



WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

30 stycznia 2025 r.

Sąd Najwyższy w Izbie Cywilnej w składzie:

SSN Maciej Kowalski (przewodniczący)

SSN Krzysztof Wesołowski

SSN Agnieszka Góra-Błaszczkowska (sprawozdawca)

Protokolant Tomasz Kawczyński

po rozpoznaniu na rozprawie 30 stycznia 2025 r. w Warszawie

skargi kasacyjnej P. spółki akcyjnej w W.

od wyroku Sądu Apelacyjnego w Warszawie

z 31 marca 2021 r., VII AGa 957/19,

w sprawie z powództwa Towarzystwa Ubezpieczeń spółki akcyjnej w W.

przeciwko P. spółce akcyjnej w W.

z udziałem interwenienta ubocznego po stronie pozwanego P. spółki akcyjnej w W.

o zapłatę,

1. oddala skargę kasacyjną;

2. zasądza od P. spółki akcyjnej w W. na rzecz Towarzystwa Ubezpieczeń spółki akcyjnej w W. 8100 (osiem tysięcy sto) złotych tytułem zwrotu kosztów postępowania kasacyjnego.

(P.H.)

UZASADNIENIE

Towarzystwo Ubezpieczeń spółka akcyjna w W. wniosła o zasądzenie od P. spółki akcyjnej w W. kwoty 3 278 631,15 zł z ustawowymi odsetkami od kwot: 2 000 000 zł od 26 stycznia 2015 r. do dnia zapłaty i od 1 278 631,15 zł od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty.

Wyrokiem z 23 maja 2019 r. Sąd Okręgowy w Warszawie zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 3 243 013,15 zł z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od kwoty: 2 000 000 zł od dnia 27 lutego 2015 r. do dnia zapłaty i od kwoty 1 243 013,15 zł od dnia 27 sierpnia 2015 r. do dnia zapłaty (pkt I), oddalił powództwo w pozostałym zakresie (pkt II) oraz orzekł o kosztach postępowania (pkt III).

Wyrokiem z 31 marca 2021 r. Sąd Apelacyjny w Warszawie, po rozpoznaniu apelacji P. spółki akcyjnej w W., zmienił zaskarżony wyrok: częściowo w punkcie pierwszym w ten sposób, że oddalił powództwo o zapłatę kwoty 1 801 339,90 zł z ustawowymi odsetkami od kwoty 1 243 013,15 zł od 27 sierpnia 2015 r. do dnia zapłaty oraz od kwoty 558 326,75 zł od dnia 27 lutego 2015 r. do dnia zapłaty (pkt I lit. a), w punkcie trzecim w zakresie orzeczenia o kosztach procesu (pkt I lit. b); oddalił apelację w pozostałym zakresie (pkt II) oraz orzekł o kosztach postępowania apelacyjnego (pkt III).

Sąd Apelacyjny wskazał, iż stan faktyczny pomiędzy stronami był w przeważającej mierze bezsporny i co do zasady podzielił ustalenia Sądu Okręgowego, z wyjątkiem dotyczących wysokości szkody poniesionej przez K.

Towarzystwo Ubezpieczeń S.A. zawarła z przewoźnikiem kolejowym K. Spółka z o.o. umowę ubezpieczenia casco taboru kolejowego udokumentowaną polisą serii (...), w ramach której ubezpieczeniem objęty został m.in. elektryczny zespół trakcyjny [...], będący przedmiotem dzierżawy ubezpieczającego od Województwa [...] z okresem ubezpieczenia od 1 stycznia 2013 r. do 31 grudnia 2013 r. W okresie ubezpieczenia w dniu 8 sierpnia 2013 r. doszło do wypadku ubezpieczonego na szlaku C. – P. na obszarze działania jednostki pozwanego, jako zarządcy infrastruktury kolejowej.

P. S.A. prowadzi działalność gospodarczą polegającą na udostępnianiu infrastruktury kolejowej przedsiębiorcom wykonującym przewóz osób lub rzeczy oraz

zarządza tą infrastrukturą.

