

UZASADNIENIE

wyroku Sądu Rejonowego dla (...) W. w W. z dnia 30 kwietnia 2021 r.

W dniu 18 maja 2020 r. powódka (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w G. wytoczyła powództwo przeciwko (...) spółce akcyjnej w W. o zasądzenie 52 800 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 12 października 2017 r. do dnia zapłaty.

W uzasadnieniu wskazano m.in., że powódka zajmuje się przewozem kolejowym towarów, do czego wykorzystuje tabor kolejowy. W dniu 17 czerwca 2017 r. miało dojść do wykolejenia lokomotywy typu 59E serii 182. Powódka wskazała, że dzierżawiła lokomotywę na podstawie umowy, a na podstawie § 4 ust. 2 umowy zobowiązana była do podjęcia działań naprawczych. Powódka twierdziła, że do wykolejenia doszło z przyczyn obciążających pozwaną spółkę (nieprawidłowy stan infrastruktury kolejowej, brak nadzoru, brak odpowiednich ograniczeń prędkości). Po zdarzeniu powódka naprawiła uszkodzoną lokomotywę i domaga się od strony pozwanej odszkodowania.

Strona pozwana wniosła o oddalenie powództwa. Strona pozwana zarzuciła, że strona powodowa nie posiada legitymacji czynnej w niniejszej sprawie, gdyż umowa dzierżawy, na którą powołuje się powódka nie zobowiązywała jej do naprawienia lokomotywy.

Poza tym pozwana zakwestionowała swoją odpowiedzialność za szkodę oraz wysokość poniesionej szkody.

Na podstawie art. 2053 § 2 k.p.c. przewodniczący zarządził przez powoda złożenie dodatkowego pisma przygotowawczego i wyznaczył posiedzenie przygotowawcze.

W odpowiedzi na zarzut braku legitymacji pełnomocnik powoda wskazał, że odpowiedzialność dzierżawcy za naprawienie lokomotywy wynika z art. 705 k.c. Ponadto obowiązkiem powoda była minimalizacja poniesionej szkody, a każdy dzień wyłączenia uszkodzeń lokomotywy z eksploatacji skutkowało utratą przychodów i mógł stanowić podstawę roszczeń odszkodowawczych (pismo z 19 lutego 2021 r. k. 349).

W dniu 9 kwietnia 2021 r. odbyło się posiedzenie przygotowawcze, na którym przewodniczący omawiał z pełnomocnikami kwestię legitymacji. W toku posiedzenia pojawiły się nowe twierdzenia pełnomocnika powoda, jakoby obowiązek naprawienia lokomotywy przez powódkę wynikał z „praktyki obowiązującej” przy tego typu umowach, a nadto wynikał a contrario z § 4 ust. 3 umowy. Pełnomocnik pozwanej zaprzeczył tym nowym twierdzeniom.

Następnie sporządzono plan rozprawy, a po zakończeniu posiedzenia przygotowawczego przeprowadzono rozprawę.

Wniosek stron o sporządzenie uzasadnienia orzeczenia zawierał braki formalne. Przewodniczący zobowiązał pełnomocnika do doręczenia odpisu wniosku pełnomocnikowi strony przeciwnej zgodnie z art. 132 § 1 k.p.c. i złożenia do sądu oświadczenia (w jednym egzemplarzu) o doręczeniu odpisu wniosku lub o nadaniu odpisu wniosku o sporządzenie uzasadnienia przesyłką poleconą pełnomocnikowi strony przeciwnej w terminie jednego tygodnia od dnia doręczenia zarządzenia pod rygorem odrzucenia wniosku.

W ocenie Sądu z dniem 7 listopada 2019 r. zdezaktualizował się dotychczasowy pogląd prezentowany przez Sąd Najwyższy (por. uchwałę SN z dnia 27 października 2005 r., III CZP 65/05, OSNC 2006, nr 3, poz. 50, postanowienie SN z dnia 26 października 2005 r., V CZ 121/05, P.. 2005, nr 11–12, s. 252, postanowienie SN z dnia 4 listopada 2005 r., V CZ 124/05, LEX nr 171282, wyrok SN z dnia 8 listopada 2012 r., V CSK 466/11, LEX nr 1289051, wyrok SN z dnia 22 października 2015 r., II PK 265/14) oraz sądy powszechne, zgodnie z którym wniosek o sporządzenie uzasadnienia oraz o doręczenie odpisu wyroku wraz z uzasadnieniem nie podlega bezpośredniemu doręczeniu, o którym mowa w art. 132 § 1 k.p.c.

Dotychczasowy pogląd prezentowany w orzecznictwie opierał się na założeniu, że należy odróżnić pisma procesowe mające znaczenie dla innych niż strona wnosząca osób uczestniczących w procesie, od pism, które takiego znaczenia nie mają lub dotyczą tylko niektórych uczestników procesu. Tylko w przypadku tej pierwszej kategorii pism znajduje zastosowanie reguła wyrażona w art. 132 § 1 k.p.c. Wynika to z rationis legis tego przepisu, polegającej na umożliwieniu osobom biorącym udział w sprawie zaznajomienia się z materiałem procesowym oraz przygotowania się do udziału w postępowaniu. Innych pism ten przepis nie dotyczy. Wniosek o uzasadnienie był zaliczany do drugiej kategorii, bowiem ze względu na swą istotę i cel służył tylko interesowi osoby wnoszącej (art. 321 § 1 k.p.c.), „podstawową bowiem funkcją takiego pisma jest uzyskanie przez stronę wiedzy o motywach wydanego orzeczenia. W ten sposób strona, poznając uzasadnienie, może podjąć przemyślaną decyzję dotyczącą wniesienia środka odwoławczego oraz nadania mu najbardziej efektywnej treści (tak uchwała SN z dnia 27 października 2005 r., III CZP 65/05). Uzasadniając dalej swoją decyzję Sąd Najwyższy podkreślił, że złożenie takiego wniosku może rzeczywiście wskazywać na zamiar wniesienia środka odwoławczego, jednak nie jest to wskazanie ani pewne, ani miarodajne, nie jest to zapowiedź apelacji i może być wniesiony przez każdą stronę, także tę, która sprawę wygrała i nie ma interesu we wniesieniu środka odwoławczego. Ponadto możliwe było wywiedzenie apelacji mimo niezłożenia wniosku o sporządzenie uzasadnienia wyroku.

W dniu 7 listopada 2019 r. weszła w życie ustawa z dnia 4 lipca 2019 r. o zmianie ustawy kodeks postępowania cywilnego oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2019 r., poz.1469).

Obecnie obowiązujący art. 369 § 1 i 3 k.p.c. wskazuje, że warunkiem wniesienia apelacji od wyroku Sądu I instancji jest uprzednie złożenie wniosku o sporządzenie uzasadnienia tego wyroku, bowiem termin na wniesienie apelacji liczony jest od dnia doręczenia stronie skarżącej wyroku z uzasadnieniem. Co więcej, w art. 331 § 2 k.p.c. zastrzeżono, że sporządzenie pisemnego uzasadnienia wyroku z urzędu nie zwalnia strony od obowiązku zgłoszenia wniosku o doręczenie wyroku z uzasadnieniem.

Zmiany, które weszły w życie na mocy ustawy z dnia 4 lipca 2019 r. sprawiły, że argumentacja podnoszona m. in. w uchwale SN z dnia 27 października 2005 r., III CZP 65/05 straciła na aktualności. Obecnie wniosek o sporządzenie uzasadnienia nie jest składany, tylko po to by strona mogła zapoznać się z treścią rozstrzygnięcia sądu. Wniosek ten warunkuje prawo do wniesienia apelacji. Nadto apelacja może być wniesiona tylko w takim zakresie, w jaki strona uprzednio wnioskowała o sporządzenie uzasadnienia (art. 328 § 3 k.p.c.). Tak więc nie sposób uznać, że złożenie takiego wniosku nie wpływa na prawa i obowiązki drugiej strony, która powinna mieć możliwość kontroli tego, czy strona przeciwna ma prawo do wniesienia apelacji, a także w jakim zakresie to prawo jej przysługuje.

W ocenie sądu nie byłoby zasadnym zastosowanie w niniejszej sprawie rygoru przewidzianego w art. 132 § 1 k.p.c. i zwrócenie pełnomocnikowi wniosku, który nie spełniał warunków opisanych w tym przepisie. Po pierwsze wieloletnia praktyka sądowa utrwaliła pewnego rodzaju standard postępowania w zakresie składania wniosku o sporządzenie uzasadnienia. Po drugie z treści uzasadnienia do ustawy z dnia 4 lipca 2019 r. wynika, że ustawodawca najprawdopodobniej nie zdawał sobie sprawy, że zmiana art. 369 § 1 i 3 k.p.c. oraz art. 331 § 2 k.p.c. będzie miała wpływ na zakres zastosowania art. 132 § 1 k.p.c., gdyż nigdzie w uzasadnieniu nie podniesiono tej kwestii. Po trzecie, po zwrocie pisma w trybie art. 132 § 1 k.p.c. nie jest możliwe jego uzupełnienie, strona może wnieść nowe pismo, które w przypadku wniosku o uzasadnienie najpewniej doprowadziłoby do jego odrzucenia z uwagi na przekroczenie krótkiego tygodniowego terminu na złożenie wniosku (328 § 1 k.p.c.). Tak więc stronie zamknięto by prawo do wniesienia apelacji. Taka wykładania byłaby niezwykle wątpliwa z uwagi na zastrzeżone w Konstytucji prawo sprawiedliwego procesu i powiązane z tym prawo do bycia wysłuchanym (art. 45 ust. 1 Konstytucji), czy też prawo do zaskarżenia orzeczenia (art. 78 ust. 1 Konstytucji) – por. wyrok TK z 20.05.2008 r., P 18/07, OTK-A 2008, nr 4, poz. 61, wyrok TK z 17.11.2008 r., SK 33/07, OTK-A 2008, nr 9, poz. 154.

