

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 30 grudnia 2021 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie XXIII Wydział Gospodarczy Odwoławczy i Zamówień Publicznych w składzie:

Przewodniczący:	Sędzia Anna Gałas
Protokolant:	Weronika Banach

po rozpoznaniu w dniu 14 grudnia 2021 r. w Warszawie

na rozprawie

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

przeciwko (...) spółce akcyjnej w W.

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Rejonowego dla m. st. Warszawy w Warszawie

z dnia 30 kwietnia 2021 r., sygn. akt XV GC 2345/20

1. oddała apelację;
2. zasądza od (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w G. na rzecz (...) spółki akcyjnej w W. kwotę 2.700 zł (dwa tysiące siedemset złotych) tytułem kosztów postępowania apelacyjnego.

Anna Gałas

## UZASADNIENIE

W dniu 18 maja 2020 r. (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w G. (dalej też: powódka) wytoczyła pozew o zasądzenie na jej rzecz od (...) spółki akcyjnej w W. (dalej też: pozwana) 52.800 zł z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 12 października 2017 r. do dnia zapłaty, tytułem odszkodowania za szkody związane z naprawą lokomotywy po jej wykolejeniu w dniu 17 czerwca 2017 r.

Pozwana wniosła o oddalenie powództwa wskazując, że powódka nie ma legitymacji w niniejszej sprawie, gdyż umowa dzierżawy, na którą powołuje się powódka nie zobowiązywała jej do naprawienia lokomotywy. Nadto pozwana zakwestionowała swoją odpowiedzialność za szkodę oraz jej wysokość.

Wyrokiem z dnia 30 kwietnia 2021 r. Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie w pkt 1. -- oddalił powództwo; w pkt 2. -- zasądził od powódki na rzecz pozwanej 5.417 zł tytułem zwrotu kosztów procesu wraz z odsetkami w wysokości odsetek ustawowych za opóźnienie w spełnieniu świadczenia pieniężnego, za czas od dnia uprawomocnienia się niniejszego orzeczenia, do dnia zapłaty.

Sąd Rejonowy ustalił, że w dniu 17 czerwca 2017 r. przy wjeździe pociągu nr (...) nr (...) relacji E. (...) - Z. K. na stację W.-P. na tor nr (...), na rozjeździe (...) nastąpiło wykołnienie lokomotywy typu (...)serii (...), nr (...). Lokomotywa poruszała się w tym czasie po torach, którymi zarządzała pozwana. Strony procesu łączyła umowa o udostępnienie powódce przez pozwaną tej infrastruktury kolejowej, w celu realizacji rozkładu jazdy pociągów.

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

Zgodnie z tą umową z dnia 15 grudnia 2011 r. podmiot (...) S.A. we W., zwany w umowie wydzierżawiający zobowiązał się oddać powódce - (...) sp. z o.o. w G., zwanej w umowie dzierżawcą sprawne technicznie lokomotywy do używania i pobierania pożytków, a dzierżawca zobowiązał się zapłacić czynsz (§ 3 ust. 1 umowy).

Sąd powołując się na postanowienia umowy ustalił, że wady stwierdzone po przekazaniu lokomotywy do dzierżawy oraz jakiegokolwiek szkody powstałe w wyniku wad muszą zostać pisemnie zgłoszone wydzierżawiającemu 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 umowy). W przypadku wykrycia przez dzierżawcę wad fizycznych lub prawnych lokomotywy istniejących w chwili jej wydania lub wad ujawnionych później lecz wynikających z przyczyn tkwiących w lokomotywie w chwili jej wydania, zobowiązany jest pisemnie poinformować wydzierżawiającego o wykryciu tych wad w terminie 5 dni od dnia ich wykrycia. Brak takiej informacji lub przekazanie jej w późniejszym terminie wyłącza odpowiedzialność wydzierżawiającego za szkody powstałe w wyniku tych wad (§ 3 ust. 3 zd. 4 i 5 umowy).

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

Odnosnie zasad odpowiedzialności według umowy, to Sąd ustalił, że 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 wydzierżawiającego 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 wydzierżawiającemu odszkodowanie w wysokości poniesionej szkody rzeczywistej przez wydzierżawiającego (§ 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 wydzierżawiający (§ 4 ust. 6).

Dzierżawca w całej rozciągłości odpowiada przed wydzierżawiającym 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 wydzierżawiający (§ 8 ust. 6). Wydzierżawiający 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).

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 wydzierżawiającym stał się (...) sp. z o.o.

Powódka naprawiła uszkodzoną lokomotywę i wezwała pozwaną do zapłaty odszkodowania stanowiącego koszty tej naprawy.

Sąd Rejonowy wskazał, że okoliczności faktyczne, w zakresie w jakim były istotne dla rozstrzygnięcia sprawy były bezsporne. W tak ustalonym stanie faktycznym Sąd uznał, że powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie z uwagi brak legitymacji biernej strony pozwanej. Także z tych względów, Sąd pominął wszystkie wnioski dowodowe, które miały na celu ustalenie przebiegu zdarzenia, podmiotu odpowiedzialnego za szkodę oraz wysokość szkody.

Sąd wskazał, że niniejsza sprawa podlega rozpoznaniu w postępowaniu gospodarczym, dlatego zgodnie z art. 458<sup>5</sup> k.p.c. powódka była obowiązana powołać wszystkie twierdzenia i dowody w pozwie, a pozwana - w odpowiedzi na pozew.

Sąd zaakcentował, że swoje roszczenie strona powodowa wywodzi ze zdarzenia, które miało miejsce 17 czerwca 2017 r., kiedy to doszło do wykolejenia lokomotywy typu (...) serii (...), nr (...). 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.

Sąd zwrócił uwagę na to, że 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, zdaniem Sądu I instancji należy ocenić jakiego rodzaju szkodę w majątku powódki mogły wywołać ewentualne działania/zaniechania w nieprawidłowym utrzymaniu infrastruktury kolejowej.

W pierwszej kolejności Sąd podkreślił, 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. To spowodowało analizę rozpoczynającą się od pytania, czy w majątku powódki mogła powstać innego rodzaju szkoda. W ocenie Sądu Rejonowego 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.

Sąd Rejonowy zaznaczył, że 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 i wskazał, że w pozwie powódka powołała się na umowę dzierżawy nr (...) z dnia 15 grudnia 2011 r., a konkretniej na § 4 ust. 2 umowy, a w piśmie z 19 lutego 2021 r. dodatkowo na art. 705 k.c.

W ocenie Sądu Rejonowego umowa z 15 grudnia 2011 r. nie stanowiła umowy dzierżawy (art. 693 § 1 k.c.), lecz umowę najmu (art. 659 § 1 k.c.), bowiem mimo że w umowie tej wskazano, że dzierżawca uprawniony jest do pobierania pożytków z przedmiotu umowy, to jednak nie sposób takich pożytków się doszukać. Sąd podkreślił, że 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. 353<sup>1</sup> k.c.) Sąd wskazał, że 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 dokonał 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.

W oparciu o przytoczone przepisy Sąd wywiódł, 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.).

Sąd uznał, że 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. Sąd nadmieniał także, że 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.

W ocenie Sądu 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). 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.). Sąd zwrócił uwagę na to, że 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.).