Podstawą do wykonywania kolejowej działalności przewozowej przez przewoźników jest umowa, zawarta pomiędzy zarządcą infrastruktury kolejowej, pozwanym, a danym przewoźnikiem (K.), o udostępnienie infrastruktury. Zgodnie z § 3 ust. 1 umowy z 18 grudnia 2012 r. pozwany udostępniał przebieżnikom infrastrukturę kolejową, a także urządzenia sieci trakcyjnej (pkt 4 załącznika nr 1 do tej umowy).

Okoliczności i skutki wskazanego wyżej wypadku w tym zakresie uszkodzeń pojazdu były przedmiotem badań i analiz powołanej w tym celu Zakładowej Komisji Kolejowej z udziałem przedstawicieli pozwanego, jako zarządcy infrastruktury kolejowej. 20 grudnia 2013 roku komisja sporządziła protokół oględzin miejsca wypadku kolejowego, w którym m.in. ujęto rozległy zakres uszkodzeń, przedstawiono stan uszkodzenia sieci trakcyjnej oraz wskazano, że bezpośrednią przyczyną uszkodzenia pojazdu K. był pożar pociągu, spowodowany kontaktem elementu uszkodzonej sieci trakcyjnej będącej pod napięciem, z konstrukcją kabiny pojazdu.

Z protokołu Komisji Kolejowej wynikało, że pociąg, który uległ wypadkowi, odjechał ze stacji C. 8 sierpnia 2013 r. o godz. 16:32. Gdy pociąg zbliżał się do kilometra 240 950, jadąc z prędkością 92 km/h, powstały drgania podłoża, co w konsekwencji spowodowało nagłe osunięcie się stosu ciężarów, które wcześniej opierały się o fundament betonowy. Następnie doszło do szarpnięcia siecią, a w dalszej kolejności do zerwania izolatora odciągowego na słupie oraz zakolysania się sieci trakcyjnej, co zauważył maszynista z odległości około 10 do 15 m przed czołem pociągu i wdrożył nagłe hamowanie oraz opuścił pantograf; 4 sekundy po rozpoczęciu hamowania zarejestrowano wyłączenie wyłączników szybkich.

Elementy wysięgnika - wysięg pomocniczy, wspornik ramion odciągowych i ramię odciągowe uderzyły w szybę czołową oraz poszycie kabiny. Maszynista usłyszał odgłos uderzenia w górną część szyby czołowej oraz górną część kabiny oraz poczuł swąd i zaważył dym wydobywający się z lewej strony górnej części kabiny. Uderzenie wysięgu pomocniczego wraz ze wspornikiem ramion odciągowych znajdujących się pod napięciem trakcyjnym spowodowało przebiecie mechaniczne poszycia kabiny pojazdu i penetrację jej wnętrza oraz kolizję z uszynionym kanałem

klimatyzacji (aluminiową rurą łączącą agregat klimatyzacji z kratkami nawiewnymi znajdującymi się wewnątrz kabiny). Nastąpił przepływ prądu trakcyjnego wysokiej wartości przez kanał klimatyzacji oraz powstanie łuku elektrycznego, co spowodowało jego przegrzanie i przepalenie. W rezultacie doszło do zapalenia się materiału ociepleniowego i wygłuszającego pomiędzy poszyciem a elementami obudowy wykończenia wnętrza kabiny. Czynnikiem sprzyjającym rozprzestrzenianiu się pożaru był intensywny nadmuch powietrza przez otwory, które powstały w poszyciu w wyniku uderzenia elementu sieci trakcyjnej pod napięciem w kabinę pojazdu.

W protokole jako bezpośrednią przyczynę zdarzenia wskazano pożar pociągu w wyniku przepływu prądu wysokiej wartości i powstanie łuku elektrycznego w trakcie kontaktu elementu uszkodzonej sieci trakcyjnej pod napięciem z uszynionym kanałem klimatyzacji wewnątrz kabiny pojazdu. Jako przyczynę pierwotną wskazano niewłaściwą kompensację sieci trakcyjnej, spowodowaną opieraniem się stosu ciężarów naprężających o konstrukcję w fundamentach słupa trakcyjnego, a jako przyczyny pośrednie: przekroczenie terminu wykonania oględzin urządzeń sieci trakcyjnej oraz osłabienie trzonu porcelanowego izolatora odciągowego na styku z kołpakiem na skutek miejscowej korozji.

