



Sygn. akt V CSK 511/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 31 maja 2017 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Agnieszka Piotrowska (przewodniczący)

SSA Bogusław Dobrowolski (sprawozdawca)

SSN Iwona Koper

Protokolant Ewa Zawisza

w sprawie z powództwa E.G. i A.G.

przeciwko Przewozom Regionalnym Sp. z o.o. w Warszawie i PKP Polskim Liniom Kolejowym S.A. w Warszawie

o zapłatę i rentę,

po rozpoznaniu na rozprawie w Izbie Cywilnej w dniu 31 maja 2017 r.,

skargi kasacyjnej pozwanego PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

w Warszawie

od wyroku Sądu Apelacyjnego w [...]

z dnia 12 kwietnia 2016 r., sygn. akt I ACa .../15,

oddala skargę kasacyjną i zasądza od pozwanego PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. w Warszawie na rzecz każdej z powódek kwoty po 2.700 zł (dwa tysiące siedemset złotych) tytułem zwrotu kosztów postępowania kasacyjnego.

UZASADNIENIE

Sąd Okręgowy w [...] wyrokiem z dnia 9 czerwca 2015 r. zasądził solidarnie od pozwanych „Przewozów Regionalnych” sp. z o.o. w Warszawie i PKP Polskich Linii Kolejowych SA w Warszawie na rzecz powódki E.G. kwoty: 70.000 zł tytułem zadośćuczynienia, 9.983 zł tytułem skapitalizowanej renty, 100.000 zł tytułem odszkodowania wraz z ustawowymi odsetkami oraz rentę po 436 zł miesięcznie, poczynając od stycznia 2014 r., a na rzecz powódki A.G. kwoty: 60.000 zł tytułem zadośćuczynienia i 80.000 zł tytułem odszkodowania wraz z ustawowymi odsetkami od dnia 28 stycznia 2014r. do dnia zapłaty, oraz oddalił powództwo w pozostałej części.

Sąd ustalił, że w dniu 3 marca 2012 r. doszło do zderzenia dwóch pociągów pośpiesznych: TLK „B.” relacji P. – W., stanowiącego własność PKP Intercity SA oraz InterRegio „J.” relacji W. – K., stanowiącego własność pozwanego „Przewozy Regionalne” sp. z o.o. w Warszawie. W wyniku katastrofy śmierć na miejscu zdarzenia poniosło 16 osób, a ciężko rannych zostało 61 osób. W Sądzie Okręgowym w [...] toczyło się postępowanie karne przeciwko dyżurnemu ruchu w posterunku odgałęźnym S. i dyżurnej ruchu w posterunku odgałęźnym Sprowa, którym postawiono zarzuty skierowania pociągu „J.” na niewłaściwy tor, przeznaczony do ruchu pociągu „B.”, zaniechania obserwacji odjazdu pociągu „J.” i zaniechania uruchomienia systemu automatycznego zatrzymania tego pociągu oraz wydania zastępczego sygnału zezwalającego dla pociągu „B.” bez sprawdzenia przyczyny zajętości toru, a także bez powiadomienia drużyny trakcyjnej tego pociągu o jeździe po torze wykazującym zajętość z koniecznością ograniczenia prędkości maksymalnej do 20 km/h. Z opinii Politechniki w [...] opracowanej dla potrzeb tego postępowania wynikało, że bezpośredni wpływ na zdarzenie miało nieprawidłowe zachowanie dyżurnych posterunków odgałęźnych S. i S. oraz maszynistów obydwu pociągów, którzy mieli obowiązek zatrzymać pociągi i skontaktować się z dyżurnymi ruchu w celu wyjaśnienia zaistniałych wątpliwości.

Pociągiem „J.” podróżował S.G., który w wyniku obrażeń odniesionych podczas katastrofy zmarł na miejscu wypadku. S.G. był mężem E.G. i ojcem A.G.. Małżonkowie posiadali wyższe wykształcenie ekonomiczne i przez cały okres

trwania małżeństwa pracowali zawodowo. Jako księgowi małżonkowie dodatkowo zawierali umowy eksperckie o dzieło i zlecenia, badając bilanse, przygotowując dokumentację w zakresie sprawozdań finansowych. W chwili zdarzenia S.G. był w trakcie zdawania egzaminów państwowych na biegłego rewidenta.