Sąd przytoczył treść art. 675 § 1 k.c., art. 666 § 1 k.c., art. 667 § 1 k.c., art. 664 k.c. i w oparciu o analizę tych przepisów uznał, że powódka nie była zobowiązana wobec wynajmującego do naprawienia uszkodzonej lokomotywy.

Sąd przytaczając stosowne przepisy oraz poglądy doktryny i orzecznictwa wywiódł, że obowiązku naprawy rzeczy uszkodzonej przez osobę trzecią nie nakładają na powódkę też przepisy dotyczące umowy dzierżawy.

Zdaniem Sądu nie ma racji pełnomocnik powódki, że odpowiedzialność dzierżawcy do naprawienia przedmiotu umowy wynika z art. 705 k.c. Sąd zaznaczył, że aby uznać, że posiadacz zależny jest uprawniony do dochodzenia od sprawcy szkody wydatków, które ten posiadacz poniósł, by przywrócić rzecz do stanu sprzed szkody, 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.

Sąd zaznaczył, że pełnomocnik powódki 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.

W dniu 9 kwietnia 2021 r. odbyło się posiedzenie przygotowawcze, na którym pełnomocnik powódki podniósł twierdzenie, jakoby obowiązek naprawienia lokomotywy przez powódkę wynikał z „obowiązującej praktyki”. Zdaniem Sądu praktyka stosowania umowy może mieć znaczenie z punktu widzenia jej wykładni. Jednakże pełnomocnik pozwanej zaprzeczył tym okolicznościom, a pełnomocnik powódki 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 powódki nie uzasadnił, dlaczego powołuje to twierdzenie dopiero w trakcie posiedzenia przygotowawczego, mimo iż powinien je powołać najpóźniej w pozwie (art. 458<sup>3</sup> § 1 k.p.c.), ewentualnie w piśmie procesowym stanowiącym odpowiedź na sprzeciw (art. 205<sup>3</sup> § 2 k.p.c.). Tak więc twierdzenie to Sąd uznał za spóźnione i wobec tego postanowił jej pominąć.

Sąd zwrócił uwagę na to, że umowa z 15 grudnia 2011 r. zakładała, że strony ponoszą odpowiedzialność za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy na zasadach ogólnych określonych w kodeksie cywilnym z uwzględnieniem postanowień umownych (§ 4 ust. 1). Wolą stron było zatem odwołanie się do reguł ustalonych w ustawie, a jedynie w niektórych przypadkach uregulować wzajemne prawa i obowiązki w sposób odmienny.

Sąd zaznaczył, 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). Zdaniem Sądu 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 eksploatacji rzeczy przekłada się bezpośrednio na zużycie tej rzeczy. Natomiast stopień eksploatacji 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.

Sąd wskazał, że kwestię napraw związanych z naturalnym zużyciem eksploatacyjnym reguluje § 8 ust. 4 umowy. Zgodnie z jego treścią 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 Sąd wskazał, 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.

W ocenie Sądu niezwykle istotne postanowienie umowne znajduje się w § 10 ust. 5 i 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.

W ocenie Sądu z kolei twierdzenie powódki (zawarte w pozwie), że obowiązek dokonania napraw spoczywał na niej z mocy § 4 ust. 2 umowy jest nieporozumienie, gdyż ten zapis nakłada na dzierżawcę obowiązek pisemnego zawiadomienia wydzierżawiającego o powstałej szkodzie w terminie 2 dni roboczych licząc od daty powstania szkody. Natomiast, to postanowienie w ogóle nie odnosi się do obowiązku naprawienia szkody.

Sąd odniósł się też do powołanego w trakcie posiedzenia przygotowawczego przez stronę powodową § 4 ust. 3 umowy. W ocenie Sądu ten § 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 według Sądu interpretacja powódki byłaby błędna, ponieważ 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. Sąd zwrócił uwagę na to, że 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.

W ocenie Sądu wykładnia powódki 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 Sąd zaznaczył, 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, Sąd uznał, że zarówno z przepisów regulujących stosunek najmu, przepisów regulujących stosunek dzierżawy 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).

Sąd miał przy tym na uwadze to, że powódka zleciła naprawę lokomotywy i poniosła z tego tytułu określony koszt. Trudno ten koszt uznać, jako dobrowolny nakład na majątek wydzierżawiającego (darowizna). Nie oznacza to jednak, że strona pozwana odpowiada za wydatki poniesione przez stronę powodową.

Sąd wskazał, że przy założeniu, że twierdzenia powódki odpowiadają rzeczywistości (przyczyną wykolejenia pociągu była nieprawidłowo konserwowana infrastruktura kolejowa, zaniechania pozwanej), to strona pozwana swoim zachowaniem wyrządziła powódce szkodę. Szkoda ta wyrażała się w braku możliwości korzystania z uszkodzonej lokomotywy, czyli obejmowała ona utracone korzyści i za te utracone korzyści pozwana odpowiada w stosunku do powódki. Jest to normalne 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 powódka nie miała obowiązku naprawienia lokomotywy, obowiązek ten spoczywał na wydzierżawiającym/wynajmującym. Jeśli wydzierżawiający tego nie uczynił to sam generuje szkodę w majątku powódki, tj. utracone korzyści, gdyż powódka nie może korzystać przedmiotu umowy zgodnie z jego przeznaczeniem i uzyskiwać z tego tytułu dochodu (normalne następstwo).

Idąc dalej tym tokiem rozumowania, Sąd wyjaśnił, że strona powodowa nie może przerzucać na pozwaną odpowiedzialności za to, że wydzierżawiający/wynajmujący nie spełnił swojego obowiązku umownego, ponieważ w ten sposób przerzucaliby 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 odpowiedzialność odszkodowawcza ma charakter obligacyjny, a nie rzeczowy. To, że pozwana 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 powódki.

Sąd wskazał, że powódka powołuje się na to, że dokonała naprawy, po to by nie dopuścić do grożącej jej szkody - utraty zysku. Jednakże powódka dochodzi zwrotu poniesionego wydatku, a nie utraty dochodów. Ta konstatacja jest prostą konsekwencją faktu, że szkoda powódki 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 powódka w ogóle nie potrzebowała korzystać z tej rzeczy, to nie moglibyśmy mówić o jakiegokolwiek szkodzie. Dopiero naprawienie rzeczy wygenerowało w majątku powódki 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. W ocenie Sądu w opisywanej sytuacji dochodzi wręcz do przerwania związku przyczynowego między poniesioną przez powódkę szkodą (koszty napraw) a działaniem/zaniechaniem sprawcy.

Sąd uznał, że nie sposób stronie pozwanej przypisać jakiegokolwiek odpowiedzialności za zaniechanie wydzierżawiającego/wynajmującego w tym, że nie zdecydował się naprawić lokomotywy. Z twierdzeń powódki w ogóle nie wynika, by na jakimkolwiek etapie zwróciła 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, powódka nie byłaby zmuszona do poniesienia wydatku na naprawę lokomotywy. Dlatego nie istnieje normalny związek przyczynowy pomiędzy działaniem/zaniechaniem strony pozwanej, a wydatkiem, który poniosła powódka.

Sąd zważył, że 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.).

Powódka mogłaby 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 sytuację, gdy osoba nabywa określoną wierzytelności przez to, że ponosi pewien wydatek, lecz żadna z takich sytuacji nie zaszła w niniejszej sprawie.

