzasadnienie jego istnienia. Zadania te aktualnie mogą być realizowane tylko przy pomocy nośników energii, w szczególności elektryczności i paliw płynnych (dotyczy to np. trakcji elektrycznej czy zaawansowanych technologicznie urządzeń sterowania ruchem kolejowym). Pozbawienie pozwanego możliwości korzystania z sił przyrody doprowadziłoby do zaprzestania jego funkcjonowania na rozległym obszarze, ponieważ realizuje on swe zadania w całym kraju. Skala prowadzonej przez pozwanego działalności, zakres korzystania z energii elektrycznej i paliw płynnych, zaawansowana i skomplikowana automatyzacja urządzeń oraz znaczny stopień ryzyka wyrządzenia szkody osobom trzecim uzasadniają zaliczenie go do przedsiębiorstw objętych hipotezą art. 435 k.c. W uzasadnieniu natomiast uchwały z dnia 26 lipca 2017 r. (sygn. akt III CZP 30/17) Sąd Najwyższy wskazał, iż nie budzi wątpliwości, że realizacja przez (...) podstawowych zadań określonych w ustawie, a zwłaszcza utrzymywanie infrastruktury kolejowej w stanie umożliwiającym prowadzenie ruchu kolejowego wymaga wykorzystania energii elektrycznej na dużą skalę (sieci trakcyjne, pojazdy i maszyny niezbędne do rozwoju, konserwacji i modernizacji linii kolejowych), co oznacza, iż (...) prowadzi na własny rachunek przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody w rozumieniu art. 435 k.c.

Biorąc więc pod uwagę szeroki zakres przedmiotu działania pozwanego, wynikający z KRS, polegający nie tylko na udostępnianiu i utrzymaniu linii kolejowych na obszarze całego kraju w stanie zapewniającym sprawny i bezpieczny

przewóz osób i rzeczy, ale także roboty związane z budową dróg szynowych i kolei podziemnej, roboty związane z budową linii telekomunikacyjnych i elektroenergetycznych – w ocenie sądu Okręgowego, analizując działalność przedsiębiorstwa pozwanego jako całości, a także biorąc pod uwagę jej skalę – spełnia on kryteria o jakich mowa w art. 435 k.c. Tak rozumiany ruch przedsiębiorstwa zakłada zatem aktywność generującą potencjalne okazje do zaistnienia różnego rodzaju wypadków.

W ocenie Sądu Okręgowego, w niniejszej sprawie zachodzi też związek przyczynowy pomiędzy ruchem przedsiębiorstwa pozwanego a szkodą jakiej doznał powód.

Związek pomiędzy ruchem i szkodą występuje wtedy, gdy szkoda nastąpiła w wyniku zdarzenia funkcjonalnie powiązanego z działalnością przedsiębiorstwa, choćby nie było bezpośredniej zależności pomiędzy użyciem sił przyrody a szkodą (zob. orzeczenie SN z 11.12.1963 r., II CR 116/63, OSPiKA 1965/5, poz. 94; wyroki SN z 23.05.2012 r., IPK198/11, LEX nr 1219494 i z 5.06.2014 r., IV CSK 588/13, LEX nr 1514741;) Z powyższych względów katalog potencjalnych szkód może obejmować zarówno te wynikające bezpośrednio z ruchu konkretnej maszyny (np. uszkodzenie ciała na skutek wadliwie działających schodów ruchomych w porcie lotniczym), jak i poślizgnięcia się pasażera na płycie lotniska (zob. wyrok SA w Warszawie z 29.07.2014 r., VI ACa 1849/13, LEX nr 1506755. W konsekwencji przyjmuje się, że szkody nie musi powodować konkretne urządzenie wprawiane w ruch siłami przyrody, wystarczy zaistnienie adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy funkcjonowaniem zakładu, przedsiębiorstwa jako całości a zaistniałą szkodą (por. Z. Radwański, A. Olejniczak, Zobowiązania..., s. 239 (w:) A. Rzetecka-Gil, Kodeks cywilny Komentarz. Zobowiązania – część ogólna, lex/el.2011 – komentarz do art. 435 k.c).

