

Sygn. akt XII Ga 188/16

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 25 maja 2017r.

Sąd Okręgowy w Krakowie XII Wydział Gospodarczy – Odwoławczy w następującym składzie:

Przewodniczący - Sędzia: SO Beata Kozłowska

Sędzia: SO Bożena Cincio-Podbiera

Sędzia: SO Aneta Stożek

Protokolant: sekretarz sądowy Rafał Bielski

po rozpoznaniu w dniu 16 maja 2017r. w Krakowie

na rozprawie

sprawy z powództwa (...)spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w Ś.

przeciwko (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością w S.

o zapłatę

na skutek apelacji wniesionej przez stronę powodową

od wyroku Sądu Rejonowego dla Krakowa - Śródmieścia w Krakowie

z dnia 20 października 2015r. sygn. akt IV GC 1403/13/S

I. zmienia zaskarżony wyrok w ten sposób, że zasądza od strony pozwanej na rzecz strony powodowej kwotę 14.299,75 zł (czternaście tysięcy dwieście dziewięćdziesiąt dziewięć złotych siedemdziesiąt pięć groszy) z odsetkami ustawowymi od dnia 20 lutego 2013 roku do dnia zapłaty oraz koszty procesu w kwocie 4.114,60 zł (cztery tysiące sto czternaście złotych sześćdziesiąt groszy);

II. zasądza od strony pozwanej na rzecz strony powodowej koszty postępowania apelacyjnego w kwocie 1.915,00 zł (jeden tysiąc dziewięćset pięćdziesiąt złotych);

III. nakazuje ściągnąć od strony pozwanej (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w S. na rzecz Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego dla Krakowa – Śródmieścia w Krakowie kwotę 392,83 zł (trzysta dziewięćdziesiąt dwa złote osiemdziesiąt trzy grosze) tytułem wydatków tymczasowo pokrytych przez Skarb Państwa.

SSO Bożena Cincio – Podbiera SSO Beata Kozłowska SSO Aneta Stożek

UZASADNIENIE

Strona powodowa (...)sp. z o.o. w D. domagała się zasądzenia od (...) kwoty 14299,79 zł z odsetkami ustawowymi i kosztami procesu tytułem szkody jaką poniosła w wyniku nabycia od strony pozwanej paliwa złej jakości. Doszło bowiem do uszkodzeń należącego do powódki samochodu, które wymusiły naprawę wtryskiwaczy i układu paliwowego oraz podnajem pojazdu zastępczego na czas naprawy. Wysokością szkody objęto ponadto wartość paliwa

złej jakości, które zostało spuszczone z baku w związku z potrzebą naprawy pojazdu. W toku postępowania w miejsce strony powodowej wstąpiła (...) Sp. z o.o. z siedzibą w S..

Strona pozwana wniosła o oddalenie powództwa z zarzutem braku reklamacji paliwa przez klientów okresie tankowania przez pracowników strony powodowej. Podniosła, iż w przypadku złożenia reklamacji doszłoby do podjęcia procedury pobrania próbki i badania paliwa oraz przedstawiła dokumenty na okoliczność stanu paliwa tankowanego przez stronę powodową, które pochodziło z dostawy z dnia 14 i 17 sierpnia 2012 roku. Wskazała, iż zbiorniki stacji paliwowej znajdują się pod kontrolą Urzędu Dozoru Technicznego w D., a system kontrolno- pomiarowy jest poddawany okresowym przeglądom i konserwacjom. Poza tym zarzuciła niewłaściwość pobrania próbki paliwa do badania oraz wskazała, że tzw. jazda na oparach spowodowała osadzenie się zanieczyszczeń w baku i możliwość uszkodzenia pojazdu.

Na podstawie przeprowadzonych dowodów, w tym dowodu z opinii biegłego, Sąd Rejonowy ustalił, że w dniu 20 sierpnia 2012 roku pracownik strony powodowej zatankował na stacji paliw należącej do strony pozwanej olej napędowy w ilości 56 l do pojazdu służbowego S. (...) o pojemności baku 55 l. W momencie dojazdu na stację pojazd wskazywał informację o rezerwie paliwa. Samochód miał mały przebieg w rozmiarze około 20 000 km. System zbiorników stacji był testowany i w chwili kończenia się zapasów paliwa sygnał automatycznie przekazywano do bazy dostawcy. Monitorowane były parametry techniczne paliwa, a w zbiornikach zamontowano sondy wskazujące na zawartość wody. W przypadku zbyt dużej ilości wody na urządzeniu kontrolnym winien włączyć się alarm. Przed roztankowaniem paliwa z petrowendu drukowano informacje o stanie paliwa w zbiorniku i w przypadku ponadnormatywnej zawartości wody nowe paliwo nie było tankowane. Pełnemu nadzorowi podlegało też uzupełnianie zapasów stacji. Skrzynia paliwowa była zamykana na kłódkę. Na dzień 20 sierpnia 2012 roku na stacji przeprowadzono kontrole okresowe. Paliwo zatankowane przez pracownika strony powodowej spełniało parametry techniczne i nie przekraczało dopuszczalnych granic zawartości wody. Po zatankowaniu i przejechaniu około 30 km pojazd zaczął nierówno pracować. Najbliższym serwisie s. diagnostyka komputerowa wykazała błędny cykl spalania. Badanie wtryskiwaczy w laboratorium producenta wykazało zardzewienie i zanieczyszczenie wtryskiwaczy spowodowane paliwem o niewłaściwej jakości. Próbka paliwa z baku pojazdu została pobrana po około dwóch dniach do plastikowego pojemnika odłuszczone gumowym węzłem i szczelnie zamknięta. Badanie paliwa przyjętego w dniu 29 sierpnia 2012 roku dokonane przez (...)w B. wykazało brak zgodności z normą w zakresie parametru- zawartość wody. Ponadnormatywna zawartość wody w paliwie doprowadziła do korozji układu wtryskiwaczy, co Sąd Rejonowy ustalił na podstawie opinii biegłego.

W ocenie Sądu Rejonowego żadne dowody nie potwierdziły by badane paliwo pochodziło ze stacji strony pozwanej. Zdaniem Sądu Rejonowego strona powodowa w celu wykazania tej okoliczności winna była przeprowadzić dowód z opinii biegłego sądowego z zakresu chemii w celu wykazania, że paliwo pochodziło od pozwanej i prezentowało niewłaściwe parametry techniczne. Także w ocenie Sądu Rejonowego zeznania świadka K.- kierowcy pojazdu nie były wiarygodne na temat zachowania się pojazdu przed tankowaniem na stacji pozwanej. Twierdzenie świadka, że do wadliwych reakcji samochodu doszło po zużyciu poprzedniego paliwa były w ocenie Sądu Rejonowego za daleko idące ponieważ świadek nie mógł mieć wiedzy odnośnie momentu, w którym zużyto poprzednie paliwo. Ponadto zdaniem biegłego dotankowanie nowego paliwa spowodowało rozrzedzenie paliwa poprzedniego. Odnośnie opinii biegłego Sąd Rejonowy wskazał, że mimo wnikliwości i i wyczerpującego rozważenia okoliczności nie doszło do wskazania jednoznacznej odpowiedzi na pytanie o przyczynę zaistniałego stanu rzeczy. Biegły bowiem podał kilka hipotetycznych przyczyn pojawienia się wody.

W oparciu o przedstawioną analizę materiału dowodowego Sąd Rejonowy wyrokiem z dnia 20 października 2015 roku oddalił powództwo w całości.

Sąd Rejonowy wskazał, iż strona powodowa nie udowodniła przesłanek odpowiedzialności odszkodowawczej w myśl art. 471 k.c. Wprawdzie strona powodowa wykazała fakt powstania szkody i jej wysokość jednakże nie wykazała adekwatnego związku przyczynowego pomiędzy rzekomo nienależytym wykonaniem umowy sprzedaży paliwa, a powstaniem szkody. Swoją argumentację strona powodowa oparła na dowodzie prima facie. Tymczasem

zdaniem Sądu Rejonowego, wykazanie parametrów technicznych mieszaniny paliw w baku pojazdu pochodzących z różnych tankowań nie było dostateczne do przyjęcia, że paliwo sprzedane przez pozwaną było przyczyną powstania awarii. Złe paliwo mogło się znajdować w przewodach paliwowych, istotne było zachowanie pojazdu na etapie sprzed tankowania. Powódka nie poinformowała właścicieli stacji o powstałej sytuacji, co uruchomiłoby procedurę kontrolną paliwa. W efekcie nie zabezpieczono żadnej próbki paliwa z dystrybutora, a próbka paliwa z pojazdu nie była zabezpieczona banderolami i znajdowała się w dyspozycji strony powodowej. Natomiast strona pozwana dokumentami specyfikacji parametrów technicznych paliwa dostarczonego w dniach 14-17 sierpnia 2012 roku i faktem szczegółowej i automatycznej kontroli paliw w zbiornikach stacji oraz brakiem sygnału awarii wykazała prawidłową jakość paliwa znajdującego się w dystrybutorze i sprzedanego stronie powodowej. Strona powodowa nie przeprowadziła dowodu z opinii biegłego chemika na okoliczność pochodzenia próbki, a opinia biegłego nie dała podstaw do stwierdzenia przyczyn pojawienia się wody, która doprowadziła do uszkodzenia wtryskiwaczy. Strona pozwana skutecznie podważyła zasadność i logiczność wnioskowania powódki i obaliła zasadność argumentacji, wykazując prawidłową jakość paliwa dokumentami w postaci potwierdzenia wydania, świadectw jakości i raportów. Podkreślił Sąd Rejonowy że wadliwa jakość paliwa zostałaby zarejestrowana w urzędzeniu kontrolnym, co nie miało miejsca.

W apelacji od tego wyroku strona powodowa zarzuciła Sądowi Rejonowemu błędy w zakresie ustaleń stanu faktycznego polegające na przyjęciu, iż nadmiar wody w układzie paliwowym samochodu nie powstał na skutek poboru paliwa na stacji strony pozwanej w okolicznościach wskazywanych przez stronę powodową. Obrazy art. 233 § 1 k.p.c. dopatrywała się też strona skarżąca w dowolnej ocenie materiału dowodowego, a w szczególności w nieuzasadnionej, częściowej odmowie wiarygodności zeznań świadka K., brak należytej analizy całości dokumentacji dowodowej złożonej przez stronę powodową, błędną ocenę opinii biegłego i nieprawidłową interpretację wniosków tej opinii, błędy łączenia tych wniosków z analizą sekwencji zdarzeń, towarzyszących okolicznościom powstania awarii.

Skarżąca wskazała, że Sąd Rejonowy właściwie za przyczynę szkody przyjął zwiększoną zawartość wody w paliwie lecz z okoliczności tej nie wyciągnął właściwych wniosków. Niemożliwe było bowiem tankowanie przez pracownika powoda wadliwego paliwa na innej stacji niż stacja strony pozwanej ponieważ awaria nastąpiła bezpośrednio po wyjeździe ze stacji paliw prowadzonej przez stronę pozwaną i od razu po zatankowaniu pełnego baku paliwa. Z opinii biegłego i z zeznań świadka K. wynikać miało, że jakakolwiek zwiększona ponad normę ilość wody w paliwie prowadzi do natychmiastowego zatarcia wtryskiwaczy, niszczy je i uniemożliwia dalszą jazdę. Dodatkowo świadek K. przyjechał na stację paliw strony pozwanej z prawie pustym bakiem zatem gdyby woda w nadmiernej ilości znalazła się w układzie paliwowym przed tankowaniem wcześniej objawiły by się problemy w pracy silnika, awaria ujawniła by się od razu po poprzednim tankowaniu, a dodatkowo świadek nie dojechałby do stacji strony pozwanej gdyż ta sama awaria uniemożliwiłaby mu dalszą jazdę. Wg biegłego woda w wtryskiwaczach powoduje korozję w ciągu kilku minut. Korozja powierzchniowa wywołuje zaś gwałtowną dysfunkcję wtryskiwaczy paliwa, proces dostarczania paliwa do silnika ulega zahamowaniu i pojazd staje. Z dowodu zakupu paliwa wynika zaś, że zatankowano cały bak, a nawet nieco ponad wskazaną fabrycznie pojemność baku, co oznaczało, że samochód dojechał na stację strony pozwanej na oparach ponieważ poprzednio pobrane paliwo zostało w całości zużyte. Poprzednie tankowanie nie mogło być więc powodem powstania awarii wtryskiwaczy. Dotankowania paliwa nie mogło spowodować rozrzedzenia poprzedniego paliwa ponieważ poprzednie paliwo zostało już w pojeździe wyczerpane. Wskazała też skarżąca, że woda jako cięższa od paliwa opada na dno zbiornika i jest zasysana przed paliwem do układu paliwowego, a zatem pierwsza dostaje się do wtryskiwaczy. Jazda przy pustym baku z wodą na dnie zbiornika nie pozwoliłaby więc na wcześniejsze poruszanie się pojazdu, woda dostawałaby się do wtryskiwaczy prowadząc do awarii. W okolicznościach w jakich doszło do tankowania należało zatem zdaniem strony skarżącej, wykluczyć by w zbiorniku samochodu znajdowała się woda. Wskazała także skarżąca, iż z zeznań świadków strony pozwanej wynika, iż dostęp do punktu dostawy paliwa przez pracowników stacji był swobodny i nierejestrowany. Klucz do tego miejsca pozostaje w dyspozycji pracownika i nie ma zwyczaju odnotowywania kiedy, kto i w jakim celu miał dostęp do tego punktu. W tej sytuacji okoliczność nieewidencjonowanego dostępu do zbiorników paliwowych stacji przez jej pracowników winna być włączona w ciąg poszlak, wskazujących na zaistnienie przyczyny uszkodzenia pojazdu. Wywiedziono ponadto, iż jedyną stanowczo wywiedzioną przez biegłego przyczyną awarii pozostaje zła jakość paliwa, co ma związek z bardzo krótkim okresem

korodowania wtryskiwaczy-3-4 minuty. Czas ten jest zbieżny z czasem, po którym świadek K. zaobserwował złą pracę pojazdu po wyjeździe ze stacji paliw strony pozwanej. Ponieważ wykluczono by strona powodowa tankowała jeszcze gdzie indziej przed tankowaniem u pozwanej to niemożliwe jest aby źródłem awarii wtryskiwaczy była przyczyna inna niż paliwo złej jakości pobrane od strony pozwanej. Mogło to być bowiem wg biegłego jedynie paliwo ostatnio tankowane. Z kolei potwierdzenie przyczyny awarii wtryskiwaczy strona powodowa uzyskała w pewnym czasie od daty tankowania po otrzymaniu wyników specjalistycznych ekspertyz przeprowadzonych w laboratorium producenta samochodu w C. Niemożliwe było więc badanie paliwa od strony pozwanej z uwagi na upływ czasu. W tym zakresie skarżąca ponownie podkreśliła możliwość swobodnego dostępu pracowników do punktu wlewu paliwa na stacji. Podniosła także w skarżąca, że dokumenty specyfikacji parametrów technicznych paliwa dostarczanego przez dostawcę w dniach 14 i 17 sierpnia 2012 roku nie świadczyły o prawidłowej jakości paliwa znajdującego się w dystrybutorze i sprzedanego stronie powodowej lecz jedynie o jakości paliwa chwili jego dostawy, nie w chwili sprzedaży. Z taką argumentacją skarżąca domagała się zmiany zaskarżonego wyroku i uwzględnienia powództwa w całości.

Sąd Okręgowy zważył co następuje.

Apelacja jest uzasadniona.

Zgodnie ze stanowiskiem Sądu Najwyższego /wyrok z dnia 14 maja 1999 roku, I PKN 41/99 /sąd II instancji może zmienić ustalenia faktyczne stanowiące podstawę wydania wyroku sądu I instancji. Sąd Okręgowy, mając na względzie istotność opinii biegłego dla ustalenia czy zachodzi adekwatny związek przyczynowy pomiędzy faktem zatankowania paliwa przez stronę powodową na stacji strony pozwanej, a powstałą szkodą, które to okoliczności nie są przez żadną ze stron kwestionowane, uzupełnił postępowanie dowodowe poprzez zasięgnięcie dalszych, szczegółowych wyjaśnień w ramach uzupełniającego przesłuchania biegłego na rozprawie w dniu 16 maja 2017 roku.

Efekty tego przesłuchania oraz przekazane w jego trakcie dane i informacje, które należy ocenić jako rzetelne i profesjonalne zwłaszcza, że żadna ze stron ich nie kwestionowała, prowadzą do wniosku o zasadności apelacji, w szczególności z następujących przyczyn.

Biegły w opinii podał 5 możliwości powstania szkody, systematyzując je wg prawdopodobieństwa. Dwie ostatnie, a to zawartość w paliwie higroskopijnych ulepszaczy lub nadmierna ilość w paliwie biopaliw zostały odrzucone przez biegłego, przy braku sprzeciwu stron. Pozostałe możliwości sprowadzały się do: po pierwsze dostarczenia wody wraz z paliwem, po drugie istnienia wody w zbiorniku paliwa, po trzecie /ewentualnie/ z obu przyczyn na raz. Biegły jednakże w opinii wskazał, iż nie można wykluczyć, że przyczyną uszkodzeń silnika stanowiła niewłaściwa jakość paliwa. Przesłuchany na rozprawie przed Sądem Rejonowym biegły natomiast podał, że z uwagi na charakter uszkodzeń należy przyjąć z pewnością, że w baku znajdowała się woda lecz mało jest możliwe by nzbierała się wcześniej

W trakcie przesłuchania na rozprawie w dniu 16 maja 2017 roku biegły natomiast uściślił, że jako przyczynę szkody można wskazać ewentualnie tylko 2 pierwsze sytuacje, przy czym pojazd był nowy więc druga przyczyna jest raczej nieprawdopodobna. Podał, że gdyby przyczyną awarii były problemy z filtrem czy pompą paliwową to objawy „skakania” samochodu występowałyby nadal nawet po wymianie wtryskiwaczy, co nie miało miejsca. Jeśli zaś chodzi o możliwość trzecią czyli zbieg przyczyn to dotyczy ona raczej samochodów starych to znaczy samochodów z większym przebiegiem kilometrowym, dłużej eksploatowanych. Wykluczył też biegły możliwość skroplenia się wody zastanej w przewodach paliwowych ponieważ sytuacje takie mogą powstać po okresie zimowym, a samochód było nowym pojazdem nabytym, po okresie zimowym, używanym przez trzy do czterech miesięcy. W ramach swojego doświadczenia zawodowego biegły wyjaśnił, iż czyszczenie zbiorników paliwowych na stacji ma miejsce raz w roku. Wytrącająca się w zbiornikach woda podlega zsumowaniu, a z kolei paliwa nie bada się po transporcie, czyli po dostawie do stacji paliwowej. Podał także, iż w razie wykluczenia wariantu, że przyczyną szkody była zawartość ponadnormatywna wody w paliwie należałoby przyjąć, że paliwo było zanieczyszczone to znaczy zawierające związki bogate w tlen, co z kolei ostatecznie doprowadziłoby do wytrącenia się ponadnormatywnej ilości wody. Sąd Okręgowy

pozytywnie zweryfikował wyjaśnienia biegłego, uznając je za rzetelne i wsparte praktyką, w tym doświadczeniem nabytym przez biegłego na stanowisku kierownika stacji benzynowej.

Powyższe ustalenia dały podstawę do uznania, iż przyczyną awarii była ponadnormatywna zawartość wody w paliwie pobranym na stacji strony pozwanej, a w konsekwencji do przyjęcia, iż został wykazany adekwatny związek przyczynowy pomiędzy tankowaniem na stacji pozwanej, a szkodą.

Należy mieć bowiem na uwadze następujące okoliczności. Samochód był nowy, z małym przebiegiem, eksploatowany okresie późnowiosennym i wczesnoletnim co wyklucza możliwość zalegania wody w przewodach paliwowych. Samochód dojechał do stacji benzynowej strony pozwanej na tzw. oparach, co biegły uznał za dopuszczalne, wyjaśniając, iż rezerwa pokazuje ile kilometrów można jeszcze bezpiecznie przejechać. Wyjaśnił też, że jazda poniżej określonego progu doprowadzi do zniszczenia programu komputerowego i konieczności przeprogramowania i fakt ten zostałby ujawniony przy badaniu pojazdu, a zatem nie mógł nastąpić. Nie było kwestionowane to, iż samochód zaczął podskakiwać w bardzo krótkim czasie po wyjeździe ze stacji strony pozwanej. Nie budzi wątpliwości to, co wynika ze stanowiska biegłego, że wcześniej fakt „skakania” samochodu czyli fakt uszkodzeń nie mógł mieć miejsca ponieważ pracownik strony powodowej nie dojechałby do stacji. Zatem okoliczności wskazują na to, że awaria pojazdu miała bezpośredni związek z tankowaniem na stacji strony pozwanej. W świetle przekazu biegłego nawet niewielka ponadnormatywna ilość wody w paliwie prowadzi do zatarcia wtryskiwaczy w czasie trzech do czterech minut i uniemożliwia jazdę. Nie budzi wątpliwości to, że pracownik strony powodowej zatankował cały bak, co oznacza że w trakcie pobytu na stacji strony pozwanej bak był pusty. Poprzednio pobrane paliwo musiało być więc praktycznie w całości zużyte. Wykluczyć należy wariant kumulacji jako przyczynę ponieważ paliwa w pojeździe strony powodowej chwili dojazdu do stacji strony pozwanej już nie było. Ponadto wariant ten wyklucza ilość pobranego wówczas na stacji paliwa. W skazać trzeba, że niemożliwe jest by pojazd dojeżdżał na stację z wodą na dnie zbiornika paliwowego ponieważ woda dostalaby się do wtryskiwaczy i uniemożliwiła jazdę. Dodatkowo, woda jest cięższa od paliwa i w pierwszej kolejności spływa na dno baku i przez to do przewodów paliwowych prowadzących do wtryskiwaczy, po czym natychmiast dochodzi do korozji. Niemożliwe było by przed dojazdem na stację paliw strony pozwanej pracownik powódki gdziekolwiek tankował skoro dojechał z pustym bakiem. Z okoliczności wynika, iż jedyną możliwą przyczyną awarii pozostawało paliwo strony pozwanej, zawierające nadmierną ilość wody.

Przedstawione przez stronę pozwaną dowody nie niweczą tego wniosku. Przede wszystkim nie wykazano kiedy czyszczony był zbiornik paliwowy, a jak wskazał biegły czyni się to tylko raz na rok, a zbierająca się woda kumuluje się w zbiorniku. Ponieważ nie wiadomo jaka była ilość paliwa w zbiorniku na stacji benzynowej w chwili tankowania przez stronę powodową to nie można wykluczyć, iż doszło do zasysania wody z dna zbiornika, którego moment czyszczenia był dawno odległy od daty tankowania. Okoliczność zatem, że paliwo posiadało stosowne atesty nie ma tu znaczenia. Jeśli zaś chodzi o alarm na petrowendzie to strona pozwana nie wykazała zasad działania alarmu /przy założeniu jego sprawności na dzień tankowania, czego też pozwana nie dowiodła/ by w sytuacji, gdy paliwa w zbiorniku już jest mało, a na dnie jest zebrana woda alarm reagował, sygnalizując równocześnie konieczność czyszczenia zbiornika i usunięcia wody z dna. Nie zostało też wykazane by alarm nie mógł być wyłączony chwilowo bez żadnych konsekwencji. Z zeznania świadka B., byłego pracownika strony pozwanej wynika, że skrzynia paliwowa zamykana jest na kłódkę jednak dostęp do klucza mają kasjerzy bowiem klucz znajduje się pod kasą, a dostęp do skrzyni nie jest monitorowany kamerą. Nie odnotowuje się też kiedy i przez kogo skrzynia jest otwierana.

Odnośnie pobrania próbki benzyny paliwa Sąd Rejonowy nie podziela stanowiska Sądu Rejonowego odnośnie oceny tego dowodu. Z zeznań świadka K. wynika w jaki sposób próbka została pobrana i zabezpieczona. Obowiązek nałożenia banderoli przez nabywcę paliwa nie wynika natomiast z żadnego przepisu prawa. Brak jest podstaw do umniejszenia znaczenia zeznań świadka albowiem zawartość wody w paliwie zastała stwierdzona przez niezależne laboratorium, co oczywiście wymagało czasu. Trudno założyć aby świadek dołał wody do paliwa skoro nie miał korzyści w takim działaniu. Nie ma podstaw aby zarzucać stronie powodowej brak podjęcia akcji reklamacyjnej skoro istotnie ustalenie przyczyn awarii zajęło określoną ilość czasu, a stan paliwa w przedmiotowym zbiorniku niewątpliwie przez ten czas uległ już zmianie tak co do ilości, jak co do jakości i poziomu zapełnienia zbiornika w związku z dalszymi dostawami. Prowadzenie w procesie dowodu z opinii biegłego chemika było więc bezzasadne, tym bardziej, że okoliczności sprawy

wykluczają możliwość nabycia paliwa u innego sprzedawcy, a przez to możliwość aby badana próbka nie pochodziła od strony pozwanej. Sąd Okręgowy nie dopatruje się podstaw do zdyskwalifikowania dowodu w postaci zeznań św.K.. Świadek bowiem mógł mieć wiedzę kiedy doszło do zużycia poprzedniego paliwa skoro pojazd wyposażony jest w elektroniczny system informujący o braku paliwa, a świadek jest kierowcą strony powodowej od 10 lat więc jego doświadczenie jest znaczne. Przed wszystkim jednak zeznania świadka potwierdza dalszy materiał dowodowy w postaci paragonu z tankowania, z czego wynika, że pojazd dojechał do stacji z pustym bakiem/na oparach/. Dodatkowo przedstawiony przez świadka w zeznaniach sposób zachowania się samochodu odpowiada charakterowi uszkodzeń w związku z czym nie można uznać aby świadek nie podał wiarygodnych informacji odnośnie zachowania się pojazdu przed tankowaniem.

Ciąg zdarzeń wskazuje na to, iż istnieje związek przyczynowy pomiędzy pobraniem paliwa na stacji strony pozwanej, a szkodą /dowód prima facie/. Nie można wszak, na tle analizy materiału dowodowego, przyjąć by związek taki nie zachodził albo, że skutek został spowodowany inną przyczyną niż przedstawiona wyżej więź przyczynowo- skutkowa/ wyrok Sądu Najwyższego z dnia 15 kwietnia 2005 roku, I CK 653/04/.

Strona pozwana dowodząc okoliczności przeciwnych skoncentrowała się na systemach bezpieczeństwa istniejących na stacji. Nie dowiodła jednak bezawaryjności sondy monitorującej poziom wody, granic jej tolerancji pomiarowej, niemożności dostępu do skrzyni paliwowej, stanu paliwa w zbiorniku w chwili tankowania, daty czyszczenia zbiornika. Nie wykazała, że w konkretnych okolicznościach sprawy związek ten nie zachodzi lub został spowodowany inną przyczyną. Nawet gdyby szkoda powstała w wyniku użycia polepszaczy paliwa czy nadmiernej zawartości w paliwie związków bogatych w tlen, to i tak odpowiedzialność za stan rzeczy ponosiłby pozwany właściciel stacji paliw.

W efekcie apelacja okazała się zasadna, co doprowadziło do zmiany wyroku/ art. 386 par. 1 k.p.c./ i uwzględnienia powództwa na podstawie art.471 k.c. w zw. z art. 481 par.1 k.c.

O kosztach za obie instancje orzeczono po myśli art. 98 k.p.c. w zw. z art. 108 par. 1 k.p.c. oraz na podstawie Rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości w sprawie opłat za czynności adwokackie z 2002 roku. Na koszty procesu złożyły się: oplata od pozwu i pełnomocnictwa / 715+ 17 zł/,koszt obsługi prawnej/ 2400 zł/ oraz koszt dojazdu pełnomocnika o sądu ustalony na podstawie złożonych biletów kolejowych i spisu kosztów/982,60 zł/. Koszty postępowania apelacyjnego objęły opłatę od apelacji /715 zł/ i 1200 zł tytułem obsługi prawnej.

Ref. I inst. SSR A. Rudol