Dlatego jedynym (w ocenie Sądu) słusznym rozwiązaniem, było wezwanie pełnomocnika do uzupełnienia braków wniosku poprzez nakazanie mu wypełnienia obowiązków nałożonych na niego na mocy art. 132 § 1 k.p.c., ale w terminie tygodniowym, pod rygorem odrzucenia wniosku (art. 328 § 4 k.p.c.).

Obaj pełnomocnicy uzupełnili braki wniosku.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny sprawy:

W dniu 17 czerwca 2017 r. przy wjeździe pociągu nr TMEj nr (...) relacji E. Towarowy-Z. K. na stację W. –P. na tor nr 303, na rozjeździe 431 nastąpiło wykolejenie lokomotywy typu 59E serii 182, nr 164-4.

Lokomotywa poruszała się w tym czasie po torach, którymi zarządzała pozwana. Strony procesu łączyła umowa o udostępnienie powódce tej infrastruktury kolejowej, w celu realizacji rozkładu jazdy pociągów.

O. ści bezsporne

Lokomotywa była eksploatowana przez powódkę na podstawie umowy dzierżawy nr (...) z dnia 15 grudnia 2011 r.

Zgodnie z umową wdzierżawiający ((...) s.a we W.) zobowiązał się oddać dzierżawcy ((...) sp. z o.o. w G.) sprawne technicznie lokomotywy do używania i pobierania pożytków, a dzierżawca zobowiązał się zapłacić czynsz (§3 ust. 1) .

Wady stwierdzone po przekazaniu lokomotywy do dzierżawy oraz jakiegokolwiek szkody powstałe w wyniku wad muszą zostać pisemnie zgłoszone wdzierżawiającemu najpóźniej 5 dni po przekazaniu danej lokomotywy. Jeśli taka informacja nie zostanie przekazana lub zostanie uczyniona zbyt późno, to wady stwierdzone w lokomotywie będą uznawane za zaakceptowane przez dzierżawcę (§ 3 ust. 3 zd 1 i 2.). W przypadku wykrycia przez dzierżawcę wad fizycznych lb prawnych lokomotywy istniejących w chwili jej wydania lub wad ujawnionych później lecz wynikających z przyczyn tkwiących w lokomotywie w chwili jej wydania, zobowiązany jest on pisemnie poinformować wdzierżawiającego o wykryciu tych wad w terminie 5 dni od dnia ich wykrycia. Brak takiej informacji lub przekazanie jej w późniejszym terminie wyłącza odpowiedzialność wdzierżawiającego za szkody powstałe w wyniku tych wad (§ 3 ust. 3 zd. 4 i 5).

Zwrot technicznie sprawnej lokomotywy w stanie wynikającym z ogólnie przyjętego zużycia eksploatacyjnego nastąpi na wskazaną przez wdzierżawiającego bocznice (§ 3 ust. 5). Dzierżawca zobowiązuje się pokryć koszty wynikające ze zużycia większego niż eksploatacyjne (§ 3 ust. 6).

Strony ponoszą odpowiedzialność za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy na zasadach ogólnych określonych w kodeksie cywilnym z uwzględnieniem postanowień umownych (§ 4 ust. 1).

W przypadku powstania szkody na lokomotywie dzierżawca zobowiązany jest zawiadomić na pisemnie wdzierżawiającego o powstałej szkodzie w terminie 2 dni roboczych licząc od daty powstania szkody (§ 4 ust. 2).

W przypadku kradzieży lub uszkodzenia lokomotywy w czasie dzierżawy, w sposób, który uniemożliwi jej naprawę, lub w przypadku gdy koszty naprawy przekroczyłyby wartość lokomotywy, dzierżawca zapłaci wdzierżawiającemu odszkodowanie w wysokości poniesionej szkody rzeczywistej przez wdzierżawiającego (§ 4 ust. 3 zd. 1). Dzierżawca nie jest zobowiązany do zapłaty odszkodowania, gdy uszkodzenie nastąpiło z powodu wad fizycznych lokomotywy istniejących w chwili jej wydania lub wad ujawnionych później, lecz wynikających z przyczyn tkwiących w lokomotywie w chwili jej wydania (§ 4 ust. 2 zd. 2). W przypadku uszkodzenia lokomotywy z winy dzierżawcy, dzierżawca zobowiązany jest do zapłaty odszkodowania, o którym mowa w § 4 ust. 3 zd. 1 niezależnie od wykrytych wad fizycznych lokomotywy istniejących w chwili jej wydania lub wad ujawnionych później, lecz wynikających z przyczyn tkwiących w lokomotywie w chwili jej wydania (§ 4 ust. 4 zd. 1).

Koszty napraw lokomotywy z powodu jej wad fizycznych istniejących w chwili wydania lub wad ujawnionych później lecz wynikających z przyczyn tkwiących w lokomotywie w chwili jej wydania ponosi wdzierżawiający (§ 4 ust. 6).

Dzierżawca w całej rozciągłości odpowiada przed wdzierżawiającym za ewentualne straty lub szkody wynikłe w wyniku nieprawidłowego lub niedbałego użytkowania albo niewłaściwej konserwacji lokomotywy (§ 8 ust. 1 zd. 2). Dzierżawca zobowiązany jest do właściwego bieżącego utrzymania lokomotywy zgodnie z obowiązującymi

w tym zakresie przepisami (§ 8 ust. 4). Dzierżawca zobowiązany jest do pokrywania kosztów związanych z bieżącą eksploatacją lokomotywy i wykonywania czynności utrzymaniowych poziomu P1 i P2. Dzierżawca ponosi koszty związane z transportem lokomotyw do i z przeglądów kontrolnych (P1), przeglądów okresowych (P2) oraz przeglądów poszerzonych (P3). Koszt transportu lokomotyw do napraw rewizyjnych (P4) i napraw głównych (P5) ponosi wydierżawiający (§ 8 ust. 6). Wydierżawiający zleca wykonywanie przeglądów poszerzonych P3 i napraw rewizyjnych P4, jak i napraw głównych P5 oraz pokrywa koszty napraw rewizyjnych (P4) oraz napraw głównych (P5) (§ 8 ust. 9 zd. 2).

Dzierżawca ponosi odpowiedzialność za zniszczenie, uszkodzenie, utratę, zaginięcie lokomotywy lub inne podobne zdarzenie wynikające z siły wyższej, jeżeli były one skutkiem zaniedbania lub zaniechania dzierżawcy (§ 10 ust. 5)

O. ści bezsporne; umowa z 15.12.2011 r. k. 92v-120; aneks do umowy ustalający tekst jednolity k. 92

W dniu 23 listopada 2015 r. doszło do zawarcia trójstronnego porozumienia pomiędzy (...) s.a. we W., (...) sp. z o.o. w G. oraz (...) sp. z o.o. we W., na mocy którego wydierżawiającym stał się (...) sp. z o.o.

O. ści bezsporne; porozumienie z 23.11.2015 r. k. 88-91

Powódka naprawiła uszkodzoną lokomotywę i wezwała pozwaną do zapłaty odszkodowania.

O. ści bezsporne

Okoliczności faktyczne, w zakresie w jakim były istotne dla rozstrzygnięcia sprawy były bezsporne.

Sąd oddalił powództwo z uwagi na brak legitymacji biernej strony pozwanej, dlatego Sąd pominął wszystkie wnioski dowodowe, które miały na celu ustalenie przebiegu zdarzenia, podmiotu odpowiedzialnego za szkodę oraz wysokość szkody (plan rozprawy k. 356).

Sąd Rejonowy zważył, co następuje:

Powództwo w sprawie zostało oddalone z uwagi na brak legitymacji biernej strony pozwanej.

Niniejsza sprawa podlega rozpoznaniu w postępowaniu gospodarczym (art. 4582 § 1 pkt 1 k.p.c.).

W postępowaniu gospodarczym obowiązuje wyższy stopień staranności w dowodzeniu przez strony swoich roszczeń. Ten wyższy stopień staranności objawia się w prekluzji twierdzeń i dowodów (art. 4585 k.p.c.) oraz w ograniczeniach w prowadzeniu niektórych dowodów (art. 45810 i art. 45811 k.p.c.).

Zgodnie z art. 4585 § 1 i 3 k.p.c. powód jest obowiązany powołać wszystkie twierdzenia i dowody w pozwie, a pozwany - w odpowiedzi na pozew. Twierdzenia i dowody powołane z naruszeniem § 1-3 podlegają pominięciu, chyba że strona uprawdopodobni, że ich powołanie nie było możliwe albo że potrzeba ich powołania wynika później. W takim przypadku dalsze twierdzenia i dowody na ich poparcie powinny być powołane w terminie dwóch tygodni od dnia, w którym ich powołanie stało się możliwe lub wynika potrzeba ich powołania.

O tym, jakie twierdzenia i dowody winny być powołane w pozwie decyduje podstawa roszczenia dochodzonego przez stronę. Innymi słowy pozew powinien zawierać taką kompilację twierdzeń i dowodów, iż możliwe jest wydanie wyroku uwzględniającego powództwo, nawet jeśli strona pozwana skupi się jedynie na zaprzeczeniu najistotniejszym faktom w sprawie. Zaprezentowanie przez stronę twierdzeń co do okoliczności faktycznych bez jednoczesnego powołania dowodów na ich poparcie powoduje, że późniejsze sformułowanie wniosków dowodowych mających wykazać prawdziwość tych twierdzeń będzie spóźnione.

Swoje roszczenie strona powodowa wywodzi ze zdarzenia, które miało miejsce 17 czerwca 2017 r., kiedy to doszło do wykolejenia lokomotywy typu 59E serii 182, nr 164-4. Bezsporne w sprawie jest, że takie zdarzenie miało miejsce oraz że doszło do uszkodzenia lokomotywy. Strona pozwana nie kwestionowała również, że powódka użytkowała tę

lokomotywę na podstawie umowy, a także tego, że powódka poniosła koszty naprawy tej rzeczy. Strona pozwana kwestionowała natomiast swoją odpowiedzialność za zdarzenie oraz wysokość kosztów koniecznych do przywrócenia rzeczy do stanu sprzed szkody.

