

Sygn. akt I A Ca 1370/12

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 30 stycznia 2013 r.

Sąd Apelacyjny we Wrocławiu – Wydział I Cywilny w składzie:

Przewodniczący:	SSA Franciszek Marcinowski (spr.)
Sędziowie:	SSA Iwona Biedroń SSA Małgorzata Lamparska
Protokolant:	Justyna Łupkowska

po rozpoznaniu w dniu 30 stycznia 2013 r. we Wrocławiu na rozprawie

sprawy z powództwa (...) S.A. w W.

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

o zapłatę

na skutek apelacji strony powodowej

od wyroku Sądu Okręgowego w Opolu

z dnia 10 października 2012 r. sygn. akt VI GC 191/11

1. **oddala apelację;**

2. **zasądza od powoda na rzecz każdego z pozwanych kwotę 5.400 zł tytułem kosztów postępowania apelacyjnego.**

### UZASADNIENIE

Pozwem wniesionym w dniu 30 grudnia 2011 r., powód – (...) S.A w W. – dochodził od pozwanych (...) S.A. w W. oraz (...) S.A. w W. zapłaty solidarnie kwoty 1.266.867 zł z odsetkami ustawowymi od dnia 1 grudnia 2011 r., tytułem wyrównania szkody poniesionej wskutek wypadku kolejowego zaistniałego w dniu 12 września 2008 r.

Sąd Okręgowy w Opolu wyrokiem z dnia 10 października 2012 r. oddalił powództwo i zasądził od powoda na rzecz pozwanych po 10.496 zł tytułem kosztów procesu.

Sąd Okręgowy ustalił, że w dniu 12 września 2008 r. na linii kolejowej nr (...) na szlaku P. – R. doszło do wykolejenia czternastego wagonu pociągu nr (...) relacji L. – S.. Zakładowa komisja kolejowa stwierdziła, że przyczyną wypadku był zły stan techniczny wagonu, a wysokość strat określiła wstępnie na ok. 2.000.000 zł. W protokole szkodowym wskazano, iż na odcinku (...) uszkodzone zostały podkłady w ilości 1410 szt. podkładów drewnianych i 3990 szt. podkładów betonowych. Nadto uszkodzeniu uległy 4 płyty betonowe na przejazdach kolejowych i naruszona została

konstrukcja peronu przy torze Nr 2 na przystanku osobowym D.. W protokole ustaleń końcowych z dnia 30 marca 2009 r. potwierdzono, że przyczyną pierwotną wypadku było zatarcie łożyska maźnicy, a przyczyną bezpośrednią pęknięcie osi zestawu kołowego wózka, przy czym stwierdzono również konieczność wymiany 5700 sztuk podkładów betonowych z uzupełnieniem podsypki tłuczniowej – o wartości 1.999.800 zł netto.

W dniu 16.10.2008 r. powód zlecił (...) sp. z o.o. we W. wymianę 5.700 szt. podkładów betonowych, uzupełnienie podsypki tłuczniowej i doprowadzenia toru do parametrów eksploatacyjnych obowiązujących przed awarią. Wartość umowy wynosiła 2.439.760,27 zł brutto. Za wykonane prace, odebrane protokolarnie w dniu 24.02.2009 r., (...) sp. z o.o. wystawiła zleceniodawcy faktury na kwoty 1.732.229,80 zł, 510.354 zł, 580.645,96 zł i 240.618,81 zł. Z protokołu odbioru robót wynika, że spółka (...) dokonała wymiany 5.700 szt. podkładów strunobetonowych, 33 szt. podkładów zespolonych, uzupełnień podsypki tłuczniowej w ilości 2330 ton oraz mechanicznego podbicia toru na odcinku (...). W dniu 24.02.2009 r. sporządzono również komisyjnie protokół z odzysku materiałów po naprawie toru nr 2 na szlaku P. - R..