We wnioskach zapobiegawczych wskazanych w protokole ustaleń końcowych wskazano, że P.1 jako producent pojazdu winien rozpatrzyć możliwość podjęcia działań zmierzających do zabudowy (w nowo budowanych oraz w modernizowanych pojazdach) elementów połączeniowych agregatu z kratkami nawiewnymi umieszczonymi pod dachem czoła pojazdu wykonanych z materiału nieprzewodzącego prąd w celu zabezpieczenia przed ewentualnym kontaktem elektrycznym z elementami sieci trakcyjnej będącej pod napięciem w sytuacjach awaryjnych.

W piśmie z 29 lutego 2016 r. P.1 S.A. wyjaśniła, że zweryfikowano możliwość zastosowania takich alternatywnych rozwiązań, ale dostępne na rynku alternatywne do zastosowanego rozwiązania w zakresie kanału nawiewnego wykonanego z tworzywa sztucznego i tak zawierało wewnątrz swojej struktury stalowe wzmocnienie. Właściwości rozważonego alternatywnego rozwiązania w sytuacji

awaryjnej np. analogicznej do zjawiska, które miało miejsce w rozpoznawanej sprawie, byłyby zbliżone. Jednocześnie P. wskazała, że zastosowane w pojeździe oryginalne rozwiązania techniczne, są powszechnie stosowane przez spółkę oraz nigdy nie były kwestionowane przez jednostki badawczo-naukowe z branży kolejnictwa, biorące udział w badaniach homologacyjnych w Polsce i w innych państwach.

Pojazd w dniu zdarzenia był sprawny, miał wykonane wszystkie niezbędne oględziny i odbiory.

K. zleciły naprawę uszkodzonego pojazdu z uwagi na zakres uszkodzeń jego producentowi P.1 S.A. Po zakończeniu naprawy spółka sporządziła powykonawczą kalkulację kosztów naprawy na kwotę 3 519 122,40 zł. W kosztach naprawy została ujęta również kwota naprawy pantografu w pozycji 10 o łącznej wartości 35 618,00 zł. Pantograf nie uległ uszkodzeniu w wyniku zdarzenia, stąd też ostatecznie uznano, że kwota wydatkowana na jego naprawę nie wchodziła w zakres szkody.

Przewoźnik K. zgłosił wobec powoda żądanie zapłaty odszkodowania w wysokości wynikającej z kalkulacji przedstawionej przez P.1 Powód przeprowadził likwidację zgłoszonej przez ubezpieczającego szkody przy udziale zewnętrznego likwidatora, który zweryfikował wysokość kosztów naprawy do kwoty 3 308 631,15 zł. Kwota ta została uznana przez powoda za wysokość należnego odszkodowania. Po potrąceniu ustalonej franszyzy redukcyjnej w wysokości 30 000 zł ubezpieczyciel wypłacił przewoźnikowi kwotę 3 278 631,15 zł.

Z przeprowadzonego przez Sąd pierwszej instancji dowodu z opinii biegłego sądowego M.S. wynikało, iż bezpośrednią przyczyną zaistnienia zdarzenia było powstanie łuku elektrycznego w trakcie kontaktu elementu uszkodzonej sieci trakcyjnej pod napięciem z uszynionym kanałem klimatyzacji wewnątrz kabiny pojazdu. Jednakże biegły zaznaczył, że prawidłowa konstrukcja pojazdu w połączeniu z odpowiednim utrzymaniem tego pojazdu nie powinny spowodować pożaru. Użycie do budowy pojazdu materiałów, posiadających stosowne certyfikaty i spełniających wymagania polskich norm w zakresie palności materiałów niemetalowych, nie powinno doprowadzić do pożaru kabiny maszynisty. W przypadku prawidłowego uszynienia zadziałałyby systemy bezpieczeństwa, które