Twierdzenia powołane przez stronę powodową w pozwie wskazują, że odpowiedzialność strony pozwanej można rozpatrywać na gruncie odpowiedzialności umownej (art. 471 k.c.), jako że lokomotywa poruszała się w tym czasie po torach, którymi zarządzała pozwana, a strony procesu łączyła umowa o udostępnienie powódce tej infrastruktury kolejowej, w celu realizacji rozkładu jazdy pociągów. Odpowiedzialność pozwanej może być również rozpatrywana z punktu widzenia przepisów o odpowiedzialności deliktowej (art. 415 k.c. i art. 435 k.c.).

Niezależnie od tego, jaki reżim odpowiedzialności zostanie przyjęty, należy ocenić jakiego rodzaju szkodę w majątku powódki mogły wywołać ewentualne działania/zaniechania w nieprawidłowym utrzymaniu infrastruktury kolejowej.

W pierwszej kolejności należy podkreślić, że powódka nie była właścicielem uszkodzonej rzeczy. Tym samym uszkodzenie lokomotywy nie generowało bezpośrednio w jej majątku żadnej szkody, która wyrażała się w uszkodzeniu/zmniejszeniu wartości rzeczy. Należy zatem odpowiedzieć sobie na pytanie, czy w majątku mogła powstać innego rodzaju szkoda.

Odpowiedź na to pytanie jest oczywista. Uszkodzenie rzeczy może prowadzić do wyłączenia jej z eksploatacji, a powódka może utracić określoną korzyść. W wyniku uszkodzenia rzeczy powódka mogła być również zmuszona do wynajęcia/wydzierżawienia lokomotywy zastępczej, na czas naprawy uszkodzonej lokomotywy. Jednakże tych roszczeń powódka nie dochodzi w niniejszym postępowaniu, gdyż na tych okolicznościach nie została oparta podstawa faktyczna pozwu.

Uszkodzenie rzeczy, która znajduje się w posiadaniu zależnym osoby niebędącej właścicielem, może wiązać się z obowiązkiem posiadacza zależnego do naprawienia tej rzeczy. Takie zobowiązanie może wynikać ze stosunku obligacyjnego, który łączy posiadacza zależnego z drugą stroną umowy.

W pozwie strona powodowa powołała się na umowę dzierżawy nr (...) z dnia 15 grudnia 2011 r., a konkretniej na § 4 ust. 2 umowy. W piśmie z 19 lutego 2021 r. strona powodowa dodatkowo wskazywała na art. 705 k.c.

W ocenie sądu umowa z 15 grudnia 2011 r. nie stanowiła umowy dzierżawy (art. 693 § 1 k.c.), lecz umowę najmu (art. 659 § 1 k.c.).

Zarówno umowa dzierżawy, jak i umowa najmu w swoim essentialia negotii przewiduje oddanie określonej rzeczy do używania. Natomiast umowa dzierżawy zakłada dodatkowo uprawnienie do „pobierania pożytków” przez dzierżawcę. W doktrynie prawa cywilnego rozróżniamy dwa rodzaje pożytków rzeczy: pożytki naturalne oraz pożytki cywilne. Pożytkami naturalnymi rzeczy są jej plody i inne odłączone od niej części składowe, o ile według zasad prawidłowej gospodarki stanowią normalny dochód z rzeczy (art. 53 § 1 k.c.). Pożytkami cywilnymi rzeczy są dochody, które rzecz przynosi na podstawie stosunku prawnego (art. 53 § 2 k.c.).

Mimo iż w umowie z 15 grudnia 2011 r. wskazano, że dzierżawca uprawniony jest do pobierania pożytków z przedmiotu umowy, to jednak trudno takich pożytków się doszukać. Lokomotywa z natury rzeczy nie przynosi żadnych pożytków naturalnych. Trudno też mówić o pożytkach cywilnych, skoro powód zawarł umowę, by samodzielnie korzystać z lokomotywy, a nie podnajmować/poddzierżawiać ją osobom trzecim. Umowa nawet przewidywała, że oddanie lokomotywy do używania osobie trzeciej wymaga pisemnej zgody wydzierżawiającego (§ 8 st. 3 zd. 2 umowy k. 96v). Tym samym nie wchodzi w grę pożytki cywilne.

Sam fakt, że strony nadały umowie nazwę „umowy dzierżawy”, nie oznacza, że umowę tę należy tak kwalifikować. Natomiast okoliczność ta może mieć znaczenie przy wykładni wzajemnych praw i obowiązków stron umowy. Tytuł umowy może wskazywać, że strony chciały, aby prawa i obowiązki stron kształtowały się analogicznie, jak w przypadku umowy dzierżawy, a nie w przypadku umowy najmu. Biorąc pod uwagę zasadę swobody umów (art. 3531 k.c.)

nie ma ku temu żadnych przeciwwskazań w zakresie, w jakim nie godzi to w przepisy o charakterze bezwzględnie obowiązującym (*ius cogens*).

W dalszej części uzasadnienia Sąd dokona analizy, czy obowiązek przywrócenia rzeczy do stanu sprzed szkody spoczywał na powódce, jeśli weźmie się pod uwagę odpowiednie przepisy o najmie (art. 662-664 i art. 675 k.c.), dzierżawie (art. 697 k.c. i 705 k.c.) a także konkretne postanowienia umowy z 15 grudnia 2011 r.

Wynajmujący powinien wydać najemcy rzecz w stanie przydatnym do umówionego użytku i utrzymywać ją w takim stanie przez czas trwania najmu (art. 662 § 1 k.c.) Drobne nakłady połączone ze zwykłym użytkowaniem rzeczy obciążają najemcę (art. 662 § 2 k.c.). Jeżeli rzecz najęta uległa zniszczeniu z powodu okoliczności, za które wynajmujący odpowiedzialności nie ponosi, wynajmujący nie ma obowiązku przywrócenia stanu poprzedniego (art. 662 § 3 k.c.).

Z powyższego przepisu wynika, że w razie uszkodzenia rzeczy po jej wydaniu, wynajmującego obciąża obowiązek dokonywania potrzebnych napraw lub wymiany zniszczonych części składowych rzeczy na swój koszt z dwoma wyłączeniami, tj. napraw drobnych i napraw wywołanych zniszczeniem rzeczy wskutek okoliczności, za które wynajmujący nie ponosi odpowiedzialności (art. 663, art. 662 § 2-3 k.c.).

Strona powodowa nie twierdziła w niniejszym postępowaniu, że uszkodzenie lokomotywy wymagało „drobnej naprawy”. Jedynie naprawy wynajętej rzeczy, które są powiązane z jej zwykłym użytkowaniem, np. uszkodzenie drzwi, okna oraz które wymagają drobnych nakładów i wydatków ponosi najemca. Naprawy, które nie wiążą się ze zwykłym użytkowaniem rzeczy przez najemcę, np. będące skutkiem wady rzeczy, siły wyższej, działaniem osoby trzeciej, nie wymagają od najemcy ponoszenia drobnych nakładów i wydatków, ale obciążają wynajmującego. Nie sposób za drobną naprawę uznać koszt rzędu 52 800 zł, który miał wynikać wskutek działań/zaniechań osoby trzeciej (pозwanej spółki), gdyż taki wydatek nie wynika ze „zwykłego używania rzeczy”, lecz jest wydatkiem poniesionym w związku z nieprzewidzianym, niepożądanym działaniem sprawcy szkody.

Strona powodowa nie twierdziła również, że doszło do zniszczenia rzeczy, wręcz przeciwnie – twierdziła, że lokomotywa została naprawiona i przywrócona do eksploatacji. Zatem nie spełniła się hipoteza art. 662 § 3 k.c.

Powyższe oznacza, że na gruncie przepisów regulujących stosunek najmu, to na wynajmującym spoczywał ciężar przywrócenia rzeczy do stanu sprzed szkody. Obowiązek ten istniał w stosunku do najemcy (powódki). Przepisy k.c. przewidują też, jakie uprawnienia powódce przysługiwały w związku z niewykonaniem tego obowiązku. Niewywiązywanie się przez wynajmującego z obowiązku utrzymania rzeczy w wymaganym stanie skutkuje uprawnieniami najemcy z art. 663 k.c., odpowiedzialnością odszkodowawczą za szkodę z art. 471 i n. k.c., a także odpowiedzialnością z tytułu rękojmi z art. 664 k.c. Pierwszy przypadek wiąże się z zasadą winy wynajmującego (art. 663 i 471 k.c.), drugi oparty jest na zasadzie ryzyka (art. 664 k.c.).

Z twierdzeń pozwu nie wynika, aby powódka wystąpiła z którymkolwiek z tych roszczeń w stosunku do wynajmującego. Nie ma twierdzeń, że powódka wyznaczyła wynajmującemu odpowiedni termin do wykonania napraw, a po bezskutecznym upływie wyznaczonego terminu dokonała koniecznych napraw na koszt wynajmującego (art. 663 k.c.). Nie ma też twierdzeń dotyczących złożenia wynajmującemu oświadczenia o obniżeniu ceny, czy też wypowiedzeniu umowy (art. 664 k.c.).

Zgodnie z art. 675 § 1 k.c. po zakończeniu najmu najemca obowiązany jest zwrócić rzecz w stanie nie pogorszonym; jednakże nie ponosi odpowiedzialności za zużycie rzeczy będące następstwem prawidłowego używania.

