

Sygn. akt X GC 414/13

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 30 września 2014 r.

**Sąd Okręgowy w Gliwicach X Wydział Gospodarczy**

w składzie:

Przewodniczący:	<b>SSO Małgorzata Korfanty</b>
Protokolant:	<b>Sonia Giemza</b>

po rozpoznaniu w dniu 24 września 2014 r. w Gliwicach

na rozprawie

sprawy z powództwa: (...) **Spółki Akcyjnej w W.** przeciwko: **1) (...) Spółce Akcyjnej w W.**

**2) (...) Spółce Akcyjnej w W.**

**o zapłatę**

1) oddala powództwo;

2) zasądza od powoda (...) Spółki Akcyjnej w W. na rzecz pozwanego (...) Spółki Akcyjnej w W. kwotę 15.434,00 (piętnaście tysięcy czterysta trzydzieści cztery 00/100) zł tytułem zwrotu kosztów procesu;

3) zasądza od powoda (...) Spółki Akcyjnej w W. na rzecz pozwanego (...) Spółki Akcyjnej w W. kwotę 8.217,00 (osiem tysięcy dwieście siedemnaście 00/100) zł tytułem zwrotu kosztów procesu;

4) nakazuje pobrac od powoda na rzecz Skarbu Państwa (Sąd Okręgowy w Gliwicach) kwotę 1.498,84 (jeden tysiąc czterysta dziewięćdziesiąt osiem 84/100) zł tytułem kosztów wydania opinii w sprawie.

SSO Małgorzata Korfanty

Sygn. akt X GC 414/13

## UZASADNIENIE

Powódka (...) Spółka Akcyjna w W. wniosła o zasądzenie od pozwanych, jako dłużników solidarnych (...) Spółki Akcyjnej w W.

i (...) Spółki Akcyjnej w W. kwoty 420.928,55 zł wraz

z ustawowymi odsetkami i kosztami procesu tytułem naprawienia szkody

w postaci uszkodzenia toru nr 2 szlaku C. – S. przez wagon pozwanej (...) Spółki Akcyjnej w W., który uległ wykolejeniu wskutek nieprawidłowości w stanie technicznym.

Jako wartość szkody powódka wskazała łączną kwotę 777.129,93 zł (775.000 zł koszt odtworzenia – wymiana ciągła podkładów w ilości 1.755 sztuk i 3.500 śrub stopowych, wymiana częściowa podkładów w ilości 245 sztuk i 35 sztuk

śrub łubkowych, wymiana 39 sztuk podkładów podłączowych + 2.129,93 zł – koszt pracy pociągu ratunkowego). Powódka wskazała także na koszt akcji ratowniczej – 4.000 zł.

Zdaniem powódki pozwani uznali zgłoszoną szkodę. Jednakże rzeczoznawcy pozwanej (...) Spółki Akcyjnej w W. uznali wysokość szkody na 369.667,13 zł z czego pokryto 359.667 zł, a 10.000 zł stanowiło kwotę franszyzy redukcyjnej.

Powódka podkreśliła, że pozwana (...)

i (...) Spółka Akcyjna w W. nie uwzględniła kosztorysu przedstawionego przez wykonawcę robót – Przedsiębiorstwo (...)

i (...) Spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w K. na kwotę 775.000 zł i opracowała własny kosztorys na kwotę 590.042 zł, po weryfikacji go m.in. o stopień zużycia technicznego toru.

Odpowiedzialność pozwanej (...) Spółki Akcyjnej w W. powódka określiła na zasadzie ryzyka, zgodnie z przepisem art. 435 k.c.

W nakazie zapłaty w postępowaniu upominawczym Sąd uwzględnił roszczenie powódki w całości.

W sprzeciwie od nakazu zapłaty pozwana (...) Spółka Akcyjna w W. wniosła o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie od powódki kosztów postępowania.

W uzasadnieniu pozwana podniosła, że powódka została należycie

i w całości zaspokojona przez pozwanych z tytułu poniesionej szkody. Pozwana podkreśliła, że dokonała precyzyjnej i wnikliwej analizy zdarzenia, jego skutków oraz kosztów usunięcia szkody i ta analiza jest jedyną, którą można ocenić rzeczowo.

Zdaniem pozwanej przyjęcie stawek (...) było prawidłowe, gdyż wskazany system jest powszechnie stosowany.

Pozwana wskazała także na wartość toru przed zdarzeniem i po zdarzeniu, zaznaczyła, że powódka nie domagała się zasądzenia kosztów nadzoru nad realizacją robót, kosztów w infrastrukturze kolejowej sąsiedniego toru, kosztów utylizacji uszkodzonych materiałów. Pozwana zarzuciła także, iż powódka nie sprecyzowała na jakiej podstawie należy określać wysokość kosztów transportu podkładów.

