

sygn. akt I C 3178/20

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

15 marca 2022 roku

Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie w I Wydziale Cywilnym w składzie:

Przewodniczący: asesor sądowy Mateusz Janicki

po rozpoznaniu na rozprawie 15 marca 2022 roku w W.

przy udziale protokolanta Natalii Barańskiej

sprawy z powództwa **C. G.**

przeciwko (...) **Spółce Akcyjnej z siedzibą w W.**

o zapłatę

- zasądza od pozwanej na rzecz powoda 1 434,40 zł (tysiąc czterysta trzydzieści cztery złote czterdzieści groszy) z odsetkami ustawowymi od 18 października 2019 roku do dnia zapłaty;
- oddala powództwo w pozostałej części;
- zasądza od pozwanej na rzecz powoda 290,44 zł (dwieście dziewięćdziesiąt złotych czterdzieści cztery grosze) tytułem zwrotu kosztów procesu.

UZASADNIENIE

I. Stanowiska stron

C. G. wniósł o zasądzenie od (...) S.A. z siedzibą w W. 1 672,80 zł z odsetkami ustawowymi od 18 października 2019 roku do dnia zapłaty, a także zwrotu kosztów procesu według norm przepisanych. Wskazał, że dochodzi odszkodowania z tytułu nienależytego wykonania umowy przewozu odpowiadającego kosztom zakupu dwóch biletów lotniczych na trasie S. G. - W., poniesionych wskutek opóźnienia pociągu relacji K. - W. z 30 czerwca 2019 roku o nr (...) 8450, braku informacji od pozwanej, czy pociąg w ogóle odjedzie i konieczności powrotu do W. w związku z obowiązkami służbowymi w szpitalu od rana kolejnego dnia (pozew k. 2-5).

Pozwana wniosła o oddalenie powództwa i zasądzenia od powoda zwrotu kosztów procesu według norm przepisanych. Podniosła zarzut braku legitymacji czynnej powoda w zakresie dochodzenia zwrotu kosztów biletu za przelot M. D., a ponadto wskazała, że do opóźnienia pociągu doszło z przyczyn niezależnych od przewoźnika, a mianowicie wobec awarii sieci trakcyjnej przez przewrócone drzewo na trasie K. - S., za które nie ponosi odpowiedzialności, których nie mógł przewidzieć, ani którym nie mógł zapobiec. Podniosła, że pasażerowie oczekujący na odjazd pociągu byli na bieżąco informowani o opóźnieniu, a powód z własnej woli odstąpił od przejazdu oferowanego przez przewoźnika kolejowego i zdecydował się dotrzeć do miejsca przeznaczenia samolotem, co zdaniem pozwanej skutkowało poniesieniem przez powoda nadmiernych kosztów. Pozwana wniosła również o odrzucenie pozwu z uwagi na niewyczerpanie trybu reklamacyjnego w zakresie roszczenia nabytego w drodze cesji (odpowiedź na pozew k. 41-43, protokół rozprawy k. 148).

II. Ustalenia faktyczne

Pozwana prowadzi działalność gospodarczą w zakresie pasażerskiego transportu kolejowego (wydruk z KRS pozwanej k. 53-69).

Zarządcą infrastruktury kolejowej, w tym torów i dworców jest (...) S.A. (okoliczność bezsporna).

C. G. jest lekarzem specjalistą w zakresie kardiologii. W okresie od 28 do 30 czerwca 2019 r. wraz z innym lekarzem M. D. uczestniczył w kongresie naukowym w K.. Wyżej wymienieni wspólnie zdecydowali, że podróż zorganizuje (zakupi bilety kolejowe dla obojga i je opłaci) C. G., a później rozliczy się z M. D. (zeznania świadka M. D. – k. 131v-132, zeznania powoda C. G. k. 132-132v).

11 czerwca 2019 r. C. G. jako podróżny nabył u pozwanej bilet o numerze (...) na przewóz kolejowy dla dwóch osób 30 czerwca 2019 r. na trasie K. – W. Centralna za 238,40 zł. Pociąg z K. do W. Centralnej był oznaczony jako (...) 8450. Wyjazd z K. zgodnie z rozkładem miał być o 15.12, a przyjazd do W. Centralnej miał nastąpić o 21.10 (bilet k. 7).

C. G. i M. D. stawili się na dworcu kolejowym w K. 30 czerwca 2019 r. około godziny 14:40, to jest około 30 minut przed planowym odjazdem pociągu. Po przybyciu na dworzec ze względu na wysoką temperaturę zdecydowali, by od razu udać się do pociągu, który stał przy peronie, jednakże drzwi do pociągu były zamknięte. Wobec powyższego, pasażerowie udali się do hali dworca kolejowego, gdzie zastali dwóch pracowników (...) oddelegowanych do udzielenia informacji na temat tego konkretnego połączenia kolejowego. Wówczas dowiedzieli się, że pociąg nie może wyruszyć i polecono im oczekiwanie na dalsze informacje. Pracownicy (...) nie podali powodów takiego stanu rzeczy ani nie wskazali, kiedy pociąg odjedzie. C. G. i M. D. wielokrotnie podchodzili do pracowników (...) oraz innych pasażerów i dopytywali, kiedy pociąg odjedzie i czy w ogóle wyruszy w tym dniu, jednakże nie uzyskali na powyższe odpowiedzi. Dodatkowo M. D. kilka razy na godzinę tj. co 15-20 minut wychodziła na peron, aby sprawdzić, czy drzwi do pociągu są zamknięte i czy nie ma żadnych informacji na temat odjazdu pociągu (zeznania świadka M. D. k.131v-132, zeznania powoda C. G. k. 132-132v).

Wobec braku jakichkolwiek informacji, czy opóźniony pociąg odjedzie, C. G. i M. D. rozpoczęli poszukiwania zastępczego transportu z K. do W.. Następnego dnia M. D. i C. G. musieli stawić się w pracy w W.. M. D. od godziny 8.00 miała umówionych pacjentów w przychodni kardiologicznej, natomiast C. G. od godziny 8.00 rozpoczynał dyżur w szpitalu, na oddziale intensywnej opieki kardiologicznej. Ze względu na późną porę wyżej wymienieni nie mieli możliwości znalezienia zastępstwa w pracy (zeznania świadka M. D. k.131v-132, zeznania powoda C. G. k. 132-132v).

C. G. i M. D. w pierwszej kolejności poszukiwali innych połączeń kolejowych lub autobusowych relacji K. – W.. Rozważali również najem samochodu osobowego i podróż nim z K. do W.. Ostatecznie nie znaleźli żadnego połączenia drogowego. Jedynym zaś dostępnym wówczas środkiem transportu, który umożliwił powrót do W. 30 czerwca 2019 r., było połączenie lotnicze ze S. - G. do W., które wymagało transportu z K. do S.. Wobec braku jakichkolwiek informacji, czy opóźniony pociąg (...) 8450 odjedzie 30 czerwca 2019 r. C. G. i M. D. podjęli decyzję o zorganizowaniu transportu zastępczego samolotem. C. G. nabył dwa bilety lotnicze, jeden dla siebie, a drugi dla M. D. na lot o nr (...) ze S. do W., realizowany w godzinach 21:05 - 22:10 przez (...) S.A. i te bilety z własnego konta opłacił. Około godziny 16.45 opuścili dworzec kolejowy w K. i za pośrednictwem aplikacji (...) zorganizowali transport z K. na lotnisko S. – G.. Ostatecznie C. G. i M. D. dotarli do W. 30 czerwca 2019 r. po godzinie 22:00 (bilety lotnicze k. 20-21, potwierdzenie zakupu biletów k. 22, zeznania świadka M. D. k.131v-132, zeznania powoda C. G. k. 132-132v).

Opóźniony pociąg z K. do W. oznaczony jako (...) 8450 ostatecznie odjechał z K. 30 czerwca 2019 r. o godzinie 16:56, a przybył do W. Centralnej 1 lipca 2019 r. o godzinie 00:16. Opóźnienie pociągu w K. wynosiło 104 minuty, natomiast w trakcie podróży uległo ono zwiększeniu i ostatecznie w W. wynosiło już 181 minut. Przyczyną opóźnienia pociągu (...) 8450 był brak drużyny konduktorskiej dedykowanej do obsługi tego połączenia kolejowego, która nie dotarła do K. na czas. Powyższe wynikało z awarii trakcji kolejowej, która miała miejsce 30 czerwca 2019 r. około godziny 10:43 wobec przewrócenia się drzewa na trasie kolejowej K. – S. (okoliczności bezsporne, dokument przebiegu pociągu nr 8450 z 30 czerwca 2019 r. k 45-47, dokument dotyczący opóźnienia pociągu k. 48-49, wydruk ze strony internetowej pozwanej, k. 50).

30 czerwca 2019 r. na stacji kolejowej w K. w godzinach od 14.40 do 16.45 nie były emitowane komunikaty głosowe co do opóźnienia pociągu (...) 8450 ani informacje o planowanej godzinie jego odjazdu. W tym czasie, na elektronicznej tablicy odjazdów widniała jedynie informacja o opóźnieniu pociągu o 60 minut, która nie ulegała w tym czasie żadnym zmianom, ani aktualizacjom (zeznania świadka M. D. k.131v-132, zeznania powoda C. G. k. 132-132v).

W związku z trwającym spotem między powodem a pozwaną, powód nie rozliczył się dotychczas z M. D. z poniesionych kosztów zakupu biletów lotniczych. Umówili się, że rozliczą się, jak spór, kto czy pozwana zwróci koszt tych biletów, zostanie rozstrzygnięty (zeznania świadka M. D. k.131v-132, zeznania powoda C. G. k. 132-132v).

8 sierpnia 2019 r. C. G. zgłosił pozwanej reklamację, w której domagał się zwrotu kosztów niewykorzystanego biletu kolejowego o nr (...) z 30 czerwca 2019 r. oraz zwrotu poniesionych kosztów zakupu dwóch biletów lotniczych na trasie S. – W. w kwocie po 836,40 zł. W odpowiedzi na reklamację (...) spółka akcyjna w W. odmówiła uznania roszczeń C. G., wskazując że przyczyną opóźnienia pociągu były okoliczności zewnętrzne, a mianowicie usterka sieci trakcyjnej, której przewoźnik nie mógł uniknąć, ani której nie mógł zapobiec i które nie obciążają przewoźnika. (...) spółka akcyjna w W. podjęła decyzję o zwrocie C. G. kosztów niewykorzystanego biletu kolejowego o nr (...) z 30 czerwca 2019 r. w kwocie 238,40 zł (reklamacja – k. 9, 11v-12v, korespondencja mailowa – k. 8-12v).

17 października 2019 r. C. G. wystąpił z wnioskiem do Rzecznika Praw Pasażera Kolei o wszczęcie pozasądowego rozwiązywania sporów między nim a pozwaną. Postępowanie to nie doprowadziło do rozwiązania sporu między stronami wobec niewyrażenia przez nie zgody na przedstawioną propozycję rozstrzygnięcia (korespondencja k. 13-19).

16 stycznia 2022 r. powód zawarł z M. D. umowę cesji wierzytelności, na podstawie której za 1 zł nabył wierzytelność przysługującą M. D. przeciwko pozwanej o zwrot poniesionych kosztów transportu zastępczego do W. w wysokości 836,40 zł. Transakcja ta wynikała z ostrożności procesowej powoda, który chciał uniknąć niebezpieczeństwa uwzględnienia zarzutu pozwanej braku legitymacji czynnej w zakresie ceny biletu lotniczego pozwanej. Pismem z 17 stycznia 2022 r. C. G. zawiadomił (...) spółkę akcyjną w W. o zawarciu umowy cesji z M. D. (umowa cesji k. 128, zawiadomienie o zawarciu umowy cesji k. 129, potwierdzenie nadania przesyłki k. 130).

III. Ocena dowodów

Sąd ustalił powyższy stan faktyczny na podstawie powołanych wyżej dokumentów, które nie budziły wątpliwości sądu ani nie były kwestionowane przez żadną ze stron oraz zeznań świadka M. D. i powoda C. G., które Sąd uznał za wiarygodne.

Sąd nie dał natomiast wiary przedstawionym przez pozwaną nagraniom oraz korespondencji mailowej na okoliczność emisji na stacji kolejowej w K. komunikatów o opóźnieniu pociągu, którym miał podróżować powód i świadek M. D..

W pierwszej kolejności podkreślenia wymaga, że płyta CD dołączona do odpowiedzi na pozew zawiera nagrania czterech komunikatów głosowych. Trzy z nich informują o 20-, 60- oraz 90- minutowym opóźnieniu pociągu (...) 8450, natomiast czwarty o odjeździe opóźnionego pociągu. Jednakże z treści tych nagrań, ich opisów oraz dołączonej korespondencji mailowej nie wynika, kiedy i czy w ogóle przedmiotowe komunikaty zostały odtworzone na stacji w K.. Sam zaś fakt ich nagrania, nie świadczy jeszcze o tym, że komunikaty te zostały odtworzone.

Tym bardziej nie wykazano, że komunikaty te zostały odtworzone należycie tj. w taki sposób, żeby były słyszalne dla oczekujących na opóźniony pociąg pasażerów. A do tego konieczne jest nie tylko przygotowanie tych komunikatów oraz ich odtworzenie, ale i sprawność nagłośnienia w tych miejscach dworca, gdzie oczekiwali pasażerowie tj. nie na peronie, gdzie było gorąco, tylko w przeznaczony do oczekiwania na opóźniony pociąg poczekalni dworca.

Tymczasem zarówno powód jak i świadek M. D. zaprzeczyli, aby w trakcie ich pobytu na stacji w K. były odtwarzane jakiegokolwiek komunikaty głosowe – sąd uznał ich zeznania za wiarygodne i nie znalazł jakichkolwiek podstaw do podważenia ich depozycji. W ocenie sądu, gdyby rzeczywiście przekazywane były komunikaty o opóźnieniu, niezgodne z doświadczeniem życiowym by było, żeby powód i świadek bez powodu podejmowali trud organizacji

podróży autostopem do S., nabywali na własne ryzyko bilety lotnicze i ponadto ryzykowali, że nie zdążą na samolot. Zarówno powód jak i świadek z nim podróżująca, zeznając przed sądem, pokazali się jako odpowiedzialni lekarze, rzetelnie podchodzący do swoich obowiązków, postępujący racjonalnie, a nie emocjonalnie czy w celu zbędnego wygenerowania kosztów po stronie pozwanej. Jedynym racjonalnym wytłumaczeniem podjęciem przez nich takiego wysiłku jakim było samodzielne zorganizowanie sobie transportu zastępczego, w tym mając na uwadze, że komfort podróży pociągiem (...) (tzw. P.) nie odbiega na niekorzyść od podróży lotniczej (szczególnie jeśli wziąć pod uwagę konieczność podróży do S., odprawy lotniskowej, odprawy bagażu, oczekiwania na lotnisku), była niepewność powoda i świadka, że pociąg w ogóle odjedzie i że w ogóle pozwana wykona umowę przewozu – a ich obawy były uzasadnione wobec wymijających informacji przekazywanych przez oddelegowanych pracowników pozwanej na dworcu, którzy nie byli w stanie nawet udzielić informacji, że pociąg w ogóle odjedzie.

Po drugie, wypada zauważyć iż z zeznań powoda oraz świadka M. D. jednoznacznie wynika, że pozwany przewoźnik oddelegował dwóch pracowników do udzielania informacji na temat tego konkretnego połączenia kolejowego. Skoro, według twierdzeń pozwanej na stacji w K. były odtwarzane komunikaty dotyczące opóźnienia tego pociągu, to nielogiczne i wbrew zasadom doświadczenia życiowego wydaje się podejmowanie dodatkowych czynności zmierzających do informowania pasażerów o opóźnieniu pociągu za pośrednictwem oddelegowanych do tego pracowników przewoźnika, którzy nie dysponowali żadnymi dodatkowymi (w stosunku do treści nagranych komunikatów) informacjami.

Po trzecie, stanowisko powoda jest konsekwentne, dokładnie takie samo już od pisemnej reklamacji.

IV. Ocena prawna

Powództwo zasługiwało na częściowe uwzględnienie.

W niniejszej sprawie powód domagał się od pozwanego zapłaty odszkodowania za nienależyte wykonanie umowy przewozu odpowiadającego poniesionym dodatkowym kosztom transportu zastępczego na trasie S. G. – W. w łącznej kwocie 1 672,80 zł w związku z opóźnieniem pociągu (...) 8450 (...) 30 czerwca 2019 r.

Z treści pozwu jednoznacznie wynika, że powód dochodził w niniejszej sprawie odszkodowania wynikającego z nienależytego wykonania zobowiązania przez pozwanego, wskazując, że na skutek opóźnienia w wykonaniu zawartej umowy przewozu powód zmuszony był ponieść dodatkowe koszty. Podstawą prawną żądania powoda był art. 471 k.c. w zw. z art. 361 § 1 i 2 k.c.

Zgodnie z art. 471 k.c., dłużnik obowiązany jest do naprawienia szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, chyba że niewykonanie lub nienależyte wykonanie jest następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi. W ramach odpowiedzialności kontraktowej wierzycielowi przysługuje roszczenie o naprawienie szkody rozumianej jako uszczerbek majątkowy w prawie chronionych dobrach, z którym to ustawa wiąże powstanie odpowiedzialności odszkodowawczej, na którą składa się - zgodnie z ogólną zasadą wyrażoną w art. 361 § 2 k.c. – strata, którą poniósł w wyniku zdarzenia szkodzącego (*damnum emergens*) oraz niezyskane przez niego korzyści (*lucrum cessans*). Strata wyraża się w rzeczywistej zmianie stanu majątkowego poszkodowanego i polega albo na zmniejszeniu się jego aktywów, albo na zwiększeniu się pasywów. Ogólnie rzecz ujmując, szkodą jest zatem powstała wbrew woli poszkodowanego różnica między obecnym jego stanem majątkowym a tym stanem, jaki zaistniałby, gdyby nie nastąpiło zdarzenie wywołujące szkodę (tak m.in. Sąd Najwyższy w orzeczeniu z dnia 11 lipca 1957 r., 2 CR 304/57, OSN 1958, nr 3, poz. 76 oraz w uchwale składu 7 sędziów z 22 listopada 1963 r., III PO 31/63, OSNCP 1964, nr 7 – 8, poz. 128). Niezbędną przesłanką zaistnienia obowiązku świadczenia jest również spełnienie warunku, że szkoda musi stanowić normalne następstwo nienależytego wykonania zobowiązania (art. 361 § 1 k.c.). Normalne następstwa to skutki typowe w tym sensie, że niebędące efektem nadzwyczajnego zbiegu okoliczności, możliwe do przewidzenia, przy czym nie muszą być to ani następstwa bezpośrednie ani zdarzające się zazwyczaj.

Przekładając powyższe na grunt niniejszej sprawy, nie ulega wątpliwości, że poniesione koszty transportu alternatywnego są normalnym następstwem nienależytego wykonania umowy przewozu przez obsługującego

przewoźnika i że szkodą (stratą w majątku poszkodowanego) są poniesione na ten cel koszty. Ocena ewentualnej pochochności podjęcia decyzji o skorzystaniu z transportu lotniczego i poniesienia kosztów tego transportu przekraczających koszty podróży koleją, może być dokonywana wyłącznie na płaszczyźnie przyczynienia się do powstania lub zwiększenia rozmiaru szkody (art. 362 k.c.), nie uchyla jednak normalnego związku przyczynowego.

Jednakowoż, porównując stan majątku powoda z hipotetycznym stanem jego majątku, który istniałby, gdyby nie nienależyte wykonanie umowy przez pozwaną – różnica ta wynosi 1 434,40 zł a nie 1 672,80 zł. Powód, określając wysokość dochodzonego roszczenia, abstrahował od tego, że koszt biletu kolejowego musiałby ponieść również gdyby pozwana należycie wywiązała się ze swoich obowiązków. Tymczasem podjęto decyzję o zwrocie mu ceny tego biletu. Tym samym w ramach niniejszego procesu, opiewającego na naprawienie szkody majątkowej, którą ustala się z uwzględnieniem *compensatio lucri cum damno*, a więc uwzględniając przysporzenie z tytułu zwrotu ceny biletu kolejowego, należało oddalić powództwo w zakresie ponad poniesioną szkodę tj. ponad 1 434,40 zł.

Pozwany broniąc się przed żądaniem powoda wskazywał, że powód odstąpił od umowy przewozu, że do opóźnienia pociągu doszło z powodu okoliczności, za które nie ponosi odpowiedzialności, że powód nie ma legitymacji czynnej w zakresie żądania zwrotu kosztów (...), że zawarta z nią umowa cesji zmierza do obejścia prawa, a nadto, że nie wyczerpał trybu reklamacyjnego w odniesieniu do roszczenia M. D. nabytego w drodze cesji.

Żaden z podniesionych zarzutów nie zasługiwał na uwzględnienie.

1. zarzut odstąpienia od umowy przewozu

Zarzut ten był całkowicie chybiony. Nie sposób poczytać zachowania powoda, który stawił się na stacji ponad 30 minut przed planowanym odjazdem pociągu i zamierzał uczestniczyć w podróży pociągiem, opłacił go, a potem oczekiwał na stacji przez około dwie godziny, licząc na uzyskanie informacji, czy pociąg odjedzie, i dopiero wskutek braku jakichkolwiek konkretnych informacji, wobec konieczności stawienia się do pracy następnego dnia rano, podjął decyzję o organizacji transportu alternatywnego. Jego zachowanie w świetle całokształtu okoliczności sprawy poczytane być powinno nie za odstąpienie od umowy, a za wykonanie na koszt pozwanej, wobec nagłej sytuacji, tego, do czego pozwana była obowiązana (tj. zapewnienia przewozu do W.) – do czego w świetle okoliczności sprawy uprawniał go art. 480 § 3 k.c.

Niezależnie jednak od powyższego, pozwana podnosi „zarzut odstąpienia od umowy” celem uchylenia się od odpowiedzialności *ex contractu* za nienależyte wykonanie zobowiązania. Rozumowanie pozwanej sprowadza się do tego, że rzekomo wskutek „odstąpienia od umowy”, powód utracił roszczenie o naprawienie szkody wynikłej z nienależytego wykonania przez pozwaną umowy przewozu. Jednakże jest zupełnie przeciwnie – zgodnie bowiem z art. 494 § 1 k.c. odstąpienie od umowy wzajemnej (choćby na skutek zwłoki w wykonaniu zobowiązania – por. art. 491 § 1 k.c.) ma ten skutek, że niezależnie od uprawnienia do domagania się zwrotu spełnionego świadczenia, wierzyciel zachowuje prawo do „na zasadach ogólnych naprawienia szkody wynikłej z niewykonania zobowiązania”. Tym samym pozwana popełnia ten błąd, że utożsamia skutki odstąpienia umownego, o jakim mowa w art. 395 k.c., które skutkuje „uważaniem umowy za niezawartą” z odstąpieniem ustawowym o charakterze sankcyjnym (na skutek nienależytego wykonania zobowiązania przez dłużnika), którego skutkiem jest zachowanie uprawnienia wierzyciela, który odstąpił od umowy, do dochodzenia odpowiedzialności odszkodowawczej w reżimie *ex contractu*.

Nie stanowi kontrargumentu art. 16 rozporządzenia nr 1371/2007. Wynika z niego bowiem uprawnienie pasażera do odstąpienia od umowy przewozu w razie opóźnienia przekraczającego 60 minut. Sens tego unormowania należy odczytywać wraz z art. 492 k.c. tj. jako uprawnienie do odstąpienia od umowy przewozu bez wyznaczania dodatkowego terminu przewoźnikowi, co wynikałoby z ogólnej reguły z art. 491 § 1 k.c. W żadnym wypadku jednak nie można z przepisu tego wywodzić, że wyłączona jest odpowiedzialność za szkodę polegającą na konieczności zapewnienia sobie alternatywnego środka transportu w sytuacji bierności przewoźnika. Przypomnieć jedynie należy, że tego rodzaju nadmierne ograniczanie uprawnień pasażerów w stosunku do przewoźnika skutkuje naruszeniem Konstytucji, co stwierdził Trybunał Konstytucyjny m.in. w wyroku z 2 grudnia 2008 r., K 37/07. Wyrok ten zapadł na gruncie jednoznacznie brzmiącego przepisu, tym bardziej więc nieuprawniona jest taka wykładnia przepisów, które uprawnień

pasażerów wcale nie ograniczają, żeby za pomocą takiej sprzecznej z art. 64 ust. 1 i 2 w zw. z art. 31 ust. 3 oraz art. 76 Konstytucji RP wykładni tych przepisów doprowadzić do właśnie takiego zakazanego skutku.

2. zarzut braku odpowiedzialności pozwanej za opóźnienie

Zarzut ten również był chybiony. Należy przypomnieć, że zgodnie z art. 471 k.c., dłużnik obowiązany jest do naprawienia szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, chyba że niewykonanie lub nienależyte wykonanie jest następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi. Z konstrukcji przywołanego przepisu wynika, że wierzyciel jest zwolniony z obowiązku wykazania, że nienależyte wykonanie zobowiązania jest następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiada (tj. następstwem niedołożenia przez niego należytej staranności – art. 472 k.c.), bowiem zostało to objęte domniemaniem prawnym. Tym samym na dłużniku chcącym się uwolnić od odpowiedzialności spoczywa ciężar wykazania, że niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania powstało w wyniku okoliczności, za które nie ponosi odpowiedzialności (art. 6 k.c. w zw. z art. 471 k.c.).

