



Sygn. akt I CSK 392/13

**WYROK**  
**W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

Dnia 24 czerwca 2014 r.

Sąd Najwyższy w składzie:

SSN Jan Górowski (przewodniczący, sprawozdawca)

SSN Marta Romańska

SSN Hubert Wrzeszcz

Protokolant Justyna Kosińska

w sprawie z powództwa N. R. z siedzibą w D., Irlandia  
przeciwko PKP [...] S.A. w W.

o zapłatę,

po rozpoznaniu na rozprawie w Izbie Cywilnej w dniu 24 czerwca 2014 r.,

skargi kasacyjnej strony powodowej

od wyroku Sądu Apelacyjnego

z dnia 24 stycznia 2013 r.,

**oddala skargę kasacyjną i zasądza od powódki na rzecz  
pozwanej kwotę 5400 (pięć tysięcy czterysta) złotych tytułem  
kosztów postępowania kasacyjnego.**

## UZASADNIENIE

Powódka N. R. z siedzibą w D. (Irlandia) wystąpiła przeciwko PKP [...] S.A. w W. o zasądzenie na jej rzecz: kwoty 70 680,00 euro wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 17 maja 2010 r., kwoty 73 036,00 euro wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 20 czerwca 2010 r., kwoty 70 680,00 euro wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 20 lipca 2010 r., kwoty 73 036,00 euro wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 10 sierpnia 2010 r., kwoty 73 036,00 euro wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 20 września 2010 r., kwoty 70 680,00 euro wraz z odsetkami ustawowymi od dnia 23 października 2010 r., kwoty 16 651,56 euro wraz z odsetkami ustawowymi od dnia wniesienia pozwu, oraz kwoty 447 640,00 euro wraz z odsetkami ustawowymi od dnia wymagalności.

Wyrokiem z dnia 15 listopada 2011 r. Sąd Okręgowy w W. uwzględnił powództwo do kwoty 16 651,56 euro wraz z ustawowymi odsetkami za okres od dnia 15 listopada 2010 r. do dnia zapłaty tj. w zakresie należności odsetkowych uznanych przez pozwaną Spółkę i w tej części wyrokowi nadał rygor natychmiastowej wykonalności. W pozostałym zakresie powództwo oddalił i zasądził od powódki na rzecz pozwanej kwotę 5 042,00 zł tytułem zwrotu kosztów procesu.

Ustalił, że w dniu 20 czerwca 2008 r. N. R. z siedzibą w D. (Irlandia) oraz PKP [...] SA z siedzibą w W. zawarły umowę najmu 124 sztuk wagonów towarowych Sgs, na okres 2 lat liczonych od daty przekazania pozwanej ostatniego wagonu, co miało miejsce w dniu 10 marca 2009 r. Wynajmowane przez PKP [...] SA w W. wagony, miały być przeznaczone do przewozu ładunków zarówno w komunikacji krajowej, jak i międzynarodowej. W umowie przewidziano także (pkt. 1.7 umowy), że PKP [...], stanie się użytkownikiem pojazdów i po zarejestrowaniu ich w Polsce umieści na nich na własny koszt odpowiednie oznaczenia wraz z numerem inwentarzowym, oraz dokona także na własny koszt - w porozumieniu z wynajmującym – odpowiednich wpisów w krajowym rejestrze pojazdów. Dokumentem niezbędnym do uzyskania numerów inwentarzowych, a tym samym rejestracji wagonów przez Urząd Transportu Kolejowego jest świadectwo

dopuszczenia typu pojazdów. Spółka irlandzka jako wynajmujący zobowiązała się do dostarczenia pozwanej PKP [...] świadectwa dopuszczenia typu pojazdu oraz dokumentu potwierdzającego wykonanie ostatniej naprawy okresowej bądź potwierdzającego odbiór po budowie (§ 1 pkt 5 umowy).

W wykonaniu obowiązku dostarczenia dokumentów N. początkowo przekazało PKP [...] kopie dwóch zaświadczeń (dotyczących 119 wagonów wystawionych przez Niemiecki Federalny Urząd Kolejnictwa (E. B. - „EBA”) w B., poświadczających dopuszczenie do eksploatacji wagonów w transporcie międzynarodowym warunkowo. W dniu 17 lipca 2008 r., N., w odpowiedzi na e-mail K. B. z PKP [...] z dnia 16 lipca 2008 r., przesłało certyfikaty EBA dotyczące 5 wagonów nieobjętych wcześniejszymi dokumentami. Powódka przekazała też PKP [...] dokumenty potwierdzające wykonanie ostatniej naprawy okresowej wagonów, o której mowa w § 1 ust. 5 umowy. Załącznik nr 1 do umowy stron, potwierdza datę ostatniej naprawy okresowej, w odniesieniu do pierwszych 48 wagonów. Po zakończeniu przeglądów okresowych pozostałych 76 wagonów, do PKP [...] zostały przekazane dokumenty WIS potwierdzające ich dokonanie.

W dniu 6 sierpnia 2009 r. w siedzibie PKP [...] miało miejsce spotkanie z udziałem przedstawicieli powódki J. W. i Y. B. Na spotkaniu PKP [...], powołując się na trudną sytuację ekonomiczną zaproponowało wprowadzenie korzystnych dla siebie zmian do umowy polegających na zawieszeniu płatności czynszu w zamian za wydłużenie okresu obowiązywania umowy. Pięć dni po spotkaniu zakończonym ustaleniami, że N. rozważy propozycję zmian do umowy, powódka otrzymała pismo od S. T. z PKP [...], w którym wezwano ją do uzupełnienia dokumentów niezbędnych do dokonania rejestracji, tj. świadectwa eksploatacji typu pojazdu oraz dokumentu potwierdzającego wykonanie ostatniej naprawy okresowej, bądź potwierdzającego odbiór po budowie. Termin na wywiązanie się ze wskazanego zobowiązania został wyznaczony na dzień 31 sierpnia 2009 r. W pisemnej odpowiedzi z dnia 26 sierpnia 2009 r., N. podniosło, że interpretacja umowy przez PKP [...] jest nieprawidłowa i Spółka wypełniła wszystkie swoje zobowiązania, a łącząca strony umowa nie przewidywała dostarczenia „polskiego świadectwa z UTK” (Urząd Transportu Kolejowego) i zaproponowała kolejne spotkanie. List ten pozostał bez odpowiedzi.