W sprzeciwie od nakazu zapłaty pozwana (...) Spółka Akcyjna w W. wniosła o oddalenie powództwa w całości i zasądzenie od powódki kosztów procesu.

W uzasadnieniu pozwana podniosła, że powódka nie udowodniła wysokości szkody wyższej niż ostatecznie ustalona i naprawiona przez pozwanych. Zdaniem pozwanej odszkodowanie nie może przekroczyć wysokości poniesionej przez powódkę szkody, nie może być źródłem wzbogacenia powódki, nie może pokrywać kosztu modernizacji, ulepszeń, np. spowodowanych użyciem nowych materiałów. Pozwana zaznaczyła, że powódka posiada magazyny części staroużytecznych i mogła zobowiązać wykonawcę robót do ich wykorzystania.

W ocenie pozwanej powódka uzyskała pełne odszkodowanie wyrównujące w całości uszczerbek powstały w jego majątku na skutek wypadku.

Pozwana zarzuciła, że powódka zaniedbała obowiązek utrzymania infrastruktury kolejowej w należytym stanie, dopuszczając do przekroczenia okresu eksploatacji poszczególnych elementów infrastruktury kolejowej i wyczekiwała na wypadki kolejowe z udziałem pociągów wykorzystywanych przez przewoźników po to, aby na ich koszt dokonać remontu generalnego torowiska. Pozwana wskazała, iż przedmiotowy wypadek kolejowy nie jest pierwszym, który miał miejsce na wskazanym w sprawie torze w tym samym kilometrze, co uzasadnia twierdzenie, że powódka próbuje wyrównać tę samą szkodę w majątku dwukrotnie, kierując żądania w stosunku do dwóch niezależnych przewoźników w dwóch różnych sprawach.

Pozwana zakwestionowała także podstawy ustaleń komisji kolejowej oraz jej skład, a także wskazała na utratę trwałości granicznej i duże zużycie podkładów drewnianych (eksploatacja przez 23 lata przy dopuszczalnej trwałości 18-21 lat), zły stan szyn i podsypki oraz na zalecenia remontu podtorza i naprawy głównej nawierzchni, które nie zostały wykonane.

W toku procesu strony podtrzymały swoje stanowiska, twierdzenia i wnioski.

Ponadto powódka wskazała na trudności związane z eksploatacją torów oraz koszty związane z utylizacją 2000 sztuk podkładów.

Sąd ustalił, co następuje:

W okresie od 5 lutego 2001 r. do 19 grudnia 2012 r. dokonywano okresowych kontroli stanu technicznego i sprawności toru, po czym sporządzono protokoły zaleceń (dowód: książka obiektu budowlanego – k. 261-264; zeznania świadka R. T. – protokół rozprawy z dnia 4 grudnia 2013 r. – czas nagrania: 00:08:04-01:10:58).

W dniu 6 listopada 2010 r. doszło do wypadku kolejowego w postaci wykolejenia się wagonu F. nr (...) o pociągu (...) nr (...) relacji O. KWK (...) w km 11.400 toru nr 2 szlaku C. – S. linii nr 161 K. S. Północne – C.. Bezpośrednią przyczyną zdarzenia okazało się niewłaściwe rozłożenie nacisków pudła wagonu na poszczególne koła wskutek nierównomiernego załadunku wagonu. Pierwotną przyczyną okazał się niewłaściwy załadunek wagonu (dowód: protokół ustaleń końcowych – k. 251-256).

Podczas przeglądów nawierzchni torowej przedmiotowego toru w dniach 5-12 listopada 2010 r. i 5-24 października 2011 r. z uwzględnieniem warunków technicznych utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych, stwierdzono wady powierzchniowe szyn, wpływające na ich zły stan (zużycia boczne 3-8 mm, wyboksowania, pęknięcia), bardzo duże i duże zużycie podkładów kolejowych (częściowo próchno, zasypanie, pęknięcia podłużne i poprzeczne, miejscowe skoszenia), z których część wymagała naprawy, skorodowane złączki, luźne śruby stopowe, łubkowe i wkręty, zanieczyszczenie i zachwaszczenie podsypki. W zaleceniach wskazano na konieczność naprawy rowu bocznego, odwodnienia toru, wymiany płyt przejazdowych zewnętrznych i wewnętrznych, wymiany podrozdziadnic, półzwrotnic, gruntu podtorza i podłoża oraz na nie wykonanie zaleceń z poprzedniej kontroli. Mimo powyższych zaleceń powódka nie zakwalifikowała toru do naprawy głównej. Działania powódki sprowadzały się do ograniczenia prędkości pociągów do 30 km/h na torze nr 2 (dowód: protokół nr (...) – k. 181-183; warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych Id – 1 (D-1) – k. 192-199; protokół

nr (...) – k. 233-234; zbiorczy protokół – raport nr (...) – k. 235; zeznania świadka R. T. – protokół rozprawy z dnia 4 grudnia 2013 r. – czas nagrania: 00:08:04-01:10:58; zeznania świadka H. S. – protokół rozprawy z dnia 4 grudnia 2013 r. – czas nagrania: 01:10:58-01:37:40; świadka R. S. – protokół rozprawy z dnia 4 grudnia 2013 r. – czas nagrania: 02:57:12-03:32:18).