Skoro zatem działalność pozwanego polega przede wszystkim na utrzymaniu linii kolejowych w stanie zapewniającym sprawny i bezpieczny przewóz osób i rzeczy i jednocześnie działalność ta wprawiana jest w ruch za pomocą sił przyrody (w tym przypadku urządzenia pozwanego pozwalające na utrzymanie linii zasilane są energią elektryczną), to w sytuacji gdy na tych liniach kolejowych dochodzi do zdarzenia wywołującego szkodę podmiotom trzecim, a jednocześnie szkoda ta nie nastąpiła wskutek siły wyższej, albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą pozwany nie ponosi odpowiedzialności – to w takim przypadku zgodnie z art. 435 § 1 k.c., odpowiedzialność za taką szkodę ponosi pozwany.

Należy przy tym zgodzić się z Sądem Rejonowym, że pojawienie się zwierzyny na torach przebiegających przez obszary leśne (w odróżnieniu od przywołanego przez pozwanego przykładu katastrofy samolotowej czy działania samobójcy) nie stanowi okoliczności nadzwyczajnej dla tak umiejscowionych torów.

Pozwany w odpowiedzi na pozew wskazał, że to ruch pociągu powoda był zdarzeniem, z którym związana była szkoda. Tyle tylko, że jak już wcześniej wskazano, pojęcie „ruchu” o jakim mowa w art. 435 § k.c nie należy odnosić do ruchu konkretnej maszyny czy urządzenia ale do działania przedsiębiorstwa jako całości. Sam bowiem ruch pociągu w znaczeniu dosłownym tj. w znaczeniu jego przemieszczania się po torach nie powoduje co do zasady żadnych szkód na mieniu czy osobie. To, że na terenie całego kraju pociągi jeżdżą po torach (czyli są w ruchu) nie wywołuje żadnych szkód. Szkoda powstała w wyniku zderzenia się jadącego pociągu z sarną. Do zdarzenia zaś doszło na torach, zarządzanych i utrzymywanych przez przedsiębiorstwo pozwanego, położonych na terenie leśnym. Trudno też zgodzić się z pozwanym, że powód przyczynił się do powstania szkody w wyniku wykonywania ruchu kolejowego, bo gdyby tego ruchu nie było, szkoda by nie powstała. Jak już wcześniej wskazano, trudno uznać aby samo przemieszczanie się pociągów po torach mogło być uznawane za przyczynę szkody, a tym samym za przyczynienie się do powstania szkody.

Z uwagi na dominujące w orzecznictwie i doktrynie szerokie, funkcjonalne ujęcie szkody wyrządzonej "przez ruch przedsiębiorstwa", obejmujące tym pojęciem także przypadki, które nie są związane z przemieszczaniem się składników przedsiębiorstwa w przestrzeni - należy uznać, że szkoda poniesiona przez poszkodowanego pozostaje w związku przyczynowym z ruchem przedsiębiorstwa prowadzonego przez (...). W rozpatrywanym przypadku "ruch" przedsiębiorstwa to w istocie udostępnienie i utrzymywanie dostępności określonego odcinka linii kolejowej do prowadzenia ruchu kolejowego.

W doktrynie i judykaturze przeważa szerokie pojęcie związku szkody z ruchem przedsiębiorstwa, w szczególności gdy chodzi o wypadki kolejowe. Przyjmuje się bowiem, że im większe jest ryzyko szkód wynikające z rodzaju działalności przedsiębiorstwa, tym szerszy jest zwykle związek przyczynowy między jego funkcjonowaniem (ruchem) a różnymi postaciami szkód (zob. uzasadnienie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 22 listopada 1972 r., (II CR 458/72).

Powodem wprowadzenia zaostrożonej odpowiedzialności prowadzącego przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody jest istotne zagrożenie, które stwarza dla otoczenia działanie takiego przedsiębiorstwa. Skoro bowiem dany podmiot prowadzi działalność stwarzającą niebezpieczeństwo dla ludzi i ich mienia (i co do zasady czerpie z niej zyski) powinien liczyć się z opartą na surowych przesłankach odpowiedzialnością za szkody, które z takiej działalności wynikły. Pozwany czerpie zaś zyski z działalności polegającej na utrzymywaniu i udostępnianiu na terenie całego kraju użytkownikom (przewoźnikom), jak sam przyznał ponad 20.000 km linii kolejowych wraz z całą infrastrukturą. Linie te przebiegają również przez tereny leśne, na których żyje dzika zwierzyna. Szkody powstałe na skutek zderzenia prawidłowo jadącego pociągu przewoźnika z dzikim zwierzęciem, do których doszło na torach zarządzanych i udostępnianych przez pozwanego tj. przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 435 § 1 k.c. pozostają więc w adekwatnym związku z ruchem (funkcjonowaniem) przedsiębiorstwa pozwanego jako całości. Ponieważ jest to surowa odpowiedzialność za zasadzie ryzyka, całkowicie oderwana od winy czy bezprawnego działania przedsiębiorstwa, może być wyłączona jedynie w przypadkach przewidzianych w ustawie, które jak słusznie uznał Sąd Rejonowy w niniejszej sprawie nie zachodziły.