Dalej Sąd ustalił, że powodowa Spółka aktywnie uczestniczyła za pośrednictwem G. Fabryki Wagonów w procesie rejestracji wagonów w Polsce przez Urząd Transportu Kolejowego. Nie była jednak w stanie dostarczyć tych dokumentów w tym samym czasie, co przekazanie samych wagonów, gdyż procedura badawcza przedłużała się.

W związku z niedochowaniem terminu do uzupełnienia dokumentacji wagonów, PKP [...] pismem z dnia 23 grudnia 2009 r. ponownie wezwało powódkę do dostarczenia spornych dokumentów, wyjaśniając zasadność i cel takiego działania z odwołaniem się do pkt 1.7 umowy oraz wyznaczyło w tym celu dodatkowy termin do ich przedłożenia do dnia 10 stycznia 2010 r. pod rygorem skutków prawnych zawartych w art. 491 k.c. Kolejnym pismem z dnia 15 stycznia 2010 r. PKP [...] poinformowało N., że powstrzymuje się z zapłatą czynszu najmu do czasu spełnienia przez powódkę obowiązku uzupełnienia brakujących dokumentów.

Odrzucając żądanie pozwanej, N. w piśmie z dnia 22 stycznia 2010 r. podniosło, że jako świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu przekazane zostały w dniu 17 lipca 2008 r. świadectwa EBA (E. B.), zaś jako dokument potwierdzający datę ostatniego przeglądu okresowego przekazany został Aneks nr 3 do umowy (z późniejszej korespondencji wynikało jednak, że chodzi tu o aneks nr 1) oraz protokół odbioru, w którym w pkt 12 widnieje data inspekcji przeprowadzonej wspólnie przez strony. W piśmie z dnia 31 marca 2010 r. PKP [...] złożyło oświadczenie o odstąpieniu od umowy ze skutkiem natychmiastowym.

Pismem z dnia 2 lipca 2010 r. powódka wezwała pozwaną do zapłaty z tytułu czynszu najmu kwot stwierdzonych fakturami: 70 680,- euro z terminem płatności 18 maja 2010 r., 73 036,- euro z terminem płatności 19 czerwca 2010 r., 70 680,- euro z terminem płatności 19 lipca 2010 r., 73.036, - euro z terminem płatności 9 sierpnia 2010 r., 73.036, - euro z terminem płatności 19 września 2010 r., 70 680, - euro z terminem płatności 22 października 2010 r., 73 036 - euro z terminem płatności 19 listopada 2010 r., 70 680 - euro z terminem płatności 19 grudnia 2010 r., 73 036,- euro z terminem płatności 16 stycznia 2011 r. i 73 036, - euro z terminem płatności 24 lutego 2011 r.

W odpowiedzi doręczonej pełnomocnikowi N. w dniu 29 lipca 2010 r. PKP [...] odmówiło zapłaty tych należności. W dniach 13 i 25 października 2010 r. N. wystosowało do pozwanej wezwania do dobrowolnej zapłaty. W dniu 8 listopada 2010 r. pozwana uregulowała należności objęte fakturami nr 200039, 200092 i 200179 bez odsetek za opóźnienie, skutkujące uregulowaniem w dniu 8 listopada 2010 r. należności z faktur VAT nr [...].

W rozważaniach Sąd Okręgowy wskazał, że źródłem sporu między stronami jest interpretacja zapisu § 1 pkt. 5 umowy, stanowiącego, że „wynajmujący oświadcza, iż wagony będące przedmiotem najmu spełniają wymogi Ogólnej Umowy o Użytkowaniu Wagonów Towarowych AW oraz dostarczy świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu, jak również dokument potwierdzający wykonanie ostatniej naprawy okresowej bądź potwierdzający odbiór po budowie w oryginale i tłumaczeniu”. Dokonując jego wykładni na podstawie art. 65 k.c. odwołał się do orzeczenia Sądu Najwyższego z dnia 5 marca 2010 r., IV CSK 382/09 (LEX nr 85258). Podkreślił, że dla ustalenia znaczenia oświadczenia woli istotnym jest sens wynikający z reguł językowych, przy czym, przede wszystkim należy uwzględnić zasady, zwroty i zwyczaje językowe używane w środowisku, do którego należą strony, a dopiero potem ogólne reguły językowe. Wskazał, że nie można przyjąć, takiego znaczenia interpretowanego zwrotu, który pozostawałby w sprzeczności z pozostałymi składnikami wypowiedzi. Za istotny dla należytej wykładni umowy, uznał fakt miejsca jej zawarcia i wykonania kontraktu. Podkreślił, że skoro umowa miała mieć skutki na terytorium Polski, to terminologia winna być zgodna i była z ustawodawstwem obowiązującym w Polsce. Wskazał, że określenie obowiązku powoda dostarczenia świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego literalnie odpowiada polskim regulacjom prawa. Problematyka tych świadectw uregulowana jest w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz typu pojazdu kolejowego (Dz.U. Nr 103, poz. 1090 ze zm.).