W dniu 31 sierpnia 2011 r. dokonano wymiany 2.414 sztuk podkładów drewnianych za kwotę 359.656,72 zł, która została zaakceptowana przez powódkę w związku z innym wypadkiem kolejowym, w wyniku którego w dniu 6 listopada 2010 r. doszło do wykolejenia wagonu. Powyższa wymiana, mimo użycia podkładów starożytecznych przywróciła parametry sprzed uszkodzenia toru (duży stopień degradacji 09), biorąc pod uwagę fakt, że wymianie poddano prawie połowę podkładów na odcinku 3 km. Mimo dokonania wymiany elementów przedmiotowy odcinek toru był nadal zakwalifikowany do wymiany, pociągi poruszały się z ograniczoną prędkością ze względu na stan toru (dowód: faktura VAT nr (...) – k. 237-238; zamówienie nr (...) z dnia 8 września 2011 r. – k. 236; protokół odbioru częściowego – k. 239-241; kosztorys – k. 242-245; zeznania świadka R. T. – protokół rozprawy z dnia 4 grudnia 2013 r. – czas nagrania: 00:08:04-01:10:58; zeznania świadka H. S. – protokół rozprawy z dnia 4 grudnia 2013 r. – czas nagrania: 01:10:58-01:37:40; zeznania świadka M. S. – protokół rozprawy z dnia 4 grudnia 2013 r. – czas nagrania: 01:37:40-02:03:28; zeznania świadka R. J. – protokół rozprawy z dnia 4 grudnia 2013 r. – czas nagrania: 02:19:53-02:56:56).

W październiku 2011 r. dokonano mechanicznego podbicia toru na odcinku 3 km, wymieniono płyty przejazdowe i wykonano oprofilowanie podsypki (dowód: faktura VAT (...) – k. 247-248; zamówienie nr (...) – k. 246; (dowód: książka obiektu budowlanego – k. 261-264).

W dniu 3 października 2011 r. dokonano ostatecznego odbioru robót związanych z naprawą toru nr 2 uszkodzonego wskutek wypadku kolejowego (dowód: protokół odbioru – k. 249-250; (dowód: książka obiektu budowlanego – k. 261-264).

W dniu 30 maja 2012 r. pozwane zawarły umowę ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z tytułu prowadzonej działalności i posiadanego mienia z włączeniem odpowiedzialności za produkt i wykonane usługi. Jako ubezpieczone ryzyko wskazano transport kolejowy towarów i osób w tym usługi w zakresie transportu bocznicowego, spedycję kolejową i samochodową, transport samochodowy materiałów budowlanych na terenie europy z wyłączeniem Wielkiej Brytanii i Rosji. Okres ubezpieczenia ustalono na 1 czerwca 2012 r. do 31 maja 2013 r. Sumę gwarancyjną określono na 20.000.000 zł (dowód: polisa nr (...).866.385 wraz z warunkami ubezpieczenia – k. 110-127).

W dniu 9 sierpnia 2012 r. na szlaku C. – S. w torze nr 2, km 11,398 linii 161 K. S. Północne – C. wykoleił się 10 wagon za lokomotywą poc. (...) nr (...) relacji C. – D. Towarowa. Jako bezpośrednią przyczynę wykolejenia podano brak elementu zawieszenia resora (chomątka i kamienia)

z lewej strony zawieszenia piórowego pierwszego zestawu kołowego pierwszego wózka. Jako okoliczność sprzyjającą wykolejeniu wskazano awarię zamknięcia kłapy z prawej strony kierunku jazdy w wagonie serii F. nr (...) - 4, która spowodowała ubytki w przewożonym ładunku (klinkier) – przesunięcie środka ciężkości w wagonie oraz brak rozkładania się siły ciągu wzdłuż pociągu spowodowało zejście ze sworznia zawieszenia i utratę geometrii zawieszenia (przyczyna pierwotna). Przyczyną wypadku mógłby być znaczny ubytek ładunku, z jednego z czterech części wagonu. Ubytek nie okazał się znaczny. (dowód: protokół ustaleń końcowych komisji kolejowej ze zdarzenia kategorii B 11 z dnia 7 września 2012 r. – k. 8-13; warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych – k. 32-35; raport ze szkody –

k. 134-155; protokół – k. 179-180; nagranie przebiegu oględzin – k. 265; zeznania świadka H. S. – protokół rozprawy z dnia 4 grudnia 2013 r. – czas nagrania: 01:10:58-01:37:40; ustna opinia uzupełniająca - protokół rozprawy z dnia 24 września 2014 r. – czas nagrania: 00:02:35-00:36:47).