Pozwany powoływał się również na fakt, że nie ma możliwości ani prawnego obowiązku grożenia ok. 20.000 km istniejących linii kolejowych na terenie całego kraju niczym autostrad, ani stosowania specjalnych urządzeń odstraszających zwierzęta, których koszt wyniósłby ponadto miliony złotych. Warto więc w tym miejscu wskazać na uzasadnienie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 31 sierpnia 1989 r. (sygn. akt I CR 378/89), w którym stwierdzono, że z punktu widzenia odpowiedzialności na zasadzie ryzyka nie ma istotnego znaczenia to, że określony zakład - z przyczyn technicznych czy ekonomicznych - nie ma możliwości stosowania najbezpieczniejszych technik i urządzeń. Ujemnych skutków takiego stanu rzeczy nie mogą ponosić osoby trzecie. Konstrukcja odpowiedzialności na zasadzie ryzyka oparta jest na założeniu, że samo funkcjonowanie zakładu wprawianego w ruch za pomocą sił przyrody stwarza niebezpieczeństwo wyrządzenia szkody na osobie lub mieniu niezależnie od działania lub zaniechania prowadzącego taki zakład. Zaostroszony reżim odpowiedzialności na zasadzie ryzyka rozszerza odpowiedzialność prowadzącego przedsiębiorstwo tak dalece, że odpowiada on zarówno za zawinione wyrządzenie szkody, jak i w braku takiego zawinienia (tak: Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 27 października 2005 r., sygn. akt III CK 171/05; wyrok Sądu Apelacyjnego w Poznaniu z dnia 13 listopada 2008 r., sygn. akt I ACa 714/08; wyrok Sądu Najwyższego z dnia 9 maja 2008 r., sygn. akt III CSK 360/07). Tak więc, do odpowiedzialności na zasadzie ryzyka z art. 435 § 1 k.c. nie jest wymagana jakakolwiek nieprawidłowość działania podmiotu zobowiązanego, a wystarczającą przesłanką jego odpowiedzialności jest wyrządzenie szkody przez ruch przedsiębiorstwa lub zakładu (tak: wyrok SN z dnia 18 maja 2012 r., III PK 78/11, EX nr 1216871). Nie wyklucza jej przy tym okoliczność, że działalność przedsiębiorstwa była w pełni zgodna z prawnie określonymi wymaganiami albo przyjętymi nakazami bezpieczeństwa i ostrożności. Bezprawność działania nie jest bowiem warunkiem koniecznym tej odpowiedzialności (tak: wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 12 marca 2015 r., III APa 5/14, LEX nr 1665811).

Jak już wspomniano, Sąd Rejonowy zasadnie przyjął, że w niniejszej sprawie pozwany nie wykazał aby szkoda nastąpiła z powodu jednej z trzech okoliczności egzoneracyjnych, wymienionych w art. 435 k.c., tj. wskutek siły wyższej, wyłącznie z winy poszkodowanego lub wyłącznie z winy osoby trzeciej, za którą prowadzący przedsiębiorstwo nie ponosi odpowiedzialności.

Pozwany zakwestionował roszczenie powoda także co do jego wysokości.