Stan zwracanej rzeczy ma być nie pogorszony, czyli odpowiadać temu, w jakim znajdowała się ona w chwili jej wydania najemcy w wyniku zawartej umowy najmu, chyba że pogorszenie było wynikiem jej zużycia w następstwie jej prawidłowego używania. Jeżeli więc w wyniku prawidłowego używania rzeczy, czyli takiego, które jest zgodne z umową lub właściwością i przeznaczeniem rzeczy przy zachowaniu należytej staranności (art. 666 § 1 k.c.), doszło do jej zużycia (pogorszenia), to najemca, zwracając ją w takim stanie, skutecznie zwolni się z obowiązku. Tak samo jest w razie dokonania przez najemcę zmian (drobnych), które nie godzą w substancję (przeznaczenie) rzeczy, dokonanych

bez zgody wynajmującego (argumentem a contrario z art. 667 § 1 k.c.) lub takich, które taki skutek wywołują, ale dokonanych za zgodą wynajmującego (art. 667 § 1 k.c.). Również drobne naprawy albo konieczne naprawy nie są przeszkodą do skutecznego zwrotu rzeczy (art. 675 § 1 k.c.). Wykładnia przepisu art. 675 § 1 k.c. prowadzi do wniosku, że nie za każde pogorszenie rzeczy odpowiada najemca lecz tylko za takie, które jest następstwem nieprawidłowego jej użytkowania (tak wyrok SA w Katowicach z 7.10.1991 r., I ACr 267/91, OSA 1992, nr 3, poz. 22). Wykładnia normy wyrażonej w art. 675 § 1 k.c. nie może być oderwana od treści norm zawartych w art. 662 – 664 k.c. Dlatego najemca jest zwolniony z odpowiedzialności wskazanej w art. 675 § 1 k.c. jeśli do uszkodzenia rzeczy doszło w czasie trwania najmu i to wynajmującego obciąża obowiązek naprawy rzeczy.

Z powyższych przepisów wynika, że powódka nie była zobowiązana wobec wynajmującego do naprawienia uszkodzonej lokomotywy.

Przepisy dotyczące dzierżawy nieco odmienne regulują prawa i obowiązki stron umowy. Zgodnie z art. 667 k.c. dzierżawca ma obowiązek dokonywania napraw niezbędnych do zachowania przedmiotu dzierżawy w stanie niepogorszonym. Natomiast art. 664 k.c. stanowi, że do dzierżawy stosuje się odpowiednio przepisy o najmie.

W ocenie Sądu przepisy dotyczące umowy dzierżawy nie nakładają na powódkę obowiązku naprawy rzeczy uszkodzonej przez osobę trzecią. Regułą w kodeksie cywilnym jest, że odpowiedzialność dłużnika wynikająca z nieprawidłowego wykonania umowy oparta jest na zasadzie winy (art. 471 k.c.). Strony umowy mogą postanowić, że dłużnik odpowiada za okoliczności, za które nie ponosi winy (art. 473 k.c.), również przepisy ustawy wprowadzają niekiedy odpowiedzialność dłużnika mimo braku jego winy. Takimi przepisami są normy dotyczące odpowiedzialności za wady rzeczy, za które odpowiada wynajmujący/wydzierżawiający. Natomiast nie sposób doszukać się w k.c. przepisów, które wprowadzałyby taką absolutną/opartą na zasadzie ryzyka odpowiedzialność wobec dzierżawcy, za szkody, które spowodowała osoba trzecia. Nie wynika to wprost z tych przepisów i nie jest uzasadnione charakterem tej umowy.

W art. 667 k.c. zastrzeżono, że dzierżawca obowiązany jest jedynie dokonywać „napraw niezbędnych do zachowania przedmiotu dzierżawy w stanie niepogorszonym”. Tak więc oprócz napraw drobnych (art. 662 § 2 k.c. w zw. z art. 664 k.c.) dzierżawca powinien wykonać naprawy niezbędne do zachowania przedmiotu dzierżawy w stanie niepogorszonym, czyli naprawy związane z bieżącą, prawidłową eksploatacją przedmiotu dzierżawy, których podejmowanie leży w gestii „dobrego, rozsądnego i racjonalnie gospodarującego gospodarza”, a dokonywanie nie jest uzależnione od zgody wydzierżawiającego (art. 696 k.c.). Naprawy niezbędne dzierżawca podejmuje przede wszystkim w swoim interesie. Charakter i zakres napraw niezbędnych z art. 697 k.c. służy zapewnieniu bieżącej eksploatacji, a więc osiągnięciu typowych pożytków, jakie przynosi normalnie przedmiot dzierżawy, natomiast zwykle nie wpływa na osiągnięcie pożytków po wygaśnięciu stosunku dzierżawy (tak G. Kozieł [w:] Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania - część szczególna, wyd. II, red. A. Kidyba, Warszawa 2014, art. 697.).

W doktrynie jednoznacznie podkreśla się, że dzierżawca nie ma obowiązku naprawiania rzeczy, jeśli rzecz uległa uszkodzeniu wskutek zdarzeń nadzwyczajnych, czy też działania osoby trzeciej: „Uszkodzenie przedmiotu dzierżawy, jego zniszczenie lub utrata z przyczyn, za które dzierżawca nie ponosi odpowiedzialności, zobowiązują wydzierżawiającego do dostarczenia innego przedmiotu dzierżawy. W przeciwnym wypadku – dzierżawa wygasa” (tak P. Nazaruk [w:] Kodeks cywilny. Komentarz, red. J. Ciszewski, Warszawa 2019, art. 697.); „Wszelkie zdarzenia, które mają charakter nadzwyczajny i miały wpływ na przedmiot dzierżawy (huragany, susze, stan kłęski żywiolowej itp.), z reguły wymagają dokonania nakładów, a nie tylko napraw i w związku z tym obciążają wydzierżawiającego, a nie dzierżawcę. W sytuacji, w której dzierżawca czyniłby nakłady na przedmiot dzierżawy, ich rozliczenia dokonuje się według reguł ogólnych (art. 224–230 k.c.) lub przepisów o bezpodstawnym wzbogaceniu, których może dochodzić dopiero po zwrocie przedmiotu dzierżawy wydzierżawiającemu.” (A. Biały [w:] Kodeks cywilny. Komentarz. Tom IV. Zobowiązania. Część szczególna (art. 535-764(9)), red. M. Fras, M. Habdas, WKP 2018, art. 697.); „Przy określaniu zakresu napraw niezbędnych powinno się uwzględniać normalne zużycie, związane ze zwykłą prawidłową eksploatacją przedmiotu dzierżawy, a nie ponadstandardowe zużycie, usterki (czy też szkody) tego przedmiotu, powstałe w wyniku zaistnienia sytuacji nadzwyczajnych (np. kłęski żywiolowej, suszy, pożaru, huraganu), które mogłoby uzasadniać

poczynienie nakładów, a nie dokonanie napraw” (G. Koziół [w:] Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania - część szczególna, wyd. II, red. A. Kidyba, Warszawa 2014, art. 697.); „Obowiązkiem wydierżawiającego jest uzupełnienie nadzwyczajnych ubytków w przedmiocie dzierżawy, jeżeli są one następstwem okoliczności, za które dzierżawca nie ponosi odpowiedzialności” (J. Nadler (w:) E. Gniewek, P. Machnikowski, Komentarz, 2013, s. 1221); „Inne naprawy niż wskazane w komentowanym przepisie, w braku odmiennego uzgodnienia stron, nie obciążają dzierżawcy, lecz wydierżawiającego. Nie ma znaczenia, czy naprawa stała się konieczna wskutek zawinionego działania wydierżawiającego, zachowania innej osoby czy też np. siły wyższej. Dotyczy to także sytuacji, gdy ubytek lub zmiana powstały wskutek działania osób trzecich (wobec których może wydierżawiającemu przysługiwać odpowiednie roszczenie odszkodowawcze ex delicto). Ewentualne roszczenie odszkodowawcze wobec osoby trzeciej przysługuje wówczas wyłącznie wydierżawiającemu.” (K. Pietrzykowski (red.), Kodeks cywilny. T II. Komentarz. Art. 450–1088. Przepisy wprowadzające, Wyd. 10, Warszawa 2021); „W przypadku istotnych ubytków w przedmiocie dzierżawy obowiązek ich uzupełnienia spoczywa na wydierżawiającym, o ile ubytki nastąpiły w wyniku okoliczności, za które dzierżawca nie ponosi odpowiedzialności” (M. Dreła, w: Gniewek, Machnikowski, Komentarz, 2016, art. 697 KC, Nb 3, s. 1348–1349).

Ta wykładnia uzasadniona jest przede wszystkim tym, że przepisy o dzierżawie odsyłają do odpowiedniego stosowania przepisów o najmie. Oznacza to, że nie istnieją żadne przeszkody, aby w przypadku dzierżawcy zastosować normę wyrażoną w art. 663 k.c., która umożliwia dzierżawcy wyznaczenie wydierżawiającemu terminu na dokonanie napraw, a w przypadku bezskutecznego upływu terminu dokonać naprawy na koszt wydierżawiającego. Wydierżawiający odpowiada w stosunku dzierżawcy za wady przedmiotu dzierżawcy (art. 664 k.c.). Nałożenie na dzierżawcę dodatkowego obowiązku wykonywania napraw niezbędnych do zachowania przedmiotu dzierżawy w stanie niepogorszonym nie może iść tak daleko, by przerzucać na niego odpowiedzialność, za każde uszkodzenie rzeczy, nawet za takie, które spowodowała osoba trzecia.

Nie ma racji pełnomocnik powoda, że odpowiedzialność dzierżawcy do naprawienia przedmiotu umowy wynika z art. 705 k.c. Zgodnie z tym przepisem, po zakończeniu dzierżawy dzierżawca obowiązany jest, w braku odmiennej umowy, zwrócić przedmiot dzierżawy w takim stanie, w jakim powinien się znajdować stosownie do przepisów o wykonywaniu dzierżawy. Natomiast, podobnie jak w przypadku umowy najmu, normy tej nie można wyklądać w oderwaniu od innych przepisów, które statuują obowiązek dzierżawcy i wydierżawiającego do dokonywania określonych napraw. Dlatego dzierżawca jest zwolniony z odpowiedzialności wskazanej w art. 705 k.c. jeśli do uszkodzenia rzeczy doszło w czasie trwania dzierżawy i to wydierżawiającego obciąża obowiązek naprawy rzeczy.