W dniu 10 sierpnia 2012 r. dokonano oględzin miejsca wypadku kolejowego w związku z opisanym powyżej zdarzeniem z udziałem przedstawicieli pozwanej (...) Spółki Akcyjnej w W.. W trakcie oględzin stwierdzono uszkodzenie 1.226 sztuk podkładów (przecięcia kołami), 300 sztuk podkładki typu S 49, kompletów śrub stopowych typu S 49 (starte śruby) w ilości 2.774 sztuk, śrub łubkowych typu S 49 w ilości 35 sztuk. W toku oględzin odstąpiono od pomiarów toru pod obciążeniem (dowód: protokół oględzin – k. 128-133; zeznania świadka H. S. – protokół rozprawy z dnia 4 grudnia 2013 r. – czas nagrania: 01:10:58-01:37:40; zeznania świadka M. Ś. – protokół rozprawy z dnia 4 grudnia 2013 r. – czas nagrania: 03:33:10-03:47:14).

Ustalono, że stan techniczny toru w miejscu zdarzenia i 100 metrów przed wykolejeniem nie przyczynił się do zaistniałego wypadku, choć wypadnięcie kamienia i chomątka z zawieszenia mogło być spowodowane złym utrzymaniem toru w miejscu zdarzenia (dowód: protokół oględzin – k. 128-133; opinia biegłego sądowego - k. 331-375; opinia uzupełniająca – k. 403-413; zeznania świadka M. Ś. – protokół rozprawy z dnia 4 grudnia 2013 r. – czas nagrania: 03:33:10-03:47:14).

W dniu 21 sierpnia 2012 r. dokonano ponownych oględzin miejsca wypadku kolejowego w związku z opisanym powyżej zdarzeniem na zlecenie pozwanej (...) Spółki Akcyjnej w W., który stanowił podstawę raportu ze szkody (dowód: protokół oględzin – k. 175-178).

Na dzień 30 września 2012 r. stwierdzono u powódki istnienie podkładów w ilości 332 sztuk o wartości 29.230,61 zł (dowód: zestawienia materiałów – k. 258-260).

W składach podkładów powódki znajdowała się znaczna ilość podkładów staroużytecznych. W związku z okresem modernizacji linii kolejowych na składy, np. we W. zwożonych jest około 30.000 podkładów raz w tygodniu czy raz w miesiącu (dowód: zeznania świadka R. T. – protokół rozprawy z dnia 4 grudnia 2013 r. – czas nagrania: 00:08:04-01:10:58).

W dniu 4 października 2012 r. odbyło się posiedzenie komisji w sprawie podziału kosztów powstałych w związku z wypadkiem. Podczas posiedzenia ustalono, że straty powódki wyniosły 779.000 zł, a straty (...) S.A. wyniosły 10.000 zł. Na późniejszym etapie odstąpiono od żądania kwoty 10.000 zł (dowód: pismo z dnia 28 września 2012 r. – k. 16; protokół – k. 17; świadka R. S. – protokół rozprawy z dnia 4 grudnia 2013 r. – czas nagrania: 02:57:12-03:32:18).

W dniu 8 października 2012 r. Przedsiębiorstwo (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w K. obciążyło pozwaną kwotą 775.000 zł netto za roboty budowlano-montażowe torowe w związku z usunięciem skutków wykolejenia wagonu (dowód: faktura VAT nr (...) – k. 14). Jako zakres naprawy wskazano wymianę ciągłą podkładów drewnianych w ilości 1.755 sztuk na nowe wraz

z załadunkiem, dowozem i wyładunkiem oraz zwiezieniem podkładów odzyskanych i rozbrojeniem, z użyciem 3.000 nowych kompletów przytwierdzenia typu K i nowych przekładek podszytowych w ilości 3.500 sztuk (648.495,31 zł); wymianę pojedynczą podkładów drewnianych w ilości 250 sztuk wraz z załadunkiem, dowozem i wyładunkiem oraz zwiezieniem podkładów odzyskanych i rozbrojeniem, z użyciem 500 kompletów przytwierdzenia typu K i przekładek podszytowych w ilości 500 sztuk (93.356,83 zł) na nowe; dwukrotne podbicie toru podbijarką torową wraz z obsługą geodezyjną (33.147,86 zł). Oferta wskazanego Przedsiębiorstwa okazała się najkorzystniejszą (dowód: uproszczony kosztorys wykonania robót – k. 15; protokół odbioru i przekazania toru do eksploatacji – k. 257; książka obiektu budowlanego – k. 261-264; pismo z dnia 30 maja 2014 r. – k. 430; zeznania świadka R. T. – protokół rozprawy z dnia 4 grudnia 2013 r. – czas nagrania: 00:08:04-01:10:58; zeznania świadka R. S. – protokół rozprawy z dnia 4 grudnia 2013 r. – czas nagrania: 02:57:12-03:32:18). 437 sztuk podkładów kolejowych wymieniono na odcinku 102 m toru nr 2. Podkłady usunięte nie były uszkodzone przez wykolejony wagon. Przyczyną uszkodzenia podkładów była znaczna ich degradacja. Dotyczyło to około 80% podkładów. Podczas wymiany podkładów nie stwierdzono nowych podkładów, wymieniono uszkodzone podkłady staroużyteczne. Wymiana 1.226 sztuk podkładów wynikała z faktu ich uszkodzenia w związku z wypadkiem kolejowym. Pozostałe podkłady wymagały wymiany ze względu na ich znaczny stopień degradacji, upływ okresu użyteczności, niezdatność do użytku (dowód: druga opinia uzupełniająca – k. 439-443; zeznania świadka R. S. – protokół rozprawy z dnia 4 grudnia 2013 r. – czas nagrania: 02:57:12-03:32:18; ustna opinia uzupełniająca - protokół rozprawy z dnia 24 września 2014 r. – czas nagrania: 00:02:35-00:36:47).

