

Sygn. akt I ACa 158/17

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 9 sierpnia 2017 r.

Sąd Apelacyjny w Białymstoku I Wydział Cywilny

w składzie:

Przewodniczący	:	SSA Magdalena Natalia Pankowiec
Sędziowie	:	SA Jadwiga Chojnowska SO del. Aneta Ineza Sztukowska (spr.)
Protokolant	:	Anna Bogusławska

po rozpoznaniu w dniu 9 sierpnia 2017 r. w Białymstoku

na rozprawie

sprawy z powództwa (...) S.A. w W.

przeciwko (...) S.A. w W.

o zapłatę

na skutek apelacji pozwanego

od wyroku Sądu Okręgowego w Białymstoku

z dnia 1 grudnia 2016 r. sygn. akt VII GC 191/15

I. oddala apelację;

II. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 4050 złotych tytułem zwrotu kosztów instancji odwoławczej.

(...)

UZASADNIENIE

Powód (...) S. A. w W. wystąpił przeciwko (...) S.A. w W. z pozwem o zapłatę kwoty 148.333,67 zł wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 13.01.2015 r. do dnia zapłaty. Jednocześnie powód domagał się zasądzenia od pozwanego kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W uzasadnieniu żądania powód wskazał, iż wskutek wypadku kolejowego na stacji S. w dniu 28.12.2013 r. doszło do wykolejenia wagonów pociągu, w wyniku czego uszkodzeniu i zniszczeniu uległy tory na długości około 800

m. Przyczyną przedmiotowego wypadku było uszkodzenie lub zły stan techniczny wagonów poruszających się po torze kolejowym. Po wypadku, powód jako zarządca infrastruktury kolejowej zlecił (...) spółce z o.o. w G. naprawę uszkodzonego fragmentu toru kolejowego. Ogólny koszt naprawy toru wyniósł 403.821,95 zł. Jak wskazał powód, odpowiedzialność za szkodę – na podstawie art. 435 kc – ponosi pozwany (...) S.A. w W. jako przedsiębiorca prowadzący kolejowy przewóz towarowy. Odpowiedzialność tę – co do zasady – pozwany uznał. Wyplacił jednak na rzecz powoda kwotę 255.488,28 zł, niepokrywającą – zdaniem powoda – całości szkody.

W odpowiedzi na pozew pozwany (...) S.A. w W. nie uznał powództwa i domagał się jego oddalenia oraz zasądzenia od powoda kosztów procesu. Pozwany przyznał, iż – co do zasady – ponosi względem powoda odpowiedzialność za skutki wypadku z dnia 28.12.2013 r. Zakwestionował jednak wysokość dochodzonej pozwem kwoty, podnosząc że całe roszczenie powoda powstałe w związku z wypadkiem z dnia 28.12.2013 r. zaspokoił wypłacając mu przed procesem kwotę 255.488,28 zł. Pozwany podkreślił też, że dochodzona pozwem kwota nie pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym z wypadkiem z dnia 28.12.2013 r. albowiem powód dokonał naprawy toru z pominięciem materiałów staroużytecznych. Tym samym, niejako „przy okazji”, doszło do modernizacji uszkodzonego odcinka toru przy wykorzystaniu materiałów znacznie przewyższających jakością materiały, z których zbudowana była uszkodzona infrastruktura kolejowa.

W toku procesu, a mianowicie na rozprawie w dniu 01 kwietnia 2016 r., pozwany uznał powództwo do kwoty 30.377,00 zł.

Wyrokiem z dnia 01 grudnia 2016 r. w sprawie sygn. akt VII. GC. 191/15 Sąd Okręgowy Sąd Gospodarczy w Białymstoku zasądził od pozwanego (...) S.A. w W. na rzecz powoda (...) S.A. w W. kwotę 146.393,67 zł wraz z ustawowymi odsetkami w stosunku rocznym od dnia 13.01.2015 r. do dnia 31.12.2015 r. i z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 01.01.2016 r. do dnia zapłaty.

U podstaw powyższego rozstrzygnięcia legło ustalenie, iż w dniu 28.12.2013 r. około godziny 2.16 na krzyżownicy rozjazdu nr 14 stacji S. uległ wykolejeniu 18 wagon licząc od czoła pociągu na lewą stronę patrząc w kierunku jazdy pociągu. Następnie wykolejeniu uległy wagony nr 19, 20 i 31. W konsekwencji doszło do rozerwania pociągu pomiędzy 18 i 19 wagonem i zatrzymania przez maszynistę pociągu przy użyciu hamulca zespolonego „nagle hamowanie”. Okoliczności powyższe Sąd Okręgowy przyjął przy tym za bezsporne.

Sąd I instancji ustalił również, że w związku z wypadkiem z dnia 28.12.2013 r. powołano komisję, w skład której weszli przedstawiciele pozwanego (...) S.A. w W.. Komisja ta ustaliła, iż do wykolejenia wagonów doszło na skutek przesunięcia na zewnątrz obręczy ostatniego zestawu kołowego prawego koła. W wyniku powyższego obręcz pojechała po szynie kolankowej, po zewnętrznej stronie dzioba krzyżownicy. Następnie doszło do odchylenia obręczy od pionu i zablokowania zestawu kołowego w wózku. W takim stanie wagon przejechał około 860 m, a następnie nastąpiło wbicie przemieszczonej obręczy do środka zestawu kołowego. Za przyczynę zdarzenia Komisja uznała poluzowanie obręczy na kole bosym zestawu kołowego oraz przesunięcie obręczy w czwartym zestawie kołowym wagonu, które spowodowało niewpisanie się zestawu kołowego w gardziel krzyżownicy zwyczajnej rozjazdu nr 14 i wykolejenie. Okoliczności powyższe Sąd I instancji ustalił przy tym w oparciu o protokół ustaleń końcowych ze zdarzenia kategorii B 11 z dnia 11.02.2014 r.

