



Wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie I Wydział Cywilny z dnia 31 marca 2021 roku (I AGa 110/20)

1. Przedsiębiorstwo, jako zorganizowana całość, stanowi przedmiot praw majątkowych i przedmiot obrotu. Posiada zatem niewątpliwie walor majątkowy (wartość majątkową). Prawa wynikające z dzierżawy (samoistnie) także są prawami majątkowymi o wymiernej wartości rynkowej.
2. W przypadku gdy prawo dzierżawy wchodzi w skład przedsiębiorstwa, władztwo nad rzeczą zostaje organizacyjnie wkomponowane w jego strukturę, stając się elementem („narzędziem”) służącym do uzyskania celu, dla którego zespół składników majątkowych i niemajątkowych został zorganizowany w rozumieniu art. 55¹ k.c.

Sąd Apelacyjny w Szczecinie I Wydział Cywilny w składzie:

Przewodniczący: SSA Krzysztof Górski (sprawozdawca)

Sędzia: SA Agnieszka Bednarek-Moraś

Sędzia: SA Leon Miroszewski

Protokolant: st. sekr. sąd. Magdalena Goltsche

po rozpoznaniu w dniu 10 marca 2021 roku w Szczecinie na rozprawie sprawy z powództwa (...) spółki akcyjnej z siedzibą w P. przeciwko (...) spółce akcyjnej z siedzibą w W. o zapłatę na skutek apelacji powoda od wyroku Sądu Okręgowego w Szczecinie z dnia 14 września 2020 r. sygn. akt VIII GC 167/20:

- I. Zmienia zaskarżony wyrok o tyle, że:
 1. W punkcie I. zasądza od pozwanego na rzecz powoda kwotę 35.424,06 zł (trzydziestu pięciu tysięcy czterystu dwudziestu czterech złotych, sześciu groszy) z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od dnia 2 sierpnia 2018 roku, oddalając powództwo w pozostałym zakresie.
 2. W punkcie II. zasądza od powoda na rzecz pozwanego kwotę 8.003,15 zł (ośmiu tysięcy trzech złotych, piętnastu groszy) tytułem kosztów procesu.
- II. Oddala apelację w pozostałym zakresie.
- III. Zasądza od powoda na rzecz pozwanego kwotę 4.892,41 zł (czterech tysięcy ośmuset dziewięćdziesięciu jeden złotych, czterdziestu jeden groszy) tytułem kosztów procesu w postępowaniu apelacyjnym.

Uzasadnienie

Powód (...) spółka akcyjna z siedzibą w P. pozwem złożonym 20 marca 2020 r. wniósł o zasądzenie od pozwanego (...) spółki akcyjnej z siedzibą w W. kwoty 340 939,60 zł oraz kwoty 10 134 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi od każdej kwoty od 31 lipca 2018 r. Nadto domagał się zasądzenia od pozwanego kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa według norm przepisanych, kosztów opłaty skarbowej i kosztów tłumaczenia przysięgłego w łącznej kwocie 968 zł.

W odpowiedzi na pozew pozwany wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie.

Wyrokiem z dnia 14 września 2020 r. Sąd Okręgowy w Szczecinie (sygn. akt VIII GC 167/20) oddalił powództwo (pkt I) i zasądził od powoda na rzecz pozwanego kwotę 10 817 zł tytułem kosztów procesu.

Podstawę wyroku stanowiły następujące ustalenia faktyczne i ich ocena prawna:

W dniu 2 sierpnia 2015 r. o godzinie 16:37 ze stacji kolejowej (...) wyjechał pociąg nr (...) składający się z 42 wagonów cystern próżnych po oleju opałowym ciężkim (...) oraz lokomotywy prowadzącej (...) (dalej: Pociąg), należący do przewoźnika kolejowego (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w P. Nadawcą przesyłki przedmiotowego przewozu w postaci 42 wagonów była powodowa spółka. Wagony były dzierżawione przez powoda od (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością we W. na podstawie umowy nr (...), (...), (...) i (...), od (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością w W. na podstawie umowy dzierżawy cystern z dnia 31 grudnia 2012 r. nr (...) i z 5 marca 2013 r. nr (...) oraz od (...) GmbH w H. na podstawie umowy dzierżawy z 19 listopada 2010 r. nr (...).

Wszystkie umowy dotyczące korzystania z wagonów przewidywały obowiązek zapłaty czynszu za czas naprawy wagonów albo do czasu wypłaty odszkodowania za wagon zniszczony, o ile uszkodzenie/zniszczenie nie było zawinione przez wdzierzawiającego.

W trakcie przejazdu na szlaku L.–W. doszło do wykolejenia wagonów wskazanego powyżej składu pociągu, w tym ośmiu wagonów należących do spółki (...), pięciu wagonów należących o spółki (...) oraz jednego należącego do (...) GmbH. Wykolejone wagony uległy uszkodzeniu, a jeden (wagon (...)) zniszczeniu.

Komisja kolejowa badająca przyczyny wypadku ustaliła, że bezpośrednią przyczyną wypadku z 2 sierpnia 2015 r. było wyboczenie toru. Przyczyną pierwotną było zaś występowanie dużej ilości wyboksowań w szynach toru w łuku, przy wysokich temperaturach, powodujących uwalnianie się dodatkowych naprężeń w trakcie przejazdu pociągów, przyczyniających się do powstawania deformacji toru. Za pośrednie przyczyny wypadku uznano natomiast wbudowanie w łuk toru klasycznego szyn o długości 120 mb w czasie przebudowy toru w 2007 r., niewykonanie zaleceń Inspektora Diagnosty z Protokołu badania technicznego torów Nr (...) z 2014 r. dotyczących wymiany szyn oraz nieprzestrzeżenie określonego w książce kontroli obchodów (...) i § 7 instrukcji (...) harmonogramu obchodu torów.

Wszystkie wagony stanowiące własność spółki (...) zostały ostatecznie naprawione, po naprawie 19 października 2016 r. wagony zostały przekazane z powrotem powodowi do użytkowania. Pozwana spółka (...) zwróciła właścicielowi koszty naprawy. W okresie wyłączenia wagonów z użytkowania tj. od 2 sierpnia 2015 r. do 19 października 2016 r. (łącznie 445 dni) powód na mocy zwartych umów dzierżawy uregulował na rzecz właściciela wagonów czynsz dzierżawny w łącznej wysokości 231 400 zł.

Wszystkie wagony stanowiące własność spółki (...) również zostały naprawione, a pozwana spółka (...) zwróciła właścicielowi koszty naprawy. Po naprawie wagony były zwracane powodowi do użytkowania. W czasie napraw, prowadzonych w zależności od poszczególnych wagonów, w okresie od 2 sierpnia 2015 r. do 8 sierpnia 2016 r., powód uregulował na podstawie umów dzierżawy na rzecz właściciela wagonów czynsz dzierżawny w łącznej wysokości 109 539,60 zł.

Powód uregulował też czynsz dzierżawny na rzecz (...) GmbH właściciela za okres 563 dni, tj. od 2 sierpnia 2015 r. (tj. od dnia wyłączenia z eksploatacji na skutek wypadku) do 14 lutego 2017 r. (do dnia wypłaty na rzecz właściciela odszkodowanie) w łącznej wysokości 10 134 euro.

W dniu 19 lipca 2018 r. powód wystawił na rzecz pozwanego notę obciążeniową nr (...) na kwotę 340 939,60 zł obejmującą odszkodowanie za szkodę poniesioną w wyniku wypadku kolejowego z 2 sierpnia 2015 r. na szlaku W–L z tytułu kosztów dzierżawy poniesionych na rzecz dzierżawcy spółki (...) i spółki (...) oraz notę

nr (...) na kwotę 10 134 euro z tytułu kosztów dzierżawy poniesionych na rzecz dzierżawcy (...) GmbH.

W piśmie z 24 lipca 2018 r. powód wezwał pozwanego do zapłaty kwoty 340 939,60 zł (w tym 249 398,50 zł w związku z zapłatą czynszu dzierżawnego na rzecz spółki (...)) i 91 541,10 zł w związku z zapłatą czynszu dzierżawnego na rzecz spółki (...) oraz kwoty 25 608 euro (w tym 10 134 euro w związku z zapłatą czynszu dzierżawnego na rzecz (...) GmbH, potwierdzonych notami księgowymi nr (...), (...) i (...)). Korespondencja zawierająca wezwanie do zapłaty została doręczona pozwanemu 25 lipca 2018 r. i pozostała bez odpowiedzi.