Koszt utylizacji 2.000 sztuk odpadów wyniósł 78.471,86 zł netto (dowód: zestawienie kosztów utylizacji – k. 394).

Ustalono, że nie było niezbędnym użycie do naprawy toru nowych elementów. Powódka mogła żądać u naprawiającego naprawy toru materiałami staroużytecznymi, co zmniejszyłoby koszty naprawy – koszt jednego podkładu staro użytecznego był około 40-50% niższy niż podkładu nowego. Powódka zdecydowała się na wymianę uszkodzonych elementów na nowe, gdyż uznała, że wymiana na elementy staroużyteczne nie będzie opłacalna (dowód: opinia biegłego sądowego - k. 331-375; zeznania świadka R. T. – protokół rozprawy z dnia 4 grudnia 2013 r. – czas nagrania: 00:08:04-01:10:58; świadka R. S. – protokół rozprawy z dnia 4 grudnia 2013 r. – czas nagrania: 02:57:12-03:32:18).

W dniu 17 października 2012 r. pozwana (...) Spółka Akcyjna w W. poinformowała, iż zgłosiła zaistnienie wypadku i fakt powstania szkody swojemu ubezpieczycielowi pozwanej (...) Spółce Akcyjnej w W. (dowód: pismo pozwanej nr (...) – k. 18).

W reakcji na powyższe pismo pozwanej powódka przesłała jej kosztorys na kwotę łączną 777.129,93 zł (dowód: pismo powódki IZESd – 735 – (...) – k. 24).

W dniu 31 grudnia 2012 r. powódka obciążyła pozwaną (...) Spółkę Akcyjną w W. kwotą 777.129,93 zł tytułem odszkodowania za wypadek – wykołajenie wagonu (dowód: nota księgowa obciążeniowa (...) – k. 25).

W dniu 2 stycznia 2013 r. sporządzono raport ze szkody, w którym określono wartość szkody netto na kwotę 355.183,45 zł. W raporcie stwierdzono, że szkoda obejmowała uszkodzenie: 2.000 sztuk podkładów drewnianych, 3.500 kompletów śrub stopowych, 35 śrub łubkowych, shp, 3.000 sztuk wkretów 49A, 1.500 sztuk podkładek ZM 49. W raporcie określono także średnioważony stopień zużycia technicznego dla uszkodzonego odcinka toru na 65,42%. W raporcie stwierdzono także, że ubezpieczony ponosi odpowiedzialność cywilną za szkodę na podstawie art. 435 § 1 k.c. (dowód: raport ze szkody – k. 134-156).

W dniu 14 stycznia 2013 r. skorygowano wartość szkody netto na kwotę 369.667,73 zł, po ponownym obliczeniu kosztów naprawy, w tym wartości kosztorysowej robót naprawczych i wartości materiałów do wykonania robót (dowód: aneks do raportu ze szkody – k. 157-174).

W dniu 21 stycznia 2013 r. pozwana A. Towarzystwo (...) i (...) Spółka Akcyjna w W. uznała wartość szkody po uwzględnieniu odzysku złomu (11.285,40 zł) i pracy pociągu ratownictwa technicznego (2.129,93 zł) w kwocie 369.667,73 zł i podjęła decyzję o wypłacie kwoty 359.667,73 zł (dowód: pismo pozwanej – k. 20-23; świadka R. S. – protokół rozprawy z dnia 4 grudnia 2013 r. – czas nagrania: 02:57:12-03:32:18).

W dniu 31 stycznia 2013 r. pozwana (...) Spółka Akcyjna w W. zwróciła powódce notę księgową obciążeniową nr (...) z dnia 31 grudnia 2012 r. i poinformowała, że wysokość szkody ustalona na 369.667,73 zł zostanie pokryta przez ubezpieczyciela do wysokości 359.667,73 zł (dowód: pismo pozwanej – k. 19).