(...) S.A. łączyła umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z (...) S.A. oraz (...) S.A., przy czym A. Towarzystwo (...) ponosiło udział w ryzyku w 60%.

Pozwani uznali swoją odpowiedzialność co do zasady, a pozwane (...) S.A. tytułem odszkodowania zapłaciło powodowi kwotę 1.203.450,14 zł.

W raporcie sporządzonym przez spółkę (...) na zlecenie pozwanego ubezpieczyciela koszt odtworzenia toru według wartości rzeczywistej oszacowano na 1.200.551 zł. Według tego raportu średnioważony stopień zużycia technicznego obiektu dla toru na podkładach drewnianych wynosił 63,39%, a dla podkładów stunobetonowych 46%.

Stopień zużycia poszczególnych elementów nawierzchni potwierdził biegły sądowy I. K. w opinii sporządzonej na zlecenie Sądu Okręgowego. Przyjął on, że podkłady drewniane w ilości 1410 sztuk były eksploatowane po okresie ich granicznej trwałości, natomiast podkłady strunobetonowe, ułożone w 1977 r., mogły spełniać swoją rolę jeszcze przez 9 lat, a ich stopień zużycia został określony na 77,5%. Stan podsypki przed zdarzeniem był zły a stopień degradacji znaczny. Średnie zużycie umocowań szyn do podkładów wynosił 60-70%. Stan nawierzchni toru na odcinku 3315 m, gdzie doszło do wykolejenia wagonu, nie spełniał parametrów technicznych utrzymania linii w dobrym stanie przewidzianym w instrukcji kolejowej. Biegły K. uznał za prawidłowe wyliczenie kosztów odtworzenia uszkodzonego odcinka toru przez eksperta (...) na kwotę 1.202.258,74 zł, stwierdzając jednocześnie, że koszt doprowadzenia toru do stanu technicznego idealnego mógł wynieść blisko 2,5 mln zł.

Sąd Okręgowy przy takich ustaleniach uznał, że powództwo nie zasługuje na uwzględnienie. W odniesieniu do roszczenia powoda skierowanego do pozwanego (...) S.A. Sąd Okręgowy uwzględnił podniesiony przez tego pozwanego zarzut przedawnienia, stwierdzając, że w dacie wniesienia pozwu upłynął już 3-letni termin z art. 442<sup>1</sup> § 1 k.c. liczony od dnia 12.09.2008 r., tj. od dnia wypadku. W uzasadnieniu wyroku odniósł się też do zarzutów merytorycznych obu pozwanych i w rezultacie stwierdził, że roszczenie powoda jest bezzasadne, gdyż koszt odtworzenia uszkodzonych elementów infrastruktury kolejowej, tj. przywrócenia ich do stanu sprzed wypadku, zamyka się kwotą 1.202.258 zł, którą ubezpieczyciel przyznał i wypłacił powodowi, natomiast przekraczające tę kwotę nakłady powoda związane były z doprowadzeniem do stanu technicznego przewidzianego w obowiązujących przepisach i jako koszty modernizacji odcinka infrastruktury kolejowej nie mogą być zaliczone traktowane jako część szkody.

Powód wniósł apelację od powyższego wyroku, wnosząc o jego zmianę przez uwzględnienie powództwa w części dotyczącej kwoty 777.199,30 zł z odsetkami oraz o zasądzenie na jego rzecz kosztów postępowania za obie instancje, ewentualnie o uchylene wyroku w zaskarżonej części i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania. Na rozprawie sprecyzował żądanie wyjaśniając, że jest ono skierowane przeciwko obydwu pozwany in solidum. Zaskarżonemu wyrokowi zarzucił naruszenie prawa materialnego, a mianowicie:

– art. 442<sup>f</sup> k.c. – przez błędną wykładnię skutkującą uznaniem, iż powzięcie przez niego wiadomości o szkodzie i osobie obowiązanej do jej naprawienia nastąpiło już w dniu wystąpienia wypadku kolejowego;