Sąd Okręgowy, mając świadomość pojawienia się w ostatnim czasie kilku orzeczeń Sądu Najwyższego zawierających odmienne poglądy, za utrwalone uznaje jednak w orzecznictwie stanowisko, zgodnie z którym, w sprawach takich jak niniejsza, roszczenie odszkodowawcze powstaje z chwilą powstania obowiązku naprawienia szkody, a nie dopiero po powstaniu w ten czy inny sposób stwierdzonych kosztów naprawy. Powstanie roszczenia z tytułu kosztów

przywrócenia uszkodzonego pojazdu do stanu pierwotnego, a tym samym zakres odszkodowania, nie zależą od tego czy poszkodowany dokonał restytucji i czy w ogóle ma taki zamiar. Odpowiada ono niezbędnym i ekonomicznie uzasadnionym kosztom naprawy, a naprawa dokonana przed uzyskaniem świadczenia, jej koszt i faktyczny zakres nie ma zasadniczego wpływu na sposób ustalania wysokości odszkodowania. Nie ma zatem znaczenia czy naprawienie szkody następuje na podstawie faktur za naprawę pojazdu czy wyceny kosztów naprawy - zasady naprawienia szkody muszą być identyczne. W konsekwencji spotykane niekiedy w praktyce uzależnienie wypłaty należności od faktycznego dokonania naprawy i udokumentowania jej kosztów nie jest uzasadnione. Szkodą (art. 361 § 2 k.c.) jest bowiem różnica między stanem majątku poszkodowanego jaki zaistniał po zdarzeniu wywołującym szkodę, a stanem tego majątku, jaki istniałby, gdyby nie nastąpiło to zdarzenie. Roszczenie odszkodowawcze powstaje z chwilą powstania obowiązku naprawienia szkody, a nie po powstaniu kosztów naprawy pojazdu, z czym wiąże się brak obowiązku po stronie poszkodowanego udowadniania konkretnych wydatków poniesionych na naprawę pojazdu. W orzecznictwie Sądu Najwyższego w tym kontekście zwracano również uwagę na to, że udowodnienie kosztów faktycznie poniesionych jest często bardzo utrudnione (naprawa sposobem gospodarczym, przez samego poszkodowanego lub członków jego rodziny (znajomych), brak rachunków na zakup części i opłacenie usług warsztatu naprawczego itp.) (zob. również uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 12 kwietnia 2012 r., III CZP 80/01, OSNC 2012, Nr 10, poz. 112; uchwały Sądu Najwyższego: z dnia 13 czerwca 2013 r., III CZP 32/03, OSNC 2004, Nr 4, poz. 51, z dnia 24 sierpnia 2017 r., III CZP 20/17, OSNC 2018, Nr 6, poz. 56 oraz wyroki Sądu Najwyższego: z dnia 21 sierpnia 2012 r., II CSK 707/12, OSNC 2014, Nr 4, poz. 48 i z dnia 8 września 2017 r., II CSK 857). Mimo, że art. 363 k.c. nie przewiduje wprost sposobu naprawienia szkody polegającego na zapłacie sumy pieniężnej odpowiadającej przewidywanym kosztom usunięcia wady (uszkodzenia) rzeczy, możliwość taką dopuszczono szeroko w zakresie roszczeń o naprawienie szkody związanej z uszkodzeniem pojazdu kierowanych do ubezpieczyciela z tytułu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej (tzw. restytucja pieniężna- por. np. uchwała składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 17 listopada 2011 r., III CZP 5/11, OSNC 2012, Nr 3, poz. 28 oraz uchwała Sądu Najwyższego z dnia 24 sierpnia 2017 r., III CZP 20/17, OSNC 2018, Nr 6, poz. 56 i tam przywoływane orzeczenia), a w ostatnim czasie także w odniesieniu do wad lokali albo budynków (por. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 6 lutego 2018 r., IV CSK 83/17, nie publ., z dnia 14 grudnia 2018 r., I CSK 695/17, OSNC-ZD 2020, z. A, poz. 8 i z dnia 8 marca 2019 r., III CSK 106/17, nie publ.). Jak wskazał Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 18 sierpnia 2020 r. (sygn. akt I CSK 98/20) - jednoznaczne zakwalifikowanie takiego sposobu naprawienia szkody - zwłaszcza w konfrontacji z przepisami szczególnymi przewidującymi możliwość żądania pokrycia z góry przewidywanych kosztów tylko w przypadku instytucji wykonania zastępczego (art. 480 § 1 k.c. w związku z art. 1049 § 1 zd. 2 k.p.c.) - może wprawdzie nastroczać wątpliwości, sam kierunek interpretacji należy już jednak uznać za utrwalony.

Szkodą powoda są tak rozumiane koszty naprawy uszkodzonej lokomotywy. Co do zasady na koszty te składają się zarówno koszty części zamiennych niezbędnych do wymiany lub naprawy jak i koszty robocizny. Powód wskazał, że na wysokość szkody składają się koszty części zamiennych w łącznej kwocie 440 zł oraz koszty robocizny w wysokości 754,19 zł (zestawienie kosztów powoda k- 37). Łącznie powód dochodził więc kwoty 1.194,19 zł. Co prawda powód istotnie dokonał naprawy lokomotywy we własnym zakładzie naprawczym, jednak nie zmienia to faktu, że przysługuje mu odszkodowanie w wysokości kosztów niezbędnych do przywrócenia lokomotywy do stanu poprzedniego zgodnie z technologią. Skoro pozwany zakwestionował wysokość kwoty jakiej powód żądał w pozwie, wysokość tych kosztów została zweryfikowana w niniejszej sprawie przez biegłego. Z opinii biegłego wynika zaś, że koszty naprawy lokomotywy powoda po zdarzeniu jakie miało miejsce w dniu 21 marca 2018 r. wynoszą kwotę 4.170 zł, z czego kwota 670 zł to koszty materiałów a kwota 3.500 zł to wartość roboczogodzin. Biegły określił więc te koszty na kwotę znacznie wyższą niż ta, której żądał powód.

Ostatecznie więc, uznając roszczenie powoda za uzasadnione co do zasady i wysokości, konieczna była zmiana zaskarżonego wyroku (art. 386 § 1 k.p.c.). W punkcie I powództwo podlegało uwzględnieniu w całości co roszczenia głównego tj. 1.194,19 zł, wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi od dnia 22 stycznia 2022 r. do dnia zapłaty. W pozostałej części dotyczącej odsetek powództwo podlegało oddaleniu. Powód żądał odsetek od kwoty dochodzonej pozwem od dnia 21 kwietnia 2018 r. do dnia zapłaty, podnosząc, że zgłosił szkodę pozwanemu w dniu 21 marca 2018 r., a ponieważ pozwany powinien rozpoznać sprawę w terminie 30 dni, to od dnia 21 kwietnia 2018

r. pozostawał w zwłoce. Powód nie podał co prawda podstawy prawnej twierdzenia, że pozwany powinien zapłacić mu odszkodowanie w terminie 30, należy jednak stwierdzić, że skoro powód nie dołączył do pozwu żadnego dowodu wezwania pozwanego do zapłaty kwoty 1.194,19 zł przed wniesieniem pozwu, to odsetki od żądanej kwoty przysługują powodowi od dnia następnego po doręczeniu pozwanemu odpisu pozwu (co nastąpiło w dniu 21 stycznia 2022 r.), a zatem od dnia 22 stycznia 2022 r. do dnia zapłaty (art. 455 k.c).

Na nowo również – na podstawie art. 100 k.p.c. – Sąd II instancji orzekł o kosztach procesu w I instancji. Powód uległ tylko co do nieznacznej części swego żądania, wobec tego obowiązek zwrotu wszystkich kosztów należało włożyć na pozwanego. Na koszty powoda złożyły się: opłata od pozwu – 100 zł, opłata skarbową od pełnomocnictwa – 17 zł, wynagrodzenie profesjonalnego pełnomocnika obliczone na podstawie §2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych – 270 zł i zaliczka na poczet wynagrodzenia biegłego – 1.500 zł. Łącznie powód poniósł koszty procesu w kwocie 1.887 zł, które należało zasądzić na jego rzecz od pozwanego.

Apelacja powoda w pozostałej części jako niezasadna podlegała oddaleniu (art. 385 k.p.c - pkt 2 wyroku).

O kosztach postępowania apelacyjnego (pkt 3 wyroku) orzeczono na podstawie art. 100 k.p.c. Apelacja została uwzględniona co do zasady (poza odsetkami ustawowymi od kwoty 1.194,19 zł za okres od dnia 21.04.18 r. do dnia 22.01.2022 r.). Na koszty powoda złożyła się opłata od apelacji w kwocie 100 zł oraz kwota 135 zł tytułem wynagrodzenia pełnomocnika powoda (zgodnie z § 10 ust. 1 pkt 1 w zw. z § 2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych).

SSO Elżbieta Kala