W dniu 7 lutego 2013 r. powódka (...) Spółka Akcyjna w W. zapłaciła pozwanej kwotę 10.000 zł tytułem dopłaty do odszkodowania w postaci franszyzy redukcyjnej (dowód: potwierdzenie realizacji przelewu – k. 26).

W dniu 13 lutego 2013 r. powódka wezwała pozwaną (...) Spółkę Akcyjną w W. do zapłaty kwoty 767.129,93 zł (dowód: przesądowe wezwania do zapłaty – k. 37).

W dniu 7 marca 2013 r. pozwana A. Towarzystwo (...) i (...) Spółka Akcyjna w W. zapłaciła powódce kwotę 359.667,73 zł (dowód: potwierdzenie realizacji przelewu – k. 27).

W dniach 8 i 29 marca 2013 r. powódka wezwała pozwaną (...) Spółkę Akcyjną w W. do zapłaty kwoty 407.462,20 zł (dowód: przesądowe wezwania do zapłaty – k. 36 i 38).

W dniu 23 lipca 2013 r. powódka wystawiła pozwanej (...) Spółce Akcyjnej w W. notę odsetkową na kwotę 13.466,35 zł i wezwała ją do jej zapłaty (dowód: nota odsetkowa (...)322/1/7/13 – k. 28-29).

W dniu 2 sierpnia 2013 r. powódka zakwestionowała przyjęte przez biegłego ubezpieczyciela przyjęte stawki S. i uznała je za nieadekwatne do kosztów ponoszonych przez firmy kolejowe, a także zarzuciła, że pominięto specyficzne warunki. Powódka wyjaśniła, że nie występuje o odtworzenie środka trwałego – toru kolejowego, lecz

o przywrócenie jego parametrów użytkowych sprzed wykolejenia poprzez stosowną naprawę (dowód: pismo (...) k. 30-31).

Wartość materiałów i prac, które musiały zostać wykonane, aby przywrócić tor do stanu przed wypadkiem została wyliczona na 325.500 zł (dowód: opinia biegłego sądowego - k. 331-375). Po skorygowaniu wskazanej wartości o koszt utylizacji podkładów, pomniejszony o wartość ich degradacji wartość materiałów i prac wyniosła 358.468,17 zł (dowód: opinia uzupełniająca – k. 403-413).

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił w oparciu o złożone i wskazane powyżej dokumenty zeznania świadków i opinie biegłego sądowego, uznając zgromadzony w ten sposób materiał dowodowy za wystarczający, a przeprowadzone postępowanie dowodowe za pozwalające na wyjaśnienie i rozstrzygnięcie sprawy i nie wymagające uzupełnienia.

Sąd nie znalazł podstaw, by kwestionować wiarygodność treści dokumentów zwłaszcza, że ich autentyczność nie była kwestionowana przez strony. Sąd nie dopatrzył się żadnych okoliczności, które pozwoliłyby na podważenie ich wiarygodności i dlatego uwzględnił fakty z nich wynikające w całości.

Sąd uznał zeznania świadków w zakresie przytoczonych ustaleń za wiarygodne i przekonujące, gdyż okazały się spójne, logiczne i konsekwentne. Zeznania te znalazły poparcie w pozostałym materiale dowodowym i nie wymagały uzupełnienia.

Sąd nie uwzględnił zeznań świadków W. K. na okoliczność stanu torowiska, gdyż świadek nie posiadał wiedzy w tym zakresie. Jego udział w komisji kolejowej wynikał stąd, że został wpisany, jako dyżurny i miał dyżur. Świadek nie uczestniczył w oględzinach, nie był w stanie wypowiedzieć się na temat stanu podkładów kolejowych i zachwaszczenia torowiska.

Opinia biegłego sądowego została uznana za rzetelną, pełną i w sposób jasny i wyczerpujący wyjaśniającą kwestie podlegające rozpoznaniu, dlatego Sąd przyjął wynikające z niej wnioski za własne. Wprawdzie ustalenia biegłego wyrażone w opinii były kwestionowane, jednakże w ramach uzupełnienia opinii biegły w sposób dostateczny wyjaśnił wszelkie wątpliwości, również te związane z kwestią konieczności dokonywania oględzin torowiska i nie ma, zdaniem Sądu, powodu dla przyjęcia, iż opinia ta nie powinna być podstawą ustalenia stanu faktycznego w sprawie.