Alternatywnie, Sąd wskazał, że 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.) i nie jest zakładem ubezpieczeń, zatem nie może powoływać się na treść art. 828 k.c.

W ocenie Sądu I instancji 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.

Sąd zwrócił przy tym uwagę na to, że stronie powodowej mogłoby przysługiwać roszczenie o zwrot poniesionych kosztów, gdyby powołała się na dyspozycję zawartą w art. 441 § 2 i 3 k.c. 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 jednak tym okolicznościom twierdząc, że wyłączną odpowiedzialność za zdarzenie ponosiła strona pozwana. 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.

Sąd zaznaczył także, że powództwo nie mogło też zostać uwzględnione w oparciu o art. 441 § 3 k.c., gdyż strona powodowa 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 wykołowania lokomotywy, a przecież tylko wtedy mogłaby odpowiadać za 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.

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 pozwana wygrała sprawę w całości. Pozwana poniosła 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 § 1<sup>1</sup> k.p.c.

Powódka wywiodła apelację od powyższego wyroku zaskarżając go w całości. Skarżonemu orzeczeniu zarzuciła:



1. naruszenie przepisu postępowania w postaci art. 156<sup>2</sup> k.p.c. przez zaniechanie poinformowania powódki na posiedzeniu przygotowawczym oraz rozprawie o innej podstawie prawnej umożliwiającej uwzględnienie żądania pozwu w postaci art. 441 § 3 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c., skutkujące nieważnością postępowania na podstawie art. 379 pkt 5 k.p.c., tj. z powodu pozbawienia powódki możliwości obrony swych praw;

2. naruszenie przepisów postępowania w postaci art. 235<sup>2</sup> § 1 pkt 1, 2 i 4 k.p.c. w zw. z art. 227 k.p.c. w zw. z art. 278 § 1 k.p.c. przez pominięcie wniosków dowodowych strony powodowej o dopuszczenie dowodów z dokumentów, z zeznań świadków oraz z opinii biegłego zawartych w pkt 1) lit. od a) do dd) na stronach 1-3 pozwu z dnia 18 maja 2020 r. oraz w pkt 2)-3) na str. 4 pozwu z dnia 18 maja 2020 r. oraz zawartych w pkt 4) i 5) na 2 i 3 stronie pisma przygotowawczego powoda, stanowiącego odpowiedź na sprzeciw z dnia 19 lutego 2021 r., które miało istotny wpływ na wynik sprawy albowiem doprowadziło Sąd Rejonowy do nieprawidłowej konkluzji, iż pozwana nie ma legitymacji procesowej biernej w niniejszej sprawie, skutkowało naruszeniem art. 6 k.c. przez jego niewłaściwe zastosowanie, polegające na przyjęciu, iż pomimo uznania roszczenia przez pozwaną co do zasady oraz co do 50% żądanej pozwem kwoty, to powódkę obciąża ciężar wykazania legitymacji procesowej biernej po stronie pozwanej, uniemożliwiło wykazanie stronie powodowej wysokości poniesionej szkody oraz w konsekwencji skutkowało zastosowaniem przez Sąd Rejonowy błędnej podstawy prawnej do rozstrzygnięcia o przedmiocie procesu;

3. naruszenie przepisów prawa materialnego w postaci art. 65 § 2 k.c. w zw. z art. 354 § 1 k.c. w zw. z § 3 ust. 5 i 6 umowy dzierżawy z dnia 15 grudnia 2011 r., zawartej przez powódkę z (...) sp. z o.o. w brzmieniu wynikającym z późniejszych aneksów przez ich niewłaściwe zastosowanie polegające na przyjęciu, iż umowa dzierżawy nie modyfikowała ogólnych zasad odpowiedzialności dzierżawcy/najemcy wynikających z przepisów k.c. za uszkodzenie objętej procesem lokomotywy typu (...) serii (...), nr (...) w okresie dzierżawy oraz nie zobowiązywała powódki do jej naprawy, pomimo że powódka na podstawie umowy dzierżawy była zobowiązana do naprawy wszelkich uszkodzeń lokomotywy powstałych w związku z jej eksploatacją w ramach prowadzonej działalności gospodarczej (kolejowy przewoźnik towarowy);

4. naruszenie przepisów prawa materialnego w postaci art. 441 § 3 k.c. w zw. z art. 443 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c. przez ich niezastosowanie w niniejszej sprawie, pomimo iż powódka ponosi odpowiedzialność za uszkodzenie lokomotywy w okresie dzierżawy względem wydierżawiającego na podstawie art. 435 § 1 k.c., gdyż odpowiedzialność na zasadzie ryzyka za przedmiot dzierżawy nie została wyłączona w umowie dzierżawy i w konsekwencji nieprawidłowe przyjęcie, iż stronie powodowej nie przysługuje względem pozwanej roszczenie o zapłatę poniesionych kosztów naprawy lokomotywy;

5. naruszenie przepisów prawa materialnego w postaci art. 471 k.c., 415 k.c. w zw. z art. 361 § 1 i 2 k.c. przez ich niezastosowanie w niniejszej sprawie, pomimo iż pozwana ponosi odpowiedzialność za szkodę poniesioną przez powódkę na skutek uszkodzenia z winy pozwanej eksploatowanej przez powódkę lokomotywy, co w konsekwencji doprowadziło do błędnego rozstrzygnięcia o przedmiocie procesu;

6. naruszenie przepisów prawa materialnego w postaci art. 98 § 1 i 3 k.p.c. przez ich nieprawidłowe zastosowanie polegające na obciążeniu strony powodowej całością kosztów postępowania, w tym kosztami zastępstwa procesowego, pomimo iż w przypadku prawidłowego ustalania stanu faktycznego sprawy oraz prawidłowego zastosowania przepisów prawa materialnego do rozstrzygnięcia o przedmiocie procesu trzeba będzie uznać, iż powódka wygrała sprawę w całości oraz zasądzić na jej rzecz koszty postępowania oraz koszty zastępstwa procesowego przed Sądem I instancji.

W przypadku stwierdzenia nieważności postępowania powódka wniosła o uchylenie w całości zaskarżonego wyroku, zniesienie postępowania przed Sądem Rejonowym w całości oraz przekazanie sprawy sądowi pierwszej instancji do ponownego rozpoznania. W przypadku nie uwzględnienia zarzutu nieważności postępowania wniosła o zmianę zaskarżonego wyroku w pkt I przez zasądzenie od pozwanej na rzecz powódki kwoty 52.800 zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia 12 października 2017 r. do dnia zapłaty oraz w pkt II przez zasądzenie od pozwanej

na rzecz powódki kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego przed Sądem pierwszej instancji według norm prawem przepisanych wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie. Ewentualnie wniosła o uchylenie wyroku w całości i przekazanie sprawy Sądowi Rejonowemu dla m.st. Warszawy w Warszawie do ponownego rozpoznania oraz rozstrzygnięcia o kosztach postępowania apelacyjnego.

Pozwana wniosła o oddalenie apelacji i zasądzenie od powódki na swoją rzecz kosztów zastępstwa procesowego w postępowaniu apelacyjnym, według norm przepisanych.

### **Sąd Okręgowy zważył, co następuje:**

Apelacja powódki nie zasługiwała na uwzględnienie.

Sąd Okręgowy podziela ustalenia faktyczne i ocenę prawną przedstawione przez Sąd I instancji w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku i przyjmuje je za własne. Jak zaś wskazał Sąd Najwyższy w postanowieniu z dnia 19 czerwca 2013 r. (sygn. I CSK 156/13, LEX nr 1365587), sama wzmianka w uzasadnieniu orzeczenia sądu drugiej instancji o akceptacji ustaleń faktycznych dokonanych przez Sąd I instancji oraz o trafności i zgodności z prawem wydanego przez ten sąd orzeczenia wystarcza do wywiązania się z zawartego w art. 327<sup>1</sup> § 1 k.p.c. obowiązku wskazania podstawy faktycznej i prawnej rozstrzygnięcia.

Podkreślić należy, że ocenę dowodów oraz ustalenia na ich podstawie stanu faktycznego, a przede wszystkim analizę prawną zasadności dochodzonego roszczenia Sąd I instancji przeprowadził prawidłowo, dlatego rozważania Sądu Okręgowego będą miały charakter uzupełniający i wynikający bezpośrednio z konieczności zajęcia stanowiska względem podniesionych w apelacji zarzutów.

W pierwszej kolejności należy odnieść się do zarzutu najdalej idącego, tj. zarzutu dotyczącego nieważności postępowania. Takowej powódka upatrywała w niepoinformowaniu jej o innej postawie prawnej umożliwiającej uwzględnienie żądania, tj. o art. 441 § 3 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c., co pozbawiało ją możliwości obrony swoich praw (art. 379 pkt 5 k.p.c.).

Wskazać należy, że zgodnie z ugruntowanym stanowiskiem wyrażonym w judykaturze pozbawienie strony możliwości obrony swoich praw polega na tym, że z powodu wadliwych czynności procesowych sądu lub strony przeciwnej nie mogła ona brać i nie brała udziału nie tylko w toku całego postępowania, ale także w jego istotnej części, przy czym chodzi o całkowite faktyczne pozbawienie możliwości obrony. Tak rozumiane pozbawienie strony możliwości obrony swych praw nie następuje, jeżeli skutki tego uchybienia mogły być usunięte przed wydaniem wyroku w danej instancji. Przy analizie, czy doszło do pozbawienia strony możliwości działania, trzeba najpierw rozważyć, czy nastąpiło naruszenie przepisów procesowych, następnie zbadać, czy uchybienie to wpłynęło na możliwość strony do działania w postępowaniu, wreszcie ocenić, czy pomimo zaistnienia tych przesłanek strona mogła bronić swych praw w procesie. Dopiero w razie kumulatywnego spełnienia wszystkich tych warunków można uznać, że strona została pozbawiona możliwości działania. Pozbawienie możliwości obrony praw strony musi być obiektywnie trwałe i niemożliwe do usunięcia (wyrok SA w Warszawie z dnia 17 lipca 2014 r., VI ACa 1624/13; wyrok SA w Gdańsku z dnia 11 czerwca 2014 r., III AUa 1076/14; wyrok SA w Katowicach z dnia 8 października 2013 r., III AUa 1469/12; wyrok SN z dnia 28 marca 2008 r., V CSK 488/07).

W niniejszej sprawie powyższe przesłanki nie zostały spełnione. Wyjaśnić należy, że zgodnie z art. 156<sup>2</sup> k.p.c. jeżeli w toku posiedzenia okaże się, że o żądaniu lub wniosku strony można rozstrzygnąć na innej podstawie prawnej, niż przez nią wskazana, uprzedza się o tym strony obecne na posiedzeniu. Rację ma skarżący, że brak uprzedzenia przez przewodniczącego w toku posiedzenia przygotowawczego albo rozprawy o możliwości orzeczenia na innej podstawie, aniżeli wskazana przez strony w żądaniu lub wniosku, może prowadzić do nieważności postępowania z powodu pozbawienia strony możliwości obrony swoich praw (art. 379 pkt 5 k.p.c.). Niemniej z nieważnością z uwagi na naruszenie tego przepisu możemy mieć do czynienia wyłącznie wówczas, gdy sąd wydał orzeczenie, powołując się na inną podstawę prawną przytoczoną przez strony w żądaniu lub jej wniosku w warunkach braku poinformowania

stron przed zamknięciem rozprawy o zamierzonej zmianie kwalifikacji prawnej uwzględnienia dochodzonego przez powoda roszczenia (por. wyrok SN z 2 grudnia 2011 r., III CSK 136/11; uchwała SN z 17 lutego 2016 r., III CZP 108/15). W niniejszej sprawie taka sytuacja nie miała miejsca. Sąd wprowadził bez uprzedzenia stron, celem dogłębnego przeanalizowania zasadności powództwa, rozważał możliwość zastosowania różnych podstaw prawnych, w tym także wskazywanego przez skarżącą art. 441 § 3 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c., niemniej nie uczynił z nich podstawy swojego rozstrzygnięcia. Z tych względów zarzut naruszenia art. 156<sup>2</sup> k.p.c. okazał się bezprzedmiotowy, bowiem obowiązek wynikający z tego przepisu w realiach rozpoznawanej sprawy nie zaktualizował się. W konsekwencji twierdzenie, iż postępowanie dotknięte było nieważnością polegającą na pozbawieniu strony możliwości obrony jej praw nie mogło się ostać.

W apelacji skarżąca podniosła także zarzut naruszenia art. 65 § 1 i 2 k.c. w zw. z art. 354 § 1 k.c. w zw. z § 3 ust. 5 i 6 umowy dzierżawy z dnia 15 grudnia 2011 r. Jej zdaniem naruszenie tych przepisów polegało na niesłusznym przyjęciu, iż umowa dzierżawy nie modyfikowała ogólnych zasad odpowiedzialności dzierżawcy/najemcy wynikających z przepisów k.c. za uszkodzenie objętej procesem lokomotywy typu (...) serii (...), nr (...) w okresie dzierżawy oraz nie zobowiązywała powódki do jej naprawy. Zarzut ten nie sposób jednak uznać za trafny.

Wyjaśnić należy, że zgodnie z art. 65 k.c. oświadczenie woli należy tak tłumaczyć, jak tego wymagają ze względu na okoliczności, w których złożone zostało, zasady współzycia społecznego oraz ustalone zwyczaje (§ 1), w umowach należy raczej badać jaki był zgodny zamiar stron i cel umowy, aniżeli opierać się na jej dosłownym brzmieniu (§ 2). Zgodnie jednak z poglądem Sądu Najwyższego wyrażonym w wyroku z dnia 14 lutego 2007 r. (II CSK 427/06 niepubl.) „Prawidłowa, pełna i wszechstronna wykładnia umowy nie może pomijać treści zwerbalizowanej na piśmie, napisane bowiem sformułowania i pojęcia, a także sama semantyka i struktura aktu umowy, są jednym z istotnych wykładników woli stron, pozwalają ją poznać i ocenić. Jest więc jasne, że wykładnia umowy nie może prowadzić do stwierdzeń w sposób oczywiście sprzeczny z jej treścią. Istotnie, gramatyczne dyrektywy wykładni mają swój walor poznawczy, ale przede wszystkim wówczas, gdy tekst kontraktu jest jednoznaczny, pozwalający na odtworzenie woli kontrahentów według reguł znaczeniowych. Jeśli jednak tekst umowy jest niejasny, konieczne staje się usunięcie wątpliwości przy zastosowaniu obowiązujących zasad wykładni umowy według reguł przewidzianych w art. 65 § 2 k.c.” Przedstawiony pogląd jest dominującym w orzecznictwie Sądu Najwyższego (SN w wyroku z 5 kwietnia 2007 r. sygn. akt II CSK 546/06 oraz wyroku z 28 lutego 2006 r. sygn. akt III CSK 149/05) i podzielanym przez sąd orzekający w sprawie niniejszej.

Innymi słowy w przypadku sporu co to tego co było przedmiotem umowy, czy też jaki był jej charakter prawny, nie jest dopuszczalne pominiecie treści umowy i sięgnięcie do ustawowych zasad wykładni. Zastosowanie reguł wykładni określonych w art. 65 § 1 i § 2 k.c. możliwe jest dopiero w przypadku zaistnienia wątpliwości i niejasności co do zapisów umowy, czy też ich wzajemnego stosunku. W ocenie Sądu Okręgowego taka sytuacja w niniejszej sprawie nie wystąpiła. Z treści umowy dzierżawy z dnia 15 grudnia 2011 r., a konkretnie jej § 4 ust. 1, wynika jednoznacznie, że do odpowiedzialności stron za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy, co do zasady, miały mieć zastosowanie ogólne zasady określonych w kodeksie cywilnym, przy czym z uwzględnieniem postanowień umowy. Z powyższego wynika, że strony przewidziały możliwość wprowadzenia pewnych modyfikacji względem uregulowań kodeksowych. Niemniej w treści umowy na próżno szukać postanowienia, które zmieniłoby zasadę, zgodnie z którą to wydierżawiający był zobowiązany do naprawy lokomotywy w związku z jej wykolejeniem w dniu 17 czerwca 2017 r. O tym, że to powódka winna naprawić lokomotywę z całą pewnością nie przesądza § 3 ust. 5 i 6 umowy dzierżawy. W myśl tych postanowień dzierżawca był jedynie zobligowany do zwrotu lokomotywy sprawnej technicznie w stanie wynikającym z ogólnie przyjętego zużycia eksploatacyjnego (§ 3 ust. 5) i ewentualnego pokrycia kosztów wynikających ze zużycia większego niż eksploatacyjne (§ 3 ust. 6). Jak słusznie jednak zauważył Sąd Rejonowy, uszkodzeń powstałych w wyniku wykolejenia nie można zakwalifikować jako zużycia związanego z eksploatacją.

Nie ma przy tym racji skarżąca podnosząc, że taka interpretacja umowy jest sprzeczna z zamiarem stron i celem umowy. Jak już zostało wskazane w okolicznościach rozpoznawanej sprawy nie było konieczności sięgania do innych niż językowe reguł wykładni. Abstrahując jednak od powyższego wskazać należy, że podnoszona przez skarżącą

odmienna intencja stron nie została w żaden sposób udowodniona. Trafnie zauważył Sąd Rejonowy, że w tym zakresie zabrakło ze strony powódki stosownej inicjatywy dowodowej. Powyższej oceny nie niweczy to, że powódka zgłosiła dowód z zeznań świadka L. P.. Powódka zdaje się bowiem zapominać, że wniosek dowodowy jest składany na konkretny fakt. Wskazany zaś dowód z zeznań świadka powódka wniosowała na okoliczności ustalenia: sprawności lokomotywy, konieczności i zakresu naprawy oraz wysokości kosztów poniesionych przez powódkę, wysokości poniesionej szkody przez powódkę. Świadek ten nie został więc zawnioskowany na okoliczności związane z treścią umowy dzierżawy z dnia 15 grudnia 2011 r., zamiaru i celu stron tej umowy przy jej zawieraniu. Z tych względów pominięcie tego dowodu pozostawało bez znaczenia dla interpretacji umowy dzierżawy.

Zdaniem skarżącej Sąd Rejonowy dokonując wadliwej wykładni umowy z dnia 15 grudnia 2011 r. pominął też okoliczności, że w dacie zlecenia naprawy lokomotywy nie była jeszcze wyjaśniona kwestia odpowiedzialności za wykolejenie, ponieważ zespół ds. ustalania strat powypadkowych, powołany na podstawie wiążącego strony Regulaminu nie zakończył prac. W ocenie powódki, to ona była zatem zobowiązana do naprawy lokomotywy bowiem nie dysponowała dowodem, który mogłaby przedstawić wydzierżawiającemu, celem wykazania, że nie ponosi winy za uszkodzenia, a zatem nie ma obowiązku naprawy lokomotywy. Ta argumentacja nie zasługuje jednak na podzielenie. Wyjaśnić należy, że stosownie do § 36 ust. 5 Regulaminu, podstawę prac zespołu stanowił protokół ustaleń końcowych lub raport Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. Z powyższego wynika, że zespół ten nie prowadził jakichkolwiek nowych badań czy też innych czynności zmierzających do ustalenia okoliczności zaistnienia wypadku, lecz jedynie zajmował się interpretacją wyników prac komisji kolejowej oraz analizą wysokości szkody, z reguły na podstawie przedstawionej dokumentacji kosztowej. Zaakcentowania wymaga, że powódka przez cały okres prac zespołu prezentowała stanowisko o odpowiedzialności pozwanej za wypadek. W toku prac zespołu nie doszło do ujawnienia jakichkolwiek nowych okoliczności, nieujawnionych przez komisję kolejową. Stąd też zasób wiedzy powódki co do przyczyn zdarzenia był taki sam na początku prac zespołu oraz po jego zakończeniu. Zatem takie same argumenty jak powoływane przez powódkę w trakcie prac zespołu mające przemawiać za odpowiedzialnością pozwanej za wypadek, mogły zostać powołane przez powódkę wobec wydzierżawiającego (...) sp. z o.o., w celu uzasadnienia braku podstaw do wykonania przez powódkę naprawy lokomotywy.

Na tle powyższych kwestii, argumentacja powódki nie jest przekonująca i wzajemnie się wyklucza. Co więcej, w apelacji powódka oprócz przekonywania o swojej odpowiedzialności z art. 435 k.c., prezentuje też tezę, że była zobowiązana do naprawy w stosunku do swojego kontrahenta z umowy z dnia 15 grudnia 2011 r. Powódka twierdziła bowiem (pозew - k. 6 v), że zgodnie z § 4 ust. 2 umowy w sytuacji tego typu uszkodzeń powódka zobowiązana była do poinformowania wydzierżawiającego o uszkodzeniach lokomotywy oraz do podjęcia prac naprawczych zgodnie z obowiązującymi przepisami i wymogami producenta oraz do zlecenia prac naprawczych odpowiednim podwykonawcom i względem wydzierżawiającego za tego typu naprawy oraz w związku z powyższym była zobowiązana do przywrócenia lokomotywy do stanu sprzed wykolejenia. Sąd II instancji podkreśla, że tak opisanej podstawy odpowiedzialności kontraktowej powódki nie udowodniono. Powódka powołała się na brzmienie kontraktu z dnia 15 grudnia 2011 r., którego próżno poszukiwać w jego treści udokumentowanej w aktach. Postanowienie § 4 ust. 2 tej umowy brzmi bowiem dokładnie tak, jak ustalił Sąd I instancji, co ma potwierdzenie w dokumencie na k. 94 i brak tam opisanego przez powódkę w powyższy sposób zobowiązania dla powódki do naprawy szkody w lokomotywie. Jest natomiast wyłącznie zobowiązanie powódki do zawiadomienia wydzierżawiającego o powstałej szkodzi.