Zgodnie z art. 474 k.c. dłużnik odpowiedzialny jest jak za własne działanie lub zaniechanie za działania i zaniechania osób, z których pomocą zobowiązanie wykonywa, jak również osób, którym wykonanie zobowiązania powierza. Stosownie do treści art. 15 rozporządzenia nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym, odpowiedzialność za opóźnienie, utratę połączeń i odwołanie pociągu z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozdziału, odpowiedzialność przedsiębiorstwa kolejowego za opóźnienia, utratę połączeń oraz odwołania pociągów regulowana jest postanowieniami tytułu IV rozdział II załącznika I. W myśl zaś art. 51 załącznika nr 1 do ww. rozporządzenia przewoźnik odpowiada za swoich pracowników oraz za inne osoby, którymi się posługuje przy wykonywaniu przewozu, jeżeli pracownicy i inne osoby wykonują swoje czynności służbowe. Zarządcy infrastruktury kolejowej, na której odbywa się przewóz, uważani są za pracowników, którymi przewoźnik posługuje się przy wykonywaniu przewozu.

Pozwana, abstrahując od tego jednoznacznego unormowania, próbowała *contra legem* wywodzić, że nie odpowiada za zarządcę infrastruktury (...). Tymczasem odpowiada, i to na zasadzie ryzyka (art. 474 k.c.), zatem, żeby zwolnić się z odpowiedzialności *ex contractu*, musiałaby wykazać nie tylko, że ona sama dołożyła należytej staranności, ale i że zarządca infrastruktury dołożył należytej staranności, i to o podwyższonym – adekwatnym do zawodowego prowadzenia działalności – standardzie (art. 355 § 2 k.c.). Innymi słowy, pozwana musiałaby wykazać (przedkładając na tę okoliczność konkretne dowody wobec kwestionowania tej okoliczności przez powoda), że zarówno ona jak i zarządca infrastruktury podjęli wszelkie racjonalne środki, aby zapobiec opóźnieniu pociągu powoda.

Sąd nie kwestionuje tego, że w okolicznościach niniejszej sprawy doszło do uszkodzenia trakcji kolejowej przez przewrócone drzewo oraz że okoliczność ta pozostawała poza kontrolą zarządcy infrastruktury i pozwanej. Nie jest jednak tak, że wystąpienie takiej nadzwyczajnej, niezależnej od przewoźnika i zarządcy infrastruktury okoliczności, skutkuje zwolnieniem ich z odpowiedzialności za wszelkie tego następstwa. Na gruncie niniejszej sprawy nie wykazano, aby wymiar powstałego opóźnienia pociągu, którym miał podróżować powód, był niemożliwym do uniknięcia skutkiem powalenia drzewa tj. że nie można było go skrócić, ani mu zapobiec.

Sąd miał na względzie, że uszkodzenie trakcji kolejowej na trasie K. - S. miało miejsce 30 czerwca 2019 r., około godziny 10:43, natomiast pociąg z K. do W. miał odjechać tego samego dnia o godzinie 15:12, a odjechał dopiero o 16.56, przy czym do 16.40 powód ze świadkiem oczekiwali na dworcu na jego odjazd. Pozwana natomiast nie przedstawiła żadnych dowodów z których wynikałoby, że w czasie od zaistnienia awarii do godziny odjazdu pociągu (...) o nr (...) 8450 podjęła (lub że zarządca infrastruktury, za którego odpowiada na zasadzie ryzyka, podjął) czynności zmierzające do naprawy usterki i przywrócenia ruchu na trasie. W szczególności, pozwana nie przedstawiła żadnych dowodów, że przewrócenie się drzewa na tory zostało zgłoszone od razu odpowiednim służbom (chociażby Straży Pożarnej), ani by usunięcie tego drzewa i naprawa trakcji nie było możliwe w ciągu tych kilku godzin i musiało trwać aż do 16.15.

Pozwana nie wykazała również, że w tym czasie nie dysponowała innymi dostępnymi pracownikami, którzy mogliby zrealizować przewóz z K. do W. bez opóźnienia albo z mniejszym opóźnieniem. W szczególności nie wykazała, mając na uwadze odległość do K. i około godzinny czas jazdy tam (gdzie miał miejsce początek awarii trakcji, bowiem awaria ta

dotyczyła zgodnie z twierdzeniami pozwanej odcinka K.-S.), że nie była w stanie, podejmując wszelkich racjonalnych środków, zminimalizować opóźnienia. Nawet jeśli bowiem prawdą by było, że awaria trakcji trwała do 16.15 i że nie było możliwe wcześniejsze usunięcie tej awarii (czego pozwana nie wykazała), to i tak – gdyby pociąg wyruszył planowo z K. o 15.12, to właśnie w tym czasie (ok. 16.15) byłby w K., a więc wtedy, gdy trakcja wedle twierdzeń pozwanej została naprawiona.

Pozwana, wskazując na rzekomy zator na tym odcinku linii kolejowej, w ogóle nie przedstawia na to sprecyzowanych twierdzeń (jakie pociągi oczekiwały, w jakiej kolejności zostały tą linią następnie puszczane, według jakiego porządku, czy nie dało się rozładować rzekomego zatoru sprawniej), nie mówiąc już o dowodach. Postawa pozwanej tak na etapie postępowania reklamacyjnego jak i przed sądem sprowadzała się do oczekiwania od powoda, że to on wykaże jej niestaranność, podczas gdy ciężar dowodu był odwrócony i to ona miała obowiązek przedstawić dowody na zaangażowanie wszelkich racjonalnych środków leżących po stronie jej i zarządcy infrastruktury celem minimalizacji niedogodności dla powoda wynikłych z powalenia drzewa.

Pozwana na potrzeby niniejszego procesu usilnie formułowała nieuprawione w ocenie sądu twierdzenia, jakoby podejmowanie działań systemowych celem zapobiegania sytuacjom takim, jaka dotknęła powoda, było nieekonomiczne, nieracjonalne i nieuzasadnione. W szczególności wykluczała ona sensowność utrzymywania zastępczych drużyn konduktorskich. Próbowała rzecz sprowadzić ad absurdum, wskazując, że nie byłaby w stanie zapewnić takiej drużyny na każdej stacji kolejowej. Jednakże wystarczające byłoby zapewnienie takich drużyn na węzłowych (najważniejszych) stacjach, w różnych rejonach kraju, tak żeby w razie potrzeby drużyny takie mogły w rozsądnym czasie (np. 1 godziny) dojechać samochodem na inną stację, gdzie akurat są potrzebne. Jak zresztą powszechnie wiadomo, prawo pracy przewiduje skrojone na takie właśnie potrzeby instytucje, z dyżurem, w tym dyżurem odbywanym w domu, na czele (art. 1515 k.p.).

Pozwana nie wyjaśniła też, z jakiego powodu nie zapewniła transportu zastępczego (drogowego) pasażerom i drużynie konduktorskiej z zablokowanego pociągu. Wskazać bowiem należy, że od S. do K. jest zaledwie ok. 10 km., z kolei do K. – ok. 60 km (45 minut jazdy samochodem). W szczególności nie wykazała, że było to niemożliwe.

Nade wszystko pozwana nie wykazała w ogóle, że w danym czasie nie dysponowała gotowymi do świadczenia pracy pracownikami, których mogła użyć zamiast drużyny zablokowanej przed S. – innymi słowy, że rzeczywiście nie mogła zapewnić takich pracowników, a nie jedynie, że optymalizowała swoje koszty.

Powszechnie bowiem sądowi z urzędu wiadomo, że standardy minimalizowania niedogodności dla pasażerów przez przewoźników lotniczych są diametralnie inne. Wynika to oczywiście z surowych, bardzo wysokich i zryczałtowanych odszkodowań za opóźnienia lotów, opiewających na (w zależności od długości lotu) od 250 do 600 euro (zob. art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004). W przypadku kolei te zryczałtowane (niezależne od poniesienia szkody) odszkodowania są, w porównaniu z tymi lotniczymi, symboliczne (25-50% ceny biletu kolejowego – a więc pieniądze rzędu na ogół 20-100 zł), najczęściej nieopłacalne do dochodzenia. Stąd przewoźnicy lotniczy, „zmotywowani” wysokimi odszkodowaniami, organizują swoją działalność tak, żeby w razie zakłóceń skutecznie stawiać im czoła. W szczególności zapewniają zapasowe samoloty i załogi lotnicze, organizują pasażerom transport zastępczy, nie tylko drogą lotniczą, sami wychodzą z inicjatywą. Zdają sobie bowiem sprawę, że – z uwagi na wysokie odszkodowania – jest to dla nich ekonomicznie racjonalne postępowanie. Jeśli pozwana jako przewoźnik kolejowy, mając na uwadze o wiele niższe (w tym w stosunku do cen biletów) odszkodowania, podjęła biznesową decyzję o ograniczeniu do minimum systemowych i bieżących środków przeciwdziałania utrudnieniom w ruchu kolejowym i wynikłym z tego niedogodnościom dla pasażerów, to w przypadku ziszczenia się przesłanej do odpowiedzialności, również surowej, nie może się od niej uchylać. Standard bowiem obowiązujący ją jest identyczny – tak samo zobligowana jest do wysokiej, wynikającej z zawodowego charakteru jej działalności staranności (art. 355 § 2 k.c.).

Wyjaśnienia pozwanej, jakoby awaria sieci trakcyjnej była sprawnie naprawiona, jednakże następnie się powtórzyła (k. 92v), są gołosłowne, a ponadto, pomijając brak na to dowodu, nielogiczne. Pozwana wskazuje bowiem, że pociąg

zatrzymany w S. po czasie postoju odjechał do S. – nie zważając na to, że S. jest położony w przeciwnym kierunku niż uszkodzona trakcja (od S. w kierunku K.).

3. zarzut przyczynienia

Pozwana, zarzucając powodowi, że pochopnie zrezygnował z podróży pociągiem i zakupił o wiele droższe bilety lotnicze, w istocie zarzuca mu przyczynienie się do powstania szkody. Zgodnie z art. 362 k.c. jeżeli poszkodowany przyczynił się do powstania lub zwiększenia szkody, obowiązek jej naprawienia ulega odpowiedniemu zmniejszeniu stosownie do okoliczności, a zwłaszcza do stopnia winy obu stron. Mając na uwadze ujawnione w sprawie okoliczności, zarzut ten jest jednak nieuprawniony.

Powód nie skorzystał z podróży samolotem z wygody, próżności czy złości do pozwanej. Był to wyraz jego odpowiedzialności – chciał zapewnić sobie i M. D. powrót do W., gdzie kolejnego dnia od rana mieli obowiązki jako lekarze (dyżur na oddziale intensywnej terapii, umówieni pacjenci w przychodni kardiologicznej). Powód jako odpowiedzialny lekarz nie mógł sobie pozwolić na narażanie zdrowia pacjentów i uzależniać stawienia się do pracy od tego, czy pozwana zorganizuje przewóz, mimo że nawet pracownicy pozwanej nie byli przekonani, że przewóz ten się odbędzie.

Kluczowe dla rozstrzygnięcia sprawy było bowiem to, że pozwana dopuściła się nienależytego wykonania umowy przewozu nie tylko w ten sposób, że przewóz ten wykonała z opóźnieniem, ale przede wszystkim, że nie udzieliła pasażerom rzetelnej informacji. Uznać to można za niepoważne traktowanie pasażerów, stawiające ich w sytuacji, w której nie mogą czynić żadnych planów i skazani są na oczekiwanie na dalszy rozwój wypadków. Tymczasem art. 18 ust. 1 rozporządzenia nr 1371/2007 nakładał na pozwaną expressis verbis obowiązek informowania o sytuacji i o spodziewanym czasie odjazdu niezwłocznie po pojawieniu się takiej informacji. Pozwana tymczasem nawet nie twierdzi, że informowała pasażerów o rozwoju sytuacji, w szczególności, że o 16.15, kiedy rzekomo przywrócony został ruch kolejowy na odcinku K.-S., poinformowała o tym pasażerów oczekujących na dworcu w K. (nawet nagrane komunikaty dostarczone przez pozwaną, których odtworzenia nie udowodniła, nie zawierają takich wymaganych prawem unijnych informacji). Pozwana w takiej sytuacji nie ma prawa oczekiwać od powoda, że będzie bezczynnie czekał, kierując się w istocie wyłącznie zaufaniem do pozwanej, że koniec końców zrealizuje połączenie kolejowe w takim czasie, żeby mógł stawić się z M. D. do pracy.

Sąd miał też na uwadze, że zorganizowanie zastępczego transportu lotniczego ze S. do W. nie było wcale wygodniejsze niż zarezerwowany i opłacony przewóz pociągiem. Podkreślenia bowiem wymaga, że w tym czasie był to jedyny dostępny, alternatywny środek transportu, który umożliwił powodowi i świadkowi M. D. dotarcie do W. w dniu 30 czerwca 2019 r. i terminowe stawiennictwo w pracy dnia następnego. Nadto, podróż ta wiązała się z dodatkowym poszukiwaniem transportu na lotnisko w S., co ze względu na porę dnia i dzień tygodnia również było utrudnione. Planowany czas przylotu na lotnisko w W. był około godzinę późniejszy niż planowany czas przyjazdu pociągu, a pamiętać należy, że następnie konieczny jest jeszcze odbiór bagaży i transfer z lotniska. Wygodniejsze byłoby dla podróżnych przemierzenie trasy wygodnym pociągiem klasy premium, na jaki wykupili rezerwację, a nie jazda autostopem prawie 150 km podczas trwających wówczas upałów, następnie przechodzenie odpraw i kontroli lotniskowych, w międzyczasie stresowanie się i organizowanie całego tego przedsięwzięcia, a na koniec konieczność dotarcia o tak późnej porze z lotniska położonego na peryferiach W. do swoich domów. Jednakże wobec braku informacji, czy pociąg w ogóle odjedzie oraz ewentualnej godziny jego odjazdu, nie było możliwe dalsze oczekiwanie i narażenie się na utratę jakiegokolwiek połączenia do W. we wskazanej dacie i ewentualne konsekwencje niestawiennictwa w pracy dnia następnego, które mogły skutkować również odpowiedzialnością służbową powoda i M. D..

4. zarzut braku legitymacji czynnej

Również zarzut braku legitymacji czynnej powoda w zakresie dochodzonego zwrotu ceny biletu M. D. nie zasługiwał na uwzględnienie.

Kluczowe było bowiem, że to powód był „podróżnym”, który zawarł umowę przewozu z pozwaną. Wynika to wprost z biletu wydanego przez pozwaną (k. 7). To powód ponadto poniósł szkodę (zapłacił za bilet lotniczy), a w końcu – to powód organizował podróż swoją i M. D., a więc to w jego gestii (przyjętych na siebie obowiązkach) leżało zorganizowanie transportu tak dla siebie jak i koleżanki.

Z kolei M. D. ani nie była stroną umowy z pozwaną, ani nawet osobą trzecią na rzecz której umowa została zawarta w rozumieniu art. 393 k.c. (nie figurowała ona bowiem w ogóle w treści powstałego między powodem a pozwaną stosunku zobowiązaniowego) – nie mogła zatem wywodzić w stosunku do pozwanej żadnych roszczeń z tytułu nienależytego wykonania przewozu. Co więcej – z tej racji, że żadnej szkody nie poniosła (podróżowała bowiem w ramach podróży organizowanej przez powoda), nie mogłaby dochodzić odszkodowania.

Zatem to powód miał legitymację czynną jako strona nienależycie wykonanej umowy, która z racji nienależytego wykonania zobowiązania poniosła szkodę. Powód bowiem – który zobowiązał się w stosunku do M. D. zapewnić jej przewóz – planował skorzystać z usług pozwanej, jednakże fakt niewywiązania się pozwanej należycie z obowiązków umownych nie zwolnił powoda z jego obowiązków w stosunku do M. D., zatem uzasadniał wydatkowanie przez powoda środków na transport alternatywny. Zamiar rozliczenia się M. D. z powodem niczego tu nie zmienia – mamy bowiem do czynienia z klasyczną konstrukcją tzw. zastępstwa pośredniego, gdzie zastępca działa w imieniu własnym, a jedynie na rachunek zastępowanego – a w konsekwencji, w imieniu własnym dochodzi również wszelkich roszczeń wynikających z wykonywania zastępstwa pośredniego.

Inaczej niż w ustawie z dnia 24 listopada 2017 r. o imprezach turystycznych i powiązanych usługach turystycznych, która przyznaje samodzielną legitymację procesową podróżnym (tj. zgodnie z definicją legalną z art. 4 pkt 6: każdemu, kto chce zawrzeć umowę lub jest uprawniony do podróżowania na podstawie umowy zawartej w zakresie stosowania ustawy) w zakresie roszczeń o obniżenie ceny tudzież odszkodowanie (art. 50 ust. 1 i 2), czy też w rozporządzeniu nr 261/2004, które wyposaża każdego „pasażera” w legitymację do dochodzenia odszkodowania za odwołanie czy opóźnienie lotu (art. 1 ust. 1, art. 5 ust. 1) takiego odstępstwa od ogólnych reguł prawa zobowiązań nie przewiduje ani rozporządzenie UE o prawach pasażerów w ruchu kolejowym, ani prawo przewozowe – legitymację ma zatem – tak jak zawsze na gruncie art. 471 k.c. – wierzyciel (strona umowy).

Powód jednakowoż, celem uchylenia jakiegokolwiek sporu w tym zakresie, kierując się ostrożnością procesową, 16 lutego 2022 r. zawarł z M. D. umowę cesji, nabywając jej roszczenie w stosunku do pozwanej za 1 zł. Tym samym ewentualna odmienna ocena legitymacji czynnej w niniejszej sprawie przestała mieć dla rozstrzygnięcia jakiegokolwiek znaczenie. Przedstawiona umowa jest bowiem ważna i skuteczna, a pozwany nie sformułował żadnych konkretnych zarzutów co do treści takiej umowy cesji. Zbycie przez podróżnego wierzytelności w postaci przysługującego mu odszkodowania względem przewoźnika, nie powoduje, że cel tego świadczenia nie zostanie osiągnięty. Pasażerowi przysługuje bowiem prawo wyboru czy chce dochodzić zapłaty odszkodowania na swoją rzecz, czy też zbyć przedmiotową wierzytelność na rzecz podmiotu trzeciego i uzyskać z tego tytułu rekompensatę. Sąd nie znalazł żadnych powodów, aby zawartą umowę cesji uznać za zmierzającą do obejścia przepisów prawa, zwłaszcza, że strona pozwana nie wskazała jakie konkretnie przepisy prawa zawarta umowa narusza. Cel, jakim jest uchylenie potencjalnej skuteczności zarzutu pozwanej i uzyskanie rekompensaty poniesionych na skutek nienależytego wykonania przez pozwaną kosztów niezależnie od oceny przez sąd prawnie zawilej kwestii legitymacji czynnej, nie stanowi w ocenie sądu obejścia prawa.

