

POSTANOWIENIE

5 maja 2026 r.

Sąd Najwyższy w Izbie Cywilnej w składzie:

SSN Dariusz Pawłyszcz

na posiedzeniu niejawnym 5 maja 2026 r. w Warszawie

w sprawie z powództwa R. M.

przeciwko T. sp. z o. o. w D.

o zapłatę,

na skutek skargi kasacyjnej R. M.

od wyroku Sądu Apelacyjnego w Rzeszowie z 18 kwietnia 2024 r., I AGa 114/22,

1. odmawia przyjęcia skargi kasacyjnej do rozpoznania;

2. zasądza od R. M. na rzecz T. sp. z o.o. w D. 5400 (pięć tysięcy czterysta) zł kosztów postępowania kasacyjnego z odsetkami w wysokości odsetek ustawowych za opóźnienie po upływie tygodnia od dnia doręczenia niniejszego postanowienia zobowiązanemu.

(G.G.)

UZASADNIENIE

Wyrokiem z 14 lipca 2022 roku, VI GC 28/22, Sąd Okręgowy w Rzeszowie oddalił powództwo zamawiającego przeciwko przyjmującemu zamówienie o zapłatę 1 090 618,32 zł z tytułu poniesionej szkody wskutek nienależytego wykonania umowy o modernizację należących do zamawiającego 70 podwozi do wagonów kolejowych (platform).

Wyrokiem zaskarżonym skargą kasacyjną Sąd Apelacyjny w Rzeszowie oddalił apelację zamawiającego.

Sąd drugiej instancji ustalił, że przyjmujący zamówienie miał zmodernizować platformy zamawiającego w terminie do 31 grudnia 2017 r. Strony 25 kwietnia 2017 r. przesunęły termin realizacji zamówienia do 31 grudnia 2020 r. ze względu na zmianę przepisów regulujących dopuszczenie wagonów kolejowych do ruchu. Kolejnym aneksem strony ograniczyły zamówienie do 30 platform i skróciły termin do 31 października 2018 r.

Przyjmujący zamówienie posiadał dokumentację techniczną oraz wydane świadectwo dopuszczenia do eksploatacji dla platformy, która była przedmiotem umowy, o czym zamawiający wiedział przy podpisaniu umowy. Przepisy dotyczące dopuszczenia wagonów do eksploatacji, obowiązujące w czasie zawarcia umowy, zezwalały na zastosowanie do wagonów zestawów zarówno obręczowanych, jak i monoblokowych. Dysponowanie świadectwem dopuszczenia do eksploatacji zwalniało z wymogu certyfikowania wagonów od podstaw wg nowego prawa unijnego. Jednak zgodnie z wyjaśnieniem Urzędu Dozoru Technicznego konieczne było potwierdzenie przez Urząd Transportu Kolejowego (UTK) zgodności wagonu z typem wagonu certyfikowanym przed zmianą przepisów unijnych w 2017 roku.

Zamawiający 29 lipca 2017 roku nakazał zaprzestanie prac przy 3 z 4 dostarczonych podwozi, objętych zleceniem na modernizację, do czasu pozytywnego potwierdzenia przez UTK zgodności co do jednej platformy. W celu uzyskania przez przyjmującego zamówienie certyfikatu potwierdzenia zgodności z typem w okresie od kwietnia 2017 roku do marca 2018 roku przeprowadzono szereg badań technicznych. Dodatkowo przyjmujący zamówienie został zobowiązany przez UTK do przesłania umowy na modernizację i dokumentów opracowanych dla przedmiotowych wagonów. Wagony zostały dopuszczone do użytkowania. Strony 5 lipca 2018 r. dokonały odbioru technicznego 4 pierwszych platform towarowych wskazując, że zostały wykonane zgodnie z zamówieniem, obowiązującymi przepisami i procesami technologicznymi.

Przyjmujący zamówienie wziął na siebie zakup i koszt materiałów potrzebnych do modernizacji. Na tym etapie prac modernizacja nie obejmowała wymiany zestawów kołowych na monobloki, gdyż strony nie miały wiedzy, że taka konieczność zaistnieje. Z powodu wątpliwości użytkownika wagonów (klienta

zamawiającego) w zakresie dokumentacji eksploatacja dostarczonych 4 wagonów musiała zostać wstrzymana. Z powodu konieczności wprowadzenia zasadniczych zmian konstrukcyjnych, wpływających na bezpieczeństwo ruchu kolejowego, należało przeprowadzić ponowny proces weryfikacji elementów wagonu. Po przeprowadzeniu kolejnych badań przyjmujący zamówienie został poinformowany o konieczności wyposażenia wagonów w zestawy monoblokowe. W związku z powyższym przyjmujący zamówienie wezwał zamawiającego do dostarczenia takich zestawów, zobowiązując się do ich wymiany na własny koszt. Strony w sposób dorozumiany umówiły się na wykonanie dzieła po dostarczeniu przez zamawiającego zestawów monoblokowych. Zamawiający zakupił łącznie 64 zestawy, a resztę wymontował z innych swoich wagonów i dostarczył przyjmującemu zamówienie w okresie od maja do września 2019 r. Przyjmujący zamówienie przekazał zamawiającemu zmodernizowane 30 platform w okresie od 7 czerwca do 6 września 2019 r., a zamawiający je wyleasingował oraz wydierżawił.

W związku z opóźnieniami w realizacji umowy zamawiający obciążył przyjmującego zamówienie sumą 1 115 574 zł tytułem strat poniesionych z niezrealizowania umowy oraz wprowadzenia w błąd co do prawidłowości dokumentacji. Przyjmujący zamówienie odmówił zapłaty.

Sąd drugiej instancji uznał, że strony umówiły się o wykonanie dzieła z wykorzystaniem tych podwozi, które zostaną dostarczone przez zamawiającego. Zostały one wymienione w załączniku do umowy ramowej i tylko w odniesieniu do 30 spośród tych platform przyjmujący zamówienie miał dokonywać modernizacji. W umowie strony nie postanowiły, że przyjmujący zamówienie z dostarczonych podwozi wymontuje istniejące zestawy obręczowe i zamontuje zestawy monoblokowe. Jasne było dla obu kontrahentów, że zamawiający dostarcza podwozia z zestawami obręczowymi i z wykorzystaniem tych zestawów obręczowych przyjmujący zamówienie dokonuje modernizacji. Potwierdzeniem tego jest fakt odbioru technicznego 4 zmodernizowanych wagonów zgodnie z zamówieniem i obowiązującymi przepisami oraz procesami technologicznymi, a wagony te zmodernizowano w oparciu o dostarczone przez zamawiającego podwozia zawierające zestawy obręczowe.

Sąd drugiej instancji wskazał, że zamawiający zobowiązał się do dostarczenia podwozi, które wykonawca miał zmodernizować. Działanie zamawiającego przez dostarczenie niewłaściwych podwozi, bo zawierających zestawy obręczowe, spowodowało utrudnienia w realizacji dzieła, na które nie miał wpływu przyjmujący zamówienie. Nie doszło do zawinione go przez przyjmującego zamówienie opóźnienia w wykonaniu dzieła, gdyż na skutek ujawnienia nowej okoliczności, kiedy zmodernizowano już 4 wagony, strony podjęły negocjacje warunków umowy i doszły do zgodnego porozumienia o wykonaniu wymiany dotychczasowych zestawów tkwiących w podwoziach dostarczanych przez zamawiającego bez dodatkowego wynagrodzenia, natomiast nowe zestawy monoblokowe miał dostarczyć zamawiający i czynił w okresie od maja do września 2019 r. Po ich dostarczeniu przyjmujący zamówienie dokonywał modernizacji, wydając zamówione dzieło. Nie można zatem przyjąć, że doszło do nienależytego wykonania umowy.

Zamawiający wniósł o przyjęcie skargi kasacyjnej do rozpoznania, ponieważ:

1) w sprawie występuje istotnego zagadnienie prawne związane z zarzutem naruszenia prawa materialnego, tj. art. 633 i 634 k.c., przez uznanie, że w przypadku gdy zamawiający zbył na rzecz przyjmującego zamówienie materiał, który miał zostać wykorzystany do wykonania dzieła, rzeczony materiał był „dostarczony” przez zamawiającego w rozumieniu art. 633 i 634 k.c., podczas gdy przepisy te stosuje się tylko, gdy dzieło wykonywane jest z materiału będącego własnością zamawiającego, a wskazane naruszenie spowodowało w konsekwencji przyjęcie przez Sąd drugiej instancji, że zamawiający był odpowiedzialny za dostarczenie materiału nienadającego się do wykonania umowy i ponosi on odpowiedzialność za opóźnienie przyjmującego zamówienie;

2) oczywistą zasadność zarzutu naruszenie prawa materialnego, tj. art. 65 § 2 k.c., przez przyjęcie, że po zawarciu drugiego aneksu strony w sposób konkludentny umówiły się na przedłużenie terminu do wykonania zobowiązania, podczas gdy zarówno powód, jak i pozwany nie wskazywali w toku procesu innego umówionego terminu wykonania umowy niż ten wynikający z drugiego aneksu;

3) oczywistą zasadność zarzutu naruszenie prawa materialnego, tj. §10 ust. 3 rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 21 kwietnia 2017 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz.U. z 2017 r., poz. 934) i § 10 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 25 lutego 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei (Dz.U. z 2016 r., poz. 254) przez przyjęcie, że przy podpisywaniu umowy obowiązujące przepisy dotyczące dopuszczenia wagonów do eksploatacji zezwalały na zastosowanie do platform zestawów zarówno obręczowanych jak i monoblokowych, skoro żadne regulacje prawne nie zmieniły się w taki sposób, że przyjmujący zamówienie mógł zrezygnować z dokonania weryfikacji zmian przez jednostkę notyfikowaną;

4) oczywistą zasadność zarzutu naruszenia przepisu postępowania, tj. art. 233 § 1 w zw. z art. 391 k.p.c. przez ustalenie, że przy podpisywaniu umowy obowiązujące przepisy dotyczące dopuszczenia wagonów do eksploatacji zezwalały na zastosowanie do wagonów platform zestawów zarówno obręczowanych jak i monoblokowych, skoro żadne regulacje prawne nie zmieniły się w taki sposób, że przyjmujący zamówienie mógł zrezygnować z dokonania weryfikacji zmian przez jednostkę notyfikowaną;

5) oczywistą zasadność zarzutu naruszenia przepisu postępowania, tj. art. 378 § 1 i art. 327¹ § 1 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. przez brak odniesienia się lub nazbyt lakoniczne odniesienie się Sądu Apelacyjnego do zarzutów apelacji dotyczących wysokości szkody i jej zakresu, co uniemożliwia kontrolę zaskarżonego orzeczenia.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

1. Zamawiający dochodzi od przyjmującego zamówienie odszkodowania za opóźnione wykonanie dzieła. Przyczyną opóźnienia była konieczność zmiany zestawów obręczowych na monoblokowe. Obie strony założyły zastosowanie zestawów obręczowych. Jednak okazało się, że konieczne są zestawy monoblokowe. W sprawie występuje zagadnienie, czy przyjmującego zamówienie obciąża brak wiedzy, że konieczne okażą się zestawy monoblokowe. Zagadnienie to nie ma związku z art. 633 i 634 k.c. Sąd pierwszej instancji uznał, że przyjmujący

zamówienie nie ponosi odpowiedzialności za opóźnienie, i uzasadnił tę tezę błędnie, powołując art. 633 i 634 k.c. Natomiast Sąd odwoławczy stwierdził, że nie było opóźnienia. W sprawie nie występuje przedstawione zagadnienie prawne.