W ocenie skarżącej Sąd I instancji dopuścił się także naruszenia przepisów prawa materialnego, tj. art. 441 § 3 k.c. w zw. z art. 443 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c. przez ich niezastosowanie, pomimo iż powódka ponosi odpowiedzialność za uszkodzenie lokomotywy w okresie dzierżawy względem wydzierżawiającego na podstawie art. 435 § 1 k.c., tj. na zasadzie ryzyka. Sąd Okręgowy doszedł jednak do przekonania, że i te zarzuty okazały się nieuzasadnione.

Sąd Okręgowy nie neguje przy tym tego, że powódka jest przedsiębiorstwem wprawianym w ruch za pomocą sił przyrody, a co za tym idzie, że może ponosić odpowiedzialność na zasadzie ryzyka z art. 435 k.c. Powyższe nie oznacza jednak, że tak kształtowała się jej odpowiedzialność względem wydzierżawiającej. Ta bowiem winna być przede wszystkim rozpatrywana w oparciu o treść łączącego strony stosunku obligacyjnego. W tym kontekście niebagatelne znaczenie ma zatem treść umowy z dnia 15 grudnia 2011 r., a konkretnie jej § 10 ust. 5, 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 więc możliwość przyjęcia opartej na zasadzie ryzyka odpowiedzialności dzierżawcy (powódki) za uszkodzenie rzeczy, albowiem a contrario wynika z niego, że dzierżawca nie odpowiada za szkodę wywołaną siłą wyższą, jeżeli szkoda nie była efektem zaniedbania lub zaniechania dzierżawcy. Ponadto, Sąd II instancji w całości podziela stanowisko Sądu Rejonowego, że strona powodowa nie mogłaby odpowiadać wobec właściciela pojazdu; w tym przypadku lokomotywy, za szkodę na podstawie art. 435 § 1 k.c. lub art. 436 § 1 k.c., a wynika to z faktu, że powołana regulacja obejmuje jedynie szkodę w mieniu innym niż obiekt, który miał wyrządzić określoną szkodę. Pogląd taki znajduje również potwierdzenie w orzecznictwie Sądu Najwyższego, który w uchwale z dnia 19 stycznia 2007 r. (III CZP 146/07) stwierdził, że mimo że z art. 435 § 1 k.c. w zw. z art. 436 § 1 k.c. wynika, iż posiadacz pojazdu mechanicznego odpowiada za szkodę na osobie lub mieniu wyrządzoną komukolwiek przez ruch tego pojazdu, to nie ma podstaw do przyjęcia odpowiedzialności posiadacza zależnego pojazdu na podstawie artykułu 436 § 1 k.c. wobec właściciela pojazdu za uszkodzenie lub zniszczenie pojazdu podczas ruchu. Dobitnie stwierdził Sąd Najwyższy, że powołana regulacja dotycząca szkody na mieniu, obejmuje jedynie obiekty zewnętrzne w stosunku do pojazdu, co odpowiada jej celowi. Innymi słowy, na kanwie niespornych okoliczności sprawy, to jeżeli powódka była posiadaczem zależnym lokomotywy (umowa z dnia 15 grudnia 2011 r.), nie odpowiada za szkodę wewnętrzną, w tym wypadku obejmującą lokomotywę. Powódka zdaje się w apelacji pomijać te aspekty zakresu odpowiedzialności, co czyni jej stanowisko niepełnym i niewiarygodnym.

Niezależnie od powyższego trzeba podkreślić, że w przypadku ponoszenia wyłącznej odpowiedzialności odszkodowawczej za zdarzenie szkodowe przez pozwaną, to powódka nie mogłaby odpowiadać wobec właściciela lokomotywy na podstawie art. 435 § 1 k.c. także z powodu braku związku przyczynowego pomiędzy ruchem przedsiębiorstwa powódki a zdarzeniem szkodzącym. Przepis art. 435 § 1 k.c. wprowadza rozszerzoną odpowiedzialność przedsiębiorstwa wprawionego w ruch za pomocą sił przyrody, opartą na zasadzie ryzyka, przy czym odpowiedzialność ta jest pod warunkiem, że szkoda pozostaje w normalnym związku przyczynowym z ruchem przedsiębiorstwa. Brak jest domniemania prawnego, że szkoda powstaje w związku z ruchem przedsiębiorstwa. Należy podkreślić, że powódka argumentując odnośnie do „ruchu własnego przedsiębiorstwa” nie powołuje własnych działań/zaniechań, zaś okoliczności faktyczne powołane przez powódkę na uzasadnienie jej żądania pozwu, to wadliwe działania pozwanej i jej przedsiębiorstwa tj. niewłaściwy stan infrastruktury kolejowej pozwanej. Zatem szkoda spowodowana została zdaniem powódki działaniem innego przedsiębiorstwa, a nie przedsiębiorstwa powódki. Jest to oczywista konstatacja ze stanowiska powódki i musi skutkować uznaniem, że to nie ruch przedsiębiorstwa powódki spowodował szkodę w lokomotywie. W istocie powódka twierdziła, że lokomotywa wjechała na wadliwą strukturę kolejową, co w tej konfiguracji stron procesu, z których pozwana udostępniała tę strukturę a powódka wykorzystywała ją do ruchu kolejowego, to ruch przedsiębiorstwa pozwanej w istocie był pierwszy na osi zdarzeń, które miały miejsce i dopiero po nim nastąpiłby ruch przedsiębiorstwa powódki. W konsekwencji szkoda w lokomotywie nie stanowiła normalnego następstwa ruchu przedsiębiorstwa powódki.

Odnosząc się z kolei do art. 441 § 3 k.c. w zw. z art. 443 k.c. to w ocenie tut. Sądu słusznie Sąd Rejonowy wywiódł, że i powyższe przepisy nie mogły stanowić podstawy do zasądzenia od pozwanej na rzecz powódki kosztów naprawy lokomotywy.

Wskazać należy, że przepis art. 441 k.c. odnosi się do odpowiedzialności solidarnej, a konkretnie w myśl jego § 1 k.c., jeżeli kilka osób ponosi odpowiedzialność za szkodę wyrządzoną czynem niedozwolonym, ich odpowiedzialność jest solidarna. Natomiast zgodnie z § 3 tego przepisu ten, kto naprawił szkodę, za którą jest odpowiedzialny mimo braku winy, ma zwrotne roszczenie do sprawcy, jeżeli szkoda powstała z winy sprawcy. Co istotne, odpowiedzialność pozwanej formułowana przez powódkę w oparciu o art. 441 § 3 k.c. mogłaby mieć miejsce, tylko wówczas, gdyby powódka naprawiająca szkodę była za ową szkodę odpowiedzialna, mimo braku winy. Tymczasem, jak wskazano wyżej powódka naprawiła szkodę (uszkodzoną lokomotywę) bez żadnej podstawy prawnej tj. obowiązek taki dla niej nie wynikał z umowy dzierżawy z dnia 15 grudnia 2011 r., nie wynikał z przepisów Kodeksu cywilnego regulujących umowę najmu, ani z pewnością z przepisu art. 435 k.c. Już tylko zasadnicza analiza przywołanego przepisu prawa (art. 441 k.c.), w aspekcie odpowiedzialności powódki za szkodę pozwala na wniosek, że w okolicznościach faktycznych

sprawy powódka nie odpowiada za szkodę wobec właściciela lokomotywy, a zatem nie ma też roszczenia regresowego wobec pozwanej, czyli wskazanego przez nią sprawcy szkody. Nie ulega wątpliwości, że dla występowania potencjalnej odpowiedzialności pozwanej dowodzonej przez powódkę z przepisu art. 441 § 3 k.c., to powódka będąca najemcą uszkodzonej lokomotywy musiałaby ponosić odpowiedzialność wobec właściciela lokomotywy na podstawie art. 435 § 1 k.c. lub art. 436 § 1 k.c. Tymczasem powódka z powołanych wyżej względów nie mogłaby ponosić odpowiedzialności wobec właściciela pojazdu na zasadzie ryzyka, które wynika z powołanych przepisów.

W tych okolicznościach faktycznych i prawnych zarzuty związane z naruszeniem przepisów art. 441 k.c. i art. 443 k.c. w zw. z art. 435 § 1 k.c. były chybione. Należy również zwrócić uwagę na to, że apelująca odnośnie zarzutów związanych z łączną odpowiedzialnością własną oraz pozwanej, konstruuje zarzuty pominięcia wniosków dowodowych i okoliczności uznania roszczenia przez pozwaną, co do zasady oraz co do 50% żądanej kwoty (pkt 2). W ocenie Sądu II instancji argumentacja powódki opisująca te zarzuty nie znajduje oparcia w materiale dowodowym i czynnościach procesowych stron, a same zarzuty są chybione.

Sąd Rejonowy prawidłowo pominął wnioski dowodowe strony powodowej, w tym też dowodu z opinii biegłego, ponieważ prowadzenie postępowania dowodowego w sytuacji braku legitymacji biernej byłoby naruszeniem praw procesowych obu stron. Po pierwsze, nieprawdą jest to, że pozwana uznała roszczenie. Takie stwierdzenie w apelacji narusza art. 3 k.p.c. i jawi się, jako brak właściwej lojalności procesowej stron reprezentowanych przez zawodowych pełnomocników. Pełnomocnik powódki nie miał żadnych procesowych podstaw do takiego stwierdzenia, ponieważ uważna lektura pism procesowych strony pozwanej świadczy o tym, że pozwana jednoznacznie kwestionowała żądanie pozwu w całości, co więcej w kontekście procesowym miało to oczywisty wyraz w sprzeciwie od nakazu zapłaty, w którym zaskarżyła ów nakaz w całości i wniosła o oddalenie powództwa w całości, co podtrzymywała w dalszym toku postępowania. W tych okolicznościach nie może być mowy o uznaniu roszczenia w jakiegokolwiek części. Po drugie, nie znajduje potwierdzenia w materiale dowodowym twierdzenie powódki, że pozwana uznała roszczenie w części tj. co do 50% wysokości szkody – 26.400 zł. Należy podkreślić, że apelująca nie dokonała przekonującej analizy konkretnych dowodów mających potwierdzić jej stanowisko. Sąd II instancji stwierdza, w oparciu o jeden z dokumentów dołączonych do pozwu tj. „Protokół” datowany na 2 października 2019 r. (k. 78 akt), że przedstawiciele stron odbyli w tym dniu spotkanie w sprawie strat powstałych w wypadku z dnia 17 czerwca 2017 r. Z treści owego protokołu, a konkretnie pkt 3. wynika jednoznacznie, że przedstawiciele mają tylko szczególne umocowanie do ustalenia wysokości strat i odpowiedzialności za nie, a zatem brak umocowania do składania oświadczeń woli w imieniu stron. Ponadto, z pkt 6. wynika oczywista propozycja ugody, z której strona powodowa nie skorzystała, a pkt 8. potwierdza, że strony nie doszły do żadnego porozumienia i pozostawiły oczywistą kwestię oceny żądania powódki kwoty pełnej – 52.800 zł do postępowania przed sądem powszechnym. W świetle takiej treści protokołu podpisanego bez żadnych zastrzeżeń, nie sposób przyjąć, że wówczas miało miejsce uznanie roszczenia przez pozwaną.

Bez znaczenia wobec powyższego jest też powoływanie się przez apelującą na postanowienia umowy w przedmiocie udostępnienia infrastruktury, w sytuacji gdy powieliła ona postanowienia Regulaminu w par. 36 ust. 5 i 6. Należy podkreślić, że powódka pominęła w swojej analizie postanowienie par. 36 ust. 6 zdanie ostatnie Regulaminu, zgodnie z którym w przypadku niemożliwości uzgodnienia wysokości powstałych strat i zakresu odpowiedzialności stron, ustalenia dokonuje się na drodze prawnej. Jeżeli zatem prace zespołu nie doprowadziły do porozumienia, niezależnie od jego przyczyn, to wówczas aktywował się par. 36 ust. 6 zdanie ostatnie Regulaminu, zgodnie z którym strona poszkodowana mogła wystąpić na drogę prawną, czyli z powództwem do sądu. Respektowanie tego Regulaminu w kontekście umowy o udostępnienie infrastruktury, na którą powołuje się apelująca znalazło wyraz z owym protokole w cytowanym pkt 8. Innymi słowy, wszystkie te dokumenty w swojej treści są kompatybilne i wzajemnie się uzupełniają, co do tego, że strony nie doszły do porozumienia w zakresie ustalenia wysokości szkody i odpowiedzialności, a już z całą pewnością brak w owych dokumentach potwierdzenia uznania roszczenia. Należy też podkreślić, że wbrew obszernie opisywanej w apelacji tezie o uznaniu roszczenia, to wcześniej takie przekonanie u strony powodowej nie istniało, ponieważ brak takich twierdzeń w całym postępowaniu przed Sądem I instancji. Aktualnie więc twierdzenie i dowody na takie okoliczności powinny podlegać pominięciu, ponieważ strona apelująca reprezentowana przez zawodowego

pełnomocnika w ogóle nie usprawiedliwiła swojej opieszałości procesowej w prezentowaniu twierdzeń, a konkretnie oczekiwaniu z nimi w powyższym zakresie do postępowania apelacyjnego.

Sąd II instancji nie stwierdził też naruszenie art. 471 k.c., 415 k.c. w zw. z art. 361 § 1 i 2 k.c. W tym kontekście należy wyjaśnić, 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 przepisu tego wynika, że dla powstania odpowiedzialności kontraktowej konieczne jest łączne spełnienie trzech następujących przesłanek: niewykonanie bądź nienależyte wykonanie zobowiązania (naruszenie zobowiązania); fakt poniesienia szkody; związek przyczynowy pomiędzy niewykonaniem bądź nienależytym wykonaniem zobowiązania, a szkodą.

Co oczywiste ciężar dowodu istnienia wyżej wymienionych przesłanek aktualizujących odpowiedzialność z art. 471 k.c., istnienia związku przyczynowego oraz powstania szkody, w świetle art. 6 k.c. spoczywa na wierzycielu, jako osobie, która z tychże faktów wywodzi skutki prawne.

Podstawową przesłanką decydującą o możliwości zastosowania reżimu odpowiedzialności kontraktowej, nieprzytoczoną wprost w art. 471 k.c. jest istnienie między stronami węzła obligacyjnego określonej treści. W niniejszej sprawie poza sporem pozostaje to, że strony łączyła umowa o udostępnianie infrastruktury kolejowej. Przyjmując, że twierdzenia powódki, co do przyczyn wykolejenia (zaniechania strony pozwanej związane z konserwacją infrastruktury kolejowej) odpowiadają rzeczywistości, uznać należy, że i przesłanka naruszenia zobowiązania została zrealizowana. Powódka nie udowodniła jednak, że w jej majątku powstała szkoda majątkowa, pozostająca w normalnym (adekwatnym) związku przyczynowym z takim zachowaniem dłużnika (art. 361 § 1 i 2 k.c.). Nie ulega przy tym wątpliwości, że lokomotywa w wyniku wykolejenia została uszkodzona, ani to, że koszty jej naprawy zostały pokryte przez powódkę. Podkreślić jednak należy, o czym była już mowa, że powódka nie była zobowiązana do naprawy lokomotywy. Z tych względów, brak jest materialnych podstaw do przerzucania tych kosztów na pozwaną.

Wobec powyższych uwag chybiony okazał się także zarzut naruszenia przepisów postępowania w postaci art. 235<sup>2</sup> § 1 pkt 1, 2 i 4 k.p.c. w zw. z art. 227 k.p.c. w zw. z art. 278 § 1 k.p.c. przez pominięcie wniosków dowodowych strony powodowej. Dowody zawnioskowane przez powódkę miały bowiem na celu ustalenie przebiegu zdarzenia z dnia 17 czerwca 2017 r., podmiotów odpowiedzialnych za tą szkodę oraz wysokości tej szkody. Tymczasem w niniejszej sprawie pozwana nie była legitymowana biernie, bowiem niezależnie do przyczyn zdarzenia oraz powstałej szkody roszczenie dochodzone pozwem, a dotyczące kosztów naprawy lokomotywy winno być skierowane do wydierżawiającego lokomotywę. W tych okolicznościach prowadzenie postępowania dowodowego w zakresie zawnioskowanym przez powódkę nie miało racji bytu. Niewykazanie przez powódkę legitymacji procesowej stanowiło bowiem wystarczającą przyczynę do oddalenia roszczenia dochodzonego pozwem.

Jeszcze raz należy podkreślić w zakresie oceny tego zarzutu, że myli się przy tym skarżąca podnosząc, że pozwana uznała roszczenie, co do zasady oraz co do 50 % toteż o braku legitymacji nie mogło być mowy. Z całą pewnością o uznaniu roszczenia nie może świadczyć treść protokołu z dnia 2 października 2019 r. (k. 78), bowiem ustalenia w nim zawarte stanowiły jedynie propozycję, która finalnie nie została zaakceptowana. Zatem pomiędzy stronami nie było wiążących ustaleń w rozumieniu § 36 Regulaminu. Jak słusznie zauważyła pozwana, w takiej sytuacji otworzyła się możliwość skierowania sprawy na drogę procesu sądowego, z której powódka skorzystała. Od początku postępowania pozwana z kolei kwestionowała zarówno zasadność powództwa jak i legitymację procesową. W świetle tych okoliczności brak uznania roszczenia jest oczywisty.

Reasumując, Sąd Rejonowy zasadnie przyjął, że postanowienia umowy dnia 15 grudnia 2011 r. nie modyfikują ogólnych zasad odpowiedzialności z KC, co niezasadnie negowała powódka i dokonał kompleksowej wykładni postanowień tej umowy łączącej powódkę z (...) sp. z o.o. Z postanowień tej umowy, z przepisów regulujących umowę najmu, które zdaniem Sądu II instancji należało stosować do tej umowy, ale też przepisów regulujących stosunek dzierżawy, a także treści umowy z dnia 15 listopada 2015 r. pomiędzy stronami procesu nie sposób wyprowadzić obowiązku powódki do naprawienia lokomotywy uszkodzonej w zdarzeniu z dnia 17 czerwca 2017 r., uszkodzonej

w wyniku działania osoby trzeciej, jak wskazuje powódka - pozwanej, za którą to szkodę powódka odpowiada. Tym samym w chwili zdarzenia w majątku powódki nie powstało zobowiązanie do naprawienia szkody. Jeżeli zatem powódka bezpodstawnie naprawiła szkodę, to wydatek jaki poniosła na naprawienie tej szkody nie pozostaje w normalnym związku przyczynowym ze zdarzeniem szkodowym. Nie jest bowiem normalnym następstwem uszkodzenia rzeczy to, że naprawiła ją osoba, która nie była zobowiązana do naprawy. Słusznie zatem, Sąd I instancji doszedł do przekonania, że strona pozwana nie ma legitymacji biernej w tym postępowaniu, gdyż roszczenie powódki winno być skierowane do podmiotu, który wstąpił w stosunek umowny na podstawie porozumienia z dnia 23 listopada 2015 r. tj. do (...) sp. z o.o.

W świetle powyższych uwag nie mógł zasługiwać na uwzględnienie zarzut naruszenia art. 98 § 1 i 3 k.p.c. Nie budzi bowiem wątpliwości, że skoro pozwana nie była legitymowana biernie w niniejszej sprawie, powództwo winno podlegać oddaleniu. W takiej sytuacji to stronę powodową należało uznać za przegrywającą to postępowania. Zatem w świetle ww. przepisu strona powodowa była obowiązana zwrócić pozwanej na jej żądanie koszty niezbędne do celowego dochodzenia praw i celowej obrony (koszty procesu). Sąd Rejonowy orzekł o kosztach procesu zgodnie z tą zasadą, a ich wysokość ustalił z uwzględnieniem art. 98 § 3 k.p.c. W tych okolicznościach zarzuty odnoszące się do rozstrzygnięcia o kosztach postępowania nie mogły się ostać.

Mając na uwadze powyższe Sąd Okręgowy na podstawie art. 385 k.p.c. oddalił apelację strony powodowej w całości, jako niezasadną.

O kosztach postępowania apelacyjnego orzeczono na podstawie art. 98 § 1 k.p.c. w zw. z art. 99 k.p.c. w zw. z art. 108 § 1 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu obciążając obowiązkiem ich zwrotu powódkę jako stronę przegrywającą postępowanie. Na koszty te złożyło się wynagrodzenie profesjonalnego pełnomocnika w kwocie 2.700 zł, którego wysokość wynika z § 2 pkt 6 w zw. z § 10 ust. 1 pkt 1 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych (Dz.U 2018 poz. 265), z uwzględnieniem 50% stawki minimalnej uzależnionej od wartości przedmiotu zaskarżenia, ponieważ pełnomocnik strony pozwanej prowadził sprawę przed Sądem I instancji.

Sędzia Anna Gałas