W dniu 31 lipca 2018 r. powód wystąpił do Sądu Rejonowego dla (...) W. z wnioskiem o zawezwanie spółki (...) do próby ugodowej w sprawie o zapłatę kwoty 340 939,60 zł oraz kwoty 25 608 euro jako odszkodowania z tytułu uszkodzenia wagonów i uregulowanego czynszu dzierżawnego.

W odpowiedzi na powyższe wezwanie spółka (...) wskazała na brak możliwości zawarcia ugody na warunkach zaproponowanych przez wnioskodawcę z uwagi na nieprzekazanie raportu oceny wysokości szkody oraz niewykazanie podstaw i zakresu szkody w kontekście odszkodowania mającego służyć rzeczywistej rekompensacie. W piśmie wskazano na trwające jeszcze ustalenia co do weryfikacji istnienia podstaw i wysokości szkody. Zaznaczono ponadto, że obowiązujące pozwanego procedury wymagają podjęcia odpowiedniej uchwały zarządu, co nie jest możliwe w tak krótkim czasie.

W trakcie posiedzenia sądowego, które odbyło się 4 października 2018 r., nie doszło do zawarcia ugody.

W piśmie z 23 października 2018 r. skierowanym do (...), nawiązując do zgłoszenia roszczeń związanych ze zdarzeniem wykolejania składu pociągu, dotyczących kosztów poniesionych z tytułu rekompensaty za zniszczony wagon (nr (...) stanowiący własność (...) GmbH) oraz kosztów najmu wagonów (dzierżawionych od spółki (...), spółki (...) i do (...) ponoszonych w okresie ich wyłączenia z użytkowania spółka (...) poinformowała, że na bazie udostępnionych dokumentów dokonała weryfikacji roszczeń, uwzględniając roszczenie w kwocie 15 474 euro z tytułu odszkodowania za zniszczony wagon.

Dokonując oceny powództwa w świetle przedstawionych ustaleń, Sąd Okręgowy uznał, że powództwo nie zasługiwało na uwzględnienie.

Sąd przypomniał, że powód domagał się zasądzenia na swoją rzecz od pozwanego (...) kwoty 340 939,60 zł oraz 10 134 euro z tytułu naprawienia szkody w postaci straty, powstałej – zdaniem tej strony – przez zapłatę czynszu dzierżawnego za wagony kolejowe, które uległy wykolejeniu z przyczyn leżących po stronie pozwanej. Według powoda szkoda w postaci straty ma polegać na tym, że nie mógł on korzystać z uszkodzonych wagonów przy jednoczesnym obowiązku zapłaty

czynszu. Powód wywodził, że normalnym następstwem wykolejenia się czy uszkodzenia wagonów jest nie tylko strata wartości samych wagonów, ale także szkoda polegająca na braku możliwości wykonywania uprawnienia przysługującego dzierżawcy, który nie mogąc korzystać z przedmiotu dzierżawy mimo to zobowiązany jest do zapłaty czynszu dzierżawnego na rzecz wydzierżawiającego.

Sąd Okręgowy zaznaczył, że w sprawie poza sporem pozostawał fakt zaistnienia w dniu 2 sierpnia 2015 r. zdarzenia powodującego wykolejenie się lub uszkodzenie konkretnych wagonów oraz fakt, że rzeczony wagon był przedmiotem umów dzierżawy zawartych przez powoda z konkretnymi podmiotami, właścicielami wagonów. Nie było też sporu co do tego, że w związku z wypadkiem poszczególne wagony na określony czas zostały wyłączone z użytkowania oraz że w tym okresie powód regulował na rzecz wszystkich właścicieli wagonów czynsz dzierżawny. Pozwany nie kwestionował podawanej przez powódkę wysokości czynszu, nadto wynikała ona z umów (wysokość wpłat wynikała z faktur i dowodów przelewów, a kwoty na fakturach korelowały z umowami). Nie była podważana odpowiedzialność pozwanego za zaistniałe zdarzenie (w tym kwestia, że pozwany prowadzi przedsiębiorstwo wprawiane w ruch za pomocą sił przyrody, o którym stanowi art. 435 § 1 k.c.).

Zdaniem Sądu pierwszej instancji nie był zasadny podniesiony przez pozwaną zarzut przedawnienia roszczenia. Sąd wyjaśnił, że skoro powód uważa, że szkodą jest czynsz płacony za czas niemożności korzystania z wagonów, to rozmiar szkody (w rozumieniu powoda) został dookreślony dopiero po zakończeniu tego czasu, a więc w odniesieniu do wagonów spółki (...) w dniu 19 października 2016 r., wagonów (...) – 8 sierpnia 2016 r., a wagonu (...) – 14 lutego 2017 r. Od tych dat należałoby liczyć termin przedawnienia, albowiem w tych datach powód dowiedział się o ostatecznym rozmiarze szkody. Po drugie, nie można podzielić poglądu pozwanej, jakoby wniosek o zawezwanie do próby ugodowej złożony przez powódkę 31 lipca 2018 r. stanowił nadużycie prawa (art. 5 k.c.) i zmierzał wyłącznie do przerwania biegu przedawnienia. Nie może być sporu co do tego, że nie jest czynnością zmierzającą bezpośrednio do dochodzenia roszczenia zawezwanie do próby ugodowej, którego celem jest jedynie wydłużenie okresu zaskarżalności wierzytelności przez doprowadzenie do kolejnej przerwy biegu przedawnienia. Taki cel pozostaje zarówno w sprzeczności z założeniami instytucji przedawnienia roszczenia, którymi są przede wszystkim czasowe ograniczenie uprawnienia służącego wierzycielowi i przyznanie prawa do uchylecia się od zaspokojenia roszczenia zobowiązaniem, jak i w sprzeczności z podstawowym założeniem postępowania pojednawczego, którym jest doprowadzenie do zawarcia ugody, a nie do przerwy biegu przedawnienia. Jednakże samo podniesienie przez pozwanego takiego zarzutu nie jest wystarczające do uznania, że powód składając zawezwanie do próby

ugodowej miał na celu wyłącznie przerwanie biegu przedawnienia. Sama identyczność roszczeń sformułowanych we wniosku i w pozwie nie prowadzi do takiego wniosku, ponadto w niniejszej sprawie taka identyczność nie zachodziła, albowiem zawezwanie do próby ugodowej zawierało też żądanie zwrotu odszkodowania za wagon zniszczony (15 474 euro), które ostatecznie pozwana uwzględniła. Wobec tego zarzut przedawnienia nie mógł prowadzić do oddalenia powództwa.

Sąd odniósł się dalej do spornej między stronami kwestii, czy czynsz, regulowany przez powódkę na podstawie umów dzierżawy zawartych przed wypadkiem, stanowi uszczerbek majątkowy, do którego wyrównania obowiązana jest pozwana stosownie do treści art. 361 k.c.

Sąd Okręgowy wskazał, że przesłanką odpowiedzialności pozwanego należy uczynić istnienie związku przyczynowego między wykolejeniem się lub uszkodzeniem wagonów a obowiązkiem zapłaty czynszu dzierżawnego, to ostatecznie zdarzenie ma bowiem – zdaniem powoda – powodować uszczerbek w jego majątku. Z tego faktu (skutku) ma bowiem dalej wynikać szkoda – zapłata wydzierżawiającym kwoty 340 939,60 zł oraz 10 134 euro.

Sąd pierwszej instancji uznał, że w rozpoznanej sprawie wbrew zapatrywaniu powoda nie istnieje związek przyczynowy między wykolejeniem wagonów a obowiązkiem zapłaty czynszu dzierżawnego, powód zaś nie poniósł szkody płacąc wspomniany czynsz dzierżawny.

Testem dla istnienia związku przyczynowego między faktem, który jest przyczyną a faktem, który jest skutkiem, jest wyeliminowanie z łańcucha zdarzeń przyczyny; jeżeli w takiej sytuacji skutek zaistniałby, to rozpatrywane fakty nie pozostają w relacji przyczynowej. W rozpoznawanej sprawie zdaniem Sądu, jeżeli nie nastąpiłoby wykolejenie lub uszkodzenie wagonów, to (i tak) istniałby obowiązek zapłaty czynszu dzierżawnego na rzecz wszystkich wydzierżawiających tj. spółki (...), spółki (...) i (...) GmbH za okres nieużywania wagonów. Bez względu więc na to, czy zaistniałoby zdarzenie sprawcze, czy nie, istniałby obowiązek zapłaty czynszu, wykolejenie się lub uszkodzenie wagonów jest zatem faktem, którego zaistnienie jest obojętne dla wskazanego zobowiązania. Obowiązek zapłaty czynszu dzierżawnego, wykonania przez powoda własnego zobowiązania, jest niezależny od tego, czy wagony mogły i czy były użytkowane czy też nie. Powód płaciłby czynsz w każdej sytuacji, a więc niezależnie od tego, czy fakt, który uczynił jako podstawę swego żądania, nastąpiłoby, czy nie. Wykolejenie się lub uszkodzenie wagonów i obowiązek zapłaty czynszu za okres nieużywania wagonów nie pozostają więc, w ocenie Sądu Okręgowego, w jakimkolwiek powiązaniu kauzalnym.