Sąd oddalił wnioski o dopuszczenie dowodu z opinii innego biegłego sądowego oraz wnioski o przeprowadzenie wizji lokalnej, albowiem dla rozstrzygnięcia sprawy najważniejszym było ustalenie tych okoliczności, które zostały ujęte w dokumentacji wskazującej na to w jakim odcinku doszło do kolizji, w jakim odcinku doszło do wymiany podkładów. Biorąc pod uwagę treść złożonych dowodów w postaci dokumentów oraz opinii biegłego Sąd uznał, że bez przeprowadzania dowodu z opinii biegłego oraz bez wizji lokalnej był w stanie poczynić stosowne ustalenia w sprawie. Nie można zarzucać sporządzonej opinii, że nie jest merytoryczna i że nie odnosi się do istoty sprawy.

Sąd zważył, co następuje:

Powódka domagała się od pozwanych zapłaty należności stanowiącej koszt naprawy toru, wskazując na wykolejenie się wagonu na torze w dniu 9 sierpnia 2012 r. Wysokość poniesionych kosztów naprawy w związku z wypadkiem kolejowym pozwana określiła na kwotę 775.000 zł, a wobec częściowej zapłaty kosztów naprawy toru powódka domagała się zapłaty 420.928,55 zł.

Bezspornym w sprawie okazało się, że w dniu 9 sierpnia 2012 r. doszło do wypadku kolejowego, w wyniku którego uszkodzeniu uległo odcinek toru,

w szczególności jego elementy w postaci podkładów oraz śrub. Oczywistym było także to, że powódka dokonała naprawy toru i poniosła związane z tą naprawą koszty.

Istota sporu sprowadzała się do ustalenia jaki był zakres poniesionej przez powódkę szkody, jaka część toru wymagała naprawienia, jakie elementy wymieniono, jaki był koszt ich wymiany, czy wartość kosztów naprawy, a w konsekwencji żądana kwota, okazały się zasadne.

Zgodnie z przepisem art. 415 k.c. kto z winy swej wyrządził drugiemu szkodę, obowiązany jest do jej naprawienia. Bezspornym w sprawie okazało się, że zaistniały przesłanki odpowiedzialności deliktowej pozwanej (...) Spółki Akcyjnej w W., a pośrednio pozwanej (...) Spółki Akcyjnej w W., jako ubezpieczyciela: wystąpiło zdarzenie, z którym system prawny wiąże odpowiedzialność na określonej zasadzie, szkoda i związek przyczynowy między owym zdarzeniem a szkodą. Pozwane nie kwestionowały odpowiedzialności deliktowej względem powódki. Pozwane zakwestionowały wysokość ustalonej przez powódkę szkody i wskazały, że powódka została w całości zaspokojona z tytułu poniesionej szkody poprzez wypłatę jej kwoty 359.667,73 zł.

W myśl przepisu art. 361 § 2 k.c. naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł, a więc rzeczywisty uszczerbek w majątku należącym do niego w chwili zdarzenia, za które odpowiedzialność została przypisana oznaczonemu podmiotowi. Chodzi o różnicę między rzeczywistym stanem dóbr poszkodowanego z chwili dokonywania ustaleń a stanem hipotetycznym, jaki istniałby, gdyby do zdarzenia sprawczego nie doszło.

Rozmiar szkody, a tym samym wysokość zgłoszonego żądania podlega weryfikacji w toku procesu na podstawie zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego, w szczególności poprzez dowód z dokumentów i opinię biegłego sądowego, posiadającego wiadomości fachowe w określonej dziedzinie.

Dokonując takiej weryfikacji Sąd uznał, iż roszczenie powódki okazało się bezzasadne, gdyż wysokość poniesionej przez nią szkody okazała się niższa niż wypłacona powódce kwota odszkodowania i wyniosła 358.468,17 zł.

Dla ustalenia wysokości szkody we wskazanej wysokości istotnym okazały się ustalenia poczynione przez biegłego sądowego w sporządzonych opiniach. Z treści opinii jednoznacznie wynika, że uszkodzeniu uległ wymieniony tor na odcinku 11,398 – 9,560 km, który wyniósł 1,838 m, wskutek ciągnięcia wykolejonego wagonu, który nie odczepił się, po torze przez jadący pociąg. Na wskazanym odcinku uległo uszkodzeniu 1.226 sztuk podkładów kolejowych, które zostały pocięte kołami wykolejonego wagonu i wymagały wymiany. Dowodem potwierdzającym powyższe okazał się m.in. dokument

w postaci protokołu oględzin miejsca wypadku kolejowego sporządzony przez komisję kolejową, w skład której wchodziły osoby bezpośrednio dokonujące oględzin miejsca wypadku tuż po wypadku. Skoro szkoda dotyczyła uszkodzenia 1.226 sztuk podkładów to zasadnym była wymiana właśnie takiej ilości podkładów. Tymczasem z pozostałego, zebranego w sprawie materiału dowodowego wynika, że dokonano wymiany 2.000 sztuk podkładów. Jak ustalił biegły sądowy zarówno przed miejscem wypadku, jak i za miejscem wypadku wymieniono podkłady na odcinku stanowiącym łącznie 262 m. Wskazany odcinek obejmował część toru, która nie była uszkodzona w wyniku wypadku kolejowego. Podkłady były wprawdzie zdegradowane na tym łącznym odcinku 262 m i wymagały wymiany, lecz nie w wyniku wypadku kolejowego,