E.G. od 2004 r. otrzymywała świadczenie rentowe, a w 2007 r. świadczenia emerytalne, obecnie pobiera świadczenia z tytułu renty rodzinnej

Rodzina była niezwykle zżyta, jej członków łączyła silna więź emocjonalna. Nagła śmierć męża pozbawiła powódkę E.G. poczucia bezpieczeństwa, spowodowała wystąpienie dolegliwości nerwicznych, głównie stanów lękowych i objawów depresyjnych. Obniżył się komfort jej życia, ograniczeniu uległy jej aktywność życiowa, zaradność, kontakty z ludźmi. Powódka nie przystosowała się do obecnej sytuacji życiowej, nie widzi perspektyw na lepsze życie. Bezpośrednio po wiadomości o śmierci męża E.G. przeżyła szok, wezwano karetkę pogotowia. Nie jadła, znacznie schudła i zaostrzyły się u niej dolegliwości ze strony żołądka, na który leczyła się od 2008 r. Stała się bardzo nerwowa i pojawiły się u niej także dodatkowe dolegliwości bólowe związane z powiększeniem wątroby. W okresie od 22 marca do 17 maja 2012 r. powódka korzystała z pomocy Ośrodka Interwencji Kryzysowej z powodu ostrych reakcji emocjonalnych wywołanych traumatyczną żałobą po nagłej utracie męża. Utraciła też pomoc „fizyczną” i wsparcie organizacyjne konieczne z uwagi na jej problemy zdrowotne, związane z brakiem możliwości obciążania stawów po przebytym w 2004 r. wszczępieniu protezy stawu biodrowego. Aktualnie o pomoc w zakupach lub transporcie musi prosić córkę i zięcia.

A.G. również była bardzo silnie i emocjonalnie związana z ojcem. Jego śmierć była dla niej szczególnie traumatycznym wydarzeniem. Od chwili katastrofy nie jest w stanie podróżować pociągiem, a podróże bliskich osób wiążą się z przeżywaniem przez nią silnego stresu, niepokoju, domaga się ciągłego kontaktu telefonicznego w trakcie podróży, w razie braku kontaktu doznaje uczucia paniki.

W 2009 r. S.G. uzyskał dochód w kwocie 56.656,84 zł, zaś E.G. 34.031,34 zł, w 2010 r. było to odpowiednio 55.434,36 zł i 34.251,06 zł.

Sąd Okręgowy uznał, że obie pozwane spółki ponoszą na podstawie art. 435 § 1 k.c. odpowiedzialność za szkody poniesione w związku ze śmiercią męża i ojca powódek w katastrofie kolejowej. Nie zachodziła żadna z przesłanek egzoneracyjnych przewidzianych w tym przepisie.

Pracownicy pozwanej PKP PLK SA nie byli „osobami trzecimi” w rozumieniu art. 435 § 1 k.c. w stosunku do pozwanej spółki „Przewozy Regionalne”. S.G. w chwili katastrofy był natomiast pasażerem pociągu należącego do przedsiębiorstwa pozwanego „Przewozy Regionalne” i jego śmierć pozostaje w związku przyczynowym z ruchem tego pociągu, a tym samym w związku z ruchem przedsiębiorstwa wprawianego w ruch za pomocą sił przyrody. Dla przyjęcia odpowiedzialności pozwanych przedsiębiorstw wobec powódek nie miał znaczenia zakres odpowiedzialności i stopień winy każdej ze spółek, gdyż stosownie do art. 441 § 1 k.c. ich odpowiedzialność jest solidarna. Kwestia stopnia winy i zakresu przyczynienia się każdej z nich do powstania szkody może mieć jedynie znaczenie na etapie ewentualnych rozliczeń regresowych pomiędzy nimi w oparciu o art. 441 § 2 k.c., a nie dla ponoszenia odpowiedzialności na podstawie art. 435 § 1 k.c. wobec powódek jako osób trzecich poszkodowanych ruchem ich przedsiębiorstw.

Sąd Okręgowy uznał za „odpowiednie sumy” zadośćuczynienia w rozumieniu art. 446 § 4 k.c. kwotę 150.000 zł dla E.G. i kwotę 120.000 zł dla A.G. i uwzględniając wcześniej wypłacone z tego tytułu świadczenia, zasądził na rzecz powódek odpowiednio kwoty 70.000 zł i 60.000 zł. Zasądził ponadto wskazane w wyroku odszkodowanie za znaczne pogorszenie sytuacji życiowej (art. 446 § 3 k.c.) oraz rentę w kwocie po 436 zł miesięcznie na rzecz powódki E.G..

Po rozpoznaniu apelacji obydwu pozwanych Sąd Apelacyjny w [...], wyrokiem z dnia 12 kwietnia 2016 r. zmienił orzeczenie Sądu I instancji w ten sposób, że obniżył kwotę 100.000 zł do 60.000 zł, oraz kwotę 80.000 zł do 20.000 zł; w pozostałej części oddalił powództwo i apelacje pozwanych oraz orzekł o kosztach postępowania.

Sąd Apelacyjny podzielił pogląd, że pozwani odpowiadają za krzywdę i szkodę powódek na podstawie art. 435 § 1 k.c. Wskazał, 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 (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 maja 2012r., I CSK 509/11, OSNC z 2013 r., nr 2, poz. 26).

Działalność pozwanego PKP PLK S.A. spełnia te przesłanki. Spółka ta według art. 15 ust. 1 ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (jedn. tekst: Dz.U. z 2014 r., poz.1160) została utworzona przez PKP S.A. do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi i zarządza liniami kolejowymi oraz pozostałą infrastrukturą kolejową określoną w przepisach ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (ust. 4a). Zgodnie z art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (jedn. tekst: Dz.U.2015 r., poz.1297) zarządzanie infrastrukturą kolejową polega na: budowie i utrzymaniu infrastruktury kolejowej, prowadzeniu ruchu pociągów na liniach kolejowych, utrzymywaniu infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego i udostępnianiu tras dla przejazdu pociągów na liniach kolejowych i świadczeniu usług z tym związanych. Na tej podstawie Sąd Apelacyjny uznał, że zawarty w apelacji pozwanego PKP PLK SA zarzut naruszenia przez Sąd Okręgowy art. 435 § 1 k.c. nie był zasadny. Jednakże nawet gdyby uznać, że pozwany ten nie jest przedsiębiorstwem wprawianym w ruch za pomocą sił przyrody, to w tej konkretnej sprawie ponosi ona odpowiedzialność także na zasadzie winy za niedozwolone działania i zaniechania swojego pracownika (art. 430 k.c.).

Sąd Apelacyjny zaaprobował ustalenia i oceny prawne Sądu Okręgowego dotyczące zadośćuczynień zasądzonych na rzecz powódek oraz renty na rzecz E.G..

Odmienne ocenił trafność rozstrzygnięcia w zakresie odszkodowania za znaczne pogorszenie sytuacji życiowej powódek i obniżył je do kwoty 20.000 zł na rzecz A.G. i 60.000 zł na rzecz E.G., oddalając powództwo w pozostałej części.

W skardze kasacyjnej pozwany PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. zarzucił naruszenie art. 435 § 1 k.c. w zw. art. 5 ust. 1-3 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym i art. 15 ust. 1- 4b ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, art. 430 k.c., art. 446 § 2, 3 i 4 k.c., art. 441 § 1 k.c. oraz art. 177 § 1 pkt 4 k.p.c. w zw. z art. 11 k.p.c., art. 380 k.p.c. i art. 391 § 1 k.p.c. Na tej podstawie skarżący wnosił o uchylenie zaskarżonego wyroku i przekazanie sprawy Sądowi drugiej instancji do ponownego rozpoznania.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Pozwany zarzucił naruszenie art. 435 § 1 k.c. przez błędną wykładnię prowadzącą do przyjęcia, że podmiot, który nie prowadzi na własny rachunek przedsiębiorstwa wprawianego w ruch za pomocą sił przyrody ponosi opartą na zasadzie ryzyka odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną przez to przedsiębiorstwo.

Ocena zasadności wskazanego zarzutu wymaga analizy zakresu, rodzaju i charakteru zadań pozwanego PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. określonych w przepisach prawa, a następnie odniesienia wynikających stąd wniosków do przesłanek odpowiedzialności przewidzianej w art. 435 § 1 k.c. Zgodnie z art. 15 ust. 1- 4b ustawy z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” utworzona została spółka akcyjna do prowadzenia działalności w zakresie zarządzania liniami kolejowymi, działającą pod firmą „PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna”, która wstąpiła w prawa i obowiązki PKP SA w zakresie zarządzania liniami kolejowymi; spółka 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 zajętymi pod nie gruntami, przy czym wyłączenie to nie obejmuje budowli położonych na gruntach wchodzących w skład

linii kolejowych. Stosownie do art. 5 ust. 1 ustawy z dnia 28 marca 2008 r. o transporcie kolejowym do zadań zarządcy infrastruktury należy: zarządzanie infrastrukturą kolejową polegające na nadawaniu drodze kolejowej statusu linii kolejowej, nadawaniu drodze kolejowej statusu bocznicy kolejowej, znoszeniu statusu linii kolejowej i bocznicy kolejowej, określaniu elementów infrastruktury kolejowej, które stanowią infrastrukturę prywatną lub nieczynną, udostępnianiu dróg kolejowych, świadczeniu usług z tym związanych i pobieraniu z tego tytułu opłat, prowadzeniu ruchu kolejowego, utrzymywanie infrastruktury kolejowej w stanie zapewniającym bezpieczny ruch kolejowy, w tym nadzór nad funkcjonowaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym, przytorowych urządzeń kontroli bezpiecznej jazdy pociągów, zarządzanie nieruchomościami będącymi elementem infrastruktury kolejowej, budowa, rozwój i modernizacja sieci kolejowej. Przedstawione zadania, nałożone przepisami ustaw na pozwanego PKP PLK SA, mają szeroki i zróżnicowany charakter, jednak wyróżniają się te, które dotyczą prowadzenia ruchu kolejowego, zapewnienia bezpiecznego ruchu kolejowego poprzez nadzór nad funkcjonowaniem urządzeń sterowania ruchem kolejowym i przytorowych urządzeń kontroli bezpiecznej jazdy pociągów oraz budową, rozwojem i modernizacją sieci kolejowej. Zadania te stanowią zasadniczy przedmiot działalności przedsiębiorstwa pozwanego i uzasadnienie jego istnienia. Zadania te aktualnie mogą być realizowane tylko przy pomocy nośników energii, w szczególności elektryczności i paliw płynnych (dotyczy to np. trakcji elektrycznej czy zaawansowanych technologicznie urządzeń sterowania ruchem kolejowym).

Dla możliwości zastosowania art. 435 k.c. konieczne jest wyjaśnienie, czy globalny cel pracy przedsiębiorstwa uzależniony jest od użycia sił przyrody oraz czy korzystanie z tych sił stanowi *conditio sine qua non* istnienia przedsiębiorstwa w tym sensie, że cała jego struktura, system organizacji pracy dostosowany jest do sił przyrody, jakimi się ono posługuje. Szybki rozwój techniki zmusza do stałej weryfikacji poglądów w tym zakresie. Niezbędne jest bezustanne dokonywanie przez orzecznictwo i doktrynę swoistej aktualizacji przedsiębiorstw objętych zakresem art. 435 k.c. Obecnie zalicza się do nich m.in. wszelkiego typu przedsiębiorstwa komunikacyjne.

Uznanie przedsiębiorstwa wprowadzanego w ruch za pomocą sił przyrody wymaga uwzględnienia znaczenia określonych technologii w działalności przedsiębiorstwa oraz oceny, czy możliwe byłoby osiągnięcie zakładanych celów produkcyjnych bez użycia sił przyrody (por. uzasadnienie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 8 grudnia 2005 r., I UK 97/05, OSNP 2006, nr 21-22, poz. 336). Użyta siła przyrody powinna stanowić siłę napędową przedsiębiorstwa jako całości, tak by jego istnienie i praca uzależniona była od wykorzystania siły przyrody, bez użycia których nie osiągnęłoby celu, do którego zostało utworzone; ruch takiego przedsiębiorstwa wiąże się ze znacznym stopniem ryzyka wyrządzenia szkód osobom trzecim, a użycie sił przyrody odbywa się przy wykorzystaniu urządzeń technicznych o znacznym stopniu komplikacji technicznej i ma charakter powszechny (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 1 grudnia 1962 r., I CR 460/62, OSPIKA 1964, nr. 4, poz. 88, uzasadnienie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 10 października 2008 r., II CSK 232/08, OSN-ZD z 2010 r., nr A, poz. 1). Nawiązuje do tego istotne dla niniejszej sprawy stanowisko, według którego także przedsiębiorstwo obsługujące starty i lądowania przewoźników lotniczych odpowiada definicji przedsiębiorstwa poruszanego siłami przyrody w rozumieniu art. 435 k.c. ponieważ jego struktura, jak i system organizacji i wykonywania zadań, są dostosowane do sił przyrody i zależne od nich (por. uzasadnienie wyroku Sądu Najwyższego z dnia 25 maja 2012 r., I CSK 509/11, OSNC z 2013 r., nr 2, poz. 26).

Wbrew stanowisku prezentowanemu w skardze kasacyjnej pozwany PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. jest przedsiębiorstwem wprowadzanym w ruch za pomocą sił przyrody, o którym stanowi art. 435 § 1 k.c. Przemawiają za tym przytoczone wyżej uregulowania prawne, określające przedmiot i zadania realizowane przez pozwanego oraz szczególny charakter jego działalności, który wymaga zaangażowania sił przyrody. Pozbawienie pozwanego możliwości korzystania z tych sił doprowadziłoby do zaprzestania jego funkcjonowania na rozległym obszarze, ponieważ realizuje on swe zadania w całym kraju. Skala prowadzonej przez pozwanego działalności, zakres korzystania z energii elektrycznej i paliw płynnych, zaawansowana i skomplikowana automatyzacja urządzeń oraz znaczny stopień ryzyka wyrządzenia szkody osobom trzecim uzasadniają zaliczenie go do przedsiębiorstw objętych hipotezą art. 435 k.c. Argumentem przemawiającym za

tym jest także przedstawione stanowisko judykatury, które analogicznie traktuje zarządców infrastruktury innych gałęzi transportu, w tym lotniczego i morskiego.

Zawarte w skardze kasacyjnej wywody dotyczące szerokiego katalogu zadań ustawowych składających się na przedmiot działalności pozwanego, do których zalicza się np. zadania wykonywane przez Straż Ochrony Kolei, nie podważają przedstawionego poglądu. Nie negując rangi tych zadań stwierdzić należy, iż nie decydują one o istocie funkcjonowania przedsiębiorstwa pozwanego, którą stanowi obsługa ruchu kolejowego we wszystkich jego aspektach i to ona świadczy o jego szczególnym charakterze.

Przesłankami odpowiedzialności na podstawie art. 435 § 1 k.c. są: zdarzenie sprawcze w postaci ruchu przedsiębiorstwa, wystąpienie szkody oraz zaistnienie związku przyczynowego pomiędzy ruchem przedsiębiorstwa a szkodą. W skardze kasacyjnej pozwany poza podważaniem swojego statusu w kontekście powołanego przepisu, nie kwestionował pozostałych przesłanek odpowiedzialności deliktowej oraz nie wykazał przewidzianych w nim przyczyn egzoneracyjnych, nie doszło więc do naruszenia art. 435 § 1 k.c. w sposób wskazany w skardze.

Nie jest zasadny w tej sytuacji zarzut naruszenia art. 446 § 2, 3 i 4 k.c. przez ich niewłaściwe zastosowanie polegające na zasądzeniu na rzecz powódek wskazanych w wyrokach Sądów obu instancji świadczeń mimo braku podstaw do przypisania pozwanemu odpowiedzialności.

Przesądzenie odpowiedzialności pozwanego na podstawie art. 435 § 1 k.c. czyni bezprzedmiotowym celowość ustosunkowania się do pozostałych zarzutów zawartych w skardze kasacyjnej, a dotyczących naruszenia przez Sąd Apelacyjny art. 441 § 1, art. 430 k.c. i art. 177 § 1 pkt 4 k.p.c. w zw. z art. 11 k.p.c. oraz art. 380 k.p.c. i art. 391 § 1 k.p.c.

W tej sytuacji orzeczono jak w sentencji (art. 398¹⁴ k.p.c.).

O kosztach postępowania kasacyjnego orzeczono według art. 98 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. w zw. z art. 398²¹ k.p.c. w zw. z § 2 pkt 6 i § 10 ust. 4 pkt 1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015r. w sprawie opłat za czynności adwokackie (Dz.U. z 2015 r., poz. 1800 ze zm.).

kc

aj