powinny wyłączyć napięcie w sieci trakcyjnej, tzw. wyłącznik szybki. Do rozmiaru szkód przyczyniło się miejsce powstania pożaru pod laminatami, co uniemożliwiało maszyniście skuteczne ugaszenie zarzewia ognia. Ponadto biegły zakwestionował koszty ujęte pod pozycją 1, 10 i 11 tej kalkulacji, wskazując, że pozycja 1 i 11 nie powinna mieć miejsca, gdyż wyosiowanie wózków, a następnie zaosiowanie pojazdu, nie było niezbędne. Natomiast pozycja 10 kalkulacji dotyczyła kosztów naprawy pantografu, który nie uległ uszkodzeniu w wyniku wypadku. Biegły zakwestionował także wysokość stawki roboczogodziny wskazując, że przeciętna stawka nie powinna przekroczyć 100 złotych netto za roboczogodzinę oraz zakwestionował wysokość narzutu ustalonego na poziomie 10%.

Sąd Apelacyjny podkreślił, iż podstawą roszczenia był art. 435 § 1 k.c. Przedsiębiorstwo poruszane siłami przyrody w rozumieniu art. 435 § 1 k.c. to takie, 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 oraz wykonania zadań jest dostosowany do sił przyrody i zależny od nich. 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.

Sąd Apelacyjny wskazał, że kwalifikacja przedsiębiorstwa pozwanego była już kilkakrotnie przedmiotem analizy Sądu Najwyższego, który jednoznacznie wskazywał, że jest to przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody (por. uchwała Sądu Najwyższego z 26 lipca 2017 r., III CZP 30/17 niepubl., wyrok Sądu Najwyższego z 31 maja 2017r., V CSK 433/16, niepubl.).

Zaostrzony reżim odpowiedzialności na zasadzie ryzyka w świetle art. 435 § 1 k.c. rozszerza odpowiedzialność prowadzącego przedsiębiorstwo, nakładając na niego odpowiedzialność tak za zawinione wyrządzenie szkody, jak i w razie braku takiego zawinienia, a przesłanką jego odpowiedzialności jest normalny (adekwatny) związek przyczynowy pomiędzy ruchem przedsiębiorstwa a szkodą, nie zaś zawinionym działaniem (zaniechaniem) przedsiębiorcy a szkodą.

Zdaniem Sądu Apelacyjnego bezpośrednią przyczyną zaistnienia szkody był

ruch przedsiębiorstwa pozwanego, w wyniku którego doszło do opadnięcia trakcji elektrycznej na nadjeżdżający pociąg; spełniony więc został test *conditio sine qua non*. Szkoda powstała w pojeździe K. była następstwem ruchu przedsiębiorstwa pozwanego. Sam zaś fakt ewentualnego pojawienia się po nastąpieniu zdarzenia szkodzącego innych czynników wpływających na szkodę nie zrywa więzi kauzalnej pomiędzy ruchem przedsiębiorstwa a wyrządzoną szkodą i w tym sensie aktualnie rozważany zarzut apelacji nie mógł być uwzględniony.

Koszty naprawy uszkodzonego pojazdu zostały ustalone w kalkulacji naprawy sporządzonej przez P.1 S.A. (po dokonaniu korekty) na kwotę 3 308 631,15 zł, która po odjęciu franszyzy redukcyjnej w kwocie 30 000 zł została objęta żądaniem pozwu w sprawie. Nie było podstaw do uwzględnienia w wyliczeniu wysokości szkody kosztów związanych z wyosiovaniem członka D (pozycja nr 1 kalkulacji) oraz zaosiovaniem pojazdu i uruchomieniem (pozycja nr 11 kalkulacji). Nie było również podstaw do uwzględnienia w kosztach naprawy pojazdu sum ujętych w punkcie 1 i 11 kalkulacji, gdyż brak było jakichkolwiek racjonalnych przesłanek dla dokonywania demontażu wózków i kół; z dokumentacji nie wynikało, że w tym zakresie nastąpiły jakiekolwiek zniszczenia.