–art. 363 § 2 k.c. – przez uznanie, że szkoda nie obejmuje wydatków jakie poniósł w celu doprowadzenia uszkodzonej infrastruktury do stanu umożliwiającego wznowienie transportu kolejowego;

–art. 363 § 1 k.c. w zw. z art. 361 § 2 k.c. – przez uznanie, że pozwani nie są zobligowani do zwrócenia mu wydatków poniesionych na materiały nowe, w sytuacji gdy zaszła konieczność wymiany materiałów używanych;

–art. 819 § 4 k.c. – przez brak uwzględnienia, iż w stosunku do ubezpieczyciela nie doszło do przedawnienia roszczenia powoda z uwagi zgłoszenie mu szkody w żądanej kwocie 2.478.575,46 zł przed upływem trzech lat od dnia wypadku - tj. w dniu 22 lipca 2009 r. i wypłatę odszkodowania w wysokości 1.203.450,14 zł na mocy decyzji o przyznaniu świadczenia z dnia 21 czerwca 2010 r. uzupełnionej następnie decyzją z dnia 18 października 2010 r.

Zarzucił też naruszenie prawa procesowego, tj. :

- art. 233 § 1 k.p.c. – przez przyjęcie, że koszt odtworzenia uszkodzonego toru zamyka się kwotą 1.202.258 zł, w sytuacji gdy z przedstawionych przez powoda dowodów oraz opinii biegłego wynika, iż rzeczywisty koszt naprawy uszkodzonego odcinka wyniósł 2.497.856,86 zł netto,
- art. 233 § 1 w zw. z art. 278 § 1 k.p.c. – przez oddalenie wniosku o powołanie dowodu z opinii biegłego z zakresu kolejnictwa w specjalności infrastruktury kolejowej z uprawnieniami z zakresu „linie, stacje, węzły kolejowe”, w sytuacji gdy powód wykazał, iż specjalność biegłego mgr I. K. „ruch i przewozy kolejowe” nie daje gwarancji, iż posiadana przez niego wiedza i wiadomości specjalne są wystarczające dla nadania opinii sporządzonej na okoliczności wskazane w tezie dowodowej waloru opinii biegłego;
- art. 233 § 1 w zw. z art. 278 § 1 k.p.c. – przez oddalenie wniosku o przesłuchanie biegłego celem wyjaśnienia zastrzeżeń powoda do sporządzonej opinii;
- art. 233 § 1 k.p.c. – przez przyjęcie, że ubezpieczyciel odpowiada za szkodę w wysokości 60%, gdy zapisy mówiące o podziale ryzyka dotyczą jedynie stosunków wewnętrznych pomiędzy ubezpieczycielem a ubezpieczającymi i nie mają wpływu na dochodzenie należności przez poszkodowanego;
- art. 217 § 2 k.p.c. w zw. z art. 233 k.p.c. – przez pominięcie dowodów załączonych do pozwu oraz pism procesowych powoda;
- art. 328 § 2 k.p.c. – przez niewskazanie w uzasadnieniu wyroku przyczyn, dla których Sąd odmówił wiarygodności dowodom z dokumentów i świadków przedstawionych przez powoda w zakresie wysokości poniesionej szkody oraz momentu, w którym dowiedział się o przyczynie i osobie odpowiedzialnej za powstanie szkody.

Pozwani wnieśli o oddalenie apelacji i zasądzenie na ich rzecz kosztów zastępstwa procesowego za drugą instancję.

### **Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:**

Ustalenia faktyczne Sądu I instancji nie budzą zastrzeżeń. Uznając je za prawidłowe, Sąd Apelacyjny przyjął je za podstawę swojego rozstrzygnięcia.