Sąd pierwszej instancji uznał, że zamiarem stron zapisanym w umowie było doprowadzenie do zarejestrowania wagonów w Polsce, co wynika z § 1 pkt 7 umowy, gdzie mowa jest zarówno o czynności zarejestrowania, rejestrze pojazdów,

przyznaniu numerów inwentarzowych, a do tego były konieczne sporne dokumenty jako załączniki wniosku. Jego zdaniem, skoro celem umowy było umożliwienie wynajmującemu pełnego korzystania z wynajmowanych wagonów zarówno na terytorium polski jak i w komunikacji międzynarodowej, to wagony miały się legalnie poruszać bez ograniczeń terytorialnych - a wobec tych braków nie mogły.

Sąd Okręgowy nie podzielił stanowiska powodowej Spółki, że przedmiotowe wagony zostały dopuszczone do ruchu, o czym świadczyć miały przekazane pozwanemu dokumenty wystawione przez Niemiecki Federalny Urząd Kolejnictwa (E. B. - „EBA”) w B., poświadczające dopuszczenie do eksploatacji wagonów w transporcie międzynarodowym. Według oceny Sądu, twierdzenie to jest sprzeczne z dokumentem załączonym do EBA przez Federalny Urząd Kolei, w którym jest adnotacja, iż „warunkiem uczestnictwa w ruchu kolejowym jest ważne zezwolenie na oddanie do eksploatacji”. Tym samym według jego oceny, wagonom przydzielono numery warunkowo, a tym warunkiem było zezwolenie na oddanie do eksploatacji.

Podniósł, że poważna modernizacja wydzierżawionych wagonów w Polsce w zakładach w G., wskazywała na konieczność przedłożenia dokumentacji dotyczącej przebiegu i modernizacji. Wedle bowiem art. 23 ust. 2b ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (jedn. tekst: Dz.U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 ze zm., dalej: „u.t.k.”) Prezes UTK wydaje przewoźnikowi kolejowemu z innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego po przedstawieniu zestawu dokumentacji technicznej zawierającej między innymi świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego lub zezwolenia wydanego w innym państwie członkowskim Unii Europejskiej wraz z dokumentacją zawierającą przebieg eksploatacji i utrzymania oraz modernizacji pojazdów kolejowych, w przypadku gdy modernizacja nastąpiła po uzyskaniu świadectwa zezwolenia.

Gdyby więc powódka będąc przewoźnikiem zamierzała eksploatować wagony w Polsce musiałaby przedłożyć do urzędu dokumentację dotyczącą przebiegu eksploatacji i modernizacji. Skoro zaś w umowie strony postanowiły, że pozwana dokona rejestracji pojazdów, to PKP [...] musiało dysponować kompletem

niezbędnych do tego dokumentów, tj. świadectwem dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, wydawanym przez Prezesa UTK; dokumentem potwierdzającym zgodność wnioskowanych wagonów z typem, na którym wydano świadectwo dopuszczenia o eksploatacji typu pojazdu kolejowego (w przypadku gdy świadectwo typu przewiduje taki warunek); decyzję Prezesa UTK zezwalającą na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego (pojazdu) w przypadku wagonów nowobudowanych i modernizowanych, w pełni zgodnych z TSI. Zwrócił uwagę na to, że te wymagania potwierdził w piśmie z dnia 9 listopada 2010 r. Urząd Transportu Kolejowego Departament Nadzoru Eksploatacyjnego i Bezpieczeństwa Ruchu w odpowiedzi na zapytanie PKP [...] z dnia 6 października 2011 r.

Według Sądu Okręgowego, o tym, że powódka dokładnie wiedziała jakie obowiązki wynikają z § 1 pkt. 5 umowy świadczą pisma: J. W. z 15 grudnia 2009 r. informujące pozwanego o stanie podjętych działań w celu uzyskania świadectwa typu, a także pismo prezesa D. M. z dnia 26 sierpnia 2009 r. przyznające, że powód współpracuje z zakładem GFW G. w celu uzyskania żądanych świadectw. Skoro więc powódka nie przekazała pozwanej świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu, jak również dokumentu potwierdzającego wykonanie ostatniej naprawy okresowej bądź potwierdzającego odbiór po budowie, to tym samym PKP [...] miało prawo odstąpić od umowy na podstawie art. 491 § 1 k.c. - co uczyniło składając oświadczenie w piśmie z dnia 31 marca 2010 r. W rezultacie po tej dacie, powódce już się nie należał czynsz najmu i z tego względu żądanie pozwu w tej części nie było zasadne. Wskazując, na zapis § 8 pkt. 3 umowy, Sąd Okręgowy odrzucił też argumentację powódki, że przez ponad roczną akceptację przez pozwaną dostarczonych jej dokumentów per facta condudentia doszło do uzgodnień, że dostarczone dokumenty są dokumentami wystarczającymi pozwanej.

Wniesioną przez powódkę apelację, Sąd Apelacyjny wyrokiem z dnia 24 stycznia 2013 r. oddalił. Uznał za prawidłowe ustalenia faktyczne dokonane przez Sąd Okręgowy i przyjął je za własne. Nawiązując do brzmienia umowy, celu, okoliczności jej zawarcia i uwzględniając profesjonalizm stron, za chybiony uznał zarzut naruszenia art. 65 § 2 k.c. Podniósł, że zadaniem procesu wykładni jest odtworzenie znaczenia jakie obie strony nadawały składanemu oświadczeniu woli

w momencie jego wyrażania (subiektywny wzorzec wykładni). Wskazał, że unormowanie to wprost zaleca, aby badanie nie ograniczało się do analizy dosłownego brzmienia umowy, lecz musi objąć wszystkie okoliczności umożliwiające ocenę, jaka była rzeczywista wola umawiających się kontrahentów. Dopiero gdyby się okazało, że nie da się stwierdzić, jak strony rozumiały sporne postanowienia umowy w chwili jej zawarcia, sąd winien ustalić ich znaczenie według wzorca obiektywnego, przy czym powinien brać pod uwagę nie tylko postanowienie spornego fragmentu umowy, lecz również uwzględniać inne związane z nim postanowienia interpretowanej czynności prawnej, a także kontekst faktyczny, w którym projekt umowy uzgodniono i w jakim ją zawierano.