Sąd Apelacyjny przyjął ostatecznie brak podstaw do doliczenia 10% narzutu do kosztów naprawy. Biegły sądowy podważył bowiem zasadność doliczenia tego narzutu wskazując, że narzuty tego typu są stosowane tylko gdy wykonawca nadzoruje realizację określonej usługi przez podwykonawcę, i są konsekwencją przyjęcia odpowiedzialności za podzleczone innej firmie prace. Jeśli zaś usługa w całości wykonywana jest przez ten sam podmiot, to narzut taki nie jest stosowany. Brak podstaw do stwierdzenia, że P.1 S.A. zleciły wykonanie naprawy uszkodzonego pojazdu jakimkolwiek innemu podmiotowi, co ewentualnie mogłoby prowadzić do zastosowania narzutu. Poza tym narzut 10% został doliczony do każdej pozycji wskazanej w kalkulacji, co oznaczałoby, że żadna z tych czynności nie została wykonana przez P.1 S.A. Dlatego zastosowanie tego narzutu jest nieuzasadnione.

Sąd Apelacyjny nie znalazł podstaw do korygowania stawki za roboczogodzinę w wysokości 220 zł netto, która wprawdzie przekraczała stawkę przeciętną, ale była stawką rynkową. Poszkodowanemu przysługuje prawo do

wyboru zakładu naprawczego, a skoro uszkodzony pojazd był na gwarancji, to zachodziła konieczność jego naprawy przez producenta.

Wyliczając szkodę poniesioną przez K., Sąd Apelacyjny od kwoty z kalkulacji powoda 3 308 631,15 zł odjął kwotę 35 618 zł, co do której powództwo prawomocnie oddalono, a następnie odjął koszty czynności wskazanych w kalkulacji pod pozycją 1 i 11, tj. kwoty 15 730 zł i 19 360 zł, a także 10% narzutu obliczonego od pozostałych pozycji – 294 576,65 zł. W konsekwencji wysokość szkody przewoźnika w wyniku zdarzenia z 8 sierpnia 2013 r. wyniosła 2 943 346,50 zł.

Zdaniem Sądu Apelacyjnego w sprawie miało miejsce przyczynienie się poszkodowanego do szkody. K. jak i pozwany do szkody przyczynili się w 50%. W wyniku nieprawidłowego uszynienia kanału wentylacji znajdującego się w pojeździe, wyłącznik szybki nie zadziałał natychmiast, co spowodowało powstanie łuku elektrycznego skutkującego pożarem i stanowiło przyczynienie się poszkodowanego do szkody. Powstanie pożaru miało charakter nadzwyczajny i nietypowy, bowiem przy prawidłowym uszynieniu pojazdu do pożaru by nie doszło, uszkodzenia byłyby jedynie mechaniczne, a wysokość odszkodowania zamknęłaby się prawdopodobnie kwotą około 50 000 zł.

Jeżeli chodzi o stan trakcji, to jak wskazał biegły, już samo opieranie się stosu ciężarów o fundament było nieprawidłowe, albowiem skutkowało niewłaściwym napięciem sieci, co doprowadziło do tego, że podczas przejazdu pociągu opierające się o ten fundament ciężary spadły i doprowadziły do zdarzenia. Nieprawidłowe umocowanie ciężarów, podkuwanie fundamentu zostało ocenione jako szczególnie naganne działanie pozwanego. Ponadto pozwany nie przeprowadził wymaganego przeglądu sieci, czym nie dochował elementarnej staranności w dbałości o trakcję. Takie zachowanie uznano za winę poszkodowanego i przyczynienie się w 50% do powstania szkody.

Skoro udowodniona szkoda wyniosła 2 943 346,50 zł, to 50% tej kwoty wynosi 1 471 673,25 zł. Od tej kwoty odliczono 30 000 zł wypłacone przez powoda jako franczyzę redukcyjną. Ponieważ Sąd Okręgowy zasądził od pozwanego na rzecz powoda kwotę 3 243 013,15 zł, jego wyrok został zmieniony poprzez oddalenie powództwa o zapłatę kwoty 1 801 339,90 zł. W pozostałym zakresie oddalono

apelację.

Od wyroku Sądu Apelacyjnego w Warszawie skargę kasacyjną wywiódł pozwany, zaskarżając go w pkt II, oddalającym jego apelację co do kwoty 1 416 673,25 zł wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia 27 lutego 2015 r. do dnia zapłaty oraz w zakresie pkt I lit. b i pkt III wyroku, tj. w zakresie kosztów postępowania. Zaskarżonemu wyrokowi zarzucono naruszenie prawa materialnego tj.:

1. art. 435 § 1 k.c. poprzez dokonanie jego błędnej wykładni polegającej na przyjęciu, że przepis ten wyłącza *de facto* stosowanie art. 361 § 1 k.c., gdyż dla poniesienia odpowiedzialności z art. 435 § 1 k.c. wystarczy wyłącznie wystąpienie związku przyczynowego pomiędzy ruchem przedsiębiorstwa a szkodą o charakterze *conditio sine qua non*, a ewentualne wyłączenie odpowiedzialności może zachodzić jedynie na skutek zaistnienia przyczyn egzoneracyjnych albo przyczynienia poszkodowanego, podczas gdy przepis art. 435 § 1 k.c. nie wyłącza możliwości częściowego ograniczenia zakresu odpowiedzialności z uwagi na ocenę adekwatności skutków, w szczególności w razie włączenia się do przebiegu zdarzenia *nova causa interveniens*;

2. art. 361 § 1 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c. poprzez ich nieprawidłowe zastosowanie i przyjęcie, że zaistnienie łuku elektrycznego i pożaru pojazdu trakcyjnego oraz szkoda powstała na skutek tego pożaru pozostaje w związku przyczynowym z obniżeniem sieci trakcyjnej i uderzeniem jej elementów w pojazd trakcyjny, skutkujące odpowiedzialnością pozwanego w takim zakresie, podczas gdy doszło do nich na skutek zaistnienia wady konstrukcyjnej pojazdu kolejowego (*nova causa interveniens*) w postaci wadliwego uszynienia kanału klimatyzacji, co skutkowało przerwaniem adekwatnego związku przyczynowego i uniemożliwia przypisanie P. S.A. odpowiedzialności w zakresie szkody spowodowanej pożarem pojazdu kolejowego.

Skarżący wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku w zaskarżonej części i orzeczenie co do istoty sprawy poprzez oddalenie powództwa co do dalszej kwoty - w wysokości 1 416 673,25 zł wraz z odsetkami ustawowymi, ewentualnie o uchylenie zaskarżonego wyroku w zaskarżonej części i w tym zakresie

o przekazanie sprawy Sądowi Apelacyjnemu w Warszawie do ponownego rozpoznania.

W odpowiedzi na skargę kasacyjną powód wniósł o jej oddalenie.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga nie zasługiwała na uwzględnienie.

Na wstępie konieczne jest przyjęcie poglądu utrwalonego w orzecznictwie Sądu Najwyższego oraz powołanego przez Sąd Apelacyjny, że przedsiębiorstwo pozwanego jest wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody (patrz np. uchwała Sądu Najwyższego z dnia 26 lipca 2017 r. III CZP 30/17, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 31maja 2017r., V CSK 433/16).

Przesłanką odpowiedzialności na zasadzie ryzyka z art. 435 § 1 k.c. jest wyrządzenie szkody przez ruch przedsiębiorstwa lub zakładu. Fakt wyrządzenia szkody w sprawie niniejszej był bezsporny. Szkada powstała w pojeździe K. była następstwem ruchu przedsiębiorstwa pozwanego, w wyniku którego doszło do opadnięcia trakcji elektrycznej na nadjeżdżający pociąg; spełniony więc został test *conditio sine qua non*.