Nie zasługują na uwzględnienie zarzuty apelacji dotyczące naruszenia prawa procesowego. Sąd I instancji nie przekroczył granic swobodnej oceny dowodów przyjmując określony w opinii biegłego I. K. stopień zużycia infrastruktury kolejowej przed wypadkiem oraz koszt przywrócenia jej do stanu sprzed wypadku, wyznaczający wysokość odszkodowania. Zarzucając błędne przyjęcie, że koszt odtworzenia uszkodzonego toru zamyka się kwotą 1.202.258 zł, a nie kwotą 2.497.856,86 zł (netto), stanowiącą rzeczywisty koszt naprawy uszkodzonego odcinka toru, powód nie dostrzegł, że ta ostatnia kwota stanowi jednocześnie koszty modernizacji nadmiernie wyeksploatowanego

odcinka infrastruktury kolejowej, zdecydowanie przekraczając granice naprawienia szkody przewidziane w art. 363 § 1 k.c. O ile zatem powód musiał ponieść te koszty chcąc uzyskać dopuszczenie toru do eksploatacji, to brak jest podstaw do obciążenia pozwanych całością tych kosztów i Sąd I instancji zasadnie przyjął, że przy ustalaniu należnego powodowi odszkodowania wysokość rzeczywistych kosztów naprawy należy pomniejszyć proporcjonalnie do stopnia zużycia uszkodzonej infrastruktury.

Zarzut dotyczący oddalenia wniosku o przesłuchanie biegłego I. K. nie zasługiwał na uwzględnienie z tego względu, iż powód nie zwrócił uwagi w trybie art. 162 k.p.c. na uchybienie przepisom postępowania, wnosząc o wpisanie zastrzeżenia do protokołu, przez co utracił możliwość powoływania się w apelacji na zarzucane uchybienie. Zarzut dotyczący oddalenia wniosku o przeprowadzenie dowodu z opinii kolejnego biegłego z zakresu kolejnictwa w węższej specjalizacji nie jest w ocenie Sądu Apelacyjnego uzasadniony z tego względu, że opinia sporządzona przez biegłego K. wyczerpująco wyjaśniła kwestie sporne wymagające wiedzy specjalnej, natomiast specjalizacja tego biegłego jest odpowiednia do przedmiotu wydawanej opinii i była zgodna z wnioskiem powoda. Okoliczność, iż wydana przez tego biegłego opinia okazała się niekorzystna dla powoda nie może stanowić wystarczającego uzasadnienia dla powołania dowodu z opinii kolejnego biegłego.

Zarzut naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. przez przyjęcie, że ubezpieczyciel odpowiada za szkodę w wysokości 60%, jest na równi niezrozumiały i bezzasadny. Sąd I instancji ustalił wprawdzie, że pozwanego (...) S.A. łączyła umowa ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej z (...) S.A. oraz z (...) S.A, a Towarzystwo (...) na jej podstawie ponosiło udział w ryzyku w 60%, jednakże skoro Towarzystwo (...), jako koasekurator wiodący, wypłaciło powodowi 100% uznanego odszkodowania, odpowiadającego rzeczywistej wysokości szkody powoda, to zarzut „błędnych ustaleń faktycznych w zakresie przyjęcia, iż ubezpieczyciel odpowiada za szkodę w wysokości 60%”, którego powód nie próbował nawet uzasadnić, nie mógł być w żaden sposób uwzględniony.

Co do zarzutu naruszenia art. 217 § 2 k.p.c. w zw. z art. 233 k.p.c. przez pominięcie dowodów załączonych do pozwu oraz pism procesowych powoda, należy zauważyć, że powód nie wskazał jakie okoliczności faktyczne nie zostały ustalone przez Sąd na skutek pominięcia tych dowodów i nie wyjaśnił jakie znaczenie miałyby one dla rozstrzygnięcia sprawy. Zarzut ten, podobnie jak poprzednie, należało zatem uznać za bezzasadny.