Wart w tym miejscu przytoczyć uchwałę SN z 11 września 2020 r., (III CZP 90/19, OSNC 2021, nr 2, poz. 10.), w której uznano, że leasingobiorca jest poszkodowanym, jeśli dokonuje naprawy uszkodzonego pojazdu, dlatego przysługuje mu w stosunku do zakładu ubezpieczeń o zwrot poniesionych kosztów naprawy: „Skoro leasingobiorca zleca zgodnie ze spoczywającym na nim obowiązkiem ustawowym naprawę uszkodzonego na skutek wypadku komunikacyjnego pojazdu mechanicznego i ponosi wydatki z tym związane, to należy go traktować jako poszkodowanego.”.

Powyższe orzeczenie dotyczyło umowy leasingu i sytuacji, gdy korzystający naprawia leasingowany przez siebie pojazd, po czym pozywa sprawcę szkody. Sąd Najwyższy uznał, że leasingobiorca ma legitymację do wytoczenia takiego powództwa i nie potrzebuje powoływać się na umowę cesji zawartą z finansującym.

Sąd zwraca jednak uwagę, że wniosek Sądu Najwyższego wynikał z zupełnie innego charakteru umowy leasingu. Sąd Najwyższy podkreślił, że „w przypadku szkody w pojeździe mechanicznym oddanym w leasing nie można abstrahować od istoty umowy leasingu w ramach której to wyłącznie korzystający (leasingobiorca), a nie finansujący (leasingodawca) jest uprawniony do korzystania z rzeczy. Obowiązkiem leasingobiorcy (korzystającego) jest utrzymywanie rzeczy będącej przedmiotem leasingu w należyтым stanie, dokonywanie jej konserwacji i napraw niezbędnych do zachowania rzeczy w stanie niepogorszonym z uwzględnieniem jej zużycia wskutek prawidłowego używania oraz ponoszenia ciężarów związanych z własnością lub posiadaniem rzeczy (art. 7097 § 1 k.c.). Rezultatem naruszenia tego obowiązku jest możliwość wypowiedzenia przez finansującego umowy leasingu (art. 70911 k.c.) przy zastosowaniu konsekwencji z art. 70915 k.c. Przy takim ukształtowaniu umowy leasingu finansujący pełni rolę jedynie

podmiotu kredytującego, a korzystający ma uprawnienie do wyłącznego korzystania z rzeczy i ponosi wszelkie koszty jej utrzymania i ciężary obciążające właściciela”.

Tak więc Sąd Najwyższy uznał, że z istoty umowy leasingu wynika, że to korzystający a nie finansujący zobowiązany jest do naprawienia rzeczy uszkodzonej przez osobę trzecią. Ta istota wyrażona jest w tym, że finansujący nie odpowiada w stosunku do korzystającego za wady rzeczy, chyba że wady te powstały na skutek okoliczności, za które finansujący ponosi odpowiedzialność (art. 7098 § 1 k.c.), nie istnieją również przepisy, które nakazują finansującemu ponoszenie jakichkolwiek kosztów związanych z naprawianiem rzeczy. Zatem istnienie zasadnicza odmienność między tym jakie obowiązki ma korzystający, a jakie obowiązki ciąży na wynajmującym/wydzierżawiającym. Dlatego też powyższa uchwała nie może mieć bezpośredniego przełożenia na grunt niniejszej sprawy. Aczkolwiek z uchwały tej wynika jeden wniosek, który Sąd w pełni podziela i akceptuje – aby uznać, że posiadacz zależny jest uprawniony do dochodzenia od sprawcy szkody wydatków, które ten posiadacz poniósł, by przywrócić rzecz do stanu sprzed szkody, to musi istnieć podstawa prawna, która zobowiązywała posiadacza zależnego do poniesienia tych wydatków. Taka podstawa istnieje w umowie leasingu, ale nie ma jej w umowie dzierżawy oraz w umowie najmu.

W ocenie Sądu przepisy umowy dzierżawy nr (...) z dnia 15 grudnia 2011 r. nie modyfikują tych ogólnych zasad k.c.

Oświadczenie woli należy tak tłumaczyć, jak tego wymagają ze względu na okoliczności, w których złożone zostało, zasady współżycia społecznego oraz ustalone zwyczaje (art. 65 § 1 k.c.). W umowach należy raczej badać, jaki był zgodny zamiar stron i cel umowy, aniżeli opierać się na jej dosłownym brzmieniu (art. 65 § 2 k.c.). W razie gdy wykładnia tekstu umowy budzi wątpliwości, zachodzi potrzeba ustalenia rzeczywistej treści umowy przy uwzględnieniu oświadczeń woli stron składanych przed i w trakcie zawierania umowy, według ich rozumienia przez każdą ze stron. Na tym etapie wykładni ma także znaczenie zachowanie się stron po zawarciu umowy oraz w trakcie jej wykonywania (wyrok SN z 23 stycznia 2008 r., V CSK 474/2007, OSNC-ZD 2008, nr D, poz. 109; zob. też wyrok SN z 5 lipca 2013 r., IV CSK 1/2013, LexisNexis nr (...)). Celem wykładni nie jest wykrycie wewnętrznej (subiektywnej) woli danej osoby, ani przeżyć psychicznych stron, ale zrozumienie rzeczywistej treści jej działania, zmierzającego do wywołania skutków prawnych. Zakres stosowania metod i kryteriów wykładni jest ograniczony do interpretacji oświadczeń woli stron, czyli do samej treści umowy, i nie może doprowadzić do zmiany stron umowy albo wyników całkowicie sprzecznych z jej treścią.

Najpełniejszy wykład dotyczący podstawowych problemów wykładni w świetle art. 65 zawiera uzasadnienie uchwały składu 7 sędziów SN z 29 czerwca 1995 r., III CZP 66/95, LexisNexis nr (...) (OSNC 1995, nr 12, poz. 168). Zgodnie z tą uchwałą wykładnia oświadczeń woli polega na ustaleniu ich znaczenia, czyli sensu. Ma ona na celu ustalenie właściwej treści regulacji zawartej w oświadczeniu woli. Ogólne reguły interpretacyjne prowadzące do osiągnięcia tego celu określone zostały w art. 65 k.c. Wyrażone w przytoczonym przepisie reguły interpretacyjne grupują się wokół dwóch respektowanych przez prawo cywilne wartości. Są nimi z jednej strony wola (intencja) osoby dokonującej czynności prawnej, z drugiej natomiast zaufanie, jakie budzi złożone oświadczenie woli u innych osób. Odpowiednio do tych wartości w doktrynie wyróżnia się subiektywną metodę wykładni zorientowaną na wolę osoby składającej oświadczenie woli oraz metodę obiektywną (normatywną) akceptującą punkt widzenia adresata. Możliwa jest również kombinowana metoda wykładni, uwzględniająca obie wspomniane wartości. Na tle art. 65 k.c. należy przyjąć kombinowaną metodę wykładni, opartą na kryterium subiektywnym i obiektywnym.

Stosowanie kombinowanej metody wykładni do czynności prawnych *inter vivos* obejmuje dwie fazy. W pierwszej fazie sens oświadczenia woli ustala się, mając na uwadze rzeczywiste ukonstytuowanie się znaczenia między stronami. Oznacza to, że uznaje się za wiążący sens oświadczenia woli, w jakim zrozumiała go zarówno osoba składająca, jak i odbierająca to oświadczenie. Decydująca jest zatem rzeczywista wola stron. Podstawę prawną do stosowania w tym przypadku wykładni subiektywnej stanowi przepis art. 65 § 2 k.c., który, choć mowa w nim o umowach, odnosi się w istocie do wszystkich oświadczeń woli składanych innej osobie. Jeżeli okaże się, że strony nie przyjmowały tego samego znaczenia oświadczenia woli, konieczne jest przejście do drugiej, obiektywnej fazy wykładni, w której właściwy dla prawa sens oświadczenia woli ustala się na podstawie przypisania normatywnego, czyli tak jak adresat sens ten rozumiał i rozumieć powinien. Za wiążące uznać trzeba w tej fazie takie rozumienie oświadczenia woli, które jest

wynikiem starannych zabiegów interpretacyjnych adresata. Decydujący jest normatywny punkt widzenia odbiorcy, który z należytą starannością dokonuje wykładni zmierzającej do odtworzenia treści myślowych osoby składającej oświadczenie woli. Przeważa tu ochrona zaufania odbiorcy oświadczenia woli nad wolą, a ściśle nad rozumieniem nadawcy. Nadawca bowiem formułuje oświadczenie woli i powinien uczynić to w taki sposób, aby było ono zgodnie z jego wolą zrozumiane przez odbiorcę.

Na wstępie należy zaznaczyć, że pełnomocnik powoda nie złożył wniosku o przesłuchanie świadków, czy też stron na okoliczność wykładni postanowień umowy dzierżawy. Aby uzasadnić swoją legitymację powołał się jedynie na treść dokumentów (aneksów, porozumienia z 23 listopada 2015 r. i samej umowy – pkt 6 i 7 pozwu).

W dniu 9 kwietnia 2021 r. odbyło się posiedzenie przygotowawcze, na którym pełnomocnik powoda podniósł twierdzenie, jakoby obowiązek naprawienia lokomotywy przez powódkę wynikał z „obowiązującej praktyki”. Praktyka stosowania umowy może mieć znaczenie z punktu widzenia jej wykładni. Jednakże pełnomocnik pozwanego zaprzeczył tym okolicznościom, a pełnomocnik powoda nie powołał żadnych wniosków dowodowych na tę okoliczność, tym samym jest to okoliczność niewykazana (art. 6 k.c. i art. 232 zd. 1 k.p.c.). Co więcej, pełnomocnik powoda nie uzasadnił, dlaczego powołuje to twierdzenie dopiero w trakcie posiedzenia przygotowawczego, mimo iż powinien je powołać najpóźniej w pozwie (art. 4585 § 1 k.p.c.), ewentualnie w piśmie procesowym stanowiącym odpowiedź na sprzeciw (art. 2053 § 2 k.p.c.). Tak więc twierdzenie to należy uznać, za spóźnione i zostało przez Sąd pominięte ((...) § 4 k.p.c. oraz art. 2053 § 2 i 3 k.p.c.).

Umowa z 15 grudnia 2011 r. zakłada, że strony ponoszą odpowiedzialność za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy na zasadach ogólnych określonych w kodeksie cywilnym z uwzględnieniem postanowień umownych (§ 4 ust. 1). Jest to niezwykle istotne zdanie, gdyż wskazuje, że wolą stron było odwołanie się do reguł ustalonych w ustawie, a jedynie w niektórych przypadkach uregulować wzajemne prawa i obowiązki w sposób odmienny.

Sąd zwraca uwagę, że w umowie z 15 grudnia 2011 r. zastrzeżono odpowiedzialność wydzierżawiającego w stosunku do dzierżawcy za wady przedmiotu umowy. Zapisy takie znajdują się w § 3 ust. 3 umowy. W § 4 ust. 6 umowy dodatkowo zastrzeżono, że koszty napraw lokomotywy z powodu jej wad fizycznych istniejących w chwili wydania lub wad ujawnionych później lecz wynikających z przyczyn tkwiących w lokomotywie w chwili jej wydania ponosi wydzierżawiający. Odmiennosc w stosunku do reguł rządzących w k.c. wynika z obowiązku zgłoszenia tej wady w terminie 5 dni, pod rygorem utraty uprawnień. Natomiast nie została naruszona istota odpowiedzialności wydzierżawiającego za istnienie wad – jest ona oparta na zasadzie ryzyka. To potwierdza, że strony nie chciały odejść od ogólnych zasad obowiązujących w k.c.

W umowie uregulowano również kwestię ponoszenia bieżących kosztów eksploatacyjnych oraz bieżących przeglądów.

Dzierżawca zobowiązuje się pokryć koszty wynikające ze zużycia większego niż eksploatacyjne (§ 3 ust. 6). Z treści tego postanowienia wynika, że dzierżawcę obciąża obowiązek ponoszenia „kosztów wynikających ze zużycia”, przy czym chodzi o „zużycie większe niż eksploatacyjne”. Nie oznacza to jednak, że w zakresie tych kosztów mieszczą się koszty napraw rzeczy uszkodzonej przez osobę trzecią, bowiem taki koszt nie wynika ze „zużycia rzeczy”. Zużyciem jest ubytek masy, elementów, właściwości rzeczy będące następstwem korzystania z tej rzeczy. Zużycie może kształtować się na standardowym poziomie (zużycie eksploatacyjne) oraz przekraczać pewne zakładane normy i dochodzi wtedy do „zużycia większego niż eksploatacyjne”. Natomiast nie jest zużyciem uszczerbek wywołany przez nadzwyczajne zdarzenie czy też działanie osoby trzeciej, gdyż nie istnieje wtedy normalny związek przyczynowy między korzystaniem z rzeczy a szkodą. Inaczej rzecz ujmując, istnieje normalny związek przyczynowy między tym w jakim sposób korzystamy z rzeczy, a tym jakie to w rzeczy generuje ubytki/uszkodzenia, bowiem stopień eksploataowania rzeczy przekłada się bezpośrednio na zużycie tej rzeczy. Natomiast stopień eksploataowania rzeczy jest irrelevantny z punktu widzenia tego, czy uszkodzenie rzeczy wywołała siła wyższa, czy też osoba trzecia, dlatego w takim przypadku nie mamy do czynienia ze zużyciem.

Kwestię napraw związanych z naturalnym zużyciem eksploatacyjnym reguluje § 8 ust. 4 umowy.

Dzierżawca zobowiązany jest do właściwego bieżącego utrzymania lokomotywy zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami (§ 8 ust. 4). Dzierżawca zobowiązany jest do pokrywania kosztów związanych z bieżącą eksploatacją lokomotywy i wykonywania czynności utrzymaniowych poziomu P1 i P2. Dzierżawca ponosi koszty związane z transportem lokomotyw do i z przeglądów kontrolnych (P1), przeglądów okresowych (P2) oraz przeglądów poszerzonych (P3) (§ 8 ust. 6 umowy). Natomiast część kosztów związana z bieżącą eksploatacją przedmiotu dzierżawcy została przerzucona na wydzierżawiającego, bowiem koszt transportu lokomotyw do napraw rewizyjnych (P4) i napraw głównych (P5) ponosi wydzierżawiający (§ 8 ust. 6). Wydzierżawiający pokrywa koszty napraw rewizyjnych (P4) oraz napraw głównych (P5) (§ 8 ust. 9 zd. 2). Fakt, iż obowiązki te zostały podzielone między stronami wskazuje, że wolą stron, było aby wydzierżawiający nie był zwolniony z obowiązku partycypowania w kosztach utrzymania rzeczy. Co więcej, charakter kosztów obciążających wydzierżawiającego wydaje się być poważniejszy, skoro obowiązany jest dokonywać „napraw głównych” (P5).

Na marginesie należy wskazać, że treść § 8 ust. 9 umowy została zmieniona aneksem nr (...) z 11 maja 2018 r. (k. 106-107), lecz aneks ten został zawarty 11 miesięcy po przedmiotowej kolizji i 10 miesięcy po poniesieniu przez powódkę kosztów napraw (potwierdzenie przelewu k. 84), zatem nie ma on znaczenia dla sprawy. Poza tym nie zmienia on podstawowej reguły, jakoby to wydzierżawiający pokrywał koszty napraw rewizyjnych (P4) oraz napraw głównych (P5).

Niezwykle istotne postanowienie umowne znajduje się w § 10 ust. 5 umowy, który stanowi, że dzierżawca ponosi odpowiedzialność za zniszczenie, uszkodzenie, utratę, zaginięcie lokomotywy lub inne podobne zdarzenie wynikające z siły wyższej, jeżeli były one skutkiem zaniedbania lub zaniechania dzierżawcy). Postanowienie to wyłącza możliwość przyjęcia absolutnej (opartej na zasadzie ryzyka) odpowiedzialności dzierżawcy za uszkodzenie rzeczy, bowiem a contrario wynika z niego, że dzierżawca nie odpowiada za szkodę wywołaną siłą wyższą, jeżeli szkoda nie była efektem zaniedbania lub zaniechania dzierżawcy. To kolejny dowód na to, że wolą stron nie było przeniesienie na dzierżawcę odpowiedzialności za szkodę wyrządzoną przez okoliczności, za które dzierżawca nie odpowiada.

Strona powodowa twierdziła natomiast, że obowiązek dokonania napraw spoczywał na niej z mocy § 4 ust. 2 umowy (twierdzenia zawarte w pozwie). Jest to całkowite nieporozumienie, gdyż ten zapis nakłada na dzierżawcę obowiązek pisemnego zawiadomienia wydzierżawiającego o powstałej szkodzie w terminie 2 dni roboczych licząc od daty powstania szkody. To postanowienie w ogóle nie odnosi się do obowiązku naprawienia szkody.

W trakcie posiedzenia przygotowawczego pełnomocnik powoda odwołał się do § 4 ust. 3 umowy. Z całą pewnością nie było to nowe twierdzenie, a jedynie argumentacja prawna, która ma znaczenie z punktu wykładni umowy, dlatego nie jest możliwe pominięcie jej przy wyrokowaniu.

W pierwszej kolejności należy zauważyć, że § 4 ust. 3 w ogóle nie odnosi się do stanu faktycznego sprawy, gdyż mowa w nim o „kradzieży”, „uszkodzenia lokomotywy w czasie dzierżawy, w sposób, który uniemożliwi jej naprawę” oraz o „uszkodzeniu lokomotywy /.../ w przypadku gdy koszty naprawy przekroczyłyby wartość lokomotywy”. Żadna z tych sytuacji nie wystąpiła w sprawie, co było bezsporne (art. 229 k.p.c.). Jednakże nawet, gdyby § 4 ust. 3 umowy per analogiam stosować do sytuacji, gdy „uszkodzenie lokomotywy wymaga poniesienia kosztów, które nie przekraczają wartości lokomotywy”, to i tak interpretacja pełnomocnika powoda byłaby błędna.

W § 4 ust. 3 zd. 1 umowy zastrzeżono, że w trzech wymienionych tam sytuacjach „dzierżawca zapłaci wydzierżawiającemu odszkodowanie w wysokości poniesionej szkody rzeczywistej przez wydzierżawiającego”. Z tego sformułowania nie wynika wola stron, aby to odszkodowanie należało się wydzierżawiającemu niezależnie od tego, czy wydzierżawiającemu można przypisać winę za te zdarzenia, a odpowiedzialności absolutnej (opartej na zasadzie ryzyka) nie można tak po prostu domniemywać.

Każde z tych zdarzeń (nawet kradzież) może być efektem działań/zaniechań dzierżawcy, jak i być wynikiem zdarzeń, za które nie sposób przypisać mu odpowiedzialności. W dalszej części omawianego paragrafu możemy dostrzec zastrzeżenie, że „Dzierżawca nie jest zobowiązany do zapłaty odszkodowania, gdy uszkodzenie nastąpiło z powodu

wad fizycznych lokomotywy istniejących w chwili jej wydania lub wad ujawnionych później, lecz wynikających z przyczyn tkwiących w lokomotywie w chwili jej wydania” (§ 4 ust. 3 zd. 2). Co istotne, dzierżawca będzie zwolniony z odpowiedzialności, nawet jeśli wady były efektem zdarzeń, za które winy nie ponosi wydzierżawiający. Oznacza to, że wydzierżawiający nie może obciążyć dzierżawcy odszkodowaniem, jeśli przedmiot umowy miał wady w chwili zawarcia umowy, a szkoda była efektem tych wad.

Wykładnia pełnomocnika powoda jest sprzeczna z powołanym już wcześniej § 10 ust. 4 umowy, który wyłącza możliwość dochodzenia odszkodowania od dzierżawcy za zniszczenie przedmiotu umowy, jeśli było to efektem działania siły wyższej i nie było to efektem działania/zaniechania dzierżawcy. Poza tym żaden z przepisów umowy, w tym te, które Sąd powołał wcześniej, nie wskazuje na to, że dzierżawca ponosi w stosunku do wydzierżawiającego odpowiedzialność za działania/zaniechania osób trzecich, tak jak za własne działania/zaniechania.