a wskutek upływu okresu użytkowania (około 23 lata), znacznej degradacji podkładów, niezdatność ich do użytku. Powyższe potwierdza stan torowiska,

na którym, ze względu na zły stan techniczny, ograniczono prędkość pociągów do 30 km/h. Jak wskazał biegły zły stan torowiska przyczynił się do zaistnienia wypadku. Należy wskazać, że bezpośrednią przyczyną wykolejenia wagonu okazał się brak elementu zawieszenia resora (chomątka i kamienia) z lewej strony zawieszenia piórowego pierwszego zestawu kołowego pierwszego wózka wagonu. Jak stwierdził biegły chomątka wisiała przy uszkodzonym wagonie, nie odpadła. Natomiast pozostałe elementy wypadły przed odcinkiem,

na którym doszło do wypadku. Biegły sądowy, jako przyczynę wypadku wykluczył uszkodzenie wagonu, gdyż w wagonie nie stwierdzono pęknięć, wgnieceń, uszkodzeń mogących sugerować, że to jego stan przyczynił się do wypadku. Z tego wynika, że przyczyną wypadku mógł być stan torowiska, który spowodował wypadnięcie elementu wagonu.

Biegły wykluczył także, aby przyczyną wypadku było nieprawidłowe rozmieszczenie ładunku w wagonie. Ładunkiem okazał się klinkier. Z zebranego materiału dowodowego nie wynika, aby doszło do wysypania się klinkieru z wagonu. Podczas wykolejenia zauważono jedynie unoszący się pył, kurz. Natomiast wpływ na wykolejenie się wagonu mógł mieć jedynie znaczny ubytek ładunku, np. z jednej z czterech części wagonu. Aby jednoznacznie stwierdzić wpływ rozmieszczenia ładunku na wykolejenie się wagonu należało dokonać oględzin ładunku w wagonie oraz zważenia go pod kątem ewentualnych ubytków. Powódka nie udowodniła jednak, iż dokonano powyższych czynności.

Jak wskazał biegły sądowy wymiana toru zarówno przed miejscem wypadku, jak i za miejscem wypadku była uzasadniona ze względu na zapewnienie ciągłości jakości toru na znacznym odcinku. Powyższe nie uzasadnia jednak twierdzenia, że koszt wymiany nieuszkodzonego w wyniku wypadku toru stanowił część poniesionej przez powódkę szkody, gdyż brak niezbędnej przesłanki, uzasadniającej odpowiedzialność pozwanych względem powódki w tym zakresie w postaci związku przyczynowego pomiędzy wypadkiem a kosztem wymiany tego odcinka poza miejscem wypadku.

Wbrew stanowisku powódki w miejscu wypadku nie było potrzeby dokonywania wymiany ciągłej. Ze względu na istnienie innego toru lub możliwość zorganizowania objazdu nie było potrzeby niezwłocznego usuwania uszkodzeń. Powódka mogła zatem dokonać naprawy poprzez wymianę podkładów ręcznie, a nie mechanicznie.

Należy również podkreślić, że powódka mogła domagać się wyrównania szkody w postaci kosztów związanych z przywróceniem toru do stanu poprzedniego, a więc sprzed wypadku. Zatem zasadnym byłoby żądanie zwrotu kosztów wymiany podkładów z zastosowaniem materiału staroużytecznego. Zdaniem Sądu powódka posiadała możliwości wykorzystania elementów staroużytecznych. Powódka posiada składowiska podkładów w swoich zakładach (np. O., W.). Jak wynika z zebranego materiału dowodowego praktyką powódki jest wykorzystywanie elementów używanych do naprawy torowisk. Takie postępowanie zdecydowanie pomniejszyłoby koszty wymiany podkładów. Należy wskazać, że koszt wymiany jednego podkładu staroużytecznego wynosi około 156 zł, natomiast koszt podkładu nowego wynosi około 370 zł.

Wobec braku wykazania przez powódkę, iż poniosła koszt naprawy zaistniałej w wyniku wypadku szkody w kwocie dochodzonej pozwem, biorąc powyższe pod uwagę, Sąd oddalił powództwo.

Orzeczenie o kosztach procesu okazało się konsekwencją rozstrzygnięcia głównego.

Koszty, które powstały na dzień zawiśnięcia sporu są kosztami należnymi pozwany, wobec powyższego Sąd zastosował przepisy art. 98 i 108 k.p.c.

Powódka, która przegrała proces zobowiązana jest zwrócić pozwany ich koszt poniesione w toku procesu.

SSO Małgorzata Korfanty