Bezpośrednią przyczyną zaistnienia zdarzenia było powstanie łuku elektrycznego w trakcie kontaktu elementu uszkodzonej sieci trakcyjnej pod napięciem z uszynyonym kanałem klimatyzacji wewnątrz kabiny pojazdu. Powstanie pożaru miało charakter nadzwyczajny i nietypowy, bowiem przy prawidłowym uszynieniu pojazdu do pożaru by nie doszło, uszkodzenia byłyby jedynie mechaniczne. Nieprawidłowy był stan trakcji: opieranie się stosu ciężarów o fundament skutkowało niewłaściwym napięciem sieci, co doprowadziło do tego, że podczas przejazdu pociągu opierające się o ten fundament ciężary spadły i doprowadziły do zdarzenia. Nieprawidłowe umocowanie ciężarów, podkuwanie fundamentu zostało ocenione jako szczególnie naganne działanie pozwanego. Ponadto pozwany nie przeprowadził wymaganego przeglądu sieci, czym nie dochował elementarnej staranności w dbałości o trakcję.

Prawidłowa konstrukcja pojazdu w połączeniu z odpowiednim utrzymaniem trakcji oraz samego pojazdu zapobiegłyby pożarowi. Prawidłowe uszynienie

umożliwiłoby zadziałanie systemów bezpieczeństwa, które powinny wyłączyć napięcie w sieci trakcyjnej, tzw. wyłącznik szybki. Do rozmiaru szkód przyczyniło się miejsce powstania pożaru pod laminatami, co uniemożliwiało maszyniście skuteczne ugaszenie zarzewia ognia.

Jedną z przesłanek odpowiedzialności odszkodowawczej, opartej na zasadzie ryzyka z art. 435 § 1 k.c., jest związek przyczynowy, którego zaistnienie w sprawie było kwestionowane. W doktrynie przeważa stanowisko, że zastosowanie ma ogólna zasada, zawarta w art. 361 § 1 k.c., zgodnie z którą zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność za normalne następstwa działania lub zaniechania. Normalne następstwa badanej przyczyny nie muszą stanowić jej skutków bezpośrednich. Jak trafnie zauważył Sąd Apelacyjny, w świetle art. 361 § 1 k.c. normalnymi następstwami zdarzenia są następstwa, jakie dane zdarzenie jest w ogóle w stanie wywołać (i to w zwyczajnym biegu rzeczy, a nie tylko na skutek szczególnego zbiegu okoliczności) i z reguły je wywołuje.

W granicach normalnego, zwykłego przebiegu zdarzeń odpowiedzialność za szkodę może powodować nie tylko przyczyna bezpośrednio ją wywołująca, ale także dalsza, pośrednia, o ile nie wykracza poza normalną prawidłowość zjawisk, ocenianą według wskazanych uprzednio kryteriów doświadczenia życiowego i aktualnego stanu wiedzy. Jeżeli obok zawinionego zachowania poszkodowanego wystąpiły inne jeszcze przyczyny szkody (gdyż może mieć miejsce zbieg przyczyn), stan taki nie uchyla odpowiedzialności na zasadzie ryzyka. W wyroku z dnia 13 czerwca 2024 r., II CSKP 1853/22 Sąd Najwyższy przyjął, że w świetle art. 435 k.c., wystarczy istnienie normalnego związku przyczynowego między funkcjonowaniem przedsiębiorstwa jako całości a powstałą szkodą. Nie musi też występować bezpośrednia zależność między użyciem sił przyrody a szkodą, która nastąpiła.

W sprawie miało miejsce przyczynienie się poszkodowanego do szkody. Ustalone opieranie się stosu ciężarów o fundament skutkowało niewłaściwym napięciem sieci, co doprowadziło do tego, że podczas przejazdu pociągu opierające się o ten fundament ciężary spadły i doprowadziły do zerwania sieci trakcyjnej pod napięciem i uderzeniem w czoło pojazdu, w wyniku czego doszło do pożaru. Nieprawidłowe uszynienie kanału wentylacji znajdującego się w pojeździe

spowodowało, że wyłącznik szybki nie zadziałał natychmiast, powstał łuku elektryczny skutkujący pożarem. Powstanie pożaru miało charakter nadzwyczajny i nietypowy, ale było normalnym następstwem ruchu pojazdu po uszkodzonej trakcji.

Dochodząc roszczeń odszkodowawczych na podstawie art. 435 § 1 k.c. poszkodowany powinien udowodnić, iż doznana przez niego szkoda stanowi normalne następstwo ruchu przedsiębiorstwa lub zakładu i w sprawie niniejszej to normalne następstwo zostało wykazane.

W sprawie nie miała miejsca *nova causa interveniens*, rozumiana jako okoliczność przerywająca normalny związek przyczynowy. Polega ona na wystąpieniu zdarzenia, które nie jest normalnym, adekwatnym skutkiem określonej przyczyny, ale nowym, niezależnym ogniwem w łańcuchu przyczynowo- skutkowym (patrz uchwała SN z dnia 15 lutego 2019 r., III CZP 84/18). Przedstawiony wyżej ciąg zdarzeń, zaistniałych w niniejszej sprawie, pozostawał w normalnym związku przyczynowym.

W wyroku z 25 września 2024 r., III PSKP 16/24, Sąd Najwyższy uznał, że na podstawie art. 362 k.c., skuteczne podniesienie zarzutu przyczynienia się poszkodowanego do powstania lub zwiększenia szkody powoduje „odpowiednie zmniejszenie” obowiązku jej naprawienia stosownie do okoliczności, a zwłaszcza do stopnia winy obu stron. Konstrukcja przyczynienia ma zastosowanie wówczas, gdy zachodzi zbieg przyczyn powstania lub zwiększenia szkody i nie da się dostatecznie wyodrębnić tej z nich, którą można przypisać samemu sprawcy i poszkodowanemu.

Sąd Apelacyjny trafnie przyjął przyczynienie się poszkodowanego do powstania szkody i szczegółowo uzasadnił swoje stanowisko. Adekwatność związku przyczynowego oceniana jest in casu, zawsze w okolicznościach konkretnej sprawy z uwzględnieniem doświadczenia życiowego, wynikającego z innych sytuacji podobnego rodzaju.

Opadnięcie linii trakcyjnej pod napięciem na jakikolwiek przedmiot zazwyczaj wywołuje pożar. Pożar jest zatem normalnym następstwem sytuacji, w której na pojazd spada linia pod napięciem. Okoliczność, że lokomotywa powinna być wyposażona w sprawny system zapobiegający rozprzestrzenianiu się pożaru podlega ocenie w kategorii przyczyn egzoneracyjnych i miarkowania

odszkodowania. Takie oceny w sprawie zostały dokonane i ich prawidłowość nie budzi wątpliwości.

Sąd drugiej instancji w ramach swobody sędziowskiej dokonał miarkowania wysokości należnego odszkodowania, szczegółowo prezentując sposób jego wyliczenia. Przyjął wysokość szkody w kwocie 2 943 346,50 zł, a obowiązek odszkodowawczy pozwanego w kwocie 1 471 673,25 zł. Sąd ten wziął też pod uwagę, że powód wypłacił na rzecz poszkodowanego odszkodowanie pomniejszone o franczyzę redukcyjną w kwocie 30 000 zł. W konsekwencji prawidłowa była zmiana wyroku Sądu Okręgowego poprzez oddalenie powództwa o zapłatę kwoty 1 801 339,90 zł.

Ponieważ zaskarżony wyrok okazał się prawidłowy, a skarga nie miała uzasadnionych podstaw, Sąd Najwyższy orzekł jak w sentencji na podstawie art. 398¹⁴ k.p.c.

O kosztach postępowania kasacyjnego Sąd Najwyższy orzekł na podstawie art. 98 § 1, 1¹ i 3 k.p.c. w zw. z § 10 ust. 4 pkt 2 w zw. z § 2 pkt 7 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności adwokackie.

Agnieszka Góra-Błaszczkowska Maciej Kowalski Krzysztof Wesołowski

(M.M.)