5. zarzut niedopuszczalności drogi sądowej

Sąd nie podzielił również zarzutu pozwanej co do braku niedopuszczalności drogi sądowej. Wbrew art. 222 k.p.c. nie wydał jednak w tym przedmiocie oddzielnego postanowienia. Powyższe znalazło jednak wyraz w zasadniczych powodach rozstrzygnięcia. Uchylenie to nie prowadzi jednak do nieważności postępowania (art. 379 k.p.c. a contrario), ani do nierozpoznania istoty sprawy.

Zdaniem sądu tryb postępowania reklamacyjnego został w niniejszej sprawie wyczerpany tak w odniesieniu do roszczenia samego powoda, jak i w odniesieniu do roszczenia przysługującego świadkowi M. D.. Nie ulega bowiem wątpliwości, że powód złożył skuteczną reklamację pozwanemu przewoźnikowi, przed wystąpieniem z powództwem przed tutejszym sądem. Jej treść od początku była skonkretyzowana i dotyczyła zwrotu kosztów poniesionych z racji zorganizowania zastępczego transportu lotniczego zarówno dla powoda jak i dla M. D.. Przewoźnik miał zatem możliwość rozpatrzenia tejże reklamacji w pełnym zakresie i niezasadny jest zarzut niewyczerpania drogi postępowania reklamacyjnego w odniesieniu do roszczenia pierwotnie przysługującego M. D..

Dokonanie cesji (z ostrożności procesowej) nie skutkowało skierowaniem do pozwanej „nowego roszczenia”, co wymagałoby nowej reklamacji. Było to ciągle to samo roszczenie wynikające z tej samej umowy, tego samego nienależytego jej wykonania, i tej samej dokładnie szkody. Cesja porządkowała jedynie sytuację prawną, a nie kreowała nowe roszczenie. Gdyby iść tokiem rozumowania pozwanej, każdy kolejny cesjonariusz musiałby składać nową reklamację przedsiębiorcy.

Co więcej, jak powszechnie się przyjmuje, za reklamację uznać należy każde pismo, z którego wynika stanowisko klienta, w tym w szczególności wezwanie do zapłaty, w tym również w formie doręczenia pisma procesowego. Pismo powoda z zawiadomieniem o dokonanej cesji zostało natomiast nadane do pozwanej już 17 stycznia 2022 r., co w pełni wyczerpuje wymóg reklamacji, mając na uwadze stosunki między stronami i niebudzący dla pozwanej cel dokonanej cesji. Z kolei pismo procesowe powoda zostało doręczone pełnomocnikowi pozwanej 16 lutego 2022 r., na miesiąc przed terminem rozprawy – z całą pewnością zatem, mając na uwadze art. 61 k.c. oraz obowiązki ciężące na pełnomocniku procesowym wynikające z deontologii zawodowej, w tym informowanie swojego mocodawcy o istotnych dotyczących go okolicznościach, o których powziął wiedzę, prowadząc jego sprawy, pozwana nie mogła oczekiwać na jeszcze bardziej dobitne oświadczenie powoda pod pretekstem „wyczerpania trybu reklamacyjnego”.

Na chwilę sporządzania niniejszego uzasadnienia, pozwana od ponad 2 miesięcy wie o cesji, a mimo to nie zmieniła swojej postawy. Nie jest to zaskakujące, skoro również w zakresie biletu lotniczego powoda, co do którego nie zgłaszała zarzutu braku legitymacji czynnej, też nie zwróciła jego kosztów. Stąd zarzut braku legitymacji czynnej należy traktować jako zgłoszony jedynie dla zwłoki postępowania, pozwana bowiem niezależnie od kwestii legitymacji w ogóle nie poczuwa się do odpowiedzialności za wyrządzoną szkodę w postaci kosztów zakupu biletów lotniczych.

Odsetki

O odsetkach od zasądzonej kwoty orzeczono na podstawie art. 481 § 1 i 2 k.c. w zw. z art. 455 k.c. Sąd przyjął, że roszczenie powoda stało się wymagalne dnia następnego, po upływie 30 dni od zgłoszenia reklamacji pozwanej i w związku z tym zasądzono je zgodnie ze zgłoszonym żądaniem od dnia 18 października 2019 roku do dnia zapłaty, ograniczając wysokość zasądzonych odsetek do odsetek ustawowych, zgodnie z żądaniem pozwu (art. 321 § 1 k.p.c.).

V. Koszty procesu

Koszty procesu zostały rozliczone proporcjonalnie – stosownie do dyspozycji art. 100 k.p.c. w zw. z art. 98 § 1 i 3 k.p.c.

Powód wygrał sprawę w 86% (1 434,40 zł z dochodzonych 1 672,80 zł). Poniósł koszty procesu w wysokości 487 zł (200 zł opłaty od pozwu, 17 zł opłaty skarbowej od złożonego dokumentu pełnomocnictwa oraz 270 zł wynagrodzenia radcy prawnego zgodnie z § 2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych). Pozwana z kolei poniosła koszty procesy w wysokości 917 zł (17 zł opłaty skarbowej od złożonego dokumentu pełnomocnictwa oraz 900 zł wynagrodzenia radcy prawnego zgodnie z § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych). Łącznie koszty procesu wyniosły zatem 1 404 zł, z czego pozwana powinna ponieść 86%, czyli 1 207,44 zł a powód 14%, czyli 196,56 zł. Mając to na uwadze, sąd zasądził od pozwanej na rzecz powoda 290,44 zł tytułem różnicy między kosztami faktycznie poniesionymi przez powoda (487 zł), a kosztami, które powinien ponieść zgodnie z wynikiem sprawy (196,56 zł).

Sąd uznał, że wytoczenie powództwa przez powoda ponad zasądzoną kwotę 1 434,40 zł było niecelowe, dlatego koszty wynagrodzenia pełnomocnika powoda należało ustalić nie w oparciu o stawkę 900 zł, przewidzianą dla spraw o wartości przedmiotu sporu powyżej 1 500 zł (§ 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych), lecz w oparciu o stawkę przewidzianą dla spraw o wartości przedmiotu sporu do 1 500 zł, czyli 270 zł (§ 2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych). Inaczej wyglądała natomiast sytuacja strony pozwanej, która musiała bronić się przed powództwem wytoczonym przez powoda, dlatego w tym zakresie uzasadnione było zastosowanie stawki wynagrodzenia pełnomocnika pozwanej według wartości przedmiotu sporu wskazanej w pozwie, tj. 1 672,80 zł, tj. 900 zł.

Z.ądzenia:

- odnotować uzasadnienie;
- odpis wyroku z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi pozwanej r. pr. P. przez umieszczenie w portalu informacyjnym.

W., 4 kwietnia 2022 r. asesor sądowy Mateusz Janicki