Z ustaleń poczynionych przez Sąd Okręgowy w oparciu o protokół ustaleń końcowych przywołany powyżej wynikało także, że w wyniku zdarzenia z dnia 28.12.2013 r. uszkodzeniu i zniszczeniu uległy:

- tor nr 1 (tor ów uległ całkowitemu zniszczeniu na długości 119 m, a nadto uszkodzeniu /rozszczerpieniu/ uległo około 30 % podkładów, zaś zniszczeniu uległo około 50 % śrub stopowych),

- rozjazd nr 13 (uszkodzeniu uległo około 30 % podrozjazdnic, a także elementy przytwierdzenia nawierzchni kolejowej rozjazdu do podrozjazdnic w około 30 %, zaś w rozjeździe nr 1 i 2 uszkodzone zostały pojedyncze podrozjazdnice, śruby i wkręty);

- został zamek trzpieniowy przy rozjeździe nr 13 oraz nr 1 (uszkodzony), napęd zwrotnicowy typu (...) – 29 na rozjeździe nr 1 (uszkodzony), puszki zasilania i odbioru odcinków izolowanych (uszkodzone).

Z ustaleń poczynionych przez Sąd I instancji wynikało też, iż stan techniczny opisanych powyżej podkładów kolejowych przed zdarzeniem z dnia 28.12.2013 r. – jakkolwiek nie był idealny – to jednak został dopuszczony do ruchu kolejowego pociągów pasażerskich i towarowych przez diagnostę kolejowego i nie był wyłączony z eksploatacji. Ustalenia powyższe Sąd I instancji wywiódł przy tym odmawiając wiarygodności zeznaniom świadków C. A. i R. C..

Dalej, Sąd Okręgowy ustalił, że powód jako zarządca infrastruktury kolejowej zobowiązany do budowy i utrzymania infrastruktury kolejowej, prowadzenia ruchu pociągów na liniach kolejowych oraz utrzymywania infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego, na mocy umowy nr (...) zawartej w dniu 20 kwietnia 2013 r. z (...) spółką z o.o. w G., zlecił temu podmiotowi roboty związane z naprawą nawierzchni i podtorza w zakresie wynikającym ze zdarzenia z dnia 28.12.2013 r. (...) spółka z o.o. w G. zlecone roboty wykonało, wykorzystując do tego celu materiały nowe a nie staroużyteczne. Te ostatnie bowiem były niedostępne, a nawet gdyby one istniały rozrzucone po całej Polsce, to ewentualny koszt ich sprowadzenia byłby znacznie większy niż koszt zużycia materiałów nowych. Jednocześnie Sąd I instancji ustalił, że naprawa wykonana przez (...)spółka z o.o. w G. miała charakter naprawy dokonywanej w trybie awaryjnym. Rzeczą powoda było bowiem jak najszybsze usunięcie skutków zdarzenia i udrożnienie ruchu kolejowego pociągów na uszkodzonym odcinku torów. Wskutek uszkodzenia torów nie mogły bowiem przejeżdżać ani pociągi towarowe, ani pasażerskie. Okoliczności powyższe Sąd I instancji przyjął w oparciu o zeznania świadków J. P., I. K., H. R., L. A. i M. S. oraz opinię biegłego sądowego z zakresu linii, węzłów i stacji kolejowych.

Z ustaleń poczynionych przez Sąd Okręgowy wynikało również, że roboty wykonane przez (...)spółka z o.o. w G. zostały odebrane przez powoda dnia 22.01.2014 r. Następnie, wykonawca robót sporządził kosztorys powykonawczy i w oparciu o niego obciążył powoda za wykonane roboty kwotą 442.642,63 zł, wystawiając z tego tytułu fakturę VAT nr (...) z dnia 29 stycznia 2014 r. Kwota ta została przelana przez powoda na rzecz wykonawcy. Z kolei dnia 31.12.2014 r., kwotą 403.821,95 zł powód obciążył w nocie księgowej pozwanego, wzywając go jednocześnie do jej zapłaty. W reakcji na to wezwanie, pozwany zapłacił jednak powodowi jedynie kwotę 255.488,28 zł. W zaistniałym stanie rzeczy, powód wezwał pozwanego do zapłaty brakującej części kwoty wskazanej w nocie obciążającej (148.333,67 zł) – w terminie do dnia 29.05.2015 r. Wezwanie to okazało się jednak bezskuteczne. Powyższe Sąd Okręgowy ustalił na podstawie dokumentów w postaci faktury, potwierdzenia przelewu, noty obciążeniowej i wezwania do zapłaty.

Ostatecznie, jak ustalił Sąd I instancji, wysokość szkody poniesionej przez powoda w związku ze zdarzeniem z dnia 28.12.2013 r. na stacji S. okręg nastawni dysponującej (...) w torze nr(...) linii (...) C. - B., przy uwzględnieniu niezbędnych i celowych napraw przywracających stan torowiska do stanu sprzed zdarzenia z uwzględnieniem stopnia zużycia materiałów stanowiących infrastrukturę kolejową oraz zastosowaniem materiałów staro użytecznych, ukształtowała się na poziomie 401.881,95 zł. Stanowisko swe w tym względzie Sąd I instancji ukształtował przy tym w oparciu o opinię biegłego sądowego z zakresu linii, węzłów i stacji kolejowych. Opinię tę Sąd Okręgowy ocenił jako rzeczową i wyczerpującą, podkreślając, iż sporządzona ona została przez osobę mającą w dziedzinie linii, węzłów i stacji kolejowych wiadomości specjalne.

