

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 12 maja 2022 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie XX Wydział Gospodarczy w składzie:

Przewodniczący:	SSO Paweł Kieta
Protokolant:	Aleksandra Radzikowska

po rozpoznaniu w dniu 21 kwietnia 2022 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) spółki akcyjnej w W.

przeciwko (...) spółce akcyjnej w W.

o zapłatę

1. oddała powództwo,

2. zasądza od powoda (...) spółki akcyjnej w W. na rzecz (...) spółki akcyjnej w W. kwotę 5.417,00 zł (pięć tysięcy czterysta siedemnaście złotych) tytułem kosztów zastępstwa procesowego.

sędzia Paweł Kieta

XX GC 55/21

UZASADNIENIE

Wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 12 maja 2022 r.

Pozwem z dnia 23 grudnia 2020 r. (data nadania k. 153) powód (...) S.A. z siedzibą w W. wniósł o wydanie przeciwko stronie pozwanej, tj. (...) S.A. w W. nakazu zapłaty w postępowaniu upominawczym i zobowiązanie do zapłaty stronie powodowej kwoty 76.083,33 zł wraz z odsetkami za opóźnienie od dnia 03 października 2020 r. do dnia zapłaty oraz o zasądzenie od pozwanego na rzecz strony powodowej kosztów postępowania według norm przepisanych.

W uzasadnieniu powód wskazał, że powód i pozwany byli stronami umowy o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów (...). Przedmiotem umowy było udostępnienie przez zarządcę (pозwanego) przewoźnikowi (powodowi) infrastruktury kolejowej, będącej w zarządzie (...) S.A. w celu realizacji rozkładu jazdy pociągów.

Powód podniósł, że pozwany nie wykonywał należycie umowy, nie zapewnił należytego stanu infrastruktury kolejowej. Powód wskazał, że zdarzenie wywołujące szkodę nastąpił w dniu 19 kwietnia 2017 r. na stacji B.. Komisja kolejowa badająca przyczyny i okoliczności zdarzenia stwierdziła, co następują: podczas wjazdu do stacji B. po zorganizowanej drodze przebiegu na sygnał zezwalający na semaforze (...) z toru szlakowego nr(...) na tor stacyjny nr za rozjazdem nr (...) doszło do wykolejenia lokomotywy i trzech wagonów ładownych pociągu (...) nr (...) relacji O. – B.. Pociąg

prowadzony lokomotywą elektryczną (...)((...)) własności (...) S.A. przez maszynistę P. I. z (...) S.A. Pociąg zestawiony był z 26 wagonów serii (...), wagony z towarem niebezpiecznym (16 wagonów (...) z olejem napędowym (...) i 10 wagonów (...) z benzyną silnikową (...)). Komisja kolejowa wskazała następujące przyczyny zdarzenia: (a) bezpośrednia: poszerzenie toru pod przejeżdżającym pociągiem, (2) pierwotna: biologiczne i eksploatacyjne zużycie podkładów drewnianych.

Powód podniósł, że przyczyną zaistniałego zdarzenia sprawczego był niewłaściwy stan infrastruktury kolejowej, za który winę ponosi zarządca infrastruktury, tj. (...) S.A.

Dalej powód argumentował, że właścicielem uszkodzonego w powyższym zdarzeniu wagonu nr (...) była firma (...) S.A.S. z siedzibą w P.. Powód wskazał, że spółka ta musiała dokonać jego naprawy ostatecznej tak, aby wagon został ponownie włączony do eksploatacji w uprawnionym zakładzie naprawczy. Kosztami tej naprawy właściciel obciążył powoda na podstawie Ogólnej umowy o użytkowaniu wagonów towarowych (...) i zasadami wynikającymi z Załącznika nr (...) (...) pkt I B. Powód wskazał, że kwota 76.083,33 zł została wyliczona przez firmę (...) S.A.S. na kwotę 17.092 euro na zasadach wynikających z umowy (...) aneksu nr 5 pkt I B. W parciu o to wyliczenie, jak wskazał powód, firma (...) S.A.S. w dniu 17 stycznia 2020 r. wystawiła powodowi fakturę nr (...).

Powód wskazał, że w związku z dokonaną przez powoda zapłatą na rzecz (...) S.A.S., powód na podstawie Regulaminu Sieci (...) sporządzonego i stosowanego przez pozwanego, wystawił pozwanemu notę księgową nr (...) celem zrekompensowania zapłaconej właścicielowi wagonu kwoty. Powód wskazał, że kwota 17.092 euro po przewalutowaniu wg kursów NBP z dnia 17.09.2020 r. stanowi kwotę 76.083,33 zł i na taką kwotę sporządzono notę nr(...).

(pozew k. 2-12)

W odpowiedzi na pozew pozwany wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie od powoda na rzecz z pozwanego kosztów procesu według norm przepisanych.

W uzasadnieniu pozwany wskazał, że (...) S.A. nie odpowiada na zasadzie ryzyka. Pozwany wskazał, że błędnie przyjmuje się, że (...) S.A. prowadzi działalność transportową i jest wprowadzane w ruch za pomocą sił przyrody. W tym zakresie pozwany podniósł, że (...) S.A. nie wprawia w ruch pociągów poruszających się po infrastrukturze zarządzanej przez spółkę, gdyż energię elektryczną dostarcza podmiot trzeci – (...) S.A. Zarządca infrastruktury udostępnia jedynie przewoźnikom linie kolejowe oraz nadzoruje ruch pociągów, jednakże, jak wskazał pozwany, większość tych zadań jest wykonywana przy wykorzystaniu sił człowieka a nie sił przyrody. Zdaniem pozwanego spółka (...) S.A. nie odpowiada za szkodę na podstawie art. 435 k.c., a ewentualna odpowiedzialność spółki (...) S.A. za powstałą szkodę może być rozpatrywana w oparciu o zasadę winy, wynikającą z treści art. 415 k.c.

Nadto, strona pozwana zakwestionowała roszczenie co do wysokości. Pozwany wskazał, że z załączonych dokumentów nie wynika jaki zakres prac został wykonany w ramach rzeczonych napraw, czego te naprawy dotyczyły, jakie elementy wagonu zostały naprawiane oraz jakie materiały były do tego wykorzystywane.

Pozwany wskazał również na prekluzję dowodową i okoliczność, że powódka w pozwie nie powołała zakresu naprawy uszkodzeń.

Pozwany wskazał także, że obowiązek zapłaty określonych należności na rzecz osoby trzeciej na podstawie umowy, której stroną nie jest sprawca szkody ponoszący odpowiedzialność za zdarzenie wyrządzające szkodę, nie pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym ze szkodą poniesioną przez powoda.

Z ostrożności procesowej pozwany podniósł zarzut przedawnienia roszczenia. Pozwany wskazał że bieg terminu przedawnienia rozpoczął się w dniu, w którym powód dowiedział się o okolicznościach zdarzenia oraz o tym, kto jest w jego ocenie za nie odpowiedzialny, tj. w dniu zdarzenia a najpóźniej w dniu 31 maja 2017 r., a więc w dniu podpisania protokołu ustaleń końcowych. Zdaniem pozwanego oznacza to, że bieg ten rozpoczął się przed dniem

wejścia w życie ustawy zmieniającej. Nadto pozwany wskazał, że przyjmując trzyletni termin przedawnienia, bieg tego terminu zakończyły się najpóźniej w dniu 31 maja 2020 r., a więc wcześniej niż gdyby liczyć go na nowych zasadach, tj. przed dniem 31 grudnia 2020 r.

(odpowiedź na pozew k. 169-173v)

W replice na odpowiedź na pozew powód podtrzymał dotychczasowe stanowisko wyrażone w pozwie. Powód zaprzeczył, jakoby strona pozwana – (...) S.A. nie odpowiadała na zasadzie ryzyka, zaprzeczył również jakoby wysokość roszczenia nie została udowodniona. Powód wskazał że sposób rozliczeń związanych z naprawami wagonów wynika z przepisów międzynarodowych, w tym przypadku z umowy (...), która reguluje sposób rozliczeń między zarządami kolei z różnych państw z tytułu wzajemnej wymiany wagonów towarowych służących realizacji usługi transportowej. Strona powodowa zaprzeczyła również jakoby w niniejszej sprawie doszło do przedawnienia roszczenia.

(replika na odpowiedź na pozew k. 186-197)

Na dalszym etapie strony podtrzymały dotychczasowe stanowiska procesowe.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

Powód i pozwany byli stronami umowy nr (...) o udostępnienie infrastruktury kolejowej do przewozu rzeczy w rozkładzie jazdy pociągów (...), powód jako przewoźnik, a pozwany jako zarządca.

Na mocy umowy zarządca udostępnił przewoźnikowi infrastrukturę kolejową, będącą w zarządzie (...) S.A. w celu realizacji rozkładu jazdy pociągów (§3 ust. 1 umowy). W ramach korzystania z przydzielonych tras pociągów zarządca miał świadczyć na rzecz przewoźnika usługi podstawowe w zakresie minimalnego dostępu do infrastruktury kolejowej określone w Załączniku nr 1, usług podstawowe dostępu do urządzeń związanych z obsługą pociągów oraz usługi dodatkowe określone w załączniku nr 2 (§3 ust. 3 umowy). Korzystanie z infrastruktury kolejowej podczas realizacji przejazdów pociągów miało odbywać się według zasad określonych w §30 Regulaminu przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów (...) opracowanym przez Zarządcę.

W §29 ust. 6 ww. Regulaminu ustalono, że jeżeli wskutek niewykonania lub nienależytego wykonania umowy, szkody doznała osoba trzecia, strona która wyrównała osobie trzeciej doznaną szkodę, może dochodzić roszczenia zwrotnego w całości lub w odpowiedniej części od drugiej strony.

(umowa nr (...) wraz z załącznikami k. 29-41v, regulamin przydzielania tras pociągów i korzystania z przydzielonych tras pociągów przez licencjonowanych przewoźników kolejowych w ramach rozkładu jazdy pociągów (...) k. 42-53v, instrukcja o postępowaniu w sprawach poważnych wypadków, wypadków i incydentów w transporcie kolejowym Ir-8 k. 54-77)

W dniu 19 kwietnia 2017 r. o godz. 00:19 podczas wjazdu do stacji B. po zorganizowanej drodze przebiegu na sygnał zezwalający na semaforze (...) z toru szlakowego nr (...) na tor stacyjny nr(...) za rozjazdem nr (...) doszło do wykolejenia lokomotywy i trzech wagonów ładownych pociągu (...) nr (...) relacji O.– B.. Pociąg prowadzony lokomotywą elektryczną (...) ((...)) własności (...) S.A. przez maszynistę P. I. Z. z (...) S.A. Pociąg zestawiony był z 26 wagonów serii (...), wagony z towarem niebezpiecznym (16 wagonów (...) z olejem napędowym (...) i 10 wagonów (...) (...) z benzyną silnikową (...)).

Komisja kolejowa wskazała następujące przyczyny zdarzenia: (a) bezpośrednia: poszerzenie toru pod przejeżdżającym pociągiem, (b) pierwotna: biologiczne i eksploatacyjne zużycie podkładów drewnianych.

W wyniku powyższego zdarzenia uszkodzeniu uległ m.in. pierwszy wagon za lokomotywą nr (...).

(akta postępowania dot. wypadku kolejowego k. 213-310, w tym protokół ustaleń końcowych k. 78-92, protokół uszkodzenia wagonu k. 93)

Właścicielem uszkodzonego w powyższym zdarzeniu wagonu nr (...) była firma (...) S.A.S. z siedzibą w P..

(bezsporne)

Powoda i spółkę (...) S.A.S. z siedzibą w P. łączyła Ogólna umowa o użytkowaniu wagonów towarowych (...). Umowa ta regulowała m.in. sposób rozliczeń między zarządami kolei z różnych państw z tytułu wzajemnej wymiany wagonów towarowych służących realizacji usługi transportowej.

(ogólna umowa o użytkowaniu wagonów towarowych (...)) wraz z załącznikami k. 94-117)

(...) S.A.S. z siedzibą w P. dokonała naprawy uszkodzonego wagonu i w dniu 17 stycznia 2020 r. wystawiła powodowi fakturę nr (...) na kwotę 17.092 euro.

Powód dokonał zapłaty ww. faktury w części tj. w kwocie 17.003,99 euro.

Nadto, powód dokonał potrącenia kwoty 88,01 euro z należnością (...) S.A.S. pismem z dnia 09 marca 2020 r.

(faktura k. 120, potwierdzenie dokonania przelewu k. 121, pismo w sprawie potrącenia z dnia 09 marca 2020 r. k. 123-125)

Powód wystawił pozwanemu notę księgową nr (...) celem zrekompensowania zapłaconej właścicielowi wagonu kwoty. Przewalutowania kwoty 17.092 euro dokonano według kursu NBP z dnia 17 września 2020 r.

(nota księgową k. 144, zestawienie k. 145)

(...) S.A. odesłała powyższą notę księgową bez księgowania.

(pismo z dnia 07 października 2020 r.)

Pismem z dnia 14 października 2020 r. powód wezwał pozwanego do zapłaty kwoty 76.083,33 zł.

Nadto, w dniu 03 grudnia 2020 r. powód skierował do pozwanego ostateczne przedsądowe wezwanie do zapłaty.

(wezwanie do zapłaty k. 148, ostateczne przedsądowe wezwanie do zapłaty wraz z dowodem nadania k. 150-152)

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie powołanych wyżej dowodów z dokumentów. Zdaniem Sądu, dokonując oceny przedstawionych dokumentów brak jest podstaw do przyjmowania, że zostały one w jakikolwiek sposób zmanipulowane, a tym samym aby można było uznać je za niewiarygodny materiał dowodowy w oparciu, o który nie byłoby podstaw do dokonywania ustaleń faktycznych w sprawie.

Sąd przy tym nie opierał się na dowodzie w postaci pisma pozwanego z dnia 05 kwietnia 2016 r. (k. 199) dołączonym przez powoda do pisma z dnia 13 lipca 2021 r. Należy mieć na uwadze, że pismo to dotyczy innego zdarzenia oraz innej noty księgowej niż objęte niniejszym postępowaniem, dlatego też nie mogło stanowić podstawy do czynienia jakichkolwiek ustaleń w przedmiotowej sprawie.

Na podstawie art. 235² § 1 pkt 2 k.p.c. Sąd pominął wniosek o dopuszczenie dowodu z opinii biegłego. Stosownie do ww. regulacji sąd może w szczególności pominąć dowód mający wykazać fakt bezsporny, nieistotny dla rozstrzygnięcia sprawy lub udowodniony zgodnie z twierdzeniem wnioskodawcy. W oparciu o przedmiotowy dowód nie doszłoby do ustalenia okoliczności istotnych dla rozstrzygnięcia w sprawie, a stosownie do art. 227 k.p.c. przedmiotem dowodu są fakty mające dla rozstrzygnięcia sprawy istotne znaczenie. Należy mieć na uwadze, że biegły miał być powołany na okoliczność prawidłowości zryczałtowanej wartości rezydualnej wagonu (modyfikacja wniosku k. 193), podczas

gdy pozwany nie kwestionował prawidłowości wyliczeń, a kwestionował wysokość szkody. Nadto, nawet jeśli biegły zostałby powołany na okoliczności sporne, to w aktach sprawy brak jest dokumentów, na podstawie których biegły mógłby wydać opinię, albowiem w zakresie dokonanych napraw pociągu została przedstawiona jedynie faktura VAT.

Sąd Okręgowy zważył co następuje:

Powództwo podlegało oddaleniu.

W niniejszej sprawie powód dochodził zapłaty kwoty 76.083,33 zł z tytułu odszkodowania za straty poniesione przez powoda w wyniku wykolejenia pociągu w dniu 19 kwietnia 2017 r. w postaci naprawy wagonu. Powód wywodził swoje roszczenia z faktu wyrządzenia mu szkody na skutek ruchu przedsiębiorstwa pozwanego. Okoliczności wypadku były pomiędzy stronami niesporne. Pozwany, wnosząc o oddalenie powództwa podniósł zarzut braku odpowiedzialności pozwanego na zasadzie ryzyka, zakwestionował wysokość szkody, zarzucił brak adekwatnego związku przyczynowego oraz z ostrożności podniósł zarzut przedawnienia roszczenia.

W pierwszej kolejności należy wskazać, że zarzut braku odpowiedzialności pozwanego na zasadzie ryzyka jest chybiony. W ocenie Sądu pozwana spółka prowadzi przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody, a źródłem szkody poniesionej przez powoda był ruch tego przedsiębiorstwa.

Stosownie bowiem do treści art. 435 § 1 k.c. prowadzący na własny rachunek przedsiębiorstwo lub zakład wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody (pary, gazu, elektryczności, paliw płynnych itp.) ponosi odpowiedzialność za szkodę na osobie lub mieniu, wyrządzoną komukolwiek przez ruch przedsiębiorstwa lub zakładu, chyba że szkoda nastąpiła wskutek siły wyższej albo wyłącznie z winy poszkodowanego lub osoby trzeciej, za którą nie ponosi odpowiedzialności. Przepis ten przewiduje bardzo surową odpowiedzialność opartą na zasadzie ryzyka. Jest to odpowiedzialność obiektywna niezależna od winy podmiotu odpowiedzialnego oraz od wystąpienia bezprawności zdarzenia szkodzącego. Odpowiedzialność ta oparta jest na założeniu, że samo funkcjonowanie zakładu wprawianego w ruch za pomocą sił przyrody stwarza niebezpieczeństwo wyrządzenia szkody, niezależnie od działania lub zaniechania podmiotu prowadzącego taki zakład, szczególnie w związku z dynamicznym rozwojem nowych technologii wykorzystywanych w jego działalności, czy wytwarzaniem lub posługiwaniem się środkami wybuchowymi. Dla przypisania odpowiedzialności prowadzącemu zakład lub przedsiębiorstwo, którego odpowiedzialność konstruowana jest na zasadzie ryzyka, zbędne jest rozważanie, czy można mu przypisać zawinienie lub bezprawne zaniedbania, a co za tym idzie – odpowiedzialności tej nie wyłącza przeprowadzenie dowodu braku jego winy (tak SN w wyr. z 19.6.2001 r., II UKN 424/00, OSN 2003, Nr 6, poz. 155, oraz z 14.2.2002 r., I PKN 853/00, OSN 2002, Nr 18, poz. 4; zob. też wyr. SA w Lublinie z 19.12.2018 r., III APa 16/18, Legalis; wyr. SA w Szczecinie z 3.4.2019 r., I AGa 201/18, Legalis) (por. komentarz do art. 435 k.c. red. Gniewek 2021, wyd. 10/Dubis, Legalis).

Sam ruch przedsiębiorstwa to każdy przejaw jego działalności, wynikający z określonej struktury organizacyjnej i funkcji usługowo-produkcyjnej przedsiębiorstwa, na który składa się funkcjonowanie wszystkich jego agend bez względu na to, w jakim stosunku pozostaje ich funkcjonowanie do stosowanych sił przyrody. Pojęcie ruchu przedsiębiorstwa obejmuje przy tym również funkcjonowanie wszelkich urządzeń należących do tak pojmowanego przedsiębiorstwa (por. W. Dubis [w:], E. Gniewek (red.), P. Machnikowski (red.), Kodeks cywilny (...), op. cit. i orzecznictwo tam wskazane).

Dla powstania odpowiedzialności na podstawie art. 435 k.c. konieczne jest, aby przedsiębiorstwo (zakład) wprawiane było w ruch za pomocą sił przyrody, tj. przy wykorzystaniu energii elektrycznej, atomowej, paliw płynnych, pary, gazu itp. Przy rozważaniu tego zagadnienia trzeba mieć na uwadze trzy elementy: stopień zagrożenia ze strony urządzeń wykorzystywanych w przedsiębiorstwie lub zakładzie, stopień komplikacji przy przetwarzaniu energii elementarnej na pracę oraz ogólny poziom techniki. Wykorzystanie sił przyrody musi być dla przedsiębiorstwa czy zakładu warunkiem jego podstawowej działalności, a nie tylko być do tego pomocne (por. komentarz do art. 435 k.c. red. Gniewek 2021, wyd. 10/Dubis, Legalis). Brak jest jednak określenia, kiedy można przyjąć, że dane przedsiębiorstwo/zakład jest "wprawiane w ruch" za pomocą tych sił, a kryterium to jest samo w sobie niejasne. 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. Pojęcie ruchu przedsiębiorstwa odnosi się do funkcjonowania przedsiębiorstwa jako całości, a nie tylko do ruchu jego poszczególnych elementów oraz urządzeń (wyr. SN z 23.5.2012 r., I PK 198/11, Legalis).

Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 25 maja 2012 r., I CSK 509/11 (OSNC z 2013 r. nr 2, poz. 26) przyjął, że „przedsiębiorstwo poruszane siłami przyrody” w ujęciu funkcjonalnym to przedsiębiorstwo, którego globalny cel funkcjonowania jest zależny od użycia sił przyrody, a korzystanie z nich stanowi warunek konieczny jego istnienia i funkcjonowania w tym sensie, że zarówno jego struktura jak i system organizacji i wykonywania zadań jest dostosowany do sił przyrody i zależny od nich. Dodatkowo ruch tego rodzaju przedsiębiorstwa wiąże się ze znacznym stopniem ryzyka możliwości wyrządzenia szkody osobom trzecim, a użycie urządzeń technicznych, o znacznym stopniu komplikacji technicznej ma charakter powszechny.

W ocenie Sądu rozpoznającego niniejszą sprawę pozwany (...) S.A. w W. spełnia powyższe przesłanki. Należy zauważyć, że stosownie do treści art. 15 ust. 4a ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego (...) z dnia 08 września 2000 r. (tj. z dnia 17 grudnia 2020 r. Dz.U. z 2021 r. poz. 146) (...) SA zarządza liniami kolejowymi oraz pozostałą infrastrukturą kolejową, określoną w przepisach ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, z wyłączeniem budynków i budowli przeznaczonych do obsługi przewozu osób i rzeczy wraz z zajętyimi pod nie gruntami. Stosownie do treści art. 5 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tj. z dnia 01 października 2021 r. Dz. U. z 2021 r. poz. 1984) do zadań zarządcy infrastruktury, zwanego dalej „zarządcą”, należy m.in. zarządzanie infrastrukturą kolejową, utrzymanie infrastruktury kolejowej przez prowadzenie prac mających na celu utrzymanie 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, udział w rozwoju infrastruktury kolejowej, odnowienie infrastruktury kolejowej.

Nie budzi wątpliwości, że realizacja przez pozwanego 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 pozwana spółka prowadzi na własny rachunek przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody w rozumieniu art. 435 k.c. (por. także uchwała Sądu Najwyższego - Izba Cywilna z dnia 26 lipca 2017 r. III CZP 30/17 Legalis nr 1637142).

Rozszerzona odpowiedzialność przedsiębiorstwa (zakładu) wprawianego w ruch za pomocą sił przyrody powstaje pod warunkiem, że szkoda pozostaje w normalnym związku przyczynowym z ruchem przedsiębiorstwa. Okoliczność tę należy wykazać i ciężar dowodu tego faktu spoczywa, zgodnie z ogólnymi zasadami, na poszkodowanym (tak SN w wyr. z 3.6.1977 r., IV CR 185/77, Legalis, oraz z 12.3.2009 r. V CSK 352/08, Legalis).

Jak wskazuje się w orzecznictwie, związek przyczynowy pomiędzy ruchem przedsiębiorstwa a szkodą występuje na gruncie art. 435 § 1 k.c. już wtedy, gdy uszczerbek nastąpił w wyniku zdarzenia funkcjonalnie powiązanego z działalnością przedsiębiorstwa (por. W. Dubis [w:], E. Gniewek (red.), P. Machnikowski (red.), Kodeks cywilny. Komentarz, Warszawa 2017, Legalis komentarz do art. 435 k.c. i orzecznictwo tam wskazane). Przy tym w orzecznictwie Sądu Najwyższego przyjmuje się, że wykazanie przez poszkodowanego, iż szkoda wyrządzona została przez ruch przedsiębiorstwa, oznacza także w konsekwencji wykazanie również istnienia związku przyczynowego w postaci *conditio sine qua non*. Przy czym Sąd Najwyższy wyjaśnił, iż art. 435 k.c. zawiera domniemanie prawne normalności związku przyczynowego. Powyższe domniemanie jest domniemaniem wzruszalnym, które pozwany może obalić przez wykazanie istnienia jednej z okoliczności egzoneracyjnych (tak wyrok SN z dnia 5 września 2012 r., sygn. akt IV CSK 25/12, LEX nr 1232240). Dowód co do występowania jednej z tych okoliczności, zgodnie z ogólną regułą art. 6 k.c., obciąża prowadzącego przedsiębiorstwo (zakład) wprawiany w ruch za pomocą sił przyrody, niemniej jednak w niniejszej sprawie pozwany nie powoływał się na żadne przesłanki egzoneracyjne.

Mając na uwadze powyższe zdaniem Sądu szkoda w postaci uszkodzenia wagonu pozostawała w normalnym związku z ruchem pozwanego przedsiębiorstwa i w konsekwencji powództwo zostało wykazane co do zasady. Nie zostało natomiast wykazane co do wysokości.

Należy zauważyć, że na okoliczność wysokości szkody powód przedłożył w zasadzie jedynie fakturę (k. 120), która nie zawiera żadnych elementów, które wskazywałyby na zakres prac wykonanych podczas naprawy wagonu, czego te naprawy dotyczyły, jakie właściwie elementy wagonu zostały naprawiane, jakie materiały zostały do tego wykorzystane. Nie sposób zatem ustalić czy faktyczny zakres naprawy wymagał wydatków określonych w przedstawionej fakturze.

Jak wynika z treści art. 6 k.c. ciężar udowodnienia faktu spoczywa na osobie, która z faktu tego wywodzi skutki prawne. Jak wskazał Sąd Apelacyjny w Białymstoku w swoim wyroku z dnia 21 maja 2018 r. w sprawie I ACa 62/18 „zgodnie z zasadami procesu cywilnego ciężar przedstawiania materiału dowodowego spoczywa na stronach (art. 232 k.p.c., art. 3 k.p.c., art. 6 k.c.). Jego istota sprowadza się do ryzyka poniesienia przez stronę ujemnych konsekwencji braku wywiązania się z powinności przedstawienia dowodów. Skutkiem braku wykazania przez stronę prawdziwości twierdzeń o faktach istotnych dla sprawy jest tylko to, że twierdzenia takie zasadniczo nie będą mogły leżeć u podstaw sądowego rozstrzygnięcia. Strona, która nie udowodni przytoczonych twierdzeń, utraci korzyści, jakie uzyskałaby aktywnym działaniem. Artykuł 6 k.c. określa reguły dowodzenia, tj. przedmiot dowodu oraz osobę, na której spoczywa ciężar udowodnienia faktów mających istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia, przy czym sąd nie ma obowiązku dążenia do wszechstronnego zbadania wszystkich okoliczności sprawy oraz nie jest zobowiązany do zarządzania dochodzenia w celu uzupełnienia lub wyjaśnienia twierdzeń stron i wykrycia środków dowodowych pozwalających na ich udowodnienie. Nie ma też obowiązku przeprowadzenia z urzędu dowodów zmierzających do wyjaśnienia okoliczności istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy (art. 232 k.p.c.). Obowiązek przedstawienia dowodów spoczywa na stronach (art. 3 k.p.c.), a ciężar udowodnienia faktów mających dla rozstrzygnięcia sprawy istotne znaczenie (art. 227 k.p.c.) spoczywa na tej stronie, która z tych faktów wywodzi skutki prawne”. Jeśli zatem pozwany zakwestionował powództwo co do wysokości, to powód obowiązany był przedłożyć dowody, które wysokość szkody by uzasadniały. Powód nie sprostał jednak ciężącemu na nim ciężarowi dowodu w tym zakresie. Odnośnie dowodu z opinii biegłego sądowego Sąd wypowiedział się we wcześniejszej części uzasadnienia.

Jednocześnie zdaniem Sądu bez znaczenia pozostaje okoliczność podnoszona przez powoda, że sposób rozliczeń związanych z naprawami wagonów wynika z umowy (...), która reguluje sposób rozliczeń między zarządami kolei z różnych państw z tytułu wzajemnej wymiany wagonów towarowych służących realizacji usługi transportowej, albowiem pozwany nie był stroną tej umowy i postanowienia tej umowy nie wiążą pozwanego. Umowa ta jest irrelevantna z punktu widzenia odpowiedzialności deliktowej. Należy zauważyć, że powód, dokonując zapłaty za naprawę wagonu, wszedł w miejsce poszkodowanego zamiast właściciela wagonu, niemniej jednak nadal jest zobowiązany do wykazania roszczenia co do zakresu koniecznych napraw i w konsekwencji wysokości szkody.

Chybiony jest zarzut pozwanego odnośnie przedawnienia roszczenia. Pozwany powołał się na treść art. 5 ust. 2 ustawy o zmianie ustawy Kodeks cywilny oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. 2018.1104) z dnia 08.06.2018 r., który stanowi, że jeżeli zgodnie z ustawą zmienianą w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą, termin przedawnienia jest krótszy niż według przepisów dotychczasowych, bieg terminu przedawnienia rozpoczyna się z dniem wejścia w życie niniejszej ustawy. Jeżeli jednak przedawnienie, którego bieg terminu rozpoczął się przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy, nastąpiłoby przy uwzględnieniu dotychczasowego terminu przedawnienia wcześniej, to przedawnienie następuje z upływem tego wcześniejszego terminu.

Należy jednak zauważyć, że powyższy przepis odnosi się do tych terminów przedawnienia, które mocą ww. ustawy zmieniającej uległy skróceniu. Przepis art. 5 ust. 2 ww. ustawy przewiduje bowiem, że jeśli termin przedawnienia określony według nowych zasad jest krótszy niż według dawnego prawa, stosuje się nowe przepisy, a ponadto bieg przedawnienia rozpoczyna się od chwili wejścia w życie nowego prawa, czyli 09 lipca 2018 r. (zasada bezpośredniego skutku ustawy nowej), jednak jeśli zakończenie okresu przedawnienia według dawnych reguł nastąpiłoby wcześniej, np. ze względu na fakt, że do końca dłuższego okresu przedawnienia pozostało mało czasu, stosuje się przepisy dawne

(zasada dalszego skutku dawnego prawa) (por. komentarz do art. 117 k.c. red. serii Osajda/red. tomu Borysiak 2021, wyd. 29/P. Sobolewski).

Należy zauważyć, że trzyletni termin przedawnienia przewidziany w art. 442¹ k.c., który ma zastosowanie w niniejszej sprawie nie uległ żadnym zmianom – nie ma wobec tego do niego zastosowanie przepis art. 5 ust. 2 ustawy zmieniającej tylko art. 5 ust. 1 ww. ustawy, zgodnie z którym do roszczeń powstałych przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy i w tym dniu jeszcze nieprzedawnionych stosuje się od dnia wejścia w życie niniejszej ustawy przepisy ustawy zmienianej w art. 1, w brzmieniu nadanym niniejszą ustawą. Oznacza to, że roszczenie objęte niniejszym pozwem uległoby przedawnieniu z dniem 31 grudnia 2020 r., niemniej jednak pozew w niniejszej sprawie został złożony w dniu 23 grudnia 2020 r. (data stempla pocztowego k. 153).

O kosztach postępowania Sąd orzekł zgodnie z art. 98 § 1 k.p.c., tj. stosując zasadę odpowiedzialności za wynik procesu zgodnie, z którą strona przegrywająca obowiązana jest zwrócić przeciwnikowi na jego żądanie koszty niezbędne do celowej obrony. Powoda należało uznać za przegrywającego niniejszą sprawę w całości. Na koszty pozwanego złożyła się kwota 5.417 zł obejmująca kwotę 5.400 zł tytułem wynagrodzenia pełnomocnika ustalona na podstawie § 2 pkt 6 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (tj. z dnia 3 stycznia 2018 r. Dz.U. z 2018 r. poz. 265) oraz kwota 17 zł tytułem opłaty skarbowej od pełnomocnictwa.

Mając na uwadze powyższe, Sąd orzekł jak w sentencji.

SSO Paweł Kieta

XX GC 55/21

ZARZĄDZENIE

(...)

SSO Paweł Kieta