Podniósł, że przez zawarcie umowy strony zamierzały stworzyć PKP [...] SA możliwość przewozu ładunków w komunikacji krajowej i międzynarodowej. W tym celu przewidziały szereg czynności, które miały zrealizować, dając temu wyraz wprost w treści kontraktu. Wskazując na zakres uprawnień i ograniczeń stron, które niosła ze sobą umowa zastrzegły, że wszelkie zmiany i uzupełnienia wymagają dwustronnego nie tylko uzgodnienia, ale i podpisania w formie aneksu, pod rygorem nieważności. Brak zatem aneksu odnoszącego się do § 1 punkt 5 kontraktu czyniło zasadnym wniosek, że nie doszło przez ponad roczną akceptację przez PKP [...] dokumentów dostarczonych przez powoda, w sposób per facta concludentia do uzgodnień, iż dostarczone dokumenty są dokumentami wystarczającymi stronie pozwanej, skoro odbiegały one od ustaleń kontraktu.

Podzielając pogląd, że odpowiedzialność z tytułu rękojmi uzupełnia ogólne zasady odpowiedzialności, nie wyłączył zastosowania art. 491 k.c. do ustalonego stanu faktycznego. Zauważył, że skutki odpowiedzialności z tytułu rękojmi zależą od doniosłości wady, co nie znajduje wprost powtórzenia na gruncie unormowania zawartego w art. 491 k.c. Nie można więc wykluczyć dopuszczalności odstąpienia od umowy najmu, jeżeli spełnione są przesłanki ustawowego odstąpienia od tej umowy wzajemnej. Wskazał, że odpadł zasadniczy argument podnoszony przeciwko dopuszczalności zastosowania instytucji odstąpienia, jako formy przedwczesnego zakończenia umowy najmu, w postaci interesu wynajmującego, którego naruszenia dopatrywano się w zakończeniu stosunku najmu ze skutkiem ex tunc, skoro ta kwestia została przesądzona w doktrynie i judykaturze, poprzez



dopuszczenie skutku ex nunc dla zakończenia zobowiązań trwałych (wyrok Sądu Najwyższego z dnia 15 maja 2007 r., V CSK 30/07, OSNC 2008, nr 6, poz. 66).

Brak ze strony powódki należytej staranności (art. 472 k.c.) w wykonaniu obowiązków wynikających z § 1 pkt 5 umowy, przesądzał w ocenie tego Sądu o zasadności przedwczesnego zakończenia współpracy przez stronę pozwaną, przy przestrzeganiu wymagań określonych w przepisie art. 491 k.c. Podkreślił, że zwłoka uzasadniająca jednostronne odstąpienie odnosiła się do wykonania zobowiązania z umowy wzajemnej, co nie jest tożsame ze zobowiązaniem wzajemnym, jako świadczeniem głównym. Wyróżnikiem tego zobowiązania, a tym samym uzasadnieniem dla odstąpienia od umowy z powodu jego niedopełnienia, była jego istotność, bezsporna przy świadczeniu głównym, a domniemana przy świadczeniu ubocznym. Konsekwencją przyjęcia, że strony umowy ustalając jej treść mogą swobodnie określać nie tylko świadczenia główne, ale też uboczne (art. 3531 k.c.), jest założenie, iż każde z nich jest dla nich ważne. Przy ustaleniu przedmiotowego kryterium odwołał się do istoty kontraktu i oczekiwań stron. Jakkolwiek sam fakt wprowadzenia do treści kontraktu określonego postanowienia kreującego prawo lub obowiązek strony wskazuje na jego znaczenie, to dla określenia skutków zwłoki dłużnika w jego wykonaniu wydzwięk mają oczekiwania strony dotkniętej naruszeniem.

Wyraził zapatrywanie, że w okolicznościach sprawy trafnie Sąd Okręgowy ocenił istotność obowiązku strony powodowej, co do doręczenia powódce świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu oraz dokumentów potwierdzających wykonanie ostatniej naprawy okresowej bądź potwierdzających odbiór po budowie. Ich brak stanowił o niewykonaniu przez powódkę zobowiązania, którego realizacji PKP [...] S.A. miało prawo oczekiwać. W kontrakcie pozwana zagwarantowała sobie, że wagony będące przedmiotem umowy wykorzystane będą przez najemcę do przewozu ładunków w komunikacji krajowej i międzynarodowej (§ 6) i na własny koszt, ale w porozumieniu z wynajmującym, dokona odpowiednich wpisów w krajowym rejestrze pojazdów. Zmiana w numerach inwentarzowych miała być widoczna w opisach wagonów, które na koniec okresu najmu miały być zwrócone wynajmującemu, po uprzednim ich usunięciu (§ 7). Brak dokumentów opisanych w § 1 pkt 5 umowy czynił nieskutecznymi starania

o dokonanie stosownych wpisów. O istotności naruszenia umowy świadczy zatem niemożność osiągnięcia celu gospodarczego umowy założona przez PKP [...] S.A. w dacie jej podpisania.