W tak ustalonym stanie faktycznym Sąd I instancji uznał, że powództwo w przeważającej części zasługuje na uwzględnienie. Sąd ten wskazał przy tym, iż podstawę prawną roszczenia powoda stanowił przepis art. 435 § 1 kc. Pozwany jako przewoźnik kolejowy korzystał bowiem z infrastruktury kolejowej powodowego przedsiębiorstwa. Sąd I instancji wskazał też, że zgodnie z art. 361 § 1 i 2 kc zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła, a naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono. Natomiast w myśl art. 363 § 1 kc, jeżeli naprawienie szkody przez przywrócenie stanu poprzedniego jest niemożliwe, to odszkodowanie ogranicza się do świadczenia w pieniądzu. Jednocześnie Sąd Okręgowy zaakcentował, iż zasadą jest, że w przypadku uszkodzenia rzeczy odszkodowanie powinno umożliwić doprowadzenie jej stanu do stanu poprzedniej użyteczności. Niemniej jednak w pewnych sytuacjach dopuszcza się, aby koszt części użytych do

naprawy przewyższał koszt elementów uszkodzonych. W kontekście powyższego, Sąd I instancji przywołał stanowisko Sądu Apelacyjnego w Poznaniu wyrażone w wyroku z dnia 10 maja 2016 r. w sprawie I ACa 1005/15, w którym przyjęto, że możliwe są wszelkie formy restytucji naturalnej, które mogą doprowadzić do likwidacji wyrządzonej szkody, a za szeroką wykładnią przepisu art. 363 § 1 k.c. przemawia zasada pierwszeństwa ochrony interesów wierzyciela oraz kompensacyjna funkcja odpowiedzialności cywilnej. Oznacza to, że w przypadku uszkodzenia rzeczy odszkodowanie powinno umożliwić doprowadzenie jej stanu do stanu poprzedniej użyteczności, przy czym granicą odszkodowania jest wartość rzeczy. Może być jednak tak, że koszt części użytych do naprawy przewyższa koszt elementów uszkodzonych. W dacie naprawy należy bowiem uwzględnić rzeczywiste możliwości wykonania naprawy. Sąd I instancji podkreślił też, że konieczność wymiany uszkodzonej części stanowi niewątpliwie normalne następstwo działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła (art. 361 § 1 kc); jeżeli nie da się jej naprawić w taki sposób, aby przywrócić ją do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę, musi zostać zastąpiona inną.

Przy uwzględnieniu powyższego Sąd I instancji skonstatował, że z punktu widzenia odpowiedzialności pozwanego istotna jest wartość prac (razem z kosztami materiałów) koniecznych i uzasadnionych, które musiały zostać wykonane w celu usunięcia skutków wypadku w taki sposób, żeby przywrócić infrastrukturę powoda do stanu sprzed wypadku. Sąd ten zaakcentował przy tym, że specyfika obiektu powoda polega na tym, że jest to obiekt infrastruktury kolejowej, a więc szkoda polega przede wszystkim na pozbawieniu poszkodowanego możliwości jego użytkowania w prowadzonej działalności gospodarczej. Skoro w wyniku wypadku należąca do powoda infrastruktura została uszkodzona, to obowiązkiem odpowiedzialnego za szkodę jest jej naprawienie, przez co należy rozumieć doprowadzenie jej do stanu używalności na poprzednim poziomie. Zdaniem Sądu I instancji, rodzaj szkody, naprawienia której domagał się powód, uzasadniał przeprowadzenie remontu jako remontu awaryjnego, którego celem było jak najszybsze uruchomienie linii przy zachowaniu parametrów jej eksploatacji takich jak przed wypadkiem. Powyższe miało natomiast wpływ na koszty remontu, w tym w szczególności z uwagi na ograniczenia wynikające z dostępności materiałów, w efekcie czego wykonawca robót musiał przede wszystkim korzystać z materiałów dostępnych w danym czasie i jednocześnie nie musiał dążyć do minimalizacji cen ich zakupu. W tym stanie rzeczy, zdaniem Sądu I instancji, zasadnym było przyjęcie wariantu wyliczenia wysokości szkody poniesionej przez powoda bez uwzględnienia stopnia zużycia infrastruktury, tj. przede wszystkim podkładów kolejowych. Z art. 361 § 2 kc pozostającego w ścisłym związku z art. 363 kc wynika bowiem obowiązek naprawienia szkody przez zapewnienie wierzycielowi całkowitej kompensaty wywołanego uszczerbku. Jednocześnie Sąd I instancji podkreślił, że taki sposób kompensaty szkody po stronie powoda nie doprowadzi do jego nieuzasadnionego wzbogacenia. Zakres prac wykonanych celem usunięcia skutków zdarzenia z dnia 28.12.2013 r. i ich charakter był bowiem charakterystyczny dla remontu awaryjnego, a nie remontu kapitalnego. Nie wzrosła przy tym wartość użytkowa torowiska jako całości.

Przy uwzględnieniu wszystkiego powyższego, na mocy art. 435 § 1 kc i art. 361 § 2 kc w zw. z art. 363 kc, Sąd Okręgowy zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 146.393,67 zł jako różnicę pomiędzy wyszacowaną przez biegłego w sporządzonej przez niego opinii kwotą a sumą zapłaconą przez pozwanego na rzecz powoda przed wytoczeniem powództwa. Jako podstawę rozstrzygnięcia o odsetkach Sąd ten wskazał z kolei art. 481§1 kc i art. 455 kc.

Żądanie pozwu ponad kwotę 146.393,67 zł Sąd Okręgowy ocenił natomiast jako bezzasadne i stąd też – w tym zakresie – powództwo zostało oddalone.

Jako podstawę opatrzenia wyroku w części zasądzającej roszczenie rygiorem natychmiastowej wykonalności Sąd I instancji wskazał art. 333 § 1 pkt 2 kpc, zaś jako podstawę orzeczenia o kosztach procesu – art. 98§1 kpc w zw. z § 6 pkt 6 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 28 września 2002 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych oraz ponoszenia przez Skarb Państwa kosztów pomocy prawnej udzielonej przez radcę prawnego ustanowionego z urzędu (j.t. Dz. U. z 2013 roku, poz. 490 ze zm.), a jako podstawę rozstrzygnięcia o brakujących kosztach sądowych - art. 83 ust. 2 w zw. z art. 113 ust. 1 ustawy o kosztach sądowych w sprawach cywilnych.

Apelację od powyższego wyroku wniósł pozwany, zaskarżając go w części, tj.: punkt I - co do kwoty 116.016,67 zł, punkt III i punkt V. Przedmiotowemu wyrokowi pozwany zarzucił przy tym:

a) naruszenie prawa materialnego, tj. art. 361 § 1 kc poprzez błędną wykładnię i przyjęcie, że istnieje adekwatny związek przyczynowy pomiędzy dokonaną naprawą torowiska wskutek wypadku kolejowego oraz że powód nie mógł użyć do naprawy toru materiałów staroużytecznych w ilości niezbędnej do usunięcia skutków zdarzenia;

b) naruszenie prawa materialnego, tj. art. 363 § 1 i 2 kc poprzez błędne przyjęcie i uznanie, że uszkodzonej części nie da się naprawić w taki sposób, aby przywrócić ją do stanu sprzed zdarzenia wyrządzającego szkodę i uszkodzona część infrastruktury kolejowej musi zostać zastąpiona nową oraz że w pewnych sytuacjach dopuszcza się, aby koszt części użytych do naprawy przewyższał koszt elementów uszkodzonych;

c) naruszenie przepisów prawa procesowego, mające istotny wpływ na wynik sprawy, a to art. 233 kpc poprzez przekroczenie granic swobodnej oceny dowodów i przyjęcie, że nabycie staroużytecznych podkładów drewnianych może być tylko okazjonalne, a w przypadku napraw doraźnych awaryjnych zastosowanie materiałów nowych jest standardem;

d) naruszenie przepisów prawa procesowego, mające istotny wpływ na wynik sprawy, a to art. 231 kpc poprzez przyjęcie domniemania faktycznego, iż rodzaj szkody uzasadniał przeprowadzenie remontu jako remontu awaryjnego przy którym wykonawca musiał korzystać z materiałów dostępnych w danym czasie i nie musiał w tej sytuacji dążyć do minimalizacji cen ich zakupu;

e) naruszenie przepisów prawa procesowego, mające istotny wpływ na wynik sprawy, a mianowicie art. 286 kpc poprzez pominięcie wniosku pozwanego o dopuszczenie dowodu z ustnej opinii biegłego i uznanie, że złożone przez pozwaną zastrzeżenia do opinii biegłego stanowią jedynie dowolną polemikę z niewadliwymi wnioskami biegłego;

f) naruszenie przepisów prawa procesowego, mające istotny wpływ na wynik sprawy, a to art. 233 kpc poprzez przekroczenie granic swobodnej oceny dowodów i uznanie, że stan pokładów kolejowych był przed zdarzeniem dostateczny i pomimo, że okres żywotności podkładów był przekroczony to nie obowiązywało to powódki do modernizacji infrastruktury z uwagi na niewyłączenie toru z eksploatacji przez diagnostę kolejowego.

W uzasadnieniu powyższych zarzutów pozwany zaakcentował, iż elementy infrastruktury kolejowej uszkodzonej w wyniku zdarzenia z dnia 28.12.2013 r. pochodzą z 1971 roku. Obowiązująca instrukcja Id - 1 (D-1) - Warunki techniczne utrzymania nawierzchni na liniach kolejowych, stanowiąca załącznik do Zarządzenia nr (...) Zarządu (...)z dnia 18 maja 2005 roku, przewiduje zaś w § 28 ust. 8 pkt 2, że do usunięcia toru kwalifikują się między innymi podkłady o stopniu degradacji 0,9 i większym lub po osiągnięciu wieku przekraczającego trwałość graniczną (Załącznik 14, tabela 4). Instrukcja ta wskazuje też, że dla linii kolejowych typu 0,1,2 (a linia kolejowa B. - C. jest linią typu 1) trwałość podkładów drewnianych przewidziana jest na okres:

- podkłady sosnowe - 18 lat,
- podkłady bukowe - 22 lata,
- podkłady dębowe - 30 lat.

Pozwany podkreślił, że podkłady uszkodzone w wyniku zdarzenia z dnia 28.12.2013 r. były typu bukowego i biorąc pod uwagę okoliczność zbudowania ich w 1971 roku, należy wskazać, iż czas ich trwałości został przekroczony o okres 20 lat, co stanowi niemal 100%. Powyższe potwierdza, że pokłady kolejowe przed zdarzeniem były w bardzo złym stanie i był przekroczony okres ich żywotności. W takiej sytuacji, przyjęcie przez Sąd I instancji za właściwe twierdzenia powoda, że stan podkładów był na tyle dostateczny, że diagnosta kolejowy nie wyłączył toru z eksploatacji, nie wyklucza faktu, że podkłady kolejowe były w bardzo złym stanie granicznym prawie z ich brakiem, co obowiązywało stroną powodową do ich modernizacji już przed zdarzeniem z dnia 28.12.2013 r. Wobec powyższego koszty zużycia technicznego toru i rozjazdów przed wypadkiem winny pomniejszyć ogólną kwotę odtworzenia infrastruktury i jednocześnie wyłączone winno zostać obciążanie strony pozwanej kosztami podwyższenia standardu wyeksploatowanego odcinka infrastruktury kolejowej należącej do strony powodowej. Wynika to z powszechnie

przyjętej i niekwestionowanej funkcji kompensacyjnej odszkodowania. Pozwany podkreślił też, że nie można obciążać go pełnymi kosztami nabycia nowych materiałów, nawet wówczas gdyby powód udowodnił, że te koszty poniósł. Do naprawienia szkody wystarczające było bowiem użycie materiałów staroużytecznych. Pozwany zaakcentował, że strona powodowa mogła zadbać, aby stan magazynowy materiałów staroużytecznych był na odpowiednim poziomie, który zapewniałby należyte utrzymanie infrastruktury. Jednocześnie pozwany zwrócił uwagę, że wedle jego wiedzy powód posiadał i posiada magazyny części straoużytecznych, w których znajdowały się między innymi części odpowiadające elementom uszkodzonym w trakcie wypadku w dniu 28.12.2013 roku, co oznacza, że części te mogły zostać zastosowane przy wymianie uszkodzonej infrastruktury, znacznie obniżając koszty naprawy. Wreszcie, pozwany zaakcentował też, że powód mógł również zamówić roboty z wykorzystaniem części staroużytecznych, gdyż nie był zobligowany żadnymi przepisami do zamawiania robót z wykorzystaniem jedynie nowych części. Końcowo zaś pozwany podniósł, iż należne stronie powodowej odszkodowanie powinno zostać pomniejszone o wartość rynkowych tzw. pozostałości, tj. elementów pozostałych po naprawie uszkodzonej infrastruktury, co Sąd I instancji całkowicie pominął. Zarzuty apelacyjne pozwany budował przy tym na tezie, iż opinia biegłego sądowego z zakresu linii, węzłów i stacji kolejowych sporządzona na potrzeby niniejszego postępowania była niemiarodajna do rozstrzygnięcia sprawy. Zdaniem pozwanego bowiem opinia ta m.in. w zakresie stosowania materiałów staroużytecznych wyłącznie do torów bocznych stacyjnych lub bocznicowych jest odosobniona i nie poparta żadnym merytorycznym uzasadnieniem, a stwierdzenie biegłego, iż czynność wymiany podkładów (pojedynczej wymiany) nie podniosła standardu linii ani jakości toru kolejowego na linii jest lakoniczne, gdyż samo nieujęcie w księgach rachunkowych podniesienia wartości środka trwałego nie świadczy o braku podniesienia standardu infrastruktury kolejowej.

W świetle powyższego, pozwany domagał się zmiany zaskarżonego wyroku poprzez oddalenie powództwa w części, tj. co do kwoty 116.016,67 zł oraz co do kwoty 527,63 zł, a także poprzez zasądzenie kosztów procesu, z uwzględnieniem kosztów zastępstwa procesowego, za obie instancje według norm przepisanych. Ewentualnie, pozwany domagał się uchylecia zaskarżonego wyroku i przekazania sprawy Sądowi I instancji do ponownego rozpoznania - przy uwzględnieniu kosztów postępowania odwoławczego.

W odpowiedzi na apelację, powód wniósł o jej oddalenie oraz zasądzenie od pozwanego kosztów procesu przed sądem II instancji, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

Ustosunkowując się do zarzutów apelacyjnych, powód podniósł, iż w sprawie niniejszej dla ustalenia wysokości szkody, a tym samym zakresu odpowiedzialności odszkodowawczej pozwanego, ma zastosowanie art. 361§2 kc, ustanawiający zasadę pełnej kompensacji szkody powstałej w normalnym następstwie spowodowanego przez pozwanego wypadku kolejowego. Jak podkreślił powód, wskutek wypadku kolejowego zawnionego przez pozwanego uszkodzeniu uległa infrastruktura kolejowa – tor nr(...)na stacji S.. Uszkodzenie to stanowiło przy tym „normalne” następstwo przedmiotowego wypadku. Dalej, powód podkreślił, iż uszkodzony w wyniku wypadku z dnia 28.12.2013 r. tor kolejowy jest torem głównym i zasadniczym, po którym przed ww. wypadkiem odbywał się i obecnie odbywa się regularny ruch pociągów. Tor ten przed wypadkiem był dopuszczony do ruchu, korzystał z niego również pozwany, a zatem naprawienie wyrządzonej przez pozwanego szkody winno obejmować przywrócenie funkcji uszkodzonej infrastrukturze kolejowej. Infrastruktura ta powinna być sprawna technicznie i zapewnić powodowi użytek w takim stopniu jak przed wypadkiem. W tej sytuacji, konieczność wymiany uszkodzonej części stanowi niewątpliwie następstwo zdarzenia, z którego szkoda wynikła. Powód akcentował też, że nie mógł naprawić infrastruktury kolejowej przy użyciu materiałów staroużytecznych bowiem w czasie naprawiania szkody takimi materiałami nie dysponował i nie były one dostępne wśród znanych mu dostawców, zważywszy, że chodziło o materiały wprawdzie staroużyteczne, ale spełniające jednocześnie wysokie normy techniczne. Powodowi zależało zaś, aby jak najszybciej przywrócić ruch kolejowy, aby nie generować dalszych strat. Jakakolwiek zwłoka w podjęciu przez powoda naprawy uszkodzonego przez pozwanego toru, powodowałaby jedynie zwiększenie wymiaru szkody z uwagi na niewykonywanie umów cywilnoprawnych z przewoźnikami. Końcowo zaś powód podkreślił, że w wypadku uszkodzenia rzeczy w stopniu umożliwiającym przywrócenie jej do stanu poprzedniego, osoba odpowiedzialna za szkodę obowiązana jest zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe, ekonomicznie uzasadnione wydatki, poniesione w celu przywrócenia

stanu poprzedniego rzeczy uszkodzonej, do których to wydatków należy zaliczyć także koszt nowych części i innych materiałów, jeżeli ich użycie było niezbędne do naprawienia rzeczy.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Apelacja powoda jako pozbawiona uzasadnionych podstaw podlegała oddaleniu. W ocenie Sądu Apelacyjnego postępowanie przeprowadzone przez Sąd I instancji było wyczerpujące i dokładne, a wnioski wyprowadzone w oparciu o materiał dowodowy w tymże postępowaniu zgromadzony – słuszne i prawidłowe. Sąd Apelacyjny w pełni akceptuje ustalenia poczynione przez Sąd Okręgowy oraz ich ocenę prawną przeprowadzoną w uzasadnieniu zaskarżonego orzeczenia.

Zasadniczym zarzutem zgłoszonym przez powoda w apelacji był zarzut naruszenia przez Sąd I instancji art. 233§1 kpc tj. przekroczenia zasady swobodnej oceny dowodów. Stąd też od tego właśnie zarzutu zacząć należało ocenę trafności apelacji wywiedzionej przez stronę powodową.

Wskazać w tym miejscu godzi się, że ocena wiarygodności i mocy dowodów jest podstawowym zadaniem sądu orzekającego, wyrażającym istotę sądenia, a więc rozstrzygania kwestii spornych w warunkach niezawisłości, na podstawie własnego przekonania sędziego, przy uwzględnieniu całokształtu zebranego materiału. Granice swobodnej oceny dowodów wyznaczone są przy tym wymaganiami prawa procesowego, doświadczenia życiowego oraz regułami logicznego myślenia. Skuteczne postawienie zarzutu naruszenia przez sąd art. 233§1 kpc wymaga wykazania, że sąd uchybił zasadom logicznego rozumowania lub doświadczenia życiowego, to bowiem jedynie może być przeciwstawiane uprawnieniu sądu do dokonywania swobodnej oceny dowodów. Nie jest natomiast w tym zakresie wystarczające przekonanie strony o innej niż przyjął sąd wadze (doniosłości) poszczególnych dowodów i ich odmiennej ocenie innej niż ocena sądu (por. orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 06 listopada 1998 r. w sprawie II CKN 4/98 niepubl. orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 10 kwietnia 2000 r. w sprawie V CKN 17/2000 (...), orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 05 sierpnia 1999 r. II UKN 76/99 OSNAPiUS 2000/19/732)

W ocenie Sądu Apelacyjnego, powód nie zdołał wykazać, by Sąd Okręgowy rozpoznając sprawę niniejszą naruszył zasady swobodnej oceny dowodów. Zdaniem Sądu Apelacyjnego bowiem Sąd I instancji racjonalnie i w sposób bezstronny rozważył materiał dowodowy jako całość, określił moc dowodową poszczególnych dowodów i odniósł ją do pozostałego materiału dowodowego. W tym stanie rzeczy twierdzenia apelacji o naruszeniu art. 233§1 kpc uznać należało li tylko za gołosłowną polemikę ze słusznymi i w pełni przekonującymi argumentami Sądu I instancji przedstawionymi w szczegółowym, wnikliwym i logicznym pisemnym uzasadnieniu wydanego przez tenże Sąd orzeczenia.

Rozpatrując poszczególne zarzuty apelacji wskazać zaś należy co następuje:

Nie można zgodzić się z powodem, iż Sąd Okręgowy w sposób dowolny uznał, że nabycie staroużytecznych podkładów drewnianych może być tylko okazjonalne, a w przypadku napraw doraźnych awaryjnych zastosowanie materiałów nowych jest standardem. Konkludując powyższy wniosek Sąd I instancji oparł się bowiem na opinii biegłego sądowego z zakresu linii, węzłów i stacji kolejowych, a zatem bazując na wiedzy specjalisty dysponującego wiadomościami specjalnymi adekwatnymi do przedmiotu sprawy niniejszej. Do zasięgnięcia takiej opinii i sformułowania na jej podstawie wniosków Sąd nie tylko uprawniony, ale zobowiązany był z mocy art. 278 kpc. Przypomnienia wymaga w tym miejscu, że opinia biegłego sądowego nie może być weryfikowana, a zwłaszcza dyskwalifikowana w całości bądź co do wniosków, bez posłużenia się wiedzą specjalistyczną. Sąd może ją zatem ocenić pod względem fachowości, rzetelności, zachowania reguł logicznego rozumowania, nie może jednak nie podzielić merytorycznych poglądów biegłego bez odwołania do innego dowodu przeprowadzonego w trybie art. 278 kpc (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 lutego 2014 r. w sprawie V CSK 140/13). W realiach sprawy niniejszej, zdaniem Sądu Apelacyjnego, pozwany nie zdołał z zachowaniem powyższych wymogów podważyć też zamieszczonych w opinii biegłego sądowego z zakresu linii, węzłów i stacji kolejowych dotyczących się możliwości zastosowania w naprawie infrastruktury kolejowej uszkodzonej w wyniku zdarzenia z dnia 28.12.2013 r. materiałów staroużytecznych. Oponując tym tezom, tak w zarzutach pisemnych zgłoszonych Sądowi I instancji (k. 444) jak w i apelacji (k. 492) pozwany wskazał bowiem jedynie, iż tezy te są

odosobnione i nie poparte merytorycznym uzasadnieniem. Tymczasem, zdaniem Sądu Apelacyjnego, merytoryczność tychże tez wynika z faktu, iż autorem ich jest osoba posiadająca wiadomości specjalne w dziedzinie kolejnictwa. Zauważyć też trzeba, że szczegółowe uzasadnienie owych tez zawarte jest w treści opinii (vide: karta 14 opinii, k. 386 akt sprawy). Skoro zaś pozwany uważał, że tezy te są odosobnione, winien był przedstawić tezy odmienne, sygnowane przez osobę posiadającą wiadomości specjalne z zakresu kolejnictwa. Wymóg powyższy spełniałyby choćby publikacje branżowe. Tymczasem – w omawianym zakresie – pozwany ograniczył się li tylko do gołosłownych zarzutów. W takim układzie rzeczy słusznie Sąd I instancji przyjął, iż zarzuty te stanowią jedynie wynik niezadowolenia pozwanego z dotychczas sporządzonej opinii i w konsekwencji opinii już złożonej przez biegłego sądowego nie uzupełniał. W kontekście tych uwag jako bezzasadny ocenić należało nie tylko zarzut apelacji dotyczący się naruszenia art. 233 kpc, ale również art. 286 kpc.

Nie można też zgodzić się z pozwanym, że Sąd Okręgowy w sposób dowolny uznał, że stan podkładów kolejowych przed zdarzeniem z dnia 28.12.2013 r. był dostateczny, co – pomimo upływu okresu żywotności tychże podkładów – nie obligowało powoda do modernizacji infrastruktury z uwagi na niewyłączenie toru z eksploatacji przez diagnostę kolejowego. W tym zakresie Sąd I instancji oparł się bowiem na protokole ustaleń końcowych sporządzonym i podpisanym przez komisję, w której skład wchodził nie tylko przedstawiciel powoda, ale i przedstawiciel pozwanego – C. A. i R. C. i w którym nie odnotowano krytycznych uwag w zakresie stanu podkładów. Zaznaczenia wymaga, że w apelacji pozwany nie wskazał z jakimi regułami logicznego rozumowania lub doświadczenia życiowego wnioski wysnute przez Sąd Okręgowy w powyższym zakresie miałyby być sprzeczne. Z samego faktu (bezsprzecznej zresztą), iż wiek spornych podkładów przekroczył okres ich eksploatacji przewidziany w instrukcji Id-1 (D-1) – Warunki techniczne utrzymywania nawierzchni na liniach kolejowych, stanowiącej załącznik do Zarządzenia nr (...) Zarządu (...) S.A. z dnia 18 maja 2005 r. nie wynika bowiem, by podkłady te do eksploatacji w dacie wypadku z dnia 28.12.2013 r. nie nadawały się lub by ich stan – jak sugerował to pozwany – był bardzo zły. O faktycznym stanie tychże podkładów nie decydują bowiem normy, lecz rzeczywistość. Ta zaś była taka – jak słusznie zaakcentował to Sąd I instancji – że tor, którego część składową podkłady te stanowiły był dopuszczony do ruchu. W tym stanie rzeczy podzielić należało stanowisko tego Sądu, że podkłady te w dacie wypadku z dnia 28.12.2013 r. nadawały się do eksploatacji. Tym samym, zarzut apelacyjny dotyczący się naruszenia art. 233 kpc budowany w oparciu o argument niedostatecznego stanu technicznego podkładów kolejowych, uznać należało za chybiony.

Za równie chybiony uznać należało też ostatni z podniesionych w apelacji zarzutów odnoszących się do przepisów prawa procesowego, a mianowicie zarzut naruszenia art. 231 kpc. W realiach sprawy niniejszej, zdaniem Sądu Apelacyjnego, Sąd I instancji w pełni prawidłowo przyjął, że naprawa infrastruktury kolejowej na skutek zdarzenia z dnia 28.12.2013 r. miała charakter właściwy awarii, w konsekwencji czego wykonawca robót naprawczych musiał korzystać z materiałów dostępnych w danym czasie i nie musiał dążyć do minimalizacji cen zakupu. Za Sądem Okręgowym przypomnieć należy, że wypadek kolejowy, z którego powód roszczenie swe wywodzi, był zdarzeniem nagłym, niespodziewanym, które wynikło w okresie zimowym, w warunkach linii jednotorowej, powodując wyłączenie towarowego i osobowego ruchu kolejowego na trasie C.-B.. Takiej sytuacji, zdaniem Sądu Apelacyjnego, nie sposób traktować inaczej niż awaryjna i skutkująca koniecznością jak najszybszego usunięcia – choćby w związku z koniecznością wykonania umów cywilnoprawnych z przewoźnikami, by uniknąć odpowiedzialności za niewykonanie tychże umów (na co słusznie zwróciła uwagę powódka w odpowiedzi na apelację). Jednocześnie w takiej sytuacji trudno od wykonawcy robót naprawczych wymagać, by poszukiwał najtańszych materiałów i ewentualnie oczekiwał na ich sprowadzenie. Rozsądek podpowiada bowiem, że należy wówczas korzystać z materiałów dostępnych w danym czasie, nawet jeśli późniejsza analiza rynku pokazałaby, że dostępne były również materiały tańsze. Godzi się zresztą podkreślić, że na gruncie odpowiedzialności odszkodowawczej ugruntowany w orzecznictwie jest pogląd, że poszkodowany nie ma obowiązku poszukiwać ani najtańszego zakładu naprawczego ani najtańszych materiałów niezbędnych do dokonania naprawy. Przy czym tylko wówczas poszkodowanemu można przypisać naruszenie wymagania z art. 354§2 kc, gdy podmiot odpowiedzialny za szkodę wykaże, iż poszkodowany świadomie lub przez niedbalstwo kupił części droższe (por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie z dnia 18 lutego 2014 r. w sprawie I ACa 1567/13 Legalis nr 1093057, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 kwietnia 2002 r. w sprawie I CKN 1466/99 Legalis nr 55215). Sytuacja taka w sprawie niniejszej nie miała jednak miejsca. Nadmienić też trzeba, że poza

ogólnym sformułowaniem, iż wykonawca robót naprawczych winien był zakup materiałów niezbędnych do naprawy poprzedzić rozeznaniem cenowym rynku pozwany nie przedstawił żadnego dowodu na to, że materiały tańsze aniżeli zastosowane przez wykonawcę robót faktycznie na rynku były dostępne, w szczególności, by znajdowały się one w posiadaniu samego powoda. To pozwanego zaś obciążał ciężar dowodu w powyższym zakresie (art. 6 kc). Za zupełnie niezrozumiałe zaś uznać należało stanowisko pozwanego, że powód winien był zadbać o stan magazynowy materiałów staroużytecznych niezbędnych do dokonania naprawy infrastruktury kolejowej w dniu 28.12.2013 r. Skoro bowiem zdarzenie z dnia 28.12.2013 r. miało charakter wypadku, któremu – z definicji – przypisać należy element zaskoczenia, nagłości, nieoczekiwania, to nie sposób przyjąć, by powód miał obowiązek czy powinność jego przewidzenia i zabezpieczenia się przed jego skutkami. Rozumując przeciwnie (tj. zgodnie ze stanowiskiem pozwanego) równie dobrze uznać bowiem można byłoby, że pozwany jako podmiot odpowiedzialny za szkodę winien odpowiednio wcześniej przed wypadkiem przygotować się na jego zaistnienie, wy badać dostępność i ceny materiałów niezbędnych do naprawy, a w końcu informację w tym przedmiocie przekazać powodowi.

Po dokonaniu oceny zgłoszonych w apelacji zarzutów naruszenia prawa procesowego, odnieść się jeszcze tylko pozostało do zarzutów naruszenia prawa materialnego. Te zaś tyczyły się art. 361§1 kc i art. 363§1 i §2 kc.

Analiza argumentacji przytoczonej przez pozwanego na poparcie zarzutów prawa materialnego prowadzi do wniosku, iż – zdaniem pozwanego – nie można obciążyć go zwrotem kosztów rzeczywiście poniesionych przez powoda w związku z naprawą infrastruktury kolejowej na skutek wypadku z dnia 28.12.2013 r. z tego powodu, że naprawa ta dokonana została przy użyciu części nowych a nie staroużytecznych. Dokonanie naprawy w taki sposób, zdaniem pozwanego, spowodowało, iż de facto wykonano roboty pozostające poza adekwatnym związkiem przyczynowym z wypadkiem z dnia 28.12.2013 r. Z takim stanowiskiem nie sposób się zgodzić. Jak słusznie zauważyła strona powodowa w apelacji, uszkodzony w wyniku wypadku z dnia 28.12.2013 r. tor kolejowy jest torem głównym i zasadniczym. Nie było przy tym sporne w sprawie niniejszej, iż przed ww. wypadkiem po torze tym odbywał się regularny ruch pociągów. Oznacza to, że po naprawieniu szkody wynikłej z wypadku z dnia 28.12.2013 r. tor ten powinien być sprawy technicznie i zapewnić powodowi użytek w takim stopniu jak przed wypadkiem. Za Sądem I instancji przypomnieć w tym miejscu należy bowiem, że w przypadku obowiązku naprawienia szkody polegającej na uszkodzeniu rzeczy zasadą jest, iż odszkodowanie powinno umożliwić doprowadzenie tej rzeczy do stanu poprzedniego. O sytuacji takiej mówić można zaś wówczas jedynie, gdy stan uszkodzonej rzeczy po dokonanej naprawie odpowiada pod każdym względem (technicznym, zdolności użytkowej, trwałości, wyglądu itp.) stanowi teje rzecz sprzed wypadku (vide: wyrok Sądu Apelacyjnego w Łodzi z dnia 10 listopada 1992r., I ACr 410/92, OSA 1993/8/57). Jak była już o tym mowa wcześniej, w realiach sprawy niniejszej nie było możliwości dokonania naprawy toru kolejowego uszkodzonego w wyniku zdarzenia z dnia 28.12.2013 r. przy użyciu części staroużytecznych. Po pierwsze bowiem części takie nie były dostępne w dacie dokonywania naprawy. Po drugie zaś, na co zwrócił uwagę biegły sądowy z zakresu linii, węzłów i stacji kolejowych, a co – zdaje się – umknęło pozwanemu, wykorzystanie takich części do naprawy uszkodzonego toru (jako toru głównego) nie spełniałoby wymogów eksploatacyjnych. Innymi słowy – wykorzystanie części staroużytecznych do naprawy uszkodzonego w wyniku wypadku z dnia 28.12.2013 r. toru kolejowego nie doprowadziłoby tego toru do stanu sprzed wypadku (vide: karta 16 opinii, k. 388 akt sprawy). W tym stanie rzeczy nie można uznać, by użycie do naprawy przedmiotowego toru materiałów nowych pozostawało poza adekwatnym związkiem przyczynowym z wypadkiem z dnia 28.12.2013 r. W orzecznictwie przyjmuje się bowiem, że osoba odpowiedzialna za szkodę zobowiązana jest zwrócić poszkodowanemu wszelkie celowe, ekonomicznie uzasadnione wydatki, poniesione w celu przywrócenia stanu poprzedniego rzeczy uszkodzonej, do których to wydatków zaliczyć należy także koszt nowych części i innych materiałów, jeżeli ich użycie było niezbędne do naprawienia uszkodzonej rzeczy (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 października 1972 r. w sprawie II CR 425/72). W konsekwencji zarzut apelacyjny dotyczący się naruszenia art. 361§1 kc uznać należało za nieuprawniony.

Inną kwestią jest, czy koszt naprawy wykonanej przy użyciu materiałów nowych nie przekracza wartości naprawianej rzeczy. Jak słusznie zauważył bowiem Sąd I instancji, górną granicę obowiązku zobowiązanego do naprawienia szkody stanowi wartość rzeczy uszkodzonej sprzed zdarzenia wywołującego szkodę. Tej kwestii tyczył się drugi z zarzutów naruszenia prawa materialnego podniesiony w apelacji. Rozwijając ów zarzut pozwany argumentował bowiem, że

naprawa toru kolejowego uszkodzonego w wyniku wypadku z dnia 28.12.2013 r. przy użyciu materiałów nowych podniosła standard i wartość linii kolejowej, prowadząc tym samym do bezpodstawnego wzbogacenia powoda. Zarzutu tego – w realiach sprawy niniejszej – nie dało się podzielić. Opinia biegłego sądowego z zakresu linii, węzłów i stacji kolejowych jest bowiem w tym zakresie jednoznaczna i nie budząca wątpliwości. Wynika z niej wprost, że naprawa uszkodzonej w wyniku wypadku z dnia 28.12.2013 r. infrastruktury kolejowej nie doprowadziła do wzrostu wartości naprawionej infrastruktury kolejowej ani nie spowodowała podniesienia standardu linii tudzież jej szybkości, a jedynie pozwoliła na udrożnienie linii do ruchu pociągów w dotychczasowym zakresie. Jak już zaś wspomniano wcześniej, opinii biegłego sądowego z zakresu linii, węzłów i stacji kolejowych pozwany nie zdołał podważyć ani przed Sądem I instancji, ani przed Sądem Apelacyjnym. W konsekwencji zarzut apelacyjny dotyczący się naruszenia art. 363§1 i §2 kc uznać należało za nieuprawniony.

Końcowo zaś zauważyć wypada, iż podniesiona w apelacji okoliczność niepomniejszenia przez Sąd I instancji zasądzonych na rzecz powoda odszkodowania o wartość rynkową tzw. pozostałości nie znajduje odzwierciedlenia w stanie faktycznym. Z uzasadnienia zaskarżonego wyroku wynika bowiem jasno, że Sąd ten przyjął wartość szkody doznanej przez powoda według kosztów rzeczywistych, tj. w kwocie 401.881,95 zł (vide: strona 6 uzasadnienia, k. 473 akt sprawy). Z tabeli zawartej w opinii biegłego sądowego z zakresu linii, węzłów i stacji kolejowych wprost wynika zaś, że kwota ta uwzględnia wartość tzw. pozostałości, wyszacowanych przez biegłego na kwotę 1.940,00 zł (vide: strona 23 opinii, tabela nr 8, kolumna 3 „wartość /zł/ przedmiotu rozliczenia”, karta 395 akt sprawy).

Mając wszystko powyższe na uwadze, z mocy art. 385 kpc, orzeczono jak w pkt I wyroku.

O kosztach postępowania drugoinstancyjnego Sąd orzekł zaś z mocy art. 98 kpc w zw. z §2 pkt 6 w zw. z §10 ust.1 pkt 2 Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. (Dz.U. z 2016 r. poz. 1667) w sprawie opłat za czynności radców prawnych – zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu.

(...)