Na koniec tej części rozważań należy zaznaczyć, że zawarty w § 3 ust. 5 umowy obowiązek zwrotu lokomotywy „w stanie wynikającym z ogólnie przyjętego zużycia eksploatacyjnego” nie modyfikuje powyższych zasad, a jedynie stanowi nawiązanie do podstawowych reguł znajdujących się w k.c. (art. 675 k.c. i art. 705 k.c.).

Podsumowując, zarówno z przepisów regulujących stosunek najmu, przepisów regulujących stosunek dzierżawcy oraz treści umowy z 15 listopada 2015 r. nie sposób wyprowadzić obowiązku powódki do naprawienia lokomotywy uszkodzonej w wyniku działania osoby trzeciej (pозwanej), za którą powódka nie odpowiada. Tym samym w chwili zdarzenia w majątku powódki nie powstało zobowiązanie do naprawienia rzeczy (szkoda).

Powódka zleciła naprawę lokomotywy i poniosła z tego tytułu określony koszt. Trudno ten koszt uznać, jako dobrowolny nakład na majątek wydzierżawiającego (darowizna). W doktrynie prawa cywilnego wyróżnia się dwie postacie szkody: stratę oraz utracone korzyści. W pojęciu straty mieszczą się również wydatki i tak należy zakwalifikować środki pieniężne, które strona powodowa przeznaczyła na przywrócenie lokomotywy do stanu sprzed szkody. Nie oznacza to jednak, że strona pozwana odpowiada za wydatki poniesione przez powoda.

Odpowiedzialność odszkodowawcza ma charakter obligacyjny, a nie rzeczowy, a jego podmiotami są dłużnik i wierzyciel. Oznacza to, że ten sam dłużnik może odpowiadać za różnego rodzaju szkody w stosunku do różnych wierzycieli, w stosunku do niektórych za stratę, w stosunku do niektórych za utracone korzyści, a w stosunku do niektórych za obie te postacie szkody. To samo zdarzenie może wywołać różne straty w stosunku do różnych poszkodowanych, podobnie to samo zdarzenie może prowadzić do utraty różnych korzyści w majątku poszkodowanych.

Stwierdzenie to prowadzi do konkluzji, że mimo iż określonej osobie przysługuje uprawnienie do określonej rzeczy, nie oznacza to, że w jej majątku została wyrządzona szkoda. Tytułem przykładu można wskazać sytuację, gdy sprawca kolizji samochodowej doprowadza do uszkodzenia pojazdu wynajmowanego pojazdu, w sytuacji gdy najemca nie zamierzał w ogóle korzystać z samochodu przez najbliższe kilka tygodni po uszkodzeniu, gdyż planował wylot za granicę. W takiej sytuacji sprawca wyrządza szkodę w majątku właściciela pojazdu, ale nie w majątku najemcy, który nie jest zobowiązany do naprawienia tego pojazdu, a po jego stronie nie istnieje również konieczność wynajmu pojazdu zastępczego, skoro i tak planuje wylot za granicę, a w tym czasie możliwa jest naprawa pojazdu.

Na obligacyjny charakter odpowiedzialności odszkodowawczej zwraca uwagę prof. dr hab. A. O.: „na krytyczną ocenę zasługuje stanowisko prowadzące do przekreślenia tej cechy przez uznanie, iż każdorazowy podmiot uprawniony do dobra dotkniętego uszczerbkiem staje się ipso iure poszkodowanym /.../ Prowadziłoby ono do urzeczowienia stosunku odszkodowawczego, a ponadto utrudniałoby określenie zakresu odpowiedzialności, zmuszając do bezpodstawnego stosowania obiektywnej metody ustalania rozmiarów szkody” (Prawo zobowiązań – część ogólna; System Prawa Prywatnego tom 6).

O tym, w jakim zakresie sprawca odpowiada w stosunku do poszkodowanego za wyrządzoną szkodę, decyduje adekwatny (normalny) związek przyczynowy.

Przenosząc te rozważania na grunt niniejszej sprawy należy wskazać, że przy założeniu, że twierdzenia powoda odpowiadają rzeczywistości (przyczyną wykolejenia pociągu była nieprawidłowo konserwowana infrastruktura kolejowa, zaniechania pozwanej), to strona pozwana swoim zachowaniem wyrządziła powódce szkodę. Szkodą tą wyrażała się w braku możliwości korzystania z uszkodzonej lokomotywy, czyli obejmowała ona utracone korzyści i za te utracone korzyści pozwana odpowiada w stosunku do powoda. Jest to normalne/typowe następstwo uszkodzenia rzeczy. Gdyby powódka poniosła koszty wynajmu lokomotywy zastępczej, to poniosłaby dodatkowy wydatek, za który również odpowiadałaby strona pozwana. Także w tym przypadku mamy do czynienia z normalnym następstwem zdarzenia.

Natomiast powód nie miał obowiązku naprawienia lokomotywy, obowiązek ten spoczywał na wydzierżawiającym/wynajmującym. Jeśli wydzierżawiający tego nie uczynił to sam generuje szkodę w majątku powoda tj. utracone korzyści, gdyż powód nie może korzystać przedmiotu umowy zgodnie z jego przeznaczeniem i uzyskiwać z tego tytułu dochodu (normalne następstwo). Po upływie terminu, w którym wydzierżawiający mógł i powinien naprawić lokomotywę, pozwany przestaje odpowiadać za utracone przez powoda korzyści, gdyż nie sposób uznać, że normalnym (typowym) następstwem działania pozwanej jest zaniechanie innej osoby (wydzierżawiającego/wynajmującego). Nie jest normalnym następstwem utracona przez powoda korzyść ponad ten okres, który był wystarczający, by mogła nastąpić naprawa lokomotywy.

Idąc dalej tym tokiem rozumowania, strona powoda nie może przerzucać na pozwaną odpowiedzialności za to, że wydzierżawiający/wynajmujący nie spełnił swojego obowiązku umownego, ponieważ w ten sposób przerzucałaby na pozwaną obowiązek naprawienia szkody, za którą pozwana nie odpowiada w stosunku do powódki. Irrelevantne jest przy tym, że za ten konkretny rodzaj szkody (koszty napraw) pozwana miałaby odpowiadać w stosunku do wydzierżawiającego/wynajmującego, gdyż jak wyżej wskazano, odpowiedzialność odszkodowawcza ma charakter obligacyjny, a nie rzeczowy. To że pozwany odpowiada w stosunku do wydzierżawiającego/wynajmującego w zakresie koniecznym do przywrócenia rzeczy do stanu sprzed szkody, nie oznacza, że w takim samym zakresie odpowiada w stosunku do powoda.

Powód powołuje się na to, że dokonał naprawy, po to by nie dopuścić do grożącej jemu szkody – utrata zysku. Jednakże powód dochodzi zwrotu poniesionego wydatku, a nie utraty dochodów. Ta konstatacja jest prostą konsekwencją faktu, że szkoda powoda nie wyrażała się w tym, że rzecz, w której był posiadaniu została uszkodzona, lecz w tym, że nie mógł z niej korzystać. Innymi słowy, gdyby okazało się, że powód w ogóle nie potrzebował korzystać z tej rzeczy, to nie moglibyśmy mówić o jakiegokolwiek szkodzie. Dopiero naprawienie rzeczy wygenerowało w majątku powoda innego rodzaju szkodę tj. wydatek na naprawę. Wydatek jest to rodzaj szkody (straty), który podlega takim samym zasadom, które rządzą innymi postaciami szkody. Aby wydatek podlegał zwrotowi to musi istnieć normalny związek przyczynowy pomiędzy zdarzeniem a wydatkiem. Nie jest normalnym następstwem uszkodzenia rzeczy, to że rzecz naprawia osoba, która nie jest zobowiązana do jej naprawy. Jeżeli osoba uprawniona do korzystania z rzeczy podejmuje się dokonania czynności, do której nie jest zobowiązana na podstawie przepisów prawa i postanowień umownych, to nie można mówić, że wydatek poniesiony w związku z tym zachowaniem pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym z wyrządzoną tej osobie szkodą.

W opisywanej sytuacji dochodzi wręcz do przerwania związku przyczynowego między poniesioną przez powódkę szkodą (koszty napraw) a działaniem/zaniechaniem sprawcy.

Dołączenie się w wieloczłonowym łańcuchu takiej okoliczności zewnętrznej, niemożliwej do przypisania podmiotowi, którego odpowiedzialność ustalamy, prowadzi do tzw. przerwania normalnego związku przyczynowego. W sytuacjach tych nie możemy ustalić normalności powiązania kauzalnego między wystąpieniem badanej przyczyny a finalnym skutkiem w postaci naruszenia dóbr poszkodowanego (tak wyrok SN z 18.5.2000 r., III CKN 810/98). (...) causa interveniens jest zdarzeniem, które realnie oddziałuje na dobra poszkodowanego, a przez to kształtuje ich stan rzeczywisty. Realizacja powinnego działania powinna być podstawiana w miejsce zaniechania, a nie następczo towarzyszyć mu w łańcuchu kauzalnym. Stanowisko to koresponduje z testem *conditio sine qua non*, który w przypadku zaniechania polega na rozstrzygnięciu pytania: czy w braku zaniechania powstałby analizowany skutek.

Jeżeli za przeciwieństwo zaniechania uznamy powinno działanie (co jest prawidłowe, zważywszy na immanentną rolę powinności przy ustalaniu kauzalności zaniechania), wówczas możemy je przedstawić jako kwestię: czy w razie podjęcia powinno działania doszłoby do skutku szkodowego.