2. Skarżący podważa ustalenie Sądu Apelacyjnego, że strony po zawarciu drugiego aneksu sposób dorozumiany przedłużyły termin do modernizacji 30 platform. Spór dotyczy faktu, a nie wykładni oświadczeń woli, i zarzut naruszenia art. 65 § 2 k.c. jest niezasadny. Ponadto nawet w przypadku skutecznego podważenia oceny Sądu drugiej instancji, że nie doszło do opóźnienia, istotą sporu jest odpowiedzialność za błędne założenie, że modernizacja nie wymaga zastąpienia zestawów obręczowych monoblokowymi.

3. Według skarżącego zmiana przepisów dotyczących wymagań technicznych wagonów kolejowych po zawarciu umowy nie powinna mieć wpływu na termin wykonania modernizacji, gdyż zmiana ta nie mogła spowodować konieczności zastąpienia zestawów obręczowych monoblokowymi. Jednak z punktu widzenia przedsiębiorcy modernizującego wagony zmiana praktyki organów dopuszczających wagony do ruchu jest równie istotna jak zmiana samego prawa. Przyjmujący zamówienie otrzymał z Urzędu Dozoru Technicznego wyjaśnienie, że wystarczy badanie zgodności wagonu po modernizacji z typem wagonu mającym certyfikat UTK sprzed zmiany przepisów, a dostarczone przez zamawiającego wagony z zestawami obręczowymi były wagonami typu, który miał certyfikat. Dopiero po zawarciu umowy okazało się, że UTK już nie zezwala na modernizowanie tego rodzaju wagonów bez objęcia modernizacją zastąpienia zestawów obręczowych monoblokowymi. Sądy powszechne i Sąd Najwyższy nie są uprawnione do oceny, czy UTK prawidłowo stosuje przepisy dotyczące wymagań technicznych wagonów kolejowych. Sąd drugiej instancji nie stosował tych przepisów, gdyż stwierdził brak opóźnienia. Sąd pierwszej instancji także nie stosował tych przepisów i oddalił powództwo, ponieważ ustalił, że strony zawarły pierwotnie umowę o modernizację wagonów bez zastąpienia zestawów obręczowych monoblokowymi, a skoro to zamawiający dostarczył wagony z zestawami obręczowymi, to na podstawie art. 633 i 634 k.c. odpowiada za opóźnienia. Powołanie się na art. 633 i 634 k.c. było błędne, lecz zagadnienie, czy przyjmujący zamówienie w chwili zawarcia umowy powinien wiedzieć, że konieczna

będzie wymiana zestawów, niewątpliwie nie jest oczywiste i nie można uznać skargi za oczywiście uzasadnioną z tej przyczyny.

4. Zarzut naruszenia prawa materialnego w postaci przepisów dotyczących wymagań technicznych wagonów kolejowych skarżący powtórzył jako zarzut naruszenia przepisu postępowania, tj. art. 233 § 1 w zw. z art. 391 k.p.c., przez ustalenie, że w czasie zawarcia umowy przepisy zezwalały na stosowanie zestawów obręczowanych. Artykuł 233 k.p.c. jest przepisem z zakresu postępowania dowodowego, a ustalanie treści przepisów nie jest przedmiotem postępowania dowodowego, lecz przedmiotem wykładni prawa.

5. Skoro Sąd Apelacyjny przyjął brak odpowiedzialności przyjmującego zamówienie za szkodę zamawiającego spowodowaną opóźnieniem, to zasadnie nie wypowiadał się o wysokości szkody.

6. Biorąc powyższe pod uwagę Sąd Najwyższy na podstawie art. 398⁹ k.p.c. odmówił przyjęcia skargi do rozpoznania.

Na podstawie art. 98 i 99 k.p.c. pozwanemu przysługuje od skarżącego zwrot kosztów sporządzenia odpowiedzi na skargę kasacyjną w wysokości stawki minimalnej określonej w stosowanym odpowiednio § 10 ust. 4 pkt 2 rozporządzenia Min. Sprawiedl. w sprawie opłat za czynności radców prawnych.

Dariusz Pawłyszcz

(G.G.)

[a.ł]