



Sygn. akt II CSKP 853/22

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 13 października 2022 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Mariusz Łodko (przewodniczący)

SSN Maciej Kowalski

SSN Marcin Łochowski (sprawozdawca)

w sprawie z powództwa K. P.
przeciwko P. spółce akcyjnej w W.
o zapłatę,
po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym
w Izbie Cywilnej w dniu 13 października 2022 r.,
skargi kasacyjnej pozwanego
od wyroku Sądu Apelacyjnego w Warszawie
z dnia 22 lipca 2020 r., sygn. akt V ACa 152/20,

**uchyła zaskarżony wyrok w punkcie drugim w części
oddalającej apelację P. spółki akcyjnej w W. oraz w punkcie
trzecim w części zasądzającej od tego pozwanego koszty
postępowania apelacyjnego i przekazuje sprawę w tej części
Sądowi Apelacyjnemu w Warszawie do ponownego rozpoznania
i rozstrzygnięcia o kosztach postępowania kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

UZASADNIENIE

Wyrokiem z 22 lipca 2020 r. Sąd Apelacyjny w Warszawie zmienił wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie z 18 października 2019 r. w ten sposób, że oddalił powództwo o zasądzenie od P. S.A. w Warszawie (dalej: „P. S.A.”) części odsetek od zasądzonej solidarnie na rzecz K. P. od P.1 S.A. w W. i P. S.A. kwoty 80 000 zł tytułem zadośćuczynienia, oddalając apelację P. S.A. w pozostałym zakresie oraz apelację P.1 S.A. w całości oraz orzekł o kosztach postępowania apelacyjnego.

Sąd Apelacyjny oparł swoje rozstrzygnięcie na następujących ustaleniach faktycznych i rozważaniach prawnych:

K. P. był pracownikiem przedsiębiorstwa państwowego P.2. W dniu 27 sierpnia 1997 r. pociąg, którym jechał powód zderzył się z innym pociągiem. W wyniku wypadku powód doznał licznych obrażeń ciała, co skutkowało dwudziestoprocentowym uszczerbkiem na zdrowiu. Maszynista i pomocnik maszynisty (pracownicy przedsiębiorstwa państwowego P.2) prowadzący pociąg, którym jechał powód zostali skazani prawomocnym wyrokiem sądu karnego z 4 grudnia 2002 r. za pominięcie semafora oraz przekroczenie dopuszczalnej prędkości, w wyniku czego w sposób nieumyślny spowodowali najechanie pociągu technicznego na znajdujący się na torach skład cystern, co skutkowało m.in. uszkodzeniem ciała powoda.

Sąd Apelacyjny przyjął za własne ustalenia poczynione przez Sąd Okręgowy. Wskazał, że żaden z pozwanych nie kwestionował przebiegu wypadku, ani jego skutków dla powoda. W ocenie Sądu Apelacyjnego, Sąd pierwszej instancji trafnie uznał, że odpowiedzialnością za skutki wypadku z 27 sierpnia 1997 r. należy obciążyć solidarnie obu pozwanych. Wskazał, że w 1997 r. nie istniał żaden z pozwanych. Spółka P.1 S.A. powstała na skutek komercjalizacji wcześniej istniejącego przedsiębiorstwa państwowego P.2, zaś P. S.A. na skutek restrukturyzacji P.1 S.A., stosownie do przepisów ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r. poz. 292 ze zm., dalej: „u.k.r.PKP”). W myśl art. 2 ust. 2 u.k.r.PKP P.1 S.A. wstąpiła we wszystkie stosunki prawne, których podmiotem było przedsiębiorstwo państwowe P.2, bez względu na charakter prawny tych stosunków, jeżeli przepisy ustawy nie stanowią inaczej. Zgodnie zaś

z art. 15 ust. 1 i 2 u.k.r.PKP P.1 S.A. utworzyła spółkę akcyjną do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi, działającą pod firmą P. S.A., która z dniem wpisu do rejestru handlowego wstąpiła w prawa i obowiązki P.1 S.A. w zakresie zarządzania liniami kolejowymi. Skoro za współprzyczynę wypadku z 27 sierpnia 1997 r. uznano niedostateczną i nieciągłą widoczność semafora, utrudnioną przez gałęzie drzew wchodzących w skrajnię, to w tym zakresie odpowiedzialność ponosi P. S.A., jako sukcesor w zakresie zarządzania liniami kolejowymi P.1 S.A., ogólnego następcy przedsiębiorstwa państwowego P.2.

Skargę kasacyjną od tego wyroku wniósł pozwany P. S.A., zaskarżając ten wyrok w części, w jakiej Sąd Apelacyjny oddalił apelację P. S.A. oraz orzekł o kosztach postępowania apelacyjnego, wnosząc o uchylenie wyroku w zaskarżonej części i jego zmianę przez oddalenie powództwa w stosunku do P. S.A. Ewentualnie skarżący wniósł o uchylenie wyroku w zaskarżonym zakresie i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania. Skarżący zarzucił zaskarżonemu orzeczeniu naruszenie:

1) art. 15 ust. 1 i 2 w zw. z art. 2 ust. 2 u.k.r.PKP przez błędną wykładnię polegającą na przyjęciu, że przepisy te stanowią podstawę sukcesji P. S.A. w zakresie odpowiedzialności przedsiębiorstwa państwowego P.2 z tytułu czynów niedozwolonych powstałych przed datą utworzenia odrębnej spółki prowadzącej działalność w zakresie zarządzania liniami kolejowymi;

2) art. 415 i 416 k.c. w zw. z art. 15 ust. 2 u.k.r.PKP w zw. z art. 3 k.c. przez niewłaściwe zastosowanie i przypisanie odpowiedzialności deliktowej podmiotowi nieistniejącemu w dacie wystąpienia zdarzenia szkodzącego i niebędącemu sukcesorem podmiotu ponoszącego pierwotną odpowiedzialność;

3) art. 416 k.c. przez niewłaściwe zastosowanie polegające na przypisaniu skarżącemu odpowiedzialności za działania organu osoby prawnej w sytuacji braku ustaleń faktycznych pozwalających na przyjęcie, że szkoda została wyrządzona przez działania osób wchodzących w skład organu statutowego P. S.A., mieszczące się w granicach uprawnień tego organu i wynikające z realizacji przypisanych mu funkcji;

4) art. 441 § 1 k.c. przez niewłaściwe zastosowanie polegające na przypisaniu pozwanym odpowiedzialności solidarnej w sytuacji braku podstaw do ustalenia odpowiedzialności P. S.A.;

5) art. 378 § 1 k.p.c. w zw. z art. 382 k.p.c. przez nierozpoznanie sprawy w granicach apelacji i zaniechanie dokonania pełnej kontroli instancyjnej zaskarżonego orzeczenia.

W odpowiedzi na skargę kasacyjną powód wnosił o odmowę przyjęcia skargi kasacyjnej do rozpoznania, względnie o jej oddalenie oraz zasądzenie od pozwanego kosztów postępowania kasacyjnego.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

1. Uzasadniony jest zarzut naruszenia art. 15 ust. 2 u.k.r.PKP przez uznanie, że spółka P. S.A. przejęła zobowiązania przedsiębiorstwa państwowego P.2, wynikające z czynów niedozwolonych popełnionych przed powstaniem P.1 S.A. i P. S.A.

Wymaga wyjaśnienia, że w ramach komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP w pierwszym etapie doszło do przekształcenia tego przedsiębiorstwa w spółkę akcyjną (P.1 S.A.), w której Skarb Państwa był jedynym akcjonariuszem (art. 2 ust. 1 u.k.r.PKP). Zgodnie z art. 2 ust. 2 u.k.r.PKP P.1 S.A. wstępuje we wszystkie stosunki prawne, których podmiotem było przedsiębiorstwo państwowe P.2, bez względu na charakter prawny tych stosunków, jeżeli przepisy u.k.r.PKP nie stanowią inaczej. Według art. 8 ust. 3 u.k.r.PKP wpis P.1 S.A. do rejestru handlowego oraz związane z tym wykreślenie PKP z rejestru przedsiębiorstw państwowych stają się skuteczne pierwszego dnia miesiąca przypadającego po dniu wydania postanowienia o wpisie. Wpis P.1 S.A. do rejestru przedsiębiorców nastąpił 11 czerwca 2001 r. Zatem 1 lipca 2001 r. P.1 S.A. wstąpiła we wszystkie stosunki prawne, których podmiotem było przedsiębiorstwo państwowe P.2, bez względu na charakter prawny tych stosunków. Doszło w ten sposób do typowej sukcesji uniwersalnej. Nie budzi więc wątpliwości, że także zobowiązania przedsiębiorstwa państwowego P.2 wobec powoda wynikające z wypadku z 27 sierpnia 1997 r. zostały przejęte przez P.1 S.A.

2. Z kolei według art. 15 ust. 1 u.k.r.PKP P.1 S.A. miała utworzyć spółkę akcyjną do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi, działającą pod firmą „P. Spółka Akcyjna”. Spółka ta z dniem wpisu do rejestru wstąpiła w prawa i obowiązki P.1 S.A. w zakresie zarządzania liniami kolejowymi, w rozumieniu ustawy, o której mowa w art. 14 ust. 2 pkt 2 u.k.r.PKP (art. 15 ust. 2 u.k.r.PKP). Artykuł 14 ust. 2 pkt 2 u.k.r.PKP odsyłał natomiast do obowiązującej wówczas ustawy z dnia 27 czerwca 1997 r. o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 96, poz. 591 ze zm., dalej: „u.t.kol.”). Akcjonariuszami P. S.A. mogą być wyłącznie Skarb Państwa i P.1 S.A. (art.15 ust. 8 i 8a u.k.r.PKP).

Zgodnie z art. 17 ust. 1 u.k.r.PKP P.1 S.A. miała wnieść do P. S.A., określone uchwałą Walnego Zgromadzenia P.1 S.A. wkłady niepieniężne w postaci zespołu składników materialnych i niematerialnych wyodrębnionych z przedsiębiorstwa, niezbędnych do prowadzenia działalności w zakresie określonym w art. 15 ust. 1 u.k.r.PKP, oraz wkłady pieniężne. Ponadto według art. 17 ust. 5 u.k.r.PKP P.1 S.A. miała wnieść w formie wkładu niepieniężnego do P. S.A. linie kolejowe, w rozumieniu przepisów o transporcie kolejowym, obejmujące wszelkie nakłady, z wyłączeniem gruntów wchodzących w skład linii kolejowych niemających uregulowanego stanu prawnego oraz środków trwałych w budowie. Grunty wchodzące w skład linii kolejowych, które nie mogły być wniesione w formie wkładu niepieniężnego z uwagi na nieuregulowany stan prawny, miały zostać oddane P. S.A. przez P.1 S.A. do nieodpłatnego korzystania na podstawie umowy (art. 17 ust. 6 u.k.r.PKP). Z tym, że P.1 S.A. była obowiązana do wnoszenia do P. S.A. w formie wkładów niepieniężnych gruntów będących przedmiotem umowy, o której mowa w art. 17 ust. 6 u.k.r.PKP, niezwłocznie po uregulowaniu stanu prawnego poszczególnych nieruchomości (art. 17 ust. 7 u.k.r.PKP).

Proces utworzenia spółki P. sprowadzał się więc w pierwszej kolejności do przejęcia przez tę spółkę „praw i obowiązków P.1 S.A. w zakresie zarządzania liniami kolejowymi” (art. 15 ust. 2 u.k.r.PKP), a następnie wyposażenia P. S.A. w majątek niezbędny do zarządzania infrastrukturą kolejową przez wniesienie do tej spółki wkładów pieniężnych i niepieniężnych, w tym w szczególności linii kolejowych (art. 17 ust. 1, 5 u.k.r.PKP).

3. Mając na względzie sposób utworzenia P. S.A. oraz odrębne rozwiązania przewidziane w przepisach u.k.r.PKP należy wykluczyć możliwość odwołania się co do trybu i skutków utworzenia tej spółki (zwłaszcza w zakresie odpowiedzialności za zobowiązania) do przepisów k.s.h. regulujących podział spółek. Co prawda według art. 2 ust. 7 u.k.r.PKP do P.1 S.A. stosuje się przepisy k.s.h., jeżeli przepisy u.k.r.PKP nie stanowią inaczej. Ustawodawca w wielu przepisach u.k.r.PKP wyłączył stosowanie w procesie komercjalizacji i restrukturyzacji P.2 niektórych przepisów k.s.h. (w art. 17 ust. 3 – art. 311, 312, 336 k.s.h.; w art. 17 ust. 8 pkt 1 – art. 431 § 7 k.s.h., w art. 20 ust. 6 – art. 173§ 2 i art. 303 § 3 k.s.h.). Stosowanie przepisów k.s.h. o podziale spółek nie zostało wprost wyłączone. Nie oznacza to jednak, że te przepisy mogą być stosowane w procesie tworzenia przez P.1 S.A. spółki zarządzającej infrastrukturą kolejową.

Zgodnie z art. 529 § 1 pkt 4 k.s.h. podział spółki może być dokonany przez przeniesienie części majątku spółki dzielonej na istniejącą spółkę lub na spółkę nowo zawiązaną (podział przez wydzielenie). Do podziału przez wydzielenie stosuje się przepisy o podziale spółek dotyczące odpowiednio spółki przejmującej lub spółki nowo zawiązanej (art. 529 § 2 k.s.h.). Ten sposób podziału spółek jest najbliższy mechanizmowi utworzenia P. S.A., przewidzianemu w art. 15 i nast. u.k.r.PKP. Jednak reguły następstwa prawnego spółki nowo zawiązanej przewidziane w art. 531 k.s.h., a także w art. 546 k.s.h. (dotyczącym solidarnej odpowiedzialności za zobowiązania spółki dzielonej) są wyłączone przez szczególne rozwiązania zawarte w art. 15 ust. 2 i art. 17 ust. 1, 5-7 u.k.r.PKP

4. W wyroku z 15 października 2014 r., V CSK 632/12, Sąd Najwyższy przyjął, że spółka przewozowa utworzona na podstawie art. 14 ust. 1 u.k.r.PKP jest następcą prawnym P.1 S.A. o charakterze ogólnym (sukcesja uniwersalna) i na tej podstawie przejmuje także odpowiedzialność za skutki wypadku, za który odpowiedzialność ponosiło przedsiębiorstwo państwowe P.2. Artykuł 14 ust. 2 u.k.r.PKP posługuje się zbliżoną konstrukcją do art. 15 ust. 2 u.k.r.PKP, stanowiąc, że spółki przewozowe (utworzone przez P. S.A.), z dniem wpisu do właściwego rejestru, w zakresie wykonywanego przez nie rodzaju przewozów, wstępują w prawa i obowiązki P.1 S.A. jako przewoźnika kolejowego.

Nie ulega jednak wątpliwości, że sukcesja uniwersalna przewidziana w art. 15 ust. 2 u.k.r.PKP (podobnie jak w art. 14 ust. 2 u.k.r.PKP) ma specyficzny charakter. Po pierwsze, jest to sukcesja częściowa. Nie obejmuje bowiem wszystkich praw i obowiązków oraz całego majątku, ale jedynie prawa i obowiązki P.1 S.A. „w zakresie zarządzania liniami kolejowymi”, a także majątek wniesiony przez P.1 S.A. jako wkład do nowoutworzonej spółki, tylko połowicznie zdeterminowany rozwiązaniami ustawowymi zawartymi w u.k.r.PKP. Po drugie, sukcesja ta nie następuje *uno actu*. Co prawda przejęcie praw i obowiązków, o których mowa w art. 15 ust. 2 u.k.r.PKP następuje w chwili wpisu P. S.A. do rejestru, ale już przejęcie praw i obowiązków odnoszących się do składników majątku wniesionych przez P.1 S.A. do spółki P. S.A. jest rozciągnięte w czasie i wymaga dokonania wielu czynności prawnych.

5. Zagadnienie przejęcia przez utworzone w wyniku restrukturyzacji spółki zobowiązań P.1 S.A., wynikających ze zdarzeń, za które odpowiedzialność ponosiło przedsiębiorstwo państwowe P.2, jest postrzegane niejednolicie w orzecznictwie sądów powszechnych. Przeciwno przejęciu takich zobowiązań na podstawie art. 14 ust. 2 lub art. 15 ust. 2 u.k.r.PKP opowiedział się m.in. Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku z 16 lutego 2006 r., I ACa 877/5, oraz Sąd Apelacyjny w Katowicach w wyroku z 7 marca 2018 r., I ACa 1161/17. Przeciwnie stanowisko zajął np. Sąd Apelacyjny w Lublinie w wyroku z 30 sierpnia 2017 r., I ACa 1060/16.

6. Wykładnia językowa art. 15 ust. 2 u.k.r.PKP prowadzi do wniosku, że na P.S.A. przeszły tylko takie prawa i obowiązki P.1 S.A., które są funkcjonalnie związane z zarządzaniem infrastrukturą kolejową (liniami kolejowymi). Chodzi zatem o zespół praw i obowiązków, których przysługiwanie zarządcy infrastruktury kolejowej jest niezbędne do zarządzania tą infrastrukturą w rozumieniu u.t.kol. Zgodnie z art. 5 ust. 1 u.t.kol. do zadań zarządcy infrastruktury należy: 1) zarządzanie infrastrukturą kolejową (polegające m.in. na nadawaniu drodze kolejowej statusu linii kolejowej albo statusu bocznic kolejowej przez określenie jej punktu początkowego i końcowego, znoszeniu tego statusu, udostępnianiu dróg kolejowych, świadczeniu usług z tym związanych i pobieraniu z tego tytułu opłat, prowadzeniu ruchu kolejowego); 2) utrzymywanie infrastruktury kolejowej w stanie

zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy, 3) zarządzanie nieruchomościami będącymi elementem infrastruktury kolejowej; 4) budowa, rozwój i modernizacja sieci kolejowej.

Nie budzi wątpliwości, że zobowiązania wobec wierzycieli, wynikające z czynów niedozwolonych, związanych z infrastrukturą kolejową, za które odpowiedzialność ponosiło przedsiębiorstwo państwowe P.2 nie są funkcjonalnie powiązane z zarządzaniem tą infrastrukturą w tym sensie, że nie są niezbędne do wykonywania przez P. S.A. zadań zarządcy infrastruktury (w przeciwieństwie np. do umów dotyczących utrzymania, konserwacji i napraw linii kolejowych). W tym znaczeniu takie zobowiązania nie mieszczą się w kategorii „obowiązków P.1 S.A. w zakresie zarządzania liniami kolejowymi” w rozumieniu art. 15 ust. 2 u.t.kol. Zarządzanie infrastrukturą kolejową nie wymaga przecież ponoszenia odpowiedzialności za czyny niedozwolone popełnione przed powstaniem P. S.A., nawet związane z funkcjonowaniem tej infrastruktury.

Innymi słowy przejęcie obowiązków P.1 S.A., polegających m.in. na utrzymywaniu infrastruktury kolejowej, oznacza ponoszenie przez P. S.A. odpowiedzialności za należyte utrzymanie tej infrastruktury, a więc także za następstwa zdarzeń, do których doszło po utworzeniu P. S.A. Nie oznacza to jednak przejęcia zobowiązań nie powiązanych z zarządzaniem tą infrastrukturą.

7. Również względy celowościowe nie przemawiają za przyjęciem, że P. S.A. przejęła wszystkie zobowiązania mające jakikolwiek związek z liniami kolejowymi, a więc także zobowiązania wynikające ze zdarzeń, za które odpowiedzialność ponosiło przedsiębiorstwo państwowe P.2. Przede wszystkim nie wymaga tego ochrona wierzycieli. P.1 S.A. razem ze Skarbem Państwa jest akcjonariuszem P.S.A. Zatem w sensie ekonomicznym pozostaje współwłaścicielem majątku P. S.A. Co więcej według obowiązującego do 30 września 2003 r. art. 3 § 3 rozporządzenia Prezydenta RP – Prawo upadłościowe (tekst jedn. Dz.U. z 1991 r. Nr 118, poz. 512 ze zm.) nie można było ogłosić upadłości P.1 S.A. Obecnie na mocy art. 6 pkt 4 ustawy z dnia 28 lutego 2003 r. Prawo upadłościowe (tekst jedn. Dz.U. z 2022 r. poz. 1520 ze zm.) nadal ogłoszenie upadłości P.1 S.A. jest wyłączone. Nie

powstaje więc realne ryzyko niemożności zaspokojenia roszczeń wierzycieli z uwagi na brak majątku, czy też niewypłacalność P.1 S.A.

Ponadto, rozwiązanie zakładające, że zobowiązania z tytułu czynów niedozwolonych, za które odpowiada przedsiębiorstwo państwowe P.2 zostały przyjęte przez spółki utworzone w wyniku restrukturyzacji tego przedsiębiorstwa, utrudniałoby z niezrozumiałych przyczyn sytuację osób poszkodowanych. Rozstrzygnięcie bowiem, która spółka ponosi w danej sytuacji odpowiedzialność wymagałoby złożonych ustaleń dotyczących powiązania danego zdarzenia szkodzącego z określoną sferą zadań P.1 S.A. przejętych następnie przez nowo tworzone spółki.

Poza tym nie jest jasne, czy warunkiem przejęcia konkretnego zobowiązania przez P. S.A. byłoby objęcie zarządu nad tym fragmentem linii kolejowej, z którym powiązane byłoby zdarzenie będące źródłem zobowiązania. Z jednej strony niezrozumiałe byłoby, gdyby P. S.A. przejęła również zobowiązania dotyczące zdarzeń na tych odcinkach linii kolejowych, których nie objęła w zarząd, ponieważ zostały np. zlikwidowane (zob. art. 40a u.k.r.PKP). Z drugiej strony nieracjonalne byłoby – z perspektywy wierzycieli – uzależnienie odpowiedzialności P. S.A. za dane zobowiązanie od tego, czy *in casu* zarządzanie konkretnym fragmentem linii kolejowej została przejęte przez tą spółkę. Wymagałoby to niejednokrotnie żmudnych ustaleń faktycznych.

Sądy *meriti* nie czyniły jednak ustaleń faktycznych w tym zakresie, przyjmując – jak się zdaje – że P. S.A. przejęła wszelkie zobowiązania powiązane z infrastrukturą kolejową, niezależnie do tego, czy P. S.A. faktycznie objęła dany odcinek linii kolejowej w zarząd. Nie zostały jednak przytoczone motywy prawne tego stanowiska.

8. Gdyby przyjąć, że P. S.A. przejęła zobowiązania P.1 S.A. wynikające z wypadku z 27 sierpnia 1997 r., to w konsekwencji P.1S.A. już nie ponosiłaby z tego tytułu odpowiedzialności wobec powoda. Przepisy u.k.r.PKP nie przewidują bowiem dalszej (np. solidarnej czy subsydiarnej) odpowiedzialności P.1 S.A. za zobowiązania, które przeszły na spółki utworzone w wyniku restrukturyzacji (por. w tym kontekście art. 546 k.s.h.).

Sąd Apelacyjny uznał jednak, że P.1 S.A. ponosi taką odpowiedzialność. W tym zakresie Sąd drugiej instancji odwołał się do sukcesji uniwersalnej P.1 S.A. po przedsiębiorstwie państwowym P.2 (art. 2 ust. 2 u.k.r.PKP) i niemożności ustalenia jednostki organizacyjnej, do której należał pociąg, którym poruszał się powód. Jak się wydaje, stanowisko to opiera się na domniemaniu faktycznym, że spółki utworzone w wyniku restrukturyzacji P.1 S.A. przejmują zobowiązania P.1 S.A., chyba że nie zostanie wykazany związek między danym zobowiązaniem a przejętą przez konkretną, nowo utworzoną spółkę sferą działalności P.1 S.A. Co więcej, tak skonstruowane zasady odpowiedzialności dawałyby podstawy do przyjęcia, że za zobowiązania przedsiębiorstwa państwowego P.2 może ponosić odpowiedzialność kilka spółek utworzonych w wyniku restrukturyzacji P.2, jeżeli dane zdarzenie można powiązać z działalnością więcej niż jednej spółki. Sądy *meriti* uznały, że w takiej sytuacji odpowiedzialność ta jest solidarna, nie wskazując jednak podstawy prawnej tej solidarności (zob. art. 369 k.c.).

Przepisy u.k.r.PKP nie dają jednak podstaw do przyjęcia, że w pewnych sytuacjach może dojść do swoistego „rozszczenia” odpowiedzialności za zobowiązania P.1 S.A. i przejścia tych zobowiązań na kilka spółek utworzonych w wyniku restrukturyzacji P.2 i dodatkowo wykreowania solidarnej odpowiedzialności tych spółek.

9. Należy więc uznać, że P. S.A. na podstawie art. 15 ust. 2 u.k.r.PKP nie przejęła zobowiązań P.1 S.A. wynikających z czynów niedozwolonych, za które odpowiedzialność ponosiło przedsiębiorstwo państwowe P.2. Już tylko ta argumentacja stanowiła podstawę do uchylenia zaskarżonego wyroku, bez konieczności odnoszenia się do pozostałych zarzutów, które dotyczyły kwestii wtórnych w stosunku do rozstrzyganego problemu.

W ocenie Sądu Najwyższego, mimo sformułowania przez skarżącego wniosku o wydanie orzeczenia reformatoryjnego, nie było jednak podstaw do jego wydania ze względu na oparcie skargi kasacyjnej także na podstawie naruszenia przepisów postępowania. Poza tym podstawa naruszenia prawa materialnego nie jest uzasadniona w stopniu oczywistym (art. 398¹⁶ k.p.c.), skoro rozstrzygnięcie kwestii odpowiedzialności P. S.A. wymagało złożonych zabiegów interpretacyjnych.

10. Z tych względów, Sąd Najwyższy na podstawie art. 398¹⁵ § 1 k.p.c. uchylił zaskarżony wyrok w części oddalającej apelację P. S.A. oraz w części zasądzającej od tego pozwanego koszty postępowania apelacyjnego i przekazał sprawę w tej części Sądowi Apelacyjnemu w Warszawie do ponownego rozpoznania i rozstrzygnięcia o kosztach postępowania kasacyjnego (art.108 § 2 k.p.c.).

[as]