Związek przyczynowy między zdarzeniem sprawczym a zdarzeniem, z którego wynika szkoda, determinuje odpowiedzialność odszkodowawczą zobowiązanego,

przy jego braku powództwo, którego przedmiotem jest roszczenie odszkodowawcze, nie może zostać uwzględnione, a tym samym podlega oddaleniu.

Dodatkowo Sąd Okręgowy zaznaczył, że fakt, który powód określa jako szkodę, więc zapłata czynszu w kwocie 340 939,60 zł oraz 10 134 euro nie jest szkodą. Szkodą jest powstała wbrew woli poszkodowanego różnica między obecnym jego stanem majątkowym, a tym stanem jaki by istniał, gdyby nie nastąpiło zdarzenie wywołujące szkodę. Majątek zaś jest ogółem aktywów i pasywów. Rodzaj szkody majątkowej w postaci straty (*damnum emergens*) polega na zmniejszeniu majątku poszkodowanego wskutek zdarzenia, z którym związana jest czyjaś odpowiedzialność. Dla ustalenia istnienia oraz wysokości szkody w postaci straty stosuje się metodę dyferencyjną, polegającą na porównaniu rzeczywistego stanu majątku poszkodowanego przed zdarzeniem sprawczym ze stanem istniejącym po tym zdarzeniu. Gdy majątek jest niższy od stanu sprzed zdarzenia sprawczego, wówczas poszkodowany poniósł szkodę w postaci straty, natomiast gdy majątek jest taki sam lub wyższy, oznacza to, że poszkodowany nie poniósł szkody. Przed wykolejeniem się lub uszkodzeniem wagonów powód obowiązany był do zapłaty wydzierżawiającym czynszu, jego czynną stroną majątku stanowiła różnica między aktywami a tym między innymi zobowiązaniem. Po wykolejeniu się lub uszkodzeniu wagonów powód zapłacił czynsz, więc pomniejszyły się aktywa majątku, a o tę samą wartość zmniejszyły pasywa, różnica między aktywami a pasywami pozostała jednak taka sama. Stan majątkowy powoda jest wobec tego taki sam, jak przed zdarzeniem pojazdów, co oznacza że powód nie poniósł szkody. Powód płacąc czynsz dzierżawny, czynił to z własnej woli, świadcząc zgodnie z treścią ciężących na nim zobowiązań, w okolicznościach nie pozwalających na przyjęcie wyjątku od zasady, że szkodą jest uszczerbek majątkowy poniesiony wbrew woli poszkodowanego.

Sąd odniósł się do stanowiska powoda według którego, sam fakt utraty możliwości korzystania z rzeczy stanowi szkodę majątkową. Zdaniem Sądu sama utrata możliwości korzystania z rzeczy nie stanowi jeszcze uszczerbku w majątku, rozumianego jako zmniejszenie się aktywów lub zwiększenie pasywów. Dopiero poniesienie wydatków na to, by zapewnić sobie do korzystania inną rzecz w miejsce uszkodzonej stanowi taki uszczerbek, sama zaś niemożność korzystania z rzeczy stanowi raczej niedogodność o charakterze niemajątkowym. Powód w niniejszej sprawie nie twierdził, że wynajął w miejsce uszkodzonych inne wagony – gdyby tak uczynił, to ten dodatkowy wydatek stanowiłby szkodę, jako że chodziłoby o uszczerbek wprost powiązany kauzalnie z uszkodzeniem wcześniej posiadanych wagonów. Powód mógłby też dochodzić od pozwanego utraconego zysku związanego z tym, że uszkodzone wagony nie pracowały, jednakże wyraźnie wskazał, że tego nie czyni, a szkodę oblicza jako stratę, utożsamiając ją z płaconym czynszem.

Jednocześnie Sąd Okręgowy zgodził się z pozwaną, że powód nie wykazał, dla czego odszkodowanie za wagon zniszczony zapłacił na rzecz (...) dopiero w lutym 2017 r. Zatem niewykazany jest związek przyczynowy pomiędzy uszkodzeniem wagonu w stopniu kwalifikującym go do kasacji a opłacaniem czynszu przez 563 dni (zamiast natychmiastowej wypłaty odszkodowania, co zgodnie z art. 8 ust. 2 ogólnych warunków stanowiących załącznik do umowy z (...) zwalniałoby powoda z obowiązku zapłaty czynszu).

Reasumując, Sąd pierwszej instancji uznał roszczenie powoda za bezzasadne ze względu na brak przesłanek odpowiedzialności odszkodowawczej, co skutkowało oddaleniem powództwa.

Sąd dodał, że stan faktyczny sprawy był niesporny, ponadto wynikał z przedstawionych przez powoda dokumentów, które nie były przez pozwanego kontestowane pod względem autentyczności, również Sąd nie znalazł podstaw do kwestionowania ich prawdziwości dlatego też uznał, że stanowią podstawę do czynienia w oparciu o nie ustaleń faktycznych w istotnych dla rozstrzygnięcia sprawy.

Orzeczenie o kosztach procesu uzasadniono odwołując się do zasady odpowiedzialności za wynik procesu. (art. 98 k.p.c.). Wskazano, że skoro powód przegrał proces w całości to jest zobowiązany do zwrotu pozwanemu kosztów celowych w łącznej wysokości 10 817 zł, na którą złożyło się wynagrodzenie jednego zawodowego pełnomocnika będącego radcą prawnym w wysokości 10 800 zł ustalonej stosownie do § 2 pkt 7 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych i kwota 17 zł tytułem opłaty skarbowej od pełnomocnictwa.

Apelację od wyroku wniósł powód, zaskarżając go w całości i podnosząc zarzut naruszenia przepisów prawa materialnego, tj. art. 361 k.c. przez nieprawidłową, zawężającą interpretację tego przepisu i w konsekwencji błędne przyjęcie, że brak możliwości korzystania przez powoda z wagonów, przy jednoczesnym obowiązku zapłaty czynszu za ich dzierżawę, nie stanowi szkody pozostającej w adekwatnym związku przyczynowym z wypadkiem, za który pozwany ponosi odpowiedzialność.

Powód wniósł o zmianę zaskarżonego wyroku i zasądzenie żądanej kwoty z odsetkami ustawowymi za opóźnienie w całości, zasądzenie od pozwanego kosztów procesu za obie instancje, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych, ewentualnie uchylenie wyroku i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania z pozostawieniem Sądowi pierwszej instancji rozstrzygnięcia co do kosztów drugiej instancji. Jednocześnie powód wniósł o przeprowadzenie rozprawy.

Zdaniem powoda twierdzenie Sądu Okręgowego, że pomiędzy zdarzeniem a szkodą nie ma związku przyczynowego opiera się na błędnym ujęciu charakteru szkody poniesionej przez powoda. Szkodą jest bowiem brak możliwości korzystania z wagonów, nie zaś, jak uznał Sąd pierwszej instancji, obowiązek zapłaty

czynszu. Powód nie zgodził się również z twierdzeniem Sądu, że sama utrata możliwości korzystania z rzeczy nie stanowi uszczerbku w majątku. W tym kontekście przywołał przykład uszkodzenia samochodu wykorzystywanego do prowadzenia działalności gospodarczej. Powód wskazał, że z uwagi na wielkość prowadzonego przedsiębiorstwa, nie jest w stanie wskazać, że dzierżawił konkretny pojazd zastępczy, musiał jednak mobilizować posiadane środki, a więc poniósł szkodę o majątkowym charakterze w wysokości czynszu, który płacił pomimo, że nie mógł korzystać z tych rzeczy. zdaniem powoda odrzucenie poglądu o szkodzie w postaci możliwości korzystania z rzeczy klóci się także z poglądem, iż prawo do korzystania z rzeczy wchodzi w skład majątku. Nadto chodzi tu o sytuację szczególną, chodzi bowiem o utratę prawa do korzystania z rzeczy, której powód nie był właścicielem i za korzystanie z której musiał uiszczać czynsz. Wysokość szkody stanowi wysokość zapłaconego czynszu.

Pozwany wniósł o oddalenie apelacji powoda w całości i zasądzenie od powoda na jego rzecz kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych. Pozwany nie zgodził się z ujęciem szkody jako niemożności korzystania z rzeczy. Wskazał, że zarówno ustalenia Sądu Okręgowego jak i rozważania prawne są prawidłowe.