Nie sposób stronie pozwanej przypisać jakiegokolwiek odpowiedzialności za zaniechanie wydierżawiającego/wynajmującego w tym, że nie zdecydował się naprawić lokomotywy. Z twierdzeń powoda w ogóle nie wynika, by na jakimkolwiek etapie zwrócił się z takim roszczeniem do drugiej strony umowy. To zaniechanie ewidentnie wpłynęło na majątek powódki i gdyby umowa z 15 listopada 2011 r. została wykonana zgodnie z jej treścią, w powódka nie byłaby zmuszona do poniesienia wydatku na naprawę lokomotywy. Dlatego należy ponownie podkreślić, że nie istnieje normalny związek przyczynowy pomiędzy działaniem/zaniechaniem strony pozwanej, a wydatkiem, który poniosła powódka.

Osoba która dobrowolnie dokonuje naprawy uszkodzonego mienia, które nie jest jego własnością, a z której korzysta na podstawie umowy może dochodzić od drugiej strony umowy zwrotu bezpodstawnego wzbogacenia (art. 405 k.c.), ewentualnie kierować roszczenia wynikające z prowadzenia cudzych spraw bez zlecenia (art. 752 k.c.). Powód mógłby też opierać swoje roszczenia na treści art. 471 k.c.

Nie istnieją natomiast przepisy, które umożliwiają kierowanie takich roszczeń w stosunku do strony pozwanej. Przepisy k.c. wyraźnie wskazują sytuacje, gdy osoba nabywa określoną wierzytelności przez to, że ponosi pewien wydatek, lecz żadna z takich sytuacji nie zaszła w niniejszej sprawie.

Strona powodowa ponosząc koszty napraw lokomotywy nie spłacała cudzego długu, za który była odpowiedzialna osobiście albo pewnymi przedmiotami majątkowymi (art. 518 § 1 pkt 1 k.c.), nie przysługiwało jej prawo przed którym spłacona wierzytelność ma pierwszeństwo zaspokojenia (art. 518 § 1 pkt 2 k.c.), nie działała za zgodą dłużnika wyrażoną na piśmie w celu wstąpienia w prawa wierzyciela (art. 518 § 1 pkt 3 k.c.). Strona powodowa nie jest również zakładem ubezpieczeń, zatem nie może powoływać się na treść art. 828 k.c.

Z powyższego wynika, że strona pozwana nie ma legitymacji biernej w niniejszym postępowaniu, gdyż swoje roszczenia powódka winna kierować w stosunku do (...) sp. z o.o., czyli podmiotu, który wstąpił w stosunek umowny na podstawie porozumienia z 23 listopada 2015 r.

Zaprezentowaną przez Sąd wykładnię potwierdza także orzecznictwo Sądu Najwyższego: „Przewidziany w art. 697 k.c. obowiązek dzierżawcy dokonywania napraw niezbędnych do zachowania przedmiotu dzierżawy w stanie nie pogorszonym nie stanowi podstawy roszczenia dzierżawcy wobec osoby trzeciej odpowiedzialnej za szkodę o naprawienie szkody wynikającej z częściowego zniszczenia przedmiotu dzierżawy.” (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 października 2008 r., I CSK 136/08)

Sąd zwraca uwagę, że stronie powodowej mogłoby przysługiwać roszczenie o zwrot poniesionych kosztów, gdyby powołała się na dyspozycję zawartą w art. 441 § 2 i 3 k.c.

Zgodnie z art. 441 § 2 k.c. jeżeli szkoda była wynikiem działania lub zaniechania kilku osób, ten, kto szkodę naprawił, może żądać od pozostałych zwrotu odpowiedniej części zależnie od okoliczności, a zwłaszcza od winy danej osoby oraz od stopnia, w jakim przyczyniła się do powstania szkody.

Wywodzenie swojej legitymacji biernej z tego przepisu wymagałoby od strony powodowej podania twierdzeń, z których wynika, że jest ona osobą współodpowiedzialną (razem z pozwaną spółką) za wyrządzenie szkody. Strona powodowa przeczyła tym okolicznościom twierząc, że wyłączną odpowiedzialność za zdarzenie ponosiła strona pozwana. Sąd nie może dopowiadać za powoda twierdzeń, które warunkują uwzględnienie pozwu. Już z samego faktu, że strona powodowa domaga się od strony pozwanej zwrotu poniesionych wydatków w całości, wynika, że podstawą żądania pozwu nie był art. 441 § 2 k.c. Kontynuowanie niniejszego postępowania w nadziei, że postępowanie dowodowe wykaże częściową winę powódki za zdarzenie byłoby absurdalne. Sąd musiałby bowiem dojść do wniosku, że „częściowa wina” prowadzi do częściowego uwzględnienia powództwa, a całkowity „brak winy” po stronie powódki

(ustalenie wszystkich twierdzeń, na których powódka opiera swoje roszczenie) byłby równoznaczny z oddaleniem pozwu.

K. takiego procesu byłaby tym większa, gdyby strona pozwana po prostu przyznała twierdzenia pozwu, które dotyczą odpowiedzialności za szkodę (pозwana może to uczynić na każdym etapie). Wtedy również Sąd musiałby oddalić powództwo, uznając, że w sprawie nie znajduje zastosowania art. 441 § 2 k.c.

Zgodnie z art. 441 § 3 k.c. ten, kto naprawił szkodę, za którą jest odpowiedzialny mimo braku winy, ma zwrotne roszczenie do sprawcy, jeżeli szkoda powstała z winy sprawcy. Strona powodowa nie oparła swojego powództwa na tym przepisie, gdyż nie wskazywała, że w stosunku do właściciela lokomotywy odpowiada na zasadzie ryzyka za uszkodzenie rzeczy (art. 435 § 1 k.c. albo 436 § 1 k.c.). Co więcej podstawa faktyczna powództwa oparta była na założeniu, że zachodzi w sprawie okoliczność egzoneracyjna powodowej spółki tj. wyłączna wina osoby trzeciej (strony pozwanej). Strona powodowa swoją odpowiedzialność wobec właściciela rzeczy opierała na przepisach umownych a nie przepisach o odpowiedzialności deliktowej. Strona powodowa nie twierdziła również, że to jej działania/zaniechania doprowadziły do wykołejenia lokomotywy, a przecież tylko wtedy mogłaby odpowiadać ze tę szkodę. Norma wyrażona w art. 441 § 3 k.c. zakłada, że musi istnieć związek przyczynowy pomiędzy działaniem przedsiębiorstwa a szkodą. Tego związku przyczynowego nie ma, jeśli tylko i wyłącznie działania/zaniechania osoby trzeciej doprowadziły do szkody.

W ocenie sądu strona powodowa nie mogłaby odpowiadać wobec właściciela pojazdu na zasadzie art. 435 § 1 k.c. lub art. 436 § 1 k.c., wynika to z faktu, że powołana regulacja, obejmuje jedynie szkodę w mieniu innym niż obiekt, który miał wyrządzić określoną szkodę. Tytułem przykładu, posiadacz zależny środka komunikacji, który wyrządził szkodę osobie trzeciej (potrafił osobę na przejściu dla pieszych), nie może na podstawie art. 435 § 1 k.c. w zw. z art. 436 § 1 k.c. odpowiadać wobec posiadacza samoistnego (właściciela) za uszkodzenie tego pojazdu podczas zdarzenia sprawczego (np. uszkodzenie szyby w samochodzie). Pogląd ten prezentowany jest również w orzecznictwie Sądu Najwyższego. W uchwale z 19 stycznia 2007 r. (III CZP 146/06, OSNC 2007, nr 11, poz. 161) Sąd Najwyższy podkreślił: „mimo że z art. 436 § 1 w związku z art. 435 § 1 k.c. wynika, iż posiadacz pojazdu mechanicznego odpowiada za szkodę na osobie lub w mieniu wyrządzoną komukolwiek przez ruch tego pojazdu, nie ma podstaw do przyjęcia odpowiedzialności posiadacza zależnego pojazdu na podstawie art. 436 § 1 zdanie drugie k.c. wobec właściciela pojazdu za uszkodzenie lub zniszczenie pojazdu podczas ruchu. Należy przyjąć, że powołana regulacja, dotycząc szkody na mieniu, obejmuje jedynie obiekty zewnętrzne w stosunku do pojazdu, co odpowiada jej celowi.”.

Mając na uwadze powyższe Sąd oddalił powództwo.

O kosztach procesu orzeczono na podstawie art. 98 § 1 i 3 k.p.c. w zw. z art. 99 k.p.c. uznając, że pozwany wygrał sprawę w całości

Pozwany poniósł następujące koszty procesu:

- 17 zł – opłata od pełnomocnictwa

- 5400 zł – wynagrodzenie radcy prawnego (§ 2 pkt 6 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych).

O odsetkach od kosztów procesu Sąd orzekł na podstawie art. 98 § 11 k.p.c. Odsetki, o których mowa w powołanym przepisie, należą się stronie z mocy samego prawa nie jest w tym zakresie wymagane złożenie wniosku stron postępowania. Wskazują na to zarówno ściśle określenie wysokości i terminu płatności odsetek, jak i odmienne sformułowania użyte § 11 i 12. O ile w § 12 wskazano, że odsetki tam wymienione muszą być przyznane przez sąd, przy czym sąd powinien określić kwotę, od której odsetki naliczone będą od wcześniejszego terminu, o tyle sformułowanie § 11 wskazuje na przysługiwanie ich z mocy prawa (tak M. Manowska [w:] A. Adamczuk, P. Pruś, M. Radwan, M. Sieńko, E. Stefańska, M. Manowska, Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz. Tom I. Art. 1-477(16), wyd. IV, Warszawa 2021, art. 98; S. Hajnrych [w:] Kodeks postępowania cywilnego. Koszty sądowe w sprawach cywilnych.

Dochodzenie roszczeń w postępowaniu grupowym. Przepisy przejściowe. Komentarz do zmian. Tom I i II, red. T. Zembrzusi, Warszawa 2020, art. 98; T. Demendecki [w:] Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz do wybranych przepisów nowelizacji 2019, red. A. Jakubecki, Gdańsk 2019, art. 98).

ZARZĄDZENIE

1. odpis wyroku wraz z odpisem uzasadnienia doręczyć pełnomocnikowi powoda oraz pełnomocnikowi pozwanego;
2. kal. 14 dni.

W., dnia 22 czerwca 2021 r.

Asesor sądowy M. P.