To, kiedy ten cel umowy miał zostać osiągnięty przez pozwanego nie warunkuje wprost skuteczności odstąpienia od umowy w oparciu o art. 491 k.c. Z punktu widzenia wierzyciela nie każde bowiem świadczenie musi być zrealizowane niezwłocznie po podpisaniu umowy. Ze względów sobie wiadomych może on uczynić określone świadczenia terminowymi, inne nie. Zastrzeżenie w umowie z dnia 20 czerwca 2008 r., że wynajmujący „dostarczy” przedmiotowe dokumenty, bez określenia terminu, pozwala wnioskować o akceptacji przez pozwaną braku tych dokumentów w chwili podpisania kontaktu. Niemniej jednak, nałożenie takiego obowiązku na powódkę świadczy o jego istotności i wskazuje na potrzebę konkretyzacji terminu przez wyznaczenie termin dodatkowego warunkującego skuteczność odstąpienia. Wezwanie powoda przez PKP [...] SA do wykonania zobowiązania w określonym terminie przekształciło dotychczasowe zobowiązanie bezterminowe w zobowiązanie terminowe (art. 455 k.c.). Z kolei bezskuteczny upływ terminu określonego pismem z dnia 11 sierpnia 2009 r. dawał podstawę pozwanej do wyznaczenia powodowej Spółce terminu dodatkowego do wykonania zobowiązania z zagrożeniem odstąpienia od umowy.

Sąd Apelacyjny nie podzielił też zarzutu co do błędnej wykładni umowy w zakresie dostarczenia dokumentów, jak i w zakresie obowiązków stron wynikających z umowy. Wnioskowanie Sądu Okręgowego w tym zakresie uznał za prawidłowe. Oderwanie brzmienia umowy od okoliczności jej podpisania, miejsca i celu, nie jest uzasadnione w świetle art. 65 k.c. Fakt obecności przedstawicieli stron w G. Fabryce Wagonów potwierdza pogląd o wiedzy powódki co do znaczenia żądanego świadectwa, jako dokumentu potwierdzającego jakość produktu i jego odróżnienia od certyfikatu EBA.

W ocenie tego Sądu, profesjonalizm stron, tak jak i przedmiot kontraktu, przemawiają za brakiem podstaw dla nadania wyrażeniom z umowy, w szczególności jej § 1 pkt 5 innego znaczenia, aniżeli wynikającego z językowego ich brzmienia. Określenia te nawiązują bowiem nie tylko do przepisów prawa

krajowego, ale również do ustawodawstwa krajów Unii wyrażającego dążenie do skutecznego połączenia systemów informowania i komunikowania różnych zarządców infrastruktury oraz przedsiębiorstw kolejowych. Wskazał, że już w 2008 r. państwa członkowskie UE zostały zobowiązane do implementacji przepisów związanych z interoperacyjnością kolei. Polska, analogicznie jak pozostałe kraje WE, zobowiązana była do dnia 19 lipca 2010 r. wdrożyć nowe zasady interoperacyjności zawarte w skonsolidowanej dyrektywie 2008/57/WE. Z dniem 28 stycznia 2012 r. weszła w życie ustawa z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 230, poz. 1372), dokonująca transpozycji do polskiego porządku prawnego między innymi Dyrektywy 57, co potwierdza tylko, że warunki dopuszczenia pojazdu do eksploatacji mają zasadnicze znaczenie w transporcie kolejowym.

W rezultacie nie podzielił stanowiska powodowej Spółki, że mimo działania na rynku europejskim w dziedzinie transportu kolejowego, nie miała świadomości co do braku tożsamości między pojęciem zaświadczenia z EBA, a świadectwem dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu, skoro ostatnie z pojęć stanowi i stanowiło trzon regulacji prawnej w Polsce.

Sąd Apelacyjny zwrócił też uwagę, że Federalny Urząd Kolei decyzją z dnia 2 sierpnia 2007 r., odnosząc się do wniosku powoda o zmianę danych 622 pojazdów w krajowym rejestrze pojazdów, nadał im alfanumeryczne kody identyfikacyjne w krajowym rejestrze pojazdów (europejski numer pojazdu), polecając ich umieszczenie na pojeździe w sposób zlecony przez zakład TSI. Jednocześnie w adnotacji UWAGA: zawarto stwierdzenie, iż warunkiem uczestnictwa w ruchu kolejowym jest ważne zezwolenie na oddanie do eksploatacji. Zaznaczył, że w materiale dowodowym brak jest dokumentów spełniających to wymaganie, a w piśmie z dnia 9 kwietnia 2010 r. powódka wskazała jedynie na fakt zarejestrowania wagonów w Niemczech, nie odnosząc się do kwestii zezwolenia na oddanie ich do eksploatacji.

Za niezasadny uznał zarzut, że o przedmiotowym zakresie dokumentów objętych umową, a wymaganych do rejestracji Sąd wnioskował w oparciu o pismo pozwanej do Urzędu Transportu Kolejowego wysłane już po dacie złożenia

oświadczenia o odstąpieniu od umowy. Niemożność rejestracji to fakt wywieziony przez Sąd z analizy obowiązujących przepisów, których potwierdzeniem była treść tego pisma. Złożony do akt sprawy fragment Ogólnej Umowy o użytkowaniu wagonów towarowych (AW) z dnia 01 lipca 2006 r., do której nawiązuje również umowa stron, po stronie dysponenta wskazuje dbałość o dopuszczenie techniczne, tj. przeprowadzenie procedury przez kompetentne komórki krajowe dla kolejowego producenta, aby miał zezwolenie do ruchu.

Skoro wagony przekazane przez powódkę miały kod interoperacyjności w postaci pary cyfr 37, to jego zmiana na „31”, dająca możliwość eksploatacji wagonów w komunikacji międzynarodowej wymagała wniosku do Prezesa Urzędu Transportu popartego szeregiem dokumentów, w tym świadectwem dopuszczenia do eksploatacji. Jego złożenie nie powinno nastroić trudności, skoro zgodnie z art 23.2b u.t.k. w brzmieniu obowiązującym od dnia 1 lutego 2007 r. do dnia 27 stycznia 2012 r. pojazdy kolejowe należące do zagranicznych przewoźników kolejowych dopuszczano się do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli zostały dopuszczone do eksploatacji w komunikacji międzynarodowej w kraju ich właścicieli oraz gdy spełniały warunki techniczne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 20 u.t.k.

