



Sygn. akt IV CK 160/04

**WYROK
W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

Dnia 9 listopada 2004 r.

Sąd Najwyższy w składzie :

SSN Maria Grzelka (przewodniczący, sprawozdawca)

SSN Gerard Bieniek

SSA Elżbieta Strelcow

Protokolant Katarzyna Jóskowiak

w sprawie z powództwa MZK Spółki z o. o.
przeciwko M.R. i J.R.
o zapłatę,
po rozpoznaniu na rozprawie w Izbie Cywilnej
w dniu 9 listopada 2004 r.,
kasacji strony powodowej
od wyroku Sądu Apelacyjnego
z dnia 17 listopada 2003 r., sygn. akt [...],

- 1. zmienia zaskarżony wyrok w punktach 2 i 3 (drugim i trzecim) w ten sposób, że oddala apelację i zasądza od pozwanych solidarnie na rzecz powodowej Spółki kwotę 4.400,- (cztery tysiące czterysta) złotych tytułem zwrotu kosztów procesu za instancję apelacyjną,**

2. zasądza od pozwanych solidarnie na rzecz powodowej Spółki kwotę 5.488,- (pięć tysięcy czterysta osiemdziesiąt osiem) złotych tytułem zwrotu kosztów procesu za instancję kasacyjną.

Uzasadnienie

Gmina Miasta S. – MZK, domagała się od pozwanych J.R. i M.R. zapłaty solidarnie kwoty 41.004,75 złotych tytułem wynagrodzenia za bezumowne korzystanie z tzw. infrastruktury okołoprzystankowej w okresie od grudnia 1997 do stycznia 2000 r. W uzasadnieniu swego żądania podała, że jest właścicielką wiat, ławek i chodników usytuowanych w miejscach planowego zatrzymywania się na trasie S. - U., w granicach administracyjnych miasta, autobusów należących do pozwanych, prowadzących, w formie spółki cywilnej, działalność gospodarczą zarobkowego przewozu osób. Pozwani, którzy w celu uzyskania wymaganego zezwolenia początkowo mieli z powodką umowę o odpłatne korzystanie z przystanków, przestali regularnie uiszczać określone należności. W związku z tym umowa z nimi została rozwiązana. Nowych warunków pozwani nie przyjęli i od dnia 14 listopada 1997 roku korzystają z powyższych urządzeń bezumownie i bezpłatnie. Pozwani są jednym z czterech przewoźników korzystających z miejsc zatrzymań oraz urządzeń na przystankach.

W toku postępowania przed Sądem Okręgowym w K. doszło do przekształcenia zakładu budżetowego Gminy – MZK w Spółkę z o.o. Przekształcenia dokonano w trybie art. 6 i 23 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (Dz.U. z 1997 r., nr 9, poz. 43 ze zm.). W wyniku tego składniki mienia Gminy stały się majątkiem Spółki. MZK Spółka z o. o. przejął wszystkie prawa i obowiązki MZK – zakładu budżetowego. W niniejszej sprawie Spółka popierała powództwo wytoczone przez Gminę.

Wyrokiem z dnia 9 lipca 2002 r. Sąd Okręgowy w K. uwzględnił powództwo. Uznał, że pozwani korzystali z infrastruktury okołoprzystankowej w związku z czym

powinni płacić powódce wynagrodzenie na podstawie art. 224 – 225 k.c. Zdaniem Sądu, sporna była jedynie kwestia wysokości wynagrodzenia, a ściślej – kryteriów, według których wynagrodzenie to należało ustalić. Wskazał Sąd, że kryterium obiektywne w postaci obowiązujących cen rynkowych nie znajdowało zastosowania ponieważ w sektorze prywatnych usług komunikacyjnych nie wykształciły się jeszcze reguły postępowania, które mogłyby stanowić punkt wyjścia dla rozważań w niniejszej sprawie. Zwrócił też uwagę, iż o wysokości wynagrodzenia za bezumowne korzystanie z cudzej rzeczy nie decydują straty poniesione przez właściciela, ani przysporzenia odniesione przez osoby korzystające. W tej sytuacji za uzasadnione uznał Sąd Okręgowy sporządzenie kalkulacji obejmującej przeciętne miesięczne koszty utrzymywania przystanków autobusowych w stanie zapewniającym przydatność urządzeń przystankowych do celu jakiemu mają służyć na poziomie odpowiadającym obecnym standardom technicznym i estetycznym, oraz rozłożenie tych kosztów na wszystkich przewoźników. Zaznaczył przy tym, że istotnym elementem kalkulacji wynagrodzenia należnego powódce mógłby być także zysk, którego jednak powódka nie żąda.

Na podstawie opinii biegłego sądowego Sąd Okręgowy przyjął za usprawiedliwione uwzględnienie w kalkulacji kosztów sprzątnięcia, zimowego utrzymania, konserwacji, napraw bieżących, wynagrodzenia konserwatora opłat na fundusz świadczeń socjalnych, kosztu transportu materiałów oraz kosztów administracyjno-biurowych dotyczących miejsc przystankowych i urządzeń na nich. Również za biegłym Sąd uznał za uzasadnione rozłożenie powyższych kosztów procentowo na wszystkich przewoźników (w tym – na powódkę) proporcjonalnie do zakresu korzystania przez nich z przystanków przy przyjęciu za kryterium stopnia korzystania - liczby przystanków przypadających na danego przewoźnika, względnie ilości zatrzymań na poszczególnych przystankach; w obydwu przypadkach udział dotyczący pozwanych za okres objęty powództwem wyrażał się kwotą wskazaną w pozwie i piśmie procesowym powódki z dnia 3 kwietnia 2000 r. rozszerzającym żądanie.

W wyniku apelacji pozwanych Sąd Apelacyjny zaskarżonym orzeczeniem zmienił powyższy wyrok w ten sposób, że oddalił powództwo. Przyjął, że powodowej Spółce przysługuje na podstawie art. 224 – 225 k.c. roszczenie

o wynagrodzenie za korzystanie z przystanków autobusowych oraz, że nie budzi zastrzeżeń stanowisko Sądu Okręgowego (nie podważane przez pozwanych) odnośnie przeciętnych miesięcznych kosztów utrzymania przystanków autobusowych powódki i co do sposobu obliczenia mających przypadać na pozwanych części tych kosztów. Nie podzielił jednak poglądu, że pozwani korzystali z urządzeń przystankowych, które były przedmiotem opinii biegłego i w konsekwencji - przedmiotem zasądzenia wynagrodzenia w wyroku Sądu pierwszej instancji.

Zdaniem Sądu Apelacyjnego, o korzystaniu przez pozwanych z przedmiotowych przystanków w ramach prowadzonej przez nich działalności gospodarczej można mówić wyłącznie w odniesieniu do fragmentu jezdni, względnie zatoki drogowej, odpowiednio oznaczonych, natomiast nie można mówić w odniesieniu do urządzeń w postaci wiat, ławek, kas biletowych itp., usytuowanych w bezpośredniej bliskości tych miejsc. W ocenie Sądu Apelacyjnego, korzystanie przez pozwanych z przystanków w rzeczy samej wyrażało się w korzystaniu z prawa zatrzymywania się na oznaczonym odcinku drogi gminnej w celu odprawy pasażerów. Zgodnie z definicją zawartą w art. 2 pkt 13 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. Nr 98, poz. 602 ze zm.) przystankiem jest miejsce zatrzymania się pojazdów transportu publicznego oznaczone odpowiednimi znakami drogowymi. Teren wokół takiego miejsca, w szczególności – znajdujące się na nim urządzenia służące wygodzie osób oczekujących na przyjazd autobusu, czyli tzw. infrastruktura okołoprzystankowa, nie stanowi przystanku w rozumieniu Prawa o ruchu drogowym i nie jest przedmiotem korzystania przez przewoźników, lecz przez pasażerów. W rozpoznawanej sprawie ma to takie znaczenie, że pozwanych nie można uważać za korzystających z urządzeń, za które powódka domaga się wynagrodzenia, a jedynie za korzystających z dróg lokalnych, za co powódka wynagrodzenia nie żądała. Tylko wtedy, gdyby pozwani wkalkulowali w cenę sprzedawanych przez siebie biletów koszty korzystania z infrastruktury okołoprzystankowej można by mówić o korzystaniu przez nich z tej infrastruktury. Sąd Apelacyjny zauważył ponadto, że każda gmina ma ustawowy obowiązek zaspokajania potrzeb zbiorowych wspólnoty samorządowej, w tym – organizowania lokalnego przewozu

osób. Jeżeli gmina powołuje własnego przewoźnika i buduje stanowiska autobusowe to czyni tak w wykonaniu własnych obowiązków i w interesie własnych mieszkańców. Zadania te i interes nie ulegają zmianie w wyniku działalności gospodarczej „prywatnych” przewoźników. Do gminy nadal należy utrzymywanie przedmiotowych urządzeń w wymaganym stanie technicznym i estetycznym i nie może ona przenosić wynikających z tego obciążeń na przewoźników.

W kasacji powódka zarzuciła powyższemu wyrokowi naruszenie prawa materialnego – art. 224 k.c. i art. 2 pkt 13 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym przez błędne przyjęcie, że w świetle tych przepisów nie należy się powódce dochodzone wynagrodzenie. Zarzuciła też naruszenie przepisów postępowania – art. 378 i 386 § 6 k.p.c. Wnosiła o uchylenie wyroku w punktach 2 i 3 oraz przekazanie w tym zakresie sprawy Sądowi Apelacyjnemu do ponownego rozpoznania, lub o zmianę wyroku w zaskarżonej części i uwzględnienie powództwa.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Działalność gospodarcza polegająca na odpłatnym przewożeniu osób środkami komunikacji masowej powszechnie dostępnymi na podstawie planowego rozkładu jazdy wymaga różnych przedsięwzięć organizacyjno-prawnych i nakładów rzeczowych. Znaczenie zasadnicze w tym zakresie ma fakt dysponowania przez przedsiębiorcę pojazdami wraz z obsługą przystosowanymi do przewozu osób oraz miejscami oznaczonymi na trasie kursowania pojazdów, przeznaczonymi do zatrzymywania się pojazdów w celu umożliwienia osobom korzystającym z usług przewoźnika rozpoczęcie i zakończenie przewozu. Środki te, używane bezpośrednio przez podróżnych, w istocie służą przewoźnikowi ponieważ stanowią narzędzia jego pracy, bez których nie mógłby on funkcjonować. Potwierdzeniem tego jest unormowanie zawarte w ustawie z dnia 29 sierpnia 1997 r. o warunkach wykonywania krajowego drogowego przewozu osób (Dz.U. Nr 141, poz. 942 ze zm.) zgodnie z którym przedsiębiorca miał obowiązek przedłożenia organowi udzielającemu zezwolenia ustalonych z właścicielami przystanków i dworców zasad korzystania z tych obiektów.

Wymieniona ustawa, obowiązująca w okresie objętym pozwem, przewidywała też wyraźnie uprawnienie właścicieli w/w obiektów do pobierania opłat za korzystanie z zaznaczeniem jedynie, że opłaty powinny być ustalane dla wszystkich przewoźników na równoprawnych warunkach. Oczywistym jest, że działalność zarobkowego przewozu osób podejmowana jest w interesie przewoźnika. Społeczne zapotrzebowanie na tego rodzaju usługi, podobnie jak ich poziom, mierzony m.in. częstotliwością kursów, stanem technicznym i estetycznym pojazdów oraz miejsc odprawy pasażerów, określają jedynie prawdopodobieństwo ekonomicznego powodzenia przedsięwzięcia, w tym – sprostania wymogom konkurencji. Przewoźnicy „prywatni” obsługują trasy komunikacyjne nie w celu wygody pasażerów, lecz w celu osiągnięcia zysków. Wprawdzie dzięki ich działalności łatwiejsze staje się przemieszczanie się ludzi, co z punktu widzenia osób podróżujących bez wątpienia ocenić trzeba jako wygodne, to jednak mylącym uproszczeniem byłoby stwierdzenie, że z urządzeń służących do przewozu korzystają tylko pasażerowie. Urządzeń tych pasażerowie wprawdzie używają, ale czynią tak dlatego, że urządzenia te z samej natury rzeczy służą przewozowi i muszą być przez przewoźnika udostępnione. Gdy się ponadto zważy, że element osobowy w postaci pasażerów i element rzeczowy w postaci urządzeń technicznych, umożliwiających zawarcie i realizację umowy przewozu, stanowią, z punktu widzenia środków służących przewoźnikowi do osiągnięcia zysków, integralną całość, to należy uznać, że to co służy pasażerom przewoźnika służy przewoźnikowi. W tym sensie używanie przez pasażerów urządzeń przeznaczonych do przewozu jest korzystaniem z tych urządzeń przez przewoźnika. Jeżeli z tego rodzaju korzystaniem związane są koszty przewoźnika, to mogą być one elementem kalkulacji ceny biletu za przewóz, co jednak w warunkach konkurencji nie musi być regułą. W każdym razie o tym, czy przewoźnik korzysta w swej działalności z określonych urządzeń potrzebnych do przewozu nie świadczy wyłącznie w kalkulowanie kosztów korzystania w cenę biletu. Przesądzające znaczenie ma okoliczność, czy urządzeń tych używają jego pasażerowie.

W rozpoznawanej sprawie powódka, jako właścicielka obiektów usytuowanych w oznaczonych miejscach zatrzymań autobusów na trasach

komunikacyjnych obsługiwanych m.in. przez pozwanych, domagała się wynagrodzenia za korzystanie przez pozwanych z tych obiektów. W sprawie nie było sporne, że pasażerowie pozwanych używali wiat, chodników, ławek, stanowiących własność powódki. Sąd Apelacyjny w zaskarżonym wyroku przyjął, że choć, co do zasady, pozwani powinni płacić wynagrodzenie za korzystanie z rzeczy powódki na podstawie art. 224 i 225 k.c., to jednak w okolicznościach niniejszej sprawy nie można pozwany przypisać korzystania z wiat, ławek, kas itp. urządzeń, znajdujących się obok miejsc zatrzymywania się autobusów.

Wbrew stanowisku Sądu Apelacyjnego, z przyczyn wyżej przedstawionych, należało uznać, że pozwani korzystali z tzw. infrastruktury okołoprzystankowej. Powyższej oceny nie zmienia ustawowa definicja przystanku zawarta w art. 2 pkt 13 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym. Spór w niniejszej sprawie nie dotyczył kwestii czy tzw. infrastruktura jest przystankiem w rozumieniu Prawa o ruchu drogowym lecz, czy pozwani korzystali, oprócz oznaczonego fragmentu jezdni, także z urządzeń przystankowych. Na jej ocenę nie wpływała też okoliczność, że Gmina zbudowała urządzenia przystankowe w ramach swoich ustawowych zadań, które obejmowały również obowiązek utrzymywania miejsc i urządzeń publicznych w czystości i porządku. Wykonując tego rodzaju własny obowiązek właściciel może w ramach kalkulacji wynagrodzenia za korzystanie z jego rzeczy wskazywać na ponoszone koszty utrzymania rzeczy.

W rozpoznawanej sprawie Sąd Apelacyjny podzielił opinię biegłego sądowego, że koszty utrzymania czystości i porządku na przystankach autobusowych mogły być elementem kalkulacji wynagrodzenia należnego powódce. Okoliczność, że inne gminy udostępniły bezpłatnie „prywatnym” przewoźnikom swoje przystanki autobusowe wraz ze znajdującymi się na nich urządzeniami nie stanowiła argumentu przeciwko uznaniu zasadności roszczeń powódki w niniejszej sprawie. Jest rzeczą uprawnionego korzystanie z przysługujących mu roszczeń lub nie, przyczyny zaś, z powodu których dokonuje on określonego wyboru usuwają się spod możliwości ich oceny. Wypada tylko zauważyć, że suwerennym prawem każdej gminy jest podjęcie decyzji o skorzystaniu z przysługujących jej praw oraz podjęcie ryzyka obciążenia członków wspólnoty samorządowej jednostkowymi kosztami ewentualnego

podwyższenia opłat za usługi świadczone przez „prywatnych” przewoźników, m.in. na rzecz tychże członków wspólnoty, w wyniku żądania przez nią, (jako podmiotu spółki handlowej), wynagrodzenia za korzystanie z urządzeń przystankowych oraz rozważenie skutków tego w skali globalnej. Również można dodać, że w niniejszej sprawie nie byłoby wykluczone przyjęcie innego, niż zastosowane przez biegłego, kryterium podziału pomiędzy przewoźników kosztów utrzymania tzw. infrastruktury okołoprzystankowej jako elementu kalkulacji wynagrodzenia powódki, np. w postaci ilości pasażerów korzystających z usług przewoźnika – właściciela obiektów oraz ilości osób przewożonych przez pozostałych przewoźników. Tego typu wyliczenia mogłyby skutkować ustaleniem innych proporcji co do podziału kosztów. W rozpoznawanej sprawie kryteria przyjęte przez biegłego sądowego, początkowo kwestionowane przez pozwanych, ostatecznie nie były jednak przez strony podważane.

Reasumując, pozwani jako samoistni współposiadacze w złej wierze urządzeń przystankowych należących do powódki powinni zapłacić powódce na podstawie art. 225 w zw. z art. 224 § 2 k.c. wynagrodzenie za korzystanie z w/w rzeczy. Odmienna ocena Sądu Apelacyjnego wyrażona w zaskarżonym wyroku narusza wymienione przepisy oraz art. 2 pkt 13 Prawa o ruchu drogowym co powódka w kasacji zarzuciła zasadnie. Skutkuje to zmianą zaskarżonego wyroku przez Sąd Najwyższy jak w sentencji (art. 393¹⁵ k.p.c.).

Zarzuty kasacji co do naruszenia przepisów postępowania nie zasługiwały na uwzględnienie. Nie wpływało to na ocenę kasacji jako usprawiedliwionej z innych przyczyn.

O kosztach postępowania kasacyjnego Sąd Najwyższy orzekł na podstawie art. 98 § 1 i 108 § 1 k.p.c.