Sąd Apelacyjny zważył, co następuje:

Wykonując prawnoprocesowy obowiązek własnej oceny zgromadzonego materiału procesowego Sąd Apelacyjny uznaje, że Sąd Okręgowy w sposób prawidłowy przeprowadził postępowanie dowodowe, a poczynione ustalenia faktyczne (zawarte w wyodrębnionej redakcyjnie części uzasadnienia zaskarżonego wyroku) nie są wadliwe i znajdują odzwierciedlenie w treści przedstawionych w sprawie dowodów. Sąd odwoławczy stosując normę art. 378 §2¹ k.p.c. ustalenia Sądu Okręgowego czyni częścią uzasadnienia własnego wyroku, nie znajdując potrzeby ponownego ich szczegółowego przytaczania. Niezbędna konkretyzacja (odwołanie się do treści poszczególnych dokumentów) przedstawiona zostanie w ramach wyводу prawnego.

Trafna i niewymagająca uzupełnienia jest też kwalifikacja prawna dochodzonego roszczenia i wywód dotyczący zastosowania normy art. 435 k.c. w niniejszej sprawie. Sąd podziela w całości argumenty Sądu Okręgowego dotyczące bezzasadności zarzutu przedawnienia.

Częściowa zmiana zaskarżonego wyroku wynika wyłącznie z innej oceny żądania, jeśli chodzi o wykazanie szkody (uwzględnienia zarzutu naruszenia art. 361 k.c.).

W sprawie nie ma sporu (co słusznie zauważa Sąd Okręgowy) co do tego, że wskutek zdarzenia za które zgodnie z art. 435 k.c. ponosi odpowiedzialność pozwany, powód utracił możliwość korzystania i czerpania pożytków z wymienionych w pozwie wagonów kolejowych które posiadał (i używał w swojej działalności) na podstawie stosunku dzierżawy.

Sąd Okręgowy (nie kwestionując majątkowego charakteru prawa dzierżawy i możliwości wywodzenia przez dzierżawcę roszczeń odszkodowawczych z faktu uszkodzenia przedmiotu dzierżawy w wyniku czynu niedozwolonego) przyjął, że powód nie wykazał szkody co do wysokości. Zdaniem Sądu Okręgowego, skoro powód nie dochodził naprawienia szkody w postaci utraconych korzyści, to powinien wykazać, że poniósł koszty związane z „nabyciem” prawa zastępującego w okresie naprawiania wagonów utraconą możliwość korzystania z nich. Nie zgodził się Sąd z argumentacją skarżącego, że prawo dzierżawy ma określoną wartość majątkową a niemożność korzystania z jej przedmiotu powoduje szkodę, która ekonomicznie równa być powinna wartości czynszu, który powód musiał zapłacić.

Odnosząc się do tej argumentacji widać należy pod uwagę następujące argumenty. Po pierwsze trafnie wywodzi skarżący, że prawo (w istocie prawa) dzierżawy wagonów uszkodzonych w wypadku stanowiło element (składnik) przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 55¹ k.c. Zgodnie z § 1 pkt. 3) tej normy w skład przedsiębiorstwa wchodzi m.in. prawa wynikające z umów najmu i dzierżawy nieruchomości lub ruchomości oraz prawa do korzystania z nieruchomości lub ruchomości wynikające z innych stosunków prawnych.

Przedsiębiorstwo, jako zorganizowana całość, stanowi przedmiot praw majątkowych i przedmiot obrotu. Posiada zatem niewątpliwie walor majątkowy (wartość majątkową). Prawa wynikające z dzierżawy (samoistnie) także są prawami majątkowymi o wymiernej wartości rynkowej. Istotą prawa dzierżawcy jest możliwość czasowego (w czasie trwania umowy) używania rzeczy oddanej w dzierżawę i pobierania jej pożytków (art. 693 k.c.). Dzierżawa zatem daje odpłatne prawo do gospodarczego wykorzystywania cudzej rzeczy. Jednym z mierników wartości takiego prawa jest zaś koszt, za jaki w warunkach rynkowych uzyskać można uprawnienie do korzystania i pobierania pożytków rzeczy o podobnych cechach technicznych i przeznaczeniu gospodarczym. Koszt ten odpowiada zatem co do zasady rynkowym stawkom czynszu.

W przypadku gdy prawo dzierżawy wchodzi w skład przedsiębiorstwa, władztwo nad rzeczą zostaje organizacyjnie wkomponowane w jego strukturę, stając się elementem („narzędziem”) służącym do uzyskania celu dla którego zespół składników majątkowych i niemajątkowych został zorganizowany w rozumieniu art. 55¹ k.c.

Należy ocenić, czy uszkodzenie przedmiotu dzierżawy uniemożliwiające (czasowo) wykonywanie uprawnień dzierżawcy wywołuje szkodę w jego majątku.

Kwestia ta wymaga w pierwszej kolejności ustalenia, kto (dzierżawca czy wydzierżawiający) ponosi ryzyko utraty (uszkodzenia) rzeczy dzierżawionej przez osobę trzecią. Jeśli dzierżawca nie ponosi takiego ryzyka ma on prawo żądać od wydzierżawiającego wykonania umowy dzierżawy (uzdatnienia rzeczy do umówionego korzystania względnie wydania innego przedmiotu odpowiadającego zobowiązaniu wydzierżawiającego). Uzyskuje zatem dzierżawca roszczenie względem wydzierżawiającego. Szkada spowodowana uszkodzeniem rzeczy dzierżawionej następuje zatem w całości w majątku wydzierżawiającego. Strony umowy dzierżawy, korzystając z autonomii woli, mogą jednak (w granicach zasady swobody umów) tak ułożyć stosunek prawny między sobą, że ryzyko utraty lub uszkodzenia rzeczy z przyczyn niezależnego od wydzierżawiającego będzie nałożone na dzierżawcę. Taka sytuacja miała miejsce w każdej z umów dzierżawy dołączonych do pozwu.

W konstrukcjach umownych przedstawionych pod osąd w niniejszej sprawie powód w przypadku uszkodzenia przedmiotu dzierżawy zobowiązany był do usunięcia uszkodzenia na swój koszt (lub dostarczenia innego wagonu o cechach uszkodzonego). Przez okres naprawy miał obowiązek zapłaty czynszu mimo niemożności korzystania z przedmiotu dzierżawy.

W tym kontekście należy zwrócić uwagę na to, że zdarzenie z którym wiąże się odpowiedzialność odszkodowawczą pozwanego w niniejszej sprawie, naruszało dobra majątkowe powoda, jednak nie tyle (względnie nie tylko) w sferze posiadania (do czego ogranicza swoją ocenę Sąd Okręgowy) lecz przede wszystkim w płaszczyźnie sfery jego praw wynikających ze stosunku obligacyjnego jaki łączył go z wydzierżawiającymi.

Powód, w świetle wszystkich umów dołączonych do pozwu bowiem miał obowiązek zapłaty czynszu mimo niezależnej od niego niemożności korzystania z wagonów (a zatem wskutek wypadku jego pasywa z tego tytułu nie uległy zmniejszeniu).

Nie mógł natomiast wykonywać prawa nabywanego w zamian za to świadczenie (a zatem okresowo uległy zmniejszeniu jego aktywa).

Należy mieć zatem na względzie specyficzną sytuację, w której na podstawie stosunku obligacyjnego strona nabywa odpłatnie prawo do korzystania z określonego dobra a w skutek zdarzenia, za które odpowiedzialność deliktową ponosi osoba trzecia, utraci możliwość wykonywania swoich uprawnień, to niewątpliwie wartość nabytego na podstawie umowy prawa ulega zmniejszeniu. Jeśli nie odpowiada temu równoległe adekwatne zmniejszenie pasywów (a zatem zobowiązania związane z zapłatą za korzystanie z rzeczy nie zostają zmniejszone w związku z wypadkiem) to nie sposób uznać, że nie doszło do redukcji majątku dzierżawcy (szkody wyliczanej metodą dyferencyjną).

Innymi słowy Sąd Okręgowy, przyjmując w sprawie za podstawę oceny prawnej ugruntowane w nauce i judykaturę stanowisko co do tego, że sama utrata możliwości korzystania z rzeczy nie może uzasadniać roszczenia odszkodowawczego, pominął to, że w niniejszej sprawie powód nie wywodził swoich racji z tego aspektu swojego władztwa nad rzeczą, lecz wyraźnie odwoływał się do naruszenia jego prawa majątkowego wynikającego z umowy dzierżawy. Zatem wnioskowanie prawne Sądu Okręgowego nie uwzględniło istotnej dla skarżącego sfery naruszenia jego praw.

Nie zmienia tej konkluzji zaniechanie uzyskania prawa do korzystania z zastępczego środka transportu, co akcentuje Sąd Okręgowy. Po pierwsze bowiem skutki takiego stanowiska sprowadzałyby się do tego, że powód dla uzyskania odszkodowania musiałby po powstaniu szkody dokonywać dodatkowych czynności i ponieść dodatkowe koszty po to, by zracjonalizować swoje żądanie odszkodowawcze. Powstaje pytanie, czy uzasadnione prawnie może być oczekiwanie od poszkodowanego takiego zachowania, skoro w świetle art. 362 k.p.c. ma on obowiązek działania w taki sposób, aby nie powodować powiększenia rozmiarów szkody.

W ocenie Sądu Apelacyjnego oczekiwanie takie nie może być uzasadnione zwłaszcza w ramach stosunków prawnych obustronnie profesjonalnych, w których strony mają ogólny obowiązek zachowania zawodowej staranności (art. 355 §2 k.c.). Pamiętać należy o tym, że jeśli przedmiot dzierżawy stanowi element uporządkowanej celowo struktury jaką jest przedsiębiorstwo i faktycznie jest w tej strukturze wykorzystywany (co niespornie miało miejsce w niniejszej sprawie w momencie wypadku w odniesieniu do wszystkich wagonów wyłączonych następnie z użycia), to ubytek możliwości korzystania z takiego przedmiotu powoduje określone konsekwencje w operowaniu całością (np. utrudnienia wymagającego np. podejmowania dodatkowych czynności operacyjnych lub logistycznych, spowodowanie większej eksploatacji i zużycia innych składników majątkowych, czy też zmniejszenie efektywności działania, wydłużenie czasu pracy, dostaw). Skutki takie, choć często niewymierne (względnie bardzo trudne do oszacowania ekonomicznego), dotyczą niewątpliwie sfery majątkowej, skoro przedsiębiorstwo, jako całość, posiada określoną wartość majątkową (mierzoną przede wszystkim jego efektywnością gospodarczą).

Jeśli więc starannie działający poszkodowany przedsiębiorca ogranicza rozmiary szkody własnym zapobiegliwym działaniem (np. reorganizuje zasoby swojego przedsiębiorstwa, podporządkowując jego organizację powinności zapobieżenia potęgowaniu szkody, co zmniejsza zarazem czasowo jego zdolności operacyjne i powodować może dodatkowe nakłady czasu lub pracy w celu uniknięcia negatywnych skutków ograniczenia możliwości korzystania z części jego składników), to nie sposób twierdzić, że nie ponosi on szkody (nie mogąc korzystać gospodarczo

z prawa dzierżawy), tylko dlatego, że unika ponoszenia kosztów uzyskania „przedmiotu zastępczego” na czas niemożności korzystania.

W rezultacie uznać należy, że szkoda w majątku powoda wystąpiła, określić należy jedynie czy prawidłowy jest przyjęty przezeń w pozwie miernik wartości.

Powód wartość utraconych aktywów ustala relatywizując ją do stawki dziennej czynszu za dzierżawę. Wykazuje zatem powód, jaką wartość musiał zapłacić za prawo do korzystania, które wskutek wypadku zostało czasowo wyłączone. W ocenie Sądu Apelacyjnego adekwatnie oddaje to wartość prawa, z którego powód nie mógł korzystać (stanowi jego „cenę” w rozumieniu ekonomicznym). Według art. 363 §1 k.c. wartość szkody powinna być ustalana według cen z daty ustalania odszkodowania (a więc cen rynkowych – odpowiadających kosztom przywrócenia majątku poszkodowanego do stanu sprzed zdarzenia o rodzącego odpowiedzialność odszkodowawczą). Użyty miernik jako mający swoje uzasadnienie rynkowe zatem odpowiada treści powołanej normy.

Wynika bowiem z materiału procesowego, że powód uzyskiwał prawo do korzystania z wagonów na podstawie umów zawieranych z różnymi wydzierżawiającymi niepowiązanymi ze stronami. Stawki przez nich stosowane pozostają zbliżone. Nie ma natomiast żadnych podstaw by przyjąć, że przyjmowane stawki (w zależności od cech indywidualizujących poszczególne wagony) nie były adekwatne do sytuacji rynkowej (były zawyżone).

Sąd też uznano za miarodajną i adekwatną dla orzeczenia o odszkodowaniu metodę wyliczenia odszkodowania przyjętą przez powoda. Nie oznacza to jednak, że powód wykazał w niniejszym procesie wykazano, iż obowiązkiem odszkodowawczym objęty jest cały okres niemożności korzystania przez powoda z przedmiotów poszczególnych umów dzierżawy.

Pozwany w odpowiedzi na pozew zarzucał między innymi także tą kwestię. Mimo to powód w toku sporu w żaden sposób nie starał się uzupełnić swojej argumentacji.

Zgodnie z art. 361 § 1 k.c. zobowiązany do odszkodowania ponosi odpowiedzialność tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego szkoda wynikła. W powyższych granicach, w braku odmiennego przepisu ustawy lub postanowienia umowy, naprawienie szkody obejmuje straty, które poszkodowany poniósł, oraz korzyści, które mógłby osiągnąć, gdyby mu szkody nie wyrządzono (§ 2).

Według zaś przytoczonego wyżej art. 362 k.c. jeżeli poszkodowany przyczynił się do powstania lub zwiększenia szkody, obowiązek jej naprawienia ulega odpowiedniemu zmniejszeniu stosownie do okoliczności, a zwłaszcza do stopnia winy obu stron.

Zakresem odpowiedzialności odszkodowawczej są objęte wyłącznie te negatywne majątkowe następstwa w majątku poszkodowanego, które pozostają w adekwatnym związku przyczynowym ze zdarzeniem szkodzącym (art. 361 § 1 k.c.). Adekwatny związek przyczynowy, stanowiący jedną z przesłanek odpowiedzialności odszkodowawczej, wyznacza zarazem granice odpowiedzialności odszkodowawczej. Sąd Najwyższy w uzasadnieniu uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 13 marca 2012 r., III CZP 75/11, wyjaśnił, że teoria przyczynowości adekwatnej służy nie tylko do określenia, czy dana osoba ponosi odpowiedzialność za skutki zdarzenia szkodzącego, ale także do oznaczenia, jakie skutki pozostają w normalnym powiązaniu z tym zdarzeniem. Nie budzi wątpliwości pogląd, że normalny związek może wykraczać poza konsekwencje bezpośrednie i umożliwiał zaliczenie do zwykłych następstw zdarzenia szkodzącego także uszczerbek majątkowy wynikły z wydatków wymuszonych na poszkodowanym przez wystąpienie tego zdarzenia.

Z kolei w uchwale składu siedmiu sędziów z dnia 17 listopada 2011 r. (III CZP 5/11, OSNC 2012, nr 3, poz. 28), Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyjaśnił, że nie wszystkie wydatki pozostające w związku przyczynowym z wypadkiem komunikacyjnym mogą być kompensowane, istnieje bowiem obowiązek wierzyciela zapobiegania szkodzie i zmniejszania jej rozmiarów (art. 354 § 2, art. 362). W związku z tym zaznaczono, że na dłużniku ciąży obowiązek zwrotu wydatków celowych i ekonomicznie uzasadnionych, pozwalających na wyeliminowanie negatywnych dla poszkodowanego następstw, „niedających się wyeliminować w inny sposób, z zachowaniem rozsądnej proporcji między korzyścią wierzyciela a obciążeniem dłużnika”.

Powszechnie przyjmowana w polskim prawie dla ustalenia faktu i wysokości szkody metoda dyferencyjna (różnicowa), będąca konsekwencją zasady pełnego odszkodowania (art. 361 § 2 k.c.), nakazuje przyjąć za szkodę różnicę między rzeczywistym stanem dóbr poszkodowanego z chwili dokonywania ustaleń a stanem hipotetycznym, jaki istniałby, gdyby do zdarzenia sprawczego nie doszło (zob. przykładowo: A. Olejniczak, w: A. Kidyba (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania – część ogólna*, Lex 2014, Komentarz do art. 361; T. Wiśniewski, w: J. Gudowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz. Księga trzecia. Zobowiązania*, LexisNexis 2013, Komentarz do art. 361; uzasadnienie uchwały SN z dnia 12 października 2001 r., III CZP 57/01, OSNC 2002/5/57). Konsekwencją tej zasady jest konstatacja, że „naprawienie szkody ma zapewnić całkowitą kompensatę doznanego uszczerbku, nie dopuszczając jednak zarazem do nieuzasadnionego wzbogacenia poszkodowanego, odszkodowanie bowiem należy się tylko w granicach normalnego związku przyczynowego. Tym samym związek przyczynowy (...) odgrywa podwójną rolę: z jednej strony decyduje o tym, czy dana osoba odpowiada

w ogóle za wyrządzoną szkodę, z drugiej zaś – zakreśla granice tej odpowiedzialności” (T. Wiśniewski, *ibidem*).

Powód w pozwie domagał się zasądzenia kwoty 340.939,60 zł oraz kwoty 10.134 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie liczonymi od każdej kwoty od 31 lipca 2018 r. Kwoty te stanowiły uiszczony czynsz dzierżawny za uszkodzone wagony dzierżawione od (...) GmbH, (...) Sp. z o. o. oraz (...) Sp. z o.o. do momentu przywrócenia ich do eksploatacji oraz za zniszczone wagony do momentu wypłaty odszkodowania.

Zdaniem Sądu Apelacyjnego zgromadzony w sprawie materiał dowodowy pozwalał na uwzględnienie roszczenia jedynie do kwoty 35 424,06 zł. Nie ma natomiast podstaw by przyjąć, że pozostała część roszczonej przez powoda kwoty pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym ze zdarzeniem. Skarżący przedstawiając roszczenie o wyliczone za okres kilkunastu miesięcy niemożności korzystania z każdego z objętych sporem wagonów nie wyjaśnia w żaden sposób jakie okoliczności powodowały tak długi okres wyłączenia ich z eksploatacji. W rezultacie uznano, że powód w tym zakresie nie sprostał bowiem ciężącemu na nim obowiązкови wynikającemu z art. 6 k.c. Wnioski te Sąd Apelacyjny opiera o następujące przesłanki.

W realiach sprawy, poza wagonem dzierżawionym od (...), który został przez wydzierżawiającego wyłączony z eksploatacji i przeznaczony do kasacji, pozostała część taboru została naprawiona. W świetle art. 361 k.c. w zw. z art. 6 k.c., po stronie powoda zatem leżał procesowy ciężar przedstawienia (i materialnoprawny ciężar udowodnienia) faktów, z których wynikałoby, że cały okres objęty sporem był niezbędny dla usunięcia uszkodzeń wagonów, a zatem niemożność z nich korzystania w całym tym okresie pozostawała w związku przyczynowym ze zdarzeniem, z którego powód wywodził w procesie odpowiedzialność pozwanego.

Argumentacji takiej nie przedstawiono w procesie. W istocie nie zaprezentowano bowiem żadnych faktów, które obrazowały proces naprawy wagonów, chronologię czynności z tym związanych i przyczyny, dla których działania te zajmowały znaczny okres czasu.

Z każdej z umów dzierżawy dołączonych do pozwu wynika natomiast bardzo jasno wzorzec postępowania w przypadku uszkodzenia (zniszczenia) wagonu będącego ich przedmiotem. Schemat ten wymagał niezwłocznego poinformowania przez dzierżawcę wydzierżawiającego o uszkodzeniu (zniszczeniu) wagonu. Wydzierżawiający zaś miał określone termin na podjęcie decyzji co do jego naprawy (wskazania warsztatu w którym dzierżawca miał dokonać naprawy) lub kasacji, co rodzić miało obowiązek zapłaty odszkodowania. Zatem strony każdej z umów dzierżawy miały obowiązek współdziałania (art. 354 § 1 i 354 § 2 k.c.) w celu niezwłocznego usunięcia stanu niemożność korzystania z przedmiotu

najmu. Następnie, po podjęciu decyzji przez wydzierżawiających, „gestorem” procesu naprawy stawał się powód, który miał obowiązek dostarczenia wagonów do wybranego warsztatu i zlecenia oraz sfinansowania naprawy.

W tym kontekście ocenić należało fakty przedstawione pod osąd.

W pierwszej kolejności stwierdzić należy, że w żaden sposób nie wykazano szkody w odniesieniu do niemożności korzystania z wagonu (...) GmbH nr (...). Roszczenie zapłaty odszkodowania za niemożność korzystania z tego wagonu powód uzasadnia wyliczając należność równą wartości czynszu za 563 dni. Z protokołu z dnia 5–6 sierpnia 2015 wynika zaś, że już wówczas wagon ten właściciel przeznaczył do kasacji. Zatem po stronie powoda powstał określony umową obowiązek zapłaty na rzecz wydzierżawiającego równowartości wagonu. Z art. 8 ust (2) Warunków Ogólnych dzierżawy (k. 59) do których odsyła umowa wynika natomiast, że w przypadku utraty wagonu dzierżawca zgadza się dostarczyć wagon zamienny o takiej samej wartości lub zgodnie z wyborem wydzierżawiającego zapłacić kwotę odpowiadającą jego wartości w pieniądzu). Zgodnie z tym postanowieniem obowiązek zapłaty czynszu spoczywał na powodzie jedynie do chwili zapłaty wartości wagonu chyba że wydzierżawiajmy podstawiliby wagon zastępczy (do czego w niniejszej sprawie nie doszło).

Umowa nie miała zatem być kontynuowana z chwilą zapłaty odszkodowania (o ile wydzierżawiający nie dostarczyłby nowego wagonu w miejsce zniszczonego). Z chwilą tą redukcji uległby pasywa (dług z tytułu czynszu). Nie można zatem (porównując stan majątku sprzed i po zdarzeniu) byłoby wywodzić, że powód ponosił (narastającą w czasie szkodę).

Zapłata wartości zniszczonego wagonu na rzecz (...) nastąpiła przez powoda dopiero w dniu 14 lutego 2017. Nie przedstawiono żadnych okoliczności uzasadniających zaniechanie (zgodnie z umową) niezwłocznego spełnienia tego świadczenia. Kwestię tą dostrzegł Sąd Okręgowy w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku. Mimo to skarżący nie przedstawił także na etapie postępowania apelacyjnego żadnej argumentacji uzasadniającej żądanie.

W rezultacie przyjąć należy, że skarżący nie może twierdzić, iż poniósł (w przedstawionym wyżej rozumieniu) szkodę, nie mogąc korzystać z tego przedmiotu dzierżawy przez okres objęty sporem i będąc zmuszonym równocześnie do zapłaty czynszu. Gdyby bowiem powód zapłacił równowartość wagonu niezwłocznie (zgodnie z umową) to doprowadziłby do redukcji zobowiązania z tytułu czynszu (względnie uzyskałby świadczenie zastępcze od wydzierżawiającego).

Wobec przedstawionej treści umowy dzierżawy oraz decyzji wydzierżawiającego co do kasacji wagonu, zaniechanie jakiegokolwiek aktywności dowodowej w tym zakresie i nieprzedstawienie żadnych okoliczności, które uzasadniałyby

żądanie w odniesieniu do tej części roszczenia powoduje, że w tym zakresie należało powództwo oddalić w całości.

Co do pozostałych wagonów dzierżawionych od spółek (...) i (...) stwierdzić należy, że z przedstawionego pod osąd materiału wynika, iż do ich ogłędzin przez powoda i ustalenia rodzaju uszkodzeń doszło niezwłocznie po wypadku, co udokumentowano w protokole z 5 sierpnia 2015, w którym stan ten został już opisany.

Nie wyjaśnia skarżący, kiedy zawiadomił obu tych kontrahentów o uszkodzeniu wagonów, ani też – kiedy podjęli oni własną decyzję o wyznaczeniu warsztatu naprawczego. Brakuje też danych z których wynikałoby, że długi okres naprawy uzasadniony był technologicznie.

Nie przedstawiono wreszcie żadnych argumentów które usprawiedliwiałyby nadmiernie długi okres prac komisji kolejowej zakładowej i wynikające z protokołu tej komisji zwolnienie wagonów dopiero w końcu lutego 2016 roku.

Przypomnieć należy, że wypadek kolejowy będący źródłem odpowiedzialności pozwanego nie został zakwalifikowany jako poważny w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (t.j. Dz.U. z 2020 r., poz. 1043 z późn. zm.). Wiąże się z tym procedura stosowana do ustalania jego przyczyn. Zgodnie z art. 28m tej ustawy w brzmieniu obowiązującym w dacie wypadku postępowanie w sprawach poważnych wypadków, wypadków lub incydentów prowadziła komisja kolejowa, z tym zastrzeżeniem, że w przypadku podjęcia postępowania przez Państwową Komisję Badania Wypadków Kolejowych komisja kolejowa przekazuje jej prowadzenie postępowania.

W skład komisji kolejowych wchodziła w szczególności przedstawiciele przewoźników kolejowych lub zarządców, których pracownicy lub pojazdy kolejowe uczestniczyli w poważnym wypadku, wypadku lub incydencie bądź których infrastruktura kolejowa ma związek z tym poważnym wypadkiem, wypadkiem lub incydentem. Nadzór nad postępowaniami prowadzonymi przez komisje kolejowe sprawował przewodniczący Komisji.

Sposób prowadzenia postępowania przez komisję kolejową regulowało (obowiązujące w dacie wypadku) Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 30 kwietnia 2007 r. w sprawie poważnych wypadków, wypadków i incydentów na liniach kolejowych (Dz.U. nr 89, poz. 593). Zgodnie z § 31 ust. 1 tego rozporządzenia postępowanie prowadzone przez komisję powinno być zakończone przed upływem 30 dni roboczych od dnia zdarzenia. Za termin zakończenia postępowania przyjmowano datę podpisania protokołu ustaleń końcowych przez komisję kolejową (ust. 2). W uzasadnionych przypadkach, w szczególności konieczności przeprowadzenia ekspertyz, na pisemny wniosek przewodniczącego komisji kolejowej, przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych mógł przedłużyć termin zakończenia postępowania, nie dłużej jednak niż o 5 miesięcy (ust. 3).

W realiach sprawy jak wynika z protokołu powypadkowego komisja kolejowa zakładowa składała się wyłącznie z przedstawicieli powoda i pozwanego.

Przewodniczący komisji kolejowej w sprawie wypadku z dnia 2 sierpnia 2015 r. został powołany decyzją już 3 sierpnia 2015 r. Komisja pracowała do 29 lutego 2016. Z treści materiału procesowego nie wynika, by doszło do przedłużenia terminu zakończenia prac komisji zgodnie z przywołanym § 31 ust. 3 rozporządzenia. Nie zawarto też protokole komisji, żadnych informacji z których wywodzić należałoby, że dokonywane były szczególnie czasochłonne (złożone) badania i ekspertyzy (ustalenie sprowadziło się do opisu torów i wyeliminowania stanu wagonów jako przyczyny wypadku). Z kolei wagony były (jak wskazano wyżej) poddawane już oględzinom w dniach 5–6 sierpnia 2015 (i opisane w protokołach na k. 309–316 i 208–212) – a więc w ciągu kilku dni po powołaniu przewodniczącego komisji. Nie przedstawiono żadnych twierdzeń, które uzasadniały „przetrzymanie” wagonów (jak należy rozumieć z treści protokołu komisji – w związku z jej pracami) aż do 26 lutego 2016. W szczególności powód nie wykazał, by przyczyna tego stanu rzeczy leżała po stronie pozwanego. Zważywszy zaś na to, że jego przedstawiciele współtworzyli gremium badające wypadek, wykazać należało, że powód nie miał wpływu na długość prac komisji i musiał podporządkować swoje czynności żądaniom pozwanego co do zatrzymania wagonów.

Przyjąć zatem należało, że komisja zgodnie z prawem powinna zakończyć prace w terminie 30 dni od daty wypadku. Powód miał bezpośredni wpływ na jej prace i nie może skutków opieszałości przerzucać na pozwanego. Co więcej, fakt prac komisji nie uniemożliwił podjęcia czynności związanych z procesem decyzyjnym dotyczącym notyfikacji uszkodzenia wydzierżawiającym, podjęcia przez nich decyzji co do naprawy lub kasacji wagonów i odpowiedniego przygotowania czynności naprawczych (zlecenia naprawy warsztatowi, niezwłocznego przewiezienia wagonów po uzyskaniu zwolnienia przez komisję i wyegzekwowanie naprawy).

Powód nie wykazał zatem zasadności wycofania z eksploatacji wagonów na tak długi okres (przy czym najdłużej bo aż na 445 dni wyłączone były wagony (...)) Sp. z o.o.).

Z orzecznictwa Sądu Najwyższego wynika zaś, że poszkodowany w przypadku szkody związanej z wyłączeniem rzeczy uszkodzonej z eksploatacji może żądać zwrotu wydatków poniesionych okres niezbędny do dokonania naprawy uszkodzonego pojazdu, w którym nie mógł korzystać z uszkodzonego pojazdu. Z chwilą dokonania naprawy odpada niemożność korzystania z rzeczy (por. wyrok SN z dnia 5 listopada 2004 r., II CK 494/03, LEX nr 145121, Biul.SN 2005/3/11, uzasadnienie uchwały SN z dnia 22 listopada 2013 r., III CZP 76/13, OSNC 2014/9/85, LEX nr 1392609, wyrok SN z dnia 8 września 2004 r., IV CK 672/03 LEX nr 146324). Stosując te zasady odpowiednio do sytuacji w niniejszej sprawie przyjąć należało,

że (działając zgodnie z wzorcem określonym przez art. 355 § 2 k.c.) powód jako podmiot występujący profesjonalnie w obrocie gospodarczym (w tym korzystający stale i zawodowo z własnego taboru towarowego w ruchu kolejowym) miał obowiązek podjęcia bez zbędnej zwłoki czynności zmierzające do usunięcia uszkodzeń wagonów.

Zgodnie z protokołami z dn. 5 i 6 sierpnia 2015 r. (208-212 – 309-316) sporządzonymi przez powołaną przez powoda komisję w dniach 5–6.08.2015, wagony dzierżawione od tych dwóch podmiotów były w większości zakwalifikowane do kasacji. Najpóźniej wtedy właściciele wagonów powinni byli zostać powiadomieni o uszkodzeniach.

Zgodnie zaś z zawartymi umowami dzierżawy (umową dzierżawy cystern nr (...) zawartą z (...) – § 5 ust. 6, umową dzierżawy cystern nr (...) zawartą z (...) – § 5 ust. 4 wydzierżawiający ma obowiązek wskazania adresu warsztatu w terminie 3 dni od momentu zgłoszenia usterki. Nie wykazano kiedy czynności te zostały dokonane.

Powód nie wykazał też w żaden sposób jak długo wagony faktycznie były naprawiane. W rezultacie stosując normę art. 361 i 362 k.c., należało dokonać oceny żądania odszkodowawczego w oparciu o rozważenie wszystkich okoliczności sprawy i przyjąć w jakim okresie można powiązać przyczynowo niemożność korzystania z przedmiotu dzierżawy z wypadkiem, w jakim zaś niemożność ta już wyłącznie z opieszałości powoda względnie wydzierżawiających (za co pozwanemu odpowiedzialności przypisać już nie można).

Nie wynika z materiału, by wagony miały poważne zniszczenia wymagające dokonywania złożonych czynności remontowych. Nie wynika też, by powód miał problem z przetransportowaniem ich do wybranych przez wydzierżawiających warsztatów. Nie przedstawiono żadnych danych, z których wynikałoby, że naprawa wymagała czynności o złożonym procesie technologicznym (technologię wymagających odpowiednich nakładów czasowych) czy też ponadnormatywnego oczekiwania na dostawę części zamiennych, prefabrykatów itp. W tym kontekście biorąc pod uwagę zasady doświadczenia życiowego i logiki przyjęć należy, że całość czynności związanych z czynnościami komisji, procesem decyzyjnym, logistyką i wymianą uszkodzonych podzespołów mogła (rozsądnie rzecz oceniając) zająć okres do 6 tygodni. Jak wyjaśniono wyżej nie zaprezentowano w procesie żadnych twierdzeń (a zarazem nie zaproponowano żadnych dowodów), które pozwalałyby przyjąć, że uzasadniony okres braku możliwości korzystania z wagonów był dłuższy.

W rezultacie przyjęć należy, że szkoda powoda, za którą przypisać można w świetle materiału procesowego odpowiedzialność pozwanemu polegała na uniemożliwieniu korzystania z trzynastu wagonów dzierżawionych od (...) i (...) przez okres 42 dni.

Dalej idące żądanie uznano za nieudowodnione.

Wyliczając odszkodowanie wzięto pod uwagę, że uszkodzeniu uległo pięć wagonów dzierżawionych od (...) Sp. z o. o. Były to wagony: nr (...), nr (...), nr (...), nr (...) i nr (...). Zgodnie z protokołami z dnia 5 i 6 sierpnia 2015 r. (k. 208–212) wszystkie zostały wstępnie zakwalifikowane do kasacji. Natomiast w protokole komisji zakładowej wskazano, że wagony (...) miały zostać przewiezione do O. celem oceny oraz naprawy lub kasacji. Ostatecznie wszystkie zostały naprawione.

Uszkodzeniu uległo również osiem wagonów dzierżawionych od (...) Sp. z o.o. Były to wagony: nr (...), nr (...), nr (...), nr (...), nr (...), nr (...), nr (...), nr (...). Zgodnie z protokołami z dnia 5 i 6 sierpnia 2015 r. (k. 309-316) wagony nr (...) i nr (...) zostały wstępnie zakwalifikowane po pomiarach do dalszej eksploatacji, pozostałe zaś zostały wstępnie zakwalifikowane do kasacji. Usterki wagonów nie były jednak duże, a w przypadku wagonu nr (...), pomimo jego wykolejenia, komisja zakładowa nie stwierdziła żadnych usterek, a i tak wagon był wyłączony przez 445 dni. Z protokołu prac komisji wynika, że te wagony, które były wstępnie zakwalifikowane do kasacji, zostały przewiezione transportem samochodowym do W. w celu podjęcia decyzji odnośnie kasacji. Ostatecznie jednak wszystkie zostały naprawione.

Sąd Apelacyjny ustalił odszkodowanie za niemożność korzystania z dzierżawionych od (...) Sp. z o. o. wagonów w kwocie 13 584,06 zł (42 dni x 323,43 zł). Dzienna stawka odszkodowania stanowi sumę dziennych stawek czynszu dzierżawnego poszczególnych wagonów: nr (...) (28,50 EUR, co zgodnie ze średnim kursem NBP z 30 sierpnia 2015 r. stanowi kwotę 120,63 zł – faktura k. 218v), nr (...) (50,70 zł), nr (...) (50,70 zł), nr (...) (50,70 zł) i nr (...) (50,70 zł).

Odszkodowanie za niemożność korzystania z dzierżawionych od (...) sp. z o.o. wagonów ustalić należało natomiast na kwotę 21 840 zł (42 dni x 520 zł). Dzienna stawka odszkodowania stanowi sumę dziennych stawek czynszu dzierżawnego poszczególnych wagonów: nr (...) (64 zł), nr (...) (64 zł), nr (...) (65 zł), nr (...) (65 zł), nr (...) (64 zł), nr (...) (64 zł), nr (...) (65 zł), nr (...) (69 zł).

Uznając zatem zarzut naruszenia art. 2361 k.c. za uzasadniony na art. 386 § 1 k.p.c., należało zmienić zaskarżony wyrok i zasądzić od pozwanego na rzecz powoda kwotę 32 424,06 zł (jako sumę wyliczonych wyżej kwot 21 840 zł i 13 584,06 zł).

O ustawowych odsetkach za opóźnienie orzeczono na podstawie art. 481 k.c. w zw. z art. 45 k.c., zasądzając je od daty liczonymi od dnia 2 sierpnia 2018 r. Powód w pozwie wprawdzie domagał się zasądzenia odsetek od dnia 31 lipca 2018, jednak nie przedstawił żadnych dowodów, z których wynikałoby, że w tej dacie pozwany popadł już w opóźnienie. Świadczenie odszkodowawcze jest (w świetle ustawy) tzw. świadczeniem bezterminowym. Oznacza to, że dłużnik ma obowiązek jego spełnienia niezwłocznie po wezwaniu do zapłaty (art. 455 k.c.) powód wezwał pozwanego do zapłaty pismem z dnia 24 lipca 2018 roku (k. 422 akt). Pismo to

doręczono w dniu 25 lipca 2018 (k. 425). Przyjmując w świetle art. 455 k.c. termin niezbędny na weryfikację roszczeń i organizację świadczenia, stwierdzić należało, że pozwany powinien spełnić świadczenie w ciągu 7 dni (a zatem do dnia 1 sierpnia 2018). Popadł w opóźnienie po upływie tego terminu (w dniu 2 sierpnia 2018) i od tego dnia powód może żądać odsetek na podstawie art. 481 k.c.

Powód powoływał się co prawda na to, że w wezwaniu określił krótszy (trzydniowy) do zapłaty. Pamiętać jednak należy, że wierzyciel wzywający do zapłaty na podstawie art. 455 k.c. nie może dowolnie i jednostronnie (ze skutkiem wiążącym dla dłużnika) „wyznaczyć” terminu zapłaty krótszego niż wynika to z treści normy. Z kolei wykładnia normy art. 455 k.c. ma w teorii prawa cywilnego i judykaturze utrwalone wzorce, a użyte tam pojęcia – utarte konotacje znaczeniowe. Jak wskazano przyjmuje się, że spełnić świadczenie niezwłocznie oznacza tyle, co wykonać je w terminie uwzględniającym możliwość dokonania bez zbędnej zwłoki (w normalnym toku czynności) działań i ustaleń nieodzownych dla prawidłowej weryfikacji istnienia i rozmiarów obowiązku dłużnika i organizacji jego wypełnienia. Uwzględniać należy okoliczności sprawy (a zatem m.in. rozmiary struktury organizacyjnej dłużnika i związany z tym przepływ informacji oraz proces decyzyjny, wymóg ewentualnej konsultacji prawnej, możliwości płatnicze dłużnika oraz charakter i rozmiary świadczenia). W realiach sprawy, zważywszy na konieczność choćby uzyskania w normalnym toku czynności (bez zbędnej zwłoki) odpowiedniej informacji przez osobę decydującą o spełnieniu świadczenia co do zasadności roszczeń (przy uwzględnieniu rozbudowanej struktury organizacyjnej przedsiębiorstwa pozwanej spółki), a także realia obrotu bankowego, termin trzech dni uznać należy za zbyt krótki i jako taki nieodpowiadający wymaganiom normy art. 455 k.c. Stąd też żądanie odsetek za okres od 28 lipca 2018 do 1 sierpnia 2018 podlegało oddaleniu. W pozostałym zakresie (z przyczyn wskazanych wyżej) oddalono też powództwa o zapłatę odszkodowania.

Dalej idące żądania skarżącego uznano też za bezzasadne, co spowodowało konieczność oddalenia apelacji w dotyczącej ich części (art. 385 k.p.c.).

Konsekwencją zmiany rozstrzygnięcia z punktu I wyroku Sądu pierwszej instancji była zaś zmiana rozstrzygnięcia o kosztach zawarta w punkcie II. Przy rozstrzygnięciu o kosztach postępowania Sąd Apelacyjny zastosował zasadę stosunkowego rozdzielenia kosztów (art. 100 k.p.c.). Roszczenia powoda w niniejszej sprawie opiewały na kwotę 340 939,60 zł oraz kwotę 10 134 euro, natomiast jego żądanie zostało uwzględnione do wysokości 35 424,06 zł (tj. ok. 9%). Porównanie wartości zasądzonego roszczenia wygrał sprawę do wartości przedmiotu sporu prowadzi do wniosku, że powód przegrał sprawę w 91%, zaś pozwany w 9%. W rezultacie, od powoda na rzecz strony pozwanej należało zasądzić tytułem zwrotu części kosztów procesu kwotę 8003,15 zł.

Na koszty powoda składa się wynagrodzenie pełnomocnika (10 800 zł) opłata od pozwu (19 351 zł) oraz opłata od pełnomocnictwa (17 zł). Suma kosztów wyniosła zatem 20 448. Należna powodowi część (%) wynosi 1840,32 zł.

Na koszty pozwanego poza wynagrodzeniem pełnomocnika (10 800 zł) składa się opłata od pełnomocnictwa (17 zł). Suma kosztów to 10 817 zł.

Należna pozwanemu proporcja tych kosztów (91%) wynosi 9843,47 zł. Po wzajemnym zrachowaniu należało na rzecz pozwanego zasądzić różnice między przeciwnymi roszczeniami w kwocie 8003,15 zł.

Wynagrodzenie pełnomocników stron zostało obliczone w stawce minimalnej stosownej do wartości przedmiotu sporu zgodnie z § 2 pkt. 7 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat z czynności radców prawnych (Dz.U. z 2015 roku, poz. 1804).

Mając na względzie wynik postępowania apelacyjnego, koszty postępowania apelacyjnego także zostały rozliczone stosunkowo zgodnie z art. 100 zd.1 k.p.c. w zw. z § 2 pkt. 7 i § 10 ust. 1 pkt. 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat z czynności radców prawnych (Dz.U. z 2015 r., poz. 1804).

Powód wygrał sprawę w 9% i poniósł koszty zastępstwa procesowego w wysokości 8100 złotych oraz opłatę od apelacji wysokości 19 351 złotych (łącznie 27 451). Ma prawo domagać się zwrotu 9% tej sumy a więc kwoty 2479,59 złotych).

Pozwany poniósł wyłącznie koszty zastępstwa procesowego w wysokości 8 100 złotych. Zwrotowi na jego rzecz podlega 91% tej kwoty, a więc 7371 złotych.

Po wzajemnym zrachowaniu powód winien zwrócić na rzecz pozwanego różnicę tj. kwotę 4891,41 zł, o czym orzeczono w punkcie III sentencji.