Od wyroku Sądu Apelacyjnego skargę kasacyjną wywiodła powódka opierając ją na obu podstawach kasacyjnych; w ramach obrazu prawa materialnego zarzuciła naruszenie:

- art. 65 § 1 i 2 k.c. przez jego niewłaściwe zastosowanie polegające na uznaniu, że na podstawie § 1 ust. 5 umowy z dnia 20 czerwca 2008 roku nr CETW-06/2008 powódka była zobowiązana dostarczyć PKP [...] S.A. polskie świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydane przez Prezesa U.T.K. pomimo tego, że taki obowiązek nie wynikał z treści umowy ustalonej na podstawie jej wykładni z uwzględnieniem dyrektyw wskazanych w tym przepisie,
- art. 491 § 1 k.c. przez jego błędną wykładnię, polegającą na przyjęciu, że z przepisu tego wynika domniemanie, iż świadczenie uboczne z umowy wzajemnej jest świadczeniem istotnym, którego zawinione niewykonanie przez jedną ze stron uprawnia drugą stronę do odstąpienia od umowy wzajemnej na

podstawie tego przepisu oraz, że ustawowe prawo do odstąpienia od umowy wzajemnej powstaje w razie zwłoki w spełnieniu świadczenia istotnego, a dla oceny istotności świadczenia z umowy wzajemnej decydujące znaczenie ma oczekiwanie strony dotkniętej naruszeniem obowiązku wynikającego z umowy wzajemnej;

- art. 491 § 1 k.c. przez jego niewłaściwe zastosowanie, tj. pomimo tego, że opóźnienie w dostarczeniu polskiego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego nie było zawinione, a zatem powódka nie pozostawała w zwłoce, a nadto mimo, że dodatkowy termin 18 dni na jego dostarczenie określony pismem z dnia 23 grudnia 2009 r. nie był terminem odpowiednim w rozumieniu tego przepisu;
- art. 23 ust. 1 i 2 u.t.k., w brzmieniu obowiązującym do dnia 27 stycznia 2012 r., przez jego błędną wykładnię polegającą na przyjęciu, że dla eksploatacji przez polskiego przewoźnika w transporcie kolejowym na terytorium Polski wagonów należących do zagranicznych przewoźników, dopuszczonych do eksploatacji w innym Państwie Członkowskim, wymagane jest dodatkowo uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydanego przez Prezesa UTK,
- naruszenie art. 23 ust. 1 i 2 u.t.k. w zw. z załącznikiem P.6 do decyzji Komisji Europejskiej nr 2006/920/WE z dnia 11 sierpnia 2006 r. w sprawie specyfikacji technicznej dla interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych („decyzja TSI”) przez ich błędną wykładnię, polegającą na przyjęciu, że możliwość eksploatacji wagonów przez polskiego przewoźnika narodowego w komunikacji międzynarodowej uzależniona jest od posiadania przez wagony numerów inwentarzowych rozpoczynających się od cyfr „31”,
- art. 5 k.c. poprzez jego niezastosowanie, pomimo że odstąpienie przez Pozwanego od umowy z powołaniem się na niedostarczenie polskiego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydanego przez Prezesa UTK było sprzeczne z zasadami współżycia społecznego.

Powódka powołała się także na obrazę przepisów postępowania, które miało istotny wpływ na wynik sprawy, tj. art. 328 § 2 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. oraz

art. 378 § 1 k.p.c., polegającego na nierozpoznaniu wszystkich zarzutów apelacyjnych. Wniosła o uchylenie zaskarżonego wyroku Sądu Apelacyjnego w całości i przekazanie sprawy do ponownego rozpoznania temu Sądowi i rozstrzygnięcie o kosztach postępowania według norm przepisanych.

Sąd Najwyższy zważył, co następuje:

Skarga kasacyjna podlega rozpoznaniu w granicach zaskarżenia oraz w granicach jej podstaw, niemiej w tym zakresie Sąd Najwyższy bierze z urzędu pod rozwagę nieważność postępowania (art. 39813 § 1 k.p.c.). Z unormowania tego wynika, że skarżący nie musi takiego zarzutu podnosić, a gdy zwróci nawet uwagę w skardze kasacyjnej na tej rangi uchybienie, to nie jest zobowiązany wykazywać, czy i jaki wpływ wywarło ono na wynik sprawy, gdyż nie ma to znaczenia (por. wyroki Sądu Najwyższego z dnia 21 listopada 1997 r., I CKN 825/97, OCNC 1998, nr 5, poz. 81 i z dnia 22 maja 1997 r., II CKN 70/97 niepublikowany). Na wstępie należało więc zauważyć, że w sprawie niewątpliwie występowała jurysdykcja sądu polskiego, oraz do oceny zasadności powództwa miało zastosowanie prawo polskie. Zgodnie bowiem z § 8 pkt 5 umowy strony wyraziły jednoznacznie wolę aby w ewentualnych sporach, w przypadku nieosiągnięcia porozumienia, siedziba pozwanej wskazywała wiążący tekst umowy (umowę sporządzono w języku polskim oraz angielskim), obowiązujące przepisy prawa i sąd właściwy dla rozstrzygnięcia sporu.

W judykaturze trafnie zwrócono uwagę, że uzasadnienie wyroku - określane w treści normatywnej w art. 324 § 1 k.p.c. jako zasadnicze powody rozstrzygnięcia powstaje już w czasie narady. Sporządzenie uzasadnienia na piśmie (art. 328 § 1 k.p.c.) oraz jego podpisanie (art. 330 k.p.c.) są wprawdzie czynnościami następczymi, ale stanowiącymi tylko utrwalenie motywów uzgodnionych w toku narady. Innymi słowy, stanowi ono intelektualne i prawne podłoże decyzji sądowej, a istnieje już w chwili jej podejmowania, aby następnie - przez jej spisanie podlegać ujawnieniu i formalnoprawnej materializacji, stając się w ten sposób aktem jurysdykcyjnym (por. uzasadnienie uchwały składu siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 24 maja 2012 r., III CZP 77/11, OSNC 2012, nr 11, poz. 123 i postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 22 maja 2013 r., III CSK 293/12, OSNCP

2013, nr 12, poz. 148). Z tego już względu uchybienie przez sąd drugiej instancji treści art. 328 § 2 w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. przez sporządzenie uzasadnienia nie odpowiadającego wymaganiom, jakie stawia wymieniony przepis, może wyjątkowo wypełniać podstawę kasacyjną przewidzianą w art. 3983 § 1 pkt 2 k.p.c. (por. np. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 września 2012 r., IV CSK 76/12, LEX nr 1229815).

W orzecznictwie utrwalony jest jednak pogląd, że obraza art. 328 § 2 k.p.c. w zw. z art. 391 § 1 k.p.c. może stanowić uzasadnioną podstawę skargi kasacyjnej wtedy, gdy uzasadnienie zaskarżonego wyroku nie zawiera wszystkich koniecznych elementów, bądź zawiera tak kardynalne braki, które uniemożliwiają kontrolę kasacyjną (por. np. orzeczenia Sądu Najwyższego z dnia 8 października 1997 r., I CKN 312/97, z 19 lutego 2002 r., IV CKN 718/00, z dnia 18 marca 2003 r., IV CKN 11862/00, z dnia 20 lutego 2003 r., I CKN 65/01, z dnia 22 maja 2003 r., II CKN 121/01, niepublikowane i z dnia 10 listopada 1998 r., III CKN 792/98, OSNC 1999, nr 4, poz. 83).

Dodać należy, że artykuł 328 § 2 k.p.c. ma odpowiednie zastosowanie w postępowaniu apelacyjnym przez odesłanie zawarte w art. 391 § 1 k.p.c. Zakres tego zastosowania zależy od rodzaju wydanego orzeczenia, oraz od czynności procesowych podjętych przez sąd odwoławczy, wynikających z zarzutów apelacyjnych, limitowanych granicami kognicji sądu drugiej instancji. Jeżeli sąd odwoławczy, oddala apelację i orzeka na podstawie materiału zgromadzonego w postępowaniu w pierwszej instancji nie musi powtarzać dokonanych ustaleń, gdyż może wtedy stwierdzić, że przyjmuje je za własne, oraz wystarczy wówczas wskazanie, jako podstawy orzeczenia art. 385 k.p.c. (por. np. orzeczenia Sądu Najwyższego z dnia 13 grudnia 1935 r., C III 680/34. Zb. Urz. 1936, poz. 379, z dnia 14 lutego 1938 r., r. C II 2172/37 Przegląd Sądowy 1938, poz. 380 i z dnia 10 listopada 1998 r., III CKN 792/98, OSNC 1999, nr 4, poz. 83).

Skoro więc Sąd Apelacyjny oddalił apelację powódki, to nie był zobligowany do powtarzania dokonanych ustaleń, skoro nie zakwestionował podstawy faktycznej wyroku Sądu pierwszej instancji i mógł, jako podstawę prawną rozstrzygnięcia powołać art. 385 k.p.c. Uzasadnienie zaskarżonego wyroku zawiera

także wszystkie konieczne elementy, oraz nie posiada braków uniemożliwiających kontrolę kasacyjną. Sąd Apelacyjny miał także na uwadze zarzut obrazy art. 5 k.c., skoro wskazał go w ramach podstawy naruszenia prawa materialnego. Trzeba jednak zgodzić się ze skarżącą, że w rozważaniach nie umotywował, dlaczego odstąpienie przez pozwaną od umowy stron nie naruszało zasad współżycia społecznego, bądź nie było sprzeczne ze społeczno-gospodarczym przeznaczeniem tego prawa.

Taki brak mógłby jednak stanowić istotne naruszenie art. 378 k.p.c., tylko wtedy gdyby uchybienie to mogło wywrzeć wpływ na wynik sprawy (por. postanowienie Sądu Najwyższego z dnia 10 lutego 1997 r., I CKN 57/96, OSNC 1997, nr 6-7, poz. 82). Kontrola kasacyjna wykazała jednak (o czym poniżej), że takiego związku brak. Ani bowiem z dokonanych niewadliwie ustaleń faktycznych, a nawet szerzej z całokształtu okoliczności sprawy nie wynika jakoby PKP [...], odstępując od umowy na podstawie prawa wynikającego z ustawy działało niełojalnie, czy w sposób naruszający zasady uczciwego obrotu, bądź aby postąpiło w sposób sprzeczny z wywołanym przez siebie zaufaniem (zasada *venire contra factum proprium*). Poza tym, trafnie w odpowiedzi na skargę kasacyjną podniesiono, że art. 5 k.c. nie może nigdy stanowić samodzielnej podstawy dochodzenia roszczenia (por. np. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 2 grudnia 2009 r., I UK 174/09, LEX nr 585709).

Pozostałe zarzuty procesowe apelacji w zasadzie dotyczyły oceny dowodów i ustaleń faktycznych oraz - wbrew stanowisku skarżącej spółki - zostały przez Sąd Apelacyjny niewadliwie rozpoznane. Poza tym, w znacznej części uzasadnienie tych zarzutów opiera się na kwestionowaniu przez skarżącą ustaleń faktycznych co jest zabiegiem bezskutecznym (por. np. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 25 marca 1999 r., III CKN 206/98, OSNC 1999, nr 10, poz. 183). Innymi słowy, każdy zarzut skargi kasacyjnej, który ma na celu polemikę z ustaleniami faktycznymi sądu drugiej instancji, chociażby pod pozorem błędnej wykładni lub niewłaściwego zastosowania określonych przepisów prawa jest niedopuszczalny (art. 3983 § 3 k.p.c.; por. np. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 27 stycznia 2012 r., II UK 108/11, LEX nr 11303400).



Przystępując do oceny podstawy naruszenia prawa materialnego wskazać należy, że nietrafny okazał się zarzut obrazy art. 65 § 1 i 2 k.c. Wykładni § 1 ust. 5 umowy stron wiele uwagi poświęcił Sąd Okręgowy oraz Apelacyjny i są one trafne. Przede wszystkim, bezpodstawne było odwoływanie się przy ustaleniu woli stron wyrażonej w tym postanowieniu do jej wersji w języku angielskim, skoro w umowie wprost strony uzgodniły, że siedziba pozwanego wskazuje na wiążący jej strony tekst umowy.

Artykuł 65 k.c. dotyczy oczywiście także oświadczeń woli w formie pisemnej, lecz wówczas podstawą interpretacji stają się w pierwszej kolejności reguły lingwistyczne, ale nie tylko, a więc także wtedy mają zastosowanie zasady wykładni wynikające z paragrafu drugiego tego przepisu (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 26 lipca 2012 r., II CSK 9/12, LEX nr 1228778). Artykuł 65 § 2 k.c. nakazuje przy interpretacji oświadczenia woli brać pod uwagę "okoliczności w których ono zostało złożone" a w tym tle raczej badać jaki był zgodny zamiar stron i cel umowy, aniżeli opierać się na dosłownym jej brzmieniu. Przepis ten pozwala sądom uwzględniać pozatekstowe okoliczności, w tym cel jaki strony miały na uwadze przy zawieraniu umowy (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 21 listopada 1997 r., I CKN 815/97, OSNC 1999, Nr 2, poz. 38).

Wykładnia umów w pierwszym rzędzie powinna uwzględniać rzeczywistą wolę stron zawierających umowę i taki sens wyraża art. 65 § 2 k.c. Wymaga to zbadania nie tylko konkretnego postanowienia umowy, ale analizy jej całości; innymi słowy wskazane jest przyjmowanie takiego sensu oświadczenia woli, które uwzględnia logikę całego tekstu (kontekst umowny). Poza tym mogą mieć znaczenie dla stwierdzenia zgodnej woli stron, ich wcześniejsze i późniejsze oświadczenia oraz zachowania, czyli tzw. kontekst sytuacyjny (por. uchwałę siedmiu sędziów Sądu Najwyższego z dnia 29 czerwca 1995 r., III CZP 66/95, OSNC 1995, Nr 12, poz. 168).

Sąd Okręgowy trafnie jednak w pierwszej kolejności odwołał się do samej treści § 1 pkt 5 umowy stron, w którym wynajmujący zobowiązał się do dostarczenia świadectwa dopuszczenia do eksploatacji pojazdu, oraz do dostarczenia dokumentu potwierdzającego wykonanie ostatniej naprawy okresowej

bądź potwierdzającego odbiór po budowie w oryginale i tłumaczeniu, czyli do sensu tego postanowienia na gruncie języka (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 5 marca 2010 r., IV CSK 382/09, LEX nr 852584). Wskazanie w treści tego zapisu, że chodzi o dokument „w oryginale i tłumaczeniu”, w żadnej mierze nie przemawia za stanowiskiem skarżącej, jeśli uwzględnić, że także sama umowa była sporządzona w formie dwujęzycznej i strony uzgodniły wiążący jej tekst w języku pozwanego, w razie dojścia do sporu sądowego.

Badał również to postanowienie na gruncie innych postanowień umowy stron i doszedł do wniosku, że tzw. kontekst umowny nie pozostaje w opozycji do rozumienia tego zapisu na gruncie reguł lingwistycznych. Także dla wykładni postanowienia zawartego w § 1 pkt 5 umowy miało znaczenie postanowienie zawarte w jej § 8 pkt 3 stanowiące, że wszelkie zmiany i uzupełnienia do umowy wymagają dwustronnego uzgodnienia i podpisania w formie aneksu pod rygorem nieważności. Niewątpliwie też, zgodnym zamiarem stron było doprowadzenie do zarejestrowania wagonów w Polsce, co wynika z § 1 pkt 7 umowy stron i miała ona doprowadzić do umożliwienia najemcy pełnego tj. z maksymalizacją zysku korzystania z wynajmowanych wagonów w Polsce i poza granicami kraju. Oczywiście, bez dostarczenia przez powódkę dokumentów o jakich mowa w § 1 pkt 5 umowy, zarówno ich rejestracja, a w rezultacie osiągnięcie celu umowy, jakim było osiągnięcie maksymalnego dla pozwanego zysku, nie były możliwe.

Sądy meriti badały także tzw. kontekst sytuacyjny w powiązaniu z samym brzmieniem postanowień umowy (por. § 8 pkt 3 umowy). Sam więc brak reakcji na dostarczanie przez powódkę brakujących dokumentów przez ponad rok czasu, nie mógł oznaczać, że doszło „per facta concludentia” do uzgodnienia, iż dostarczone przez skarżącą PKP [...] dokumenty są wystarczające, tj. że doszło w ten sposób do zmiany § 1 pkt 5 umowy stron. Za tym, że strony w chwili zawarcia umowy tak rozumiały to postanowienie umowy jak wyłożyły Sądy meriti wskazywało to, że powódka aktywnie uczestniczyła za pośrednictwem G. Fabryki Wagonów w procesie, którego finałem miało być zarejestrowanie wagonów w Polsce, do czego nie doszło ze względu na niedostarczenie przez powