



Sygn. akt IV CSK 296/18

WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 18 września 2019 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Mirosława Wysocka (przewodniczący)

SSN Agnieszka Piotrowska

SSN Roman Trzaskowski (sprawozdawca)

w sprawie z powództwa Przedsiębiorstwa "T." Spółki Akcyjnej w restrukturyzacji w
P.

przeciwko "P. [...] Spółka Akcyjna" w W.

o zapłatę,

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym w Izbie Cywilnej

w dniu 18 września 2019 r.,

skargi kasacyjnej strony powodowej

od wyroku Sądu Apelacyjnego w [...]

z dnia 30 marca 2017 r., sygn. akt I ACa [...],

**oddala skargę kasacyjną i zasądza od powódki na rzecz
pozwanej kwotę 2700 (dwa tysiące siedemset) zł z tytułu zwrotu
kosztów postępowania kasacyjnego.**

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 14 stycznia 2014 r. Przedsiębiorstwo „T.” S.A. w P. (dalej – „T.”) zażądała zasądzenia od „P. [...] Spółka Akcyjna” S.A. w W. (dalej – „P. [...]”) kwoty 136.942,03 zł z odsetkami ustawowymi z tytułu naprawienia szkody odpowiadającej kosztom koniecznych napraw pojazdów oddanych do korzystania Pocztę oraz kwoty 2.325,78 zł z odsetkami ustawowymi z tytułu naprawienia szkody odpowiadającej kosztom wyceny napraw przez rzeczoznawcę.

Nakazem zapłaty z dnia 22 stycznia 2014 r. wydanym w postępowaniu upominawczym Sąd Okręgowy w G. orzekł zgodnie z żądaniem pozwu.

Wskutek sprzeciwu pozwanej, w którym powoływała się m.in. na zarzut przedawnienia dochodzonego pozwem roszczenia (art. 677 k.c.), wyrokiem z dnia 21 marca 2016 r. Sąd Okręgowy w G. zasądził od P. na rzecz T. kwotę 108.625,12 zł z odsetkami ustawowymi, oddalił powództwo w pozostałej części i orzekł o kosztach postępowania.

Ustalił m.in., że w dniu 4 września 2008 r. P. (ówcześnie Przedsiębiorstwo Państwowe Użyteczności Publicznej „P. [...]” w W.) jako „Zamawiający” i T. jako „Wykonawca” zawarły – w wyniku postępowania o udzielenie sektorowego zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego na świadczenie usług najmu samochodów dostawczych bez kierowcy - umowę nr (...) (dalej – „Umowa”), której przedmiotem było zobowiązanie się Wykonawcy do oddania „do dyspozycji i korzystania” przez Zamawiającego 18 samochodów dostawczych bez kierowcy, odpowiadających określonemu opisowi (§ 2 ust. 1 i 2). Do obowiązków Wykonawcy należało ponadto (§ 3 ust. 1 Umowy): a) podstawianie samochodów w liczbie i o specyfice wskazanych w Umowie, objętych pełnym zakresem ubezpieczeń OC, AC bez udziału własnego i NW, do oznaczonego miejsca, b) zabezpieczenie pełnego postępowania przy likwidacji szkód, c) obsługa techniczna pojazdów poprzez organizację napraw, przeglądów gwarancyjnych i pogwarancyjnych, d) wymiana elementów eksploatacyjnych, podlegających naturalnemu zużyciu w trakcie eksploatacji samochodów, e) holowanie pojazdu zdefektowanego, f) wydanie pojazdu zastępczego o wskazanej specyfice, jeżeli przerwa w eksploatacji będzie

dłuższa niż 48 godzin, g) monitorowanie, sygnalizowanie i koordynowanie terminów przeglądów samochodów, h) wymiana ogumienia letniego na zimowe i odwrotnie, przy czym koszty wskazanych czynności eksploatacyjnych miał w całości ponosić Wykonawca (§ 3 ust. 2 Umowy). Natomiast Zamawiający miał pokrywać w całości koszty paliwa, płynu do spryskiwaczy, utrzymania pojazdów w czystości, oleju silnikowego dolewanego między przeglądami, naprawy ogumienia oraz wymiany ogumienia w przypadku uszkodzeń nie związanych z ich normalnym zużyciem, oznakowania pojazdów i jego usunięcia po zakończeniu umowy (§ 3 ust. 3 Umowy).

W myśl § 5 Umowy Wykonawca mógł upoważnić w formie pisemnej Zamawiającego do zlecania w jego imieniu przeglądów i napraw - w zakresach ustalonych i akceptowanych przez Wykonawcę - we wskazanych Autoryzowanych Stacjach Obsługi lub Stacjach Obsługi P. [...] (ust. 1). Rozliczanie kosztów obsługi technicznej i napraw miało się wówczas odbywać bezpośrednio między wskazaną Autoryzowaną Stacją Obsługi a Wykonawcą bez udziału i finansowania ze strony Zamawiającego (ust. 2). W przypadku napraw wykonanych w Stacji Obsługi P. [...] Wykonawca miał zostać obciążony jej kosztami wynikającymi z cennika obowiązującego w dniu wykonania naprawy w danej Stacji Obsługi P. [...], na podstawie faktury sporządzonej przez Zamawiającego, przy czym Zamawiający zastrzegł sobie prawo do potrącania należności z tytułu wykonanych napraw z wynagrodzenia Wykonawcy wynikającego z najbliższej faktury (ust. 3 i 4).

Zamówienie miało być realizowane przez 36 miesięcy począwszy od dnia przekazania samochodów do dyspozycji Zamawiającego (§ 6 ust. 1). Wartość przedmiotu umowy określono na 1.421.426,88 zł, co obejmowało podatek VAT i wszystkie koszty składające się na wykonanie przedmiotu Umowy (§ 7 ust. 1 i 2). Rozliczenie miało następować w okresach miesięcznych w oparciu o faktycznie przekazaną do dyspozycji Zamawiającego liczbę samochodów na podstawie miesięcznej stawki najmu jednego samochodu, określonej w formularzu oferty (załącznik nr 1 do Umowy) i niezmiennej przez czas trwania umowy (§ 7 ust. 3 Umowy).

Stosownie do § 9 Umowy po jej wygaśnięciu lub rozwiązaniu Zamawiający był zobowiązany przygotować samochody do zwrotu (ust. 1), a Wykonawca - odebrać je na podstawie Protokołu przekazania pojazdu, sporządzonego w obecności i podpisanego przez przedstawicieli Zamawiającego oraz Wykonawcę (ust. 2). Do chwili zwrotu pojazdu Wykonawcy był on przechowywany przez Zamawiającego na jego koszt i ryzyko w sposób zapewniający zachowanie jego dotychczasowego stanu (ust. 3).

W przygotowanej przez P. specyfikacji istotnych warunków zamówienia (dalej – „SIWZ”), przedmiot zamówienia określono jako „świadczenie usługi najmu samochodów dostawczych bez kierowcy”, podobnie w ofercie złożonej przez T. w toku postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.

Poszczególne pojazdy zostały wydane Poczcie w terminie uzgodnionym i były to samochody nowe, w bardzo dobrym stanie technicznym, bez żadnych uszkodzeń.

Między stronami utrzymała się praktyka polegająca na tym, że w razie zdarzenia szkodowego P. zawiadamiała mejlowo T. o zdarzeniu i szkodzie, na podstawie otrzymanych dokumentów powódka zgłaszała szkodę do ubezpieczyciela, a następnie zlecała oraz monitorowała proces naprawy pojazdu. Po naprawie T. zwracała pojazd Poczcie. W ten sposób zlikwidowano łącznie 63 szkody (3 szkody - w ramach ubezpieczenia OC, zaś 60 szkód – w ramach ubezpieczenia AC oraz jako szkody poniżej udziału własnego).

Natomiast usterki w pojazdach były zgłaszane do powódki telefonicznie. W okresie gwarancyjnym samochody były serwisowane w serwisie Fiata, a następnie w wydziale technicznym P. - naprawy te były poprzedzone kontaktem z przedstawicielem powódki, któremu przedstawiano zdjęcia uszkodzeń i kosztorys naprawy, a po akceptacji przez T. była wykonywana sama naprawa.

Bieżące naprawy (np. wymiana klocków hamulcowych, wymiana opon, żarówek itp.) były wykonywane przez warsztat P..

Poszczególne pojazdy w czasie korzystania z nich przez pracowników P. uległy ponadnormatywnemu zużyciu, skutkującemu szeregiem uszkodzeń i braków.

Po upływie 36 miesięcy korzystania z samochodów P. przystąpiła do przekazania pojazdów powódce, w trakcie którego dokonywano ich oględzin przy udziale (po stronie T.) niezależnego rzeczoznawcy D. Sp. z o.o., odnotowując wszystkie niezgłaszane i nielikwidowane (w trakcie trwania Umowy) usterki (uszkodzenia) w protokołach zdawczo-odbiorczych, podpisanych także przez przedstawiciela P., który nie kwestionował ich istnienia, choć ocenił, że niektóre były wynikiem normalnej eksploatacji pojazdów. Na tej podstawie rzeczoznawca opracował na koszt T. raporty techniczne, w których oszacował koszty naprawy poszczególnych samochodów. Powódka nie mogła zgłosić stwierdzonych uszkodzeń do ubezpieczyciela, gdyż P. nie przedstawiła dokumentacji pozwalającej na ustalenie czasu i okoliczności ich powstania.

Po sporządzeniu raportów technicznych i wystosowaniu pism informujących P. o stwierdzeniu ponadnormatywnego zużycia pojazdów, T. wystawiła jej faktury VAT na kwoty 65.888,82 zł brutto (termin zapłaty 28 listopada 2012 r.) i 71.053,21 zł brutto (termin zapłaty 18 kwietnia 2013 r.). Pozwana nie zgodziła się jednak z zakwalifikowaniem uszkodzeń jako ponadnormatywnego zużycia pojazdów i odmówiła zapłaty. Podtrzymując swe stanowisko, T. zażądała dodatkowo odsetek od ww. kwot i zapłaty 2.391,91 zł (brutto) z tytułu naprawienia szkody (art. 471 k.c.), w postaci wydatków na opracowanie raportów technicznych. Wyjaśniła, że obowiązek P. uiszczenia odszkodowania za ponadnormatywne zużycie pojazdów wynikał z przepisów art. 471 w związku z art. 675 § 1 k.c.

Na podstawie takich ustaleń faktycznych Sąd Okręgowy uznał, że istota Umowy nie polegała na najmie konkretnych środków transportu, lecz na „trwałym zapewnieniu” Poczcie środków stałej liczby (oznaczonych gatunkowo) pojazdów. Oznaczało to, z jednej strony, że T. mogła dowolnie konfigurować flotę pojazdów udostępnianych Poczcie i poddawać ją zmianom, co w typowej umowie najmu jest niedopuszczalne, a z drugiej – iż w razie kradzieży czy całkowitego zniszczenia jednego z nich, stosunek w tym zakresie nie wygasał (jak w najmie), lecz powódka była zobowiązana do „uzupełnienia” floty przez przekazanie pozwanej innego samochodu. Z tego względu Sąd pierwszej instancji stwierdził, że Umowę należało zakwalifikować jako „umowę nienazwaną przekazania pojazdów do korzystania”, o charakterze mieszanym. Jego zdaniem, przemawiały za tym także zastrzeżenia w

§ 3 ust. 1 Umowy usługi, które nie mieściły się w treści art. 659 k.c. i wykraczały poza obowiązek utrzymania przedmiotu najmu w stanie przydatnym do umówionego użytku. Również zobowiązanie pozwanej nie sprowadzało się do świadczenia pieniężnego, ale obejmowało także obowiązki skorelowane ze świadczeniami powódki w zakresie szeroko pojętego procesu likwidacji szkód (obowiązek niezwłocznego zgłaszania powódce szkód powstałych w pojazdach, jak również zgromadzenia niezbędnych w tym zakresie dokumentów i oświadczeń uczestników kolizji drogowych).

Dodatkowo Sąd pierwszej instancji wskazał, że Umowę zawarto w trybie ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 2164 - dalej - „p.z.p.”). W Preambule Umowy, w ogłoszeniu o przetargu i w SIWZ przedmiot udzielanego przez pozwaną zamówienia określono jako świadczenie „usług najmu samochodów dostawczych bez kierowcy”, a stosownie do klasyfikacji świadczeń przyjętej w art. 2 pkt 2 i pkt 10 p.z.p. najem rzeczy jest dostawą, a nie świadczeniem usług. Wskazuje to, że Zamawiającemu nie chodziło o najem w rozumieniu kodeksu cywilnego, a celem Umowy nie był najem konkretnych pojazdów, lecz świadczenie usług zbliżonych do usług czarterowych (bez obowiązku zapewnienia kierowcy). Ponadto, ze względu na art. 29 ust. 1 p.z.p., wszelkie wątpliwości w zakresie przedmiotu zamówienia powinny być interpretowane na korzyść powódki, co przemawia za kwalifikacją Umowy jako umowy nienazwanej o świadczenie usług.

Przyjmując, że Umowa stanowiła nową jakość, która nie dawała się w całości przyporządkować określonemu typowi umowy nazwanej, Sąd pierwszej instancji doszedł do wniosku, iż do roszczeń powódki nie ma zastosowania art. 677 k.c., lecz art. 118 *in fine* k.c. Przeciwno zastosowaniu art. 677 k.c. przemawiało – zdaniem Sądu – także to, że przepis ten nie obejmuje dochodzonych w niniejszej sprawie przez T. roszczeń odszkodowawczych, będących następstwem naruszenia przez P. obowiązku niezwłocznego zgłaszania powódce szkód powstałych w użytkowanych przez nią pojazdach, objętych odpowiedzialnością ubezpieczyciela. Nienależyte wykonanie Umowy przez pozwaną polegało również na zwróceniu powódce pojazdów w stanie istotnie pogorszonym w stosunku do stanu technicznego tych pojazdów w momencie ich wydania pozwanej, pozwana

bowiem była zobowiązana do zachowania dotychczasowego stanu pojazdów (§ 9 ust. 3 Umowy).

Sąd uznał też zasadność roszczenia powódki co do zasady (na podstawie art. 471 k.c. i art. 675 § 1 k.c. stosowanego w drodze analogii) i co do wysokości, odpowiadającej kosztom netto koniecznych napraw uszkodzeń, które byłyby – w razie należytego wywiązania się przez pozwaną z jej obowiązków - sfinansowane przez ubezpieczyciela, oraz zniszczeń wynikających z ponadnormatywnego zużycia pojazdów w okresie korzystania z nich przez pozwaną. Na podstawie art. 471 k.c. uwzględnił też żądanie zapłaty kwoty 2.325,78 zł z tytułu naprawienia szkody odpowiadającej kosztom wyceny szkód dokonanej przez rzeczoznawcę.

Wskutek apelacji pozwanej, wyrokiem z dnia 30 marca 2017 r. Sąd Apelacyjny w [...] zmienił wyrok Sądu Okręgowego w ten sposób, że oddalił powództwo i orzekł o kosztach postępowania.

Zaakceptował i przyjął za własne ustalenia Sądu pierwszej instancji, natomiast nie podzielił jego oceny prawnej.

Za bezzasadne uznał wytykane w apelacji pozwanej zarzuty naruszenia przepisów postępowania, z wyjątkiem zarzutów sformułowanych w punktach 7-8, których rozpatrywanie, podobnie jak zarzutów naruszenia prawa materialnego wskazanych w punktach 5-6, ocenił jako zbędne wobec oddalenia powództwa ze względu na przedawnienie roszczeń.

Przyjął, że łącząca strony Umowa nie powinna podlegać kwalifikacji jako dostawa według art. 2 ust 2 ustawy p.z.p., lecz jako najem w rozumieniu kodeksu cywilnego. Przede wszystkim dlatego, że zawiera elementy charakterystyczne (*essentialia negotii*) umowy najmu i określa jego minimalną treść, czyli przedmiot najmu i czynsz, naliczany zgodnie z załącznikiem nr 1 za każdy pojazd. Oceniał, że określone w Umowie obowiązki powódki odpowiadają podstawowym obowiązkom wynajmującego. Wynajmujący ma obowiązek wydania konkretnej rzeczy (oznaczonej co do tożsamości), przy czym konkretyzacja rzeczy następuje najpóźniej w chwili jej wydania. *In casu* konkretyzacja taka następowała w protokołach przekazania, określających nazwę pojazdu, markę i typ, rok produkcji, rodzaj silnika, numer podwozia/nadwozia, numer rejestracyjny, rodzaj

i marka opony, wymiar opony. Odpowiednikiem tego obowiązku jest zobowiązanie najemcy do zwrotu - po ustaniu najmu - tej samej, a nie „takiej samej” rzeczy. Na wynajmującym ciąży także obowiązek utrzymywania przedmiotu najmu w stanie przydatnym do umówionego użytku, co oznacza konieczność dokonywania napraw, wymiany uszkodzonych lub zużytych części. Umowa najmu może przy tym zawierać – jak Umowa - dodatkowe postanowienia przewidujące realizację związanych z tym praw najemcy w trakcie trwania stosunku prawnego. Charakter najmowanej rzeczy może też uzasadniać nałożenie na wynajmującego innych obowiązków, np. ubezpieczenia i wykonywania związanych z nim praw.

Nawiązanie przez Sąd Okręgowy do umowy czarterowej, określanej mianem „najmu pojazdu wraz z kierowcą”, Sąd odwoławczy uznał za błędne, skoro przedmiotem Umowy był najem samochodów bez kierowcy.

Z odwołaniem do art. 65 § 2 k.c. ustalił też, że intencją stron było zawarcie umowy najmu, co znalazło wyraz zarówno w treści Umowy, ogłoszeniu o przetargu, SIWZ i formularzu oferty - gdzie konsekwentnie wskazywano na najem pojazdów - jak i w trakcie realizacji Umowy (powódka obciążała pozwaną miesięcznie fakturami wystawionymi za wynajem pojazdów), a także w treści pozwu i przedsądowego wezwania do zapłaty z dnia 18 czerwca 2013 r. (jako podstawę żądania powódka wskazywała art. 675 k.c.). Przy wykładni zaś oświadczeń woli wyrażonych w dokumentach sporządzonych z udziałem prawnika zwrotom zawartym w tekście dokumentu należy, z braku odmiennych wskazówek, przypisać takie znaczenie, jakie mają one w języku prawnym lub prawniczym.

W świetle treści wezwania do zapłaty z dnia 18 czerwca 2013 r. i pozwu Sąd Apelacyjny nie miał też wątpliwości, że powód dochodził pozwem roszczeń odszkodowawczych z tytułu zwrotu przez pozwanego najętych rzeczy w stanie pogorszonym (art. 675 § 1 k.c.) i że przed wniesieniem pozwu (15 stycznia 2014 r.) roszczenia te uległy przedawnieniu zgodnie z art. 677 k.c., co nastąpiło z upływem roku od zwrotu pojazdów (pojazdy zostały zwrócone w dniach 4 czerwca 2012 r. i 7 stycznia 2013 r.).

Skargę kasacyjną od wyroku Sądu Apelacyjnego wniósł powód, zaskarżając go w całości. Zarzucił naruszenie prawa materialnego, tj. art. 659 i 662 w związku

z art. 65 § 2 k.c., art. 2 pkt 2 i pkt 10 p.z.p., art. 118 k.c. i art. 677 k.c., jak również naruszenie przepisów postępowania, tj. art. 378 § 1 oraz art. 328 § 2 w związku z art. 391 k.p.c. Wniósł o uchylenie zaskarżonego wyroku w całości i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania Sądowi drugiej instancji wraz z rozstrzygnięciem o kosztach postępowania kasacyjnego.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Naruszenia art. 378 § 1 oraz art. 328 § 2 w związku z art. 391 k.p.c. skarżący dopatrywał się w zaniechaniu przez Sąd drugiej instancji oceny zarzutów apelacyjnych dotyczących naruszenia art. 471 k.c. i art. 361 k.c. oraz naruszenia art. 233 § 1 k.p.c. (zarzuty oznaczone w uzasadnieniu wyroku jako zarzuty 5-8).

Zważywszy jednak, że stroną apelującą był pozwany, nie można uznać, iż nierozpatrzenie jego zarzutów miało decydujący wpływ na niekorzystne dla powoda rozstrzygnięcie sprawy (por. art. 398³ § 1 pkt 3 k.p.c.). W każdym razie wywód skarżącego, jakoby owo „pominięcie” miało świadczyć o pobieżnym jej rozpoznaniu czy „braku należytej uwagi” wpływu tego wystarczająco nie wykazuje. Zwłaszcza, że nierozpatrzone zarzuty dotyczyły jedynie zakresu szkody, przyczynienia się powoda i rozmiaru należnego mu odszkodowania. Wobec oddalenia powództwa ze względu na przedawnienie roszczeń powoda, ich pominięcie przez Sąd Apelacyjny jest w pełni racjonalne i zrozumiałe.

Kluczowe znaczenie dla oceny zasadności skargi kasacyjnej miały zatem zarzuty naruszenia prawa materialnego, ogniskujące się wokół kwestii kwalifikacji prawnej Umowy.

Dotyczy jej przede wszystkim zarzut naruszenia art. 659 i 662 w związku z art. 65 § 2 k.c., które miało polegać na błędnym określeniu charakteru Umowy jako umowy najmu, podczas gdy – zdaniem skarżącego – była to umowa nienazwana „przekazania pojazdów do korzystania”, o charakterze mieszanym, w której świadczeniem wiodącym, stanowiącym istotę porozumienia było „nie tylko” oddanie pojazdów do korzystania, lecz także zapewnienie ich „pełnej mobilności” (pracy) w czasie trwania Umowy przy wykorzystaniu wyspecjalizowanego zespołu powoda, odpowiadającego za fachową obsługę samochodów (zespół świadczeń składających się na zarządzanie flotą pojazdów), przede wszystkim za likwidację

szkód w pojazdach. Świadczenia te były względem siebie równorzędne i komplementarne, gdyż stronie pozwanej nie zależało tylko (głównie) na najmie pojazdów, ale na „dokonaniu outsourcingu całego działu zajmującego się obsługą pojazdów”, co bez obowiązków związanych z likwidacją szkód, podstawianiem pojazdów zastępczych i wymianą elementów eksploatacyjnych byłoby niemożliwe. Składały się one na jednolitą całość, której istotą było świadczenie usługi polegającej na zapewnieniu pozwanemu możliwości korzystania w sposób trwały i niezakłócony przez cały okres trwania Umowy z floty nieoznaczonych co do tożsamości pojazdów o określonych parametrach technicznych i w określonej liczbie. W konsekwencji, inaczej niż w najmie, powód mógł - a niekiedy miał obowiązek (przekroczenie przez pojazd wieku 4 lat) - dowolnie konfigurować tę flotę, a jego zobowiązanie nie wygasało w przypadku ewentualnej kradzieży lub całkowitego zniszczenia pojazdu (wyłączenia go z eksploatacji), gdyż był wówczas zobowiązany do uzupełnienia floty (w razie przerwy w eksploatacji – do podstawienia pojazdu zastępczego). W ocenie powoda, są to rozwiązania sprzeczne z naturą stosunku najmu, podobnie jak obciążający powoda obowiązek naprawienia szkód także w razie umyślnego uszkodzenia pojazdu przez pozwanego. Dopuszczalna zmienność udostępnionego zbioru pojazdów nie pozwala uznać, że strony w ogóle określiły rzecz oddaną najemcy do korzystania. Do określenia bowiem przedmiotu najmu konieczne jest jego skonkretyzowanie, a nie wyłącznie „ogólne scharakteryzowanie”. Ponadto zespół świadczeń powoda obejmował nie tylko obowiązki wynikające z „nienazwanej umowy” przekazania do korzystania określonego rodzajowo zbioru rzeczy (§ 2 ust. 1 Umowy), ale także obowiązki wynikające z umów o świadczenie usług o różnym charakterze (por. § 3 ust. 1 Umowy) oraz „nienazwanej umowy czarterowej” (oddanie pozwanemu we właściwym czasie i miejscu umówionych, dopuszczonych do ruchu środków transportu w stanie umożliwiającym ich wykorzystanie zgodnie z treścią Umowy, wszechstronne przygotowanie środków transportu i utrzymywanie ich w odpowiednim stanie w trakcie wykonywania Umowy). Wbrew stanowisku Sąd Apelacyjny nie można – w ocenie powoda - przyjąć, że świadczenie usług dodatkowych zawiera się w obowiązku utrzymania rzeczy w stanie przydatnym do umówionego użytku, gdyż „zdecydowanie wykraczają” one poza ten obowiązek,

nawet przy uwzględnieniu zasady swobody umów. Również świadczenia pozwanego nie sprowadzały się do zapłaty czynszu, ale obejmowały „ściśle powiązany ze sobą kompleks obowiązków skorelowanych z poszczególnymi świadczeniami powoda w zakresie szeroko pojętego procesu likwidacji szkód” (obowiązek niezwłocznego zgłaszania powodowi szkód powstałych w pojazdach).

Z kolei naruszenia art. 2 pkt 2 i pkt 10 p.z.p. skarżący dopatrył się w przyjęciu, że pozwanemu zależało na zawarciu „kodeksowej” umowy najmu, co nie odpowiadało jego interesowi i czemu dał wyraz, wskazując w opisie przedmiotu zamówienia, że jest nim „usługa najmu samochodów dostawczych bez kierowcy”, a nie „najem”. Zważywszy, że na gruncie prawa zamówień publicznych nabycie prawa obligacyjnego do rzeczy (w tym najmu) jest „dostawą” a nie „usługą”, oznacza to, iż pozwanemu nie chodziło o najem „kodeksowy”. Ponadto posłużenie się zwrotem „najem pojazdów bez kierowcy” nawiązuje w sposób czytelny do powszechnego oznaczenia umowy czarterowej, którą określa się jako „najem pojazdu wraz z kierowcą” i która jest swoistą umową nienazwaną o świadczenie usług transportowych. Wreszcie, w ramach zwykłej umowy najmu zawartej w trybie Prawa zamówień publicznych wykonawca nie mógłby się zobowiązać do stałego udostępniania określonej liczby pojazdów w danym okresie, a jedynie mógłby się zobowiązać do oddania do korzystania konkretnych pojazdów. Gdyby któryś z tych pojazdów uległ zniszczeniu lub kradzieży, umowa najmu w zakresie tego pojazdu wygasłaby z uwagi na niemożliwość świadczenia i ewentualne uzupełnienie liczby pojazdów wymagałoby udzielenia dodatkowego zamówienia. Poza tym, zgodnie z art. 29 p.z.p. przedmiot zamówienia powinien być opisany „w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, uwzględniając wszystkie wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty”, co oznacza, że wszelkie wątpliwości w zakresie przedmiotu zamówienia powinny być interpretowane na korzyść powoda.

Konsekwencją zarzutów dotyczących kwalifikacji prawnej Umowy były zarzuty naruszenia art. 118 k.c. - przez jego niezastosowanie, i art. 677 k.c. – przez jego zastosowanie. Zdaniem skarżącego, skoro strony łączyła umowa nienazwana o charakterze mieszanym, która nie składa się z oddzielnych umów nazwanych, lecz stanowi jednolitą, tworzącą nową jakość całość, w której świadczenie

charakterystyczne dla najmu nie było dominujące, zastosowanie do niej przepisów o najmie (w tym art. 677 k.c.) wprost albo *per analogiam* było niedopuszczalne. Zwłaszcza że art. 118 k.c. nie pozwala stwierdzić, iż w odniesieniu do przedawnienia roszczeń z umów mieszanych występuje luka w prawie, a przepisy regulujące przedawnienie powinny być wykładane ściśle.

Ustosunkowując się do przedstawionych zarzutów, należy przede wszystkim stwierdzić, że o kwalifikacji prawnej Umowy nie mogą przesądzać definicje oraz kategorie ustawowe, sformułowane na potrzeby prawa zamówień publicznych i wiążące tylko w zakresie zastosowania tej ustawy i już z tego względu zarzut naruszenia art. 2 pkt 2 i pkt 10 p.z.p. należy uznać za chybiony. Natomiast eksponowany przez skarżącego (bez powołania w tym kontekście zarzutu art. 65 k.c.) fakt, że w dokumentacji przetargowej pozwany dostosował terminologię do siatki pojęciowej prawa zamówień publicznych, nie oznacza jeszcze, iż nie chciał zawrzeć umowy, w której dominującym elementem był najem według kodeksu cywilnego.

Nieprzekonywające, a częściowo niezrozumiałe, są wywody skarżące dotyczące podobieństw między Umową a nienazwaną „umową czarterową”. Nie budzi wątpliwości, że między „najmem pojazdu z kierowcą”, kojarzonym przez powódkę z usługą transportową, a „najmem pojazdu bez kierowcy” zachodzą istotne różnice. W tej sytuacji oderwane od tych różnic – i ich dogłębnego wyjaśnienia, także w kontekście skutków prawnych - proste odesłanie do charakterystyki i celu gospodarczego „najmu pojazdu z kierowcą” należy uznać za powierzchowne i bezwartościowe. Wyodrębnienie zaś w Umowie – obok „nienazwanej umowy przekazania do korzystania określonego rodzajowo zbioru rzeczy” oraz „umów o świadczenie usług o różnym charakterze” – także „nienazwanej umowy czarterowej” jest niezrozumiałe, zważywszy, że postanowienia Umowy przywoływane jako przynależne do „umowy czarterowej” niemal całkowicie pokrywają się z elementami „umów o świadczenie usług”. Jedyne wyjątek, dotyczący obowiązku „uzyskania niezbędnych zezwoleń odpowiednich władz administracyjnych wymaganych prawem”, w istocie odnosi się do oczywistego w świetle art. 662 § 1 k.c. zastrzeżenia umownego, że do dyspozycji

Zamawiającego miały być oddawane samochody „dopuszczone do ruchu na drogach publicznych”.

Poważniejszy ciężar gatunkowy ma argumentacja skarżącego odwołująca się do sprzeczności postanowień Umowy z naturą najmu „kodeksowego” oraz „równorzędnego i komplementarnego” charakteru zastrzeżonych w niej usług względem obowiązku przekazania do korzystania określonego rodzajowo zbioru rzeczy.

Rozpatrując te argumenty, należy przede wszystkim zwrócić uwagę, że wbrew zapatrywaniu skarżącego elementy charakterystyczne umowy najmu, wyrażone w art. 659 i n. k.c., są wystarczająco pojemne, by pomieścić zobowiązanie do oddania do używania wielu, oznaczonych rodzajowo rzeczy. Przedmiot najmu określony rodzajowo *in obligatione*, podlega wówczas konkretyzacji *in solutione*, tak że przedmiotem używania przez najemcę są już rzeczy oznaczone co do tożsamości. *In casu* nie budziło wątpliwości, że tych właśnie konkretnych rzeczy, a nie „takich samych” (jak np. w przypadku użytkowania zespołu środków produkcji czy tzw. użytkowania nieprawidłowego, por. art. 257 i art. 264 k.c.) dotyczył też obowiązek zwrotu obciążający najemcę. Konkretyzacja *in solutione* nie oznacza, że to właśnie cechy indywidualizujące (np. numer nadwozia pojazdu) stają się kluczowe dla najemcy. Przeciwnie, także na etapie wykonywania umowy mogą one mieć dlań znaczenie drugorzędne, a istotna pozostawać możliwość używania rzeczy posiadających określone cechy gatunkowe. Ewentualna możliwość czy obowiązek zastąpienia jednej rzeczy inną, posiadającą te cechy, w żaden sposób konstrukcji tej nie burzy. Także, gdy jest następstwem przypadkowego zniszczenia rzeczy albo jej kradzieży. Wprawdzie zgodnie z regułą określoną w art. 662 § 3 k.c., w razie zniszczenia rzeczy najętej z powodu okoliczności, za które wynajmujący odpowiedzialności nie ponosi, wynajmujący nie ma obowiązku przywrócenia stanu poprzedniego, jednakże ma ona charakter dyspozytywny i ryzyko wystąpienia tego rodzaju zdarzeń może być ukształtowane odmiennie. Zwłaszcza w przypadku, w którym zobowiązanie wynajmującego dotyczy oddania do używania wielu rzeczy oznaczonych rodzajowo, kiedy to zastąpienie rzeczy zniszczonej czy skradzionej inną jest jak najbardziej możliwe. Wbrew założeniu powódki takie ukształtowanie Umowy –

podobnie jak ogólny obowiązek organizacji napraw oraz ubezpieczenia pojazdów i ponoszenia ich kosztów (por. § 3 ust. 1 i 2 Umowy) - nie jest jeszcze równoznaczne ze stwierdzeniem, że obowiązek naprawy obciążał T. także w razie umyślnego uszkodzenia pojazdu przez P.. Sprzeciwia się temu imperatywna reguła wyrażona w art. 473 § 2 k.c., a w ubezpieczeniach majątkowych – art. 827 § 1 k.c. i art. 9 ust. 2 w związku z art. 43 pkt 1 ustawy z dnia 22 maja 2003 r. o ubezpieczeniach obowiązkowych, Ubezpieczeniowym Funduszu Gwarancyjnym i Polskim Biurze Ubezpieczycieli Komunikacyjnych (obecnie tekst jedn. Dz. U. z 2018 r., poz. 473 ze zm.). *In casu* nie jest zresztą jasne, w jakim zakresie obciążający T. obowiązek napraw pojazdów (§ 3 ust. 1 lit. c Umowy) i ponoszenia ich kosztów (§ 3 ust. 2 Umowy) wykraczał poza obowiązek ubezpieczenia pojazdów i aktywności w likwidacji szkód (§ 3 ust. 1 lit. a i b Umowy), a w szczególności obejmował szkody wyrządzone z winy P.. Istnienie takiego obowiązku, równoważne z przerzuceniem na T. także ciężaru ekonomicznego naprawienia tego rodzaju szkód, podważałoby w ogóle odpowiedzialność P. za ponadnormatywne zużycie pojazdów. Sąd Apelacyjny zaś trafnie zauważył – i nie jest to kwestionowane w skardze kasacyjnej - że w niniejszej sprawie podstawą faktyczną roszczenia powódki było jedynie ponadnormatywne zużycie pojazdów przez P. (por. k. 11 i 13-14), a nie, jak wywodził Sąd pierwszej instancji, także naruszenie przez nią obowiązku zgłoszenia powódce uszkodzeń pojazdów.

Nie można też zgodzić się ze skarżącą, że przewidziane w § 3 ust. 1 Umowy dodatkowe usługi T. przekreślają dopuszczalność stosowania do niej reżimu właściwego dla umowy najmu. Należy zauważyć, że zgodnie z art. 662 k.c. wynajmujący ma obowiązek wydać najemcy rzecz w stanie przydatnym do umówionego użytku i utrzymywać ją w takim stanie przez czas trwania najmu (ust. 1), a najemcę obciążają jedynie drobne nakłady połączone ze zwykłym użytkowaniem rzeczy (ust. 2). Oznacza to, że co do zasady to na wynajmującym ciąży obowiązek napraw i nakładów niezbędnych dla utrzymania rzeczy w stanie zdatnym do użytku. Granicę wytycza tu zniszczenie rzeczy z powodu okoliczności, za które nie ponosi on odpowiedzialności. Reguły te mają jednak charakter dyspozytywny (por. co do art. 662 § 1 k.c. wyroki Sądu Najwyższego z dnia

26 czerwca 2008 r., II CSK 69/08, nie publ. i z dnia 12 stycznia 2012 r., II CSK 283/11, nie publ., do art. 662 § 2 k.c. – wyrok Sądu Najwyższego z dnia 16 września 1999 r., II CKN 487/98, nie publ., ogólnie co do praw i obowiązków stron najmu – wyrok Sądu Najwyższego z dnia 20 listopada 2002 r., II CKN 1028/00, nie publ.), nie jest zatem wykluczone rozszerzenie lub doprecyzowanie obowiązków wynajmującego. W tej sytuacji nie powinno być wątpliwości, że poza zakres umowy najmu nie wykraczają przewidziane w § 3 ust. 1 i 2 Umowy obowiązki organizacji i ponoszenia przez T. kosztów napraw, przeglądów gwarancyjnych i pogwarancyjnych, wymiany elementów eksploatacyjnych, podlegających naturalnemu zużyciu w trakcie eksploatacji samochodów, holowania pojazdu zdefektowanego, monitorowania, sygnalizowania i koordynowania terminów przeglądów samochodowych czy też wymiany ogumienia. W zakresie tym mieści się także obowiązek wydania pojazdu zastępczego, jeżeli przerwa w eksploatacji będzie dłuższa niż 48 godzin, który w istocie odpowiada obowiązkowi najmu pojazdu zastępczego, aktualizującego obowiązek zapłaty czynszu (por. § 7 ust. 4 Umowy). Jak już wspomniano, nie ma również przeszkód, by obarczyć wynajmującego obowiązkiem odtworzenia (dostarczenia takiej samej gatunkowo) rzeczy przypadkowo zniszczonej albo skradzionej. Prostym i logicznym korelatem takich rozwiązań – leżącym w interesie wynajmującego - jest obowiązek ubezpieczenia pojazdów w zakresie AC (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2 czerwca 2004 r., IV CK 402/03, nie publ.). Jest to korzystne również dla najemcy, który miałby odpowiadać za nieumyślne, acz zawinione uszkodzenie pojazdów, w typowym bowiem kształcie ubezpieczenie to obejmuje także takie przypadki. Nawet jednak gdyby uznać, że w tym zakresie (obowiązek ubezpieczenia szkód wyrządzonych z winy najemcy) Umowa wykracza poza kodeksowy reżim najmu – stanowiąc rodzaj zlecenia, którego koszt ponosiła P. w ramach „czynszu” - nie byłoby to wystarczające dla ogólnego wyłączenia jej z tego reżimu. Podobnie należy ocenić obowiązek ubezpieczenia pojazdów w zakresie OC (w związku z art. 436 § 1 zd. 2 k.c.) i NW, pozwalający typowo na czerpanie obustronnych korzyści związanych z wykupem pakietu ubezpieczeń. Świadczenie wynajmującego polegające na zobowiązaniu do oddania Poczcie do używania określonej liczby, rodzajowo oznaczonych pojazdów, oraz podporządkowane mu obowiązki związane

z utrzymaniem tych pojazdów w stanie przydatnym do umówionego użytku, bez wątplenia zachowują w Umowie charakter zdecydowanie dominujący. Ich korelatem zaś jest obowiązek zwrotu rzeczy w stanie niepogorszonym, z naruszeniem którego powódka wiąże swe roszczenia.

Wykładnia taka znajduje potwierdzenie w treści Umowy, w której wspomina się o „wynajmowanych” czy „najmowanych” samochodach (por. § 2 ust. 3 i § 4 ust. 4 Umowy) oraz stawce „najmu” (por. § 7 ust. 1 Umowy). Także w praktyce kontraktowej stron (wystawianie faktur za wynajem pojazdów) oraz w stanowisku powódki, która jeszcze w pozwie powoływała się na art. 675 § 1 k.c. (por. k. 11).

Poczynione w sprawie ustalenia przeczą też tezie skarżącej, że celem P. był pełny outsourcing działu zajmującego się obsługą pojazdów. Przeczy temu zarówno treść Umowy, w której wskazano na możliwość upoważnienia P. do zlecenia w imieniu T. i na jej koszt przeglądów i napraw, w tym w Stacjach Obsługi P. [...] (por. § 5 Umowy), oraz praktyka jej wykonywania, obejmująca naprawy pojazdów „w wydziale technicznym P.”.

W konsekwencji, wobec co najmniej dominującego charakteru zobowiązań stron właściwych dla stosunku najmu, należy stwierdzić, że Sąd Apelacyjny prawidłowo uznał, iż roszczenia dochodzone pozwem podlegały przedawnieniu określonemu w art. 677 k.c. Skarga kasacyjna nie zawiera zaś zarzutów, które mogłyby wskazywać na zawieszenie czy przerwę biegu przedawnienia albo sprzeczność powołania się na zarzut przedawnienia z zasadami współzycia społecznego (art. 5 k.c.).

Warto też nadmienić, że rozwiązanie przyjęte w art. 677 k.c. odpowiada ogólniejszej tendencji do czasowego ograniczania rozliczeń związanych ze zwrotem rzeczy, zależnych od jej stanu w chwili zwrotu (por. np. art. 229, 263, 719 k.c.), wynikającej przede wszystkim z założenia, iż stan rzeczy w chwili zwrotu, decydujący o wysokości roszczeń, z biegiem czasu jest coraz trudniejszy do odtworzenia pod względem dowodowym (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 14 czerwca 2017 r., IV CSK 479/16, OSNC-ZD 2018, z. C, poz. 44).

Z tych względów, na podstawie art. 398¹⁴ k.p.c. oraz – co do kosztów – art. 98 § 1 i 3 w związku z art. 99, 108 § 1, art. 391 § 1 i art. 398²¹ k.p.c., Sąd Najwyższy orzekł, jak w sentencji.

aj