Za bezzasadny należało również uznać zarzut naruszenia przez Sąd Okręgowy art. 328 § 2 k.p.c., w sytuacji gdy mogłoby do tego dojść jedynie wówczas, gdy uzasadnienie zaskarżonego wyroku nie posiadałoby wszystkich koniecznych elementów wskazanych w tym unormowaniu, lub zawierając oczywiste braki w tym zakresie uniemożliwiałoby to dokonanie kontroli apelacyjnej. W rozpatrywanej sprawie, wbrew przekonaniu powoda, okoliczności powyższe nie zaistniały, bowiem uzasadnienie wyroku zawiera wszystkie niezbędne elementy, w tym podstawę faktyczną rozstrzygnięcia z ustaleniem faktów, które uznano za udowodnione i wskazanie dowodów, na których Sąd Okręgowy oparł swoje rozstrzygnięcie oraz wyjaśnienie jego podstawy prawnej z przytoczeniem przepisów prawa. Ocena prawidłowości stanowiska Sądu I instancji była zatem możliwa.

Przechodząc do zarzutów naruszenia prawa materialnego stwierdzić należy, że również one nie są uzasadnione. Jeśli idzie o zarzut naruszenia art. 4421 k.c. przez błędną wykładnię skutkującą uznaniem, iż powzięcie przez powoda wiadomości o szkodzie i osobie obowiązanej do jej naprawienia nastąpiło już w dniu wystąpienia wypadku kolejowego, należy przede wszystkim zauważyć, że powód nie podał na czym miałyby polegać niewłaściwa wykładnia powołanego przepisu. Niezależnie od tego należy stwierdzić, że Sąd I instancji prawidłowo uznał, że powód już w dniu wypadku wiedział o szkodzie i o osobie zobowiązanej do jej naprawienia, wiedza ta była bowiem dostępna pracownikom jednostki organizacyjnej powoda, którzy brali udział w pracach komisji powypadkowej, a zasady doświadczenia życiowego pozwalają przyjąć, że wiedza ta musiała być niezwłocznie przekazana odpowiednim organom powoda.

Za chybiony uznać należy także zarzut naruszenia przepisu art. 363 § 2 k.c. Sąd Okręgowy prawidłowo ustalił, że szkoda w majątku powoda, powstała na skutek wypadku, zamyka się kwotą 1.202.258 zł. Odszkodowanie w powyższej kwocie zostało powodowi wypłacone przez pozwanego ubezpieczyciela przed wniesieniem pozwu.

Zgodnie z art. 363 § 1 k.c. pozwani ponoszą odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania pozwanego (...) S.A. Sąd prawidłowo uznał, że w rozpatrywanej sprawie wykluczone było obciążenie pozwanego kosztami modernizacji nadmiernie wyeksploatowanego odcinka infrastruktury kolejowej należącej do powoda. W chwili wypadku poszczególne elementy składowe linii były zużyte, wobec czego nie można obciążyć pozwanych pełnymi kosztami nabycia nowych materiałów, nawet gdyby powód udowodnił, że koszty te faktycznie poniósł.

Nie znajduje też uzasadnienia zarzut naruszenia art. 819 § 4 k.c., wyprowadzony przez skarżącego jedynie z braku odniesienia się przez

Sąd Okręgowy do kwestii przedawnienia jego roszczenia wobec ubezpieczyciela. Skoro jednak pozwany ubezpieczyciel nie podnosił zarzutu przedawnienia, to

Sąd Okręgowy nie musiał zajmować się kwestią przedawnienia tego roszczenia,

a pomijając tę kwestię w uzasadnieniu wydanego wyroku nie mógł naruszyć powołanego wyżej przepisu.

Mając powyższe na uwadze, Sąd Apelacyjny oddalił apelację na podstawie art. 385 k.p.c. jako bezzasadną.

O kosztach procesu w instancji odwoławczej orzeczono na podstawie art. 98 k.p.c., przyznając pozwanym zwrot kosztów zastępstwa procesowego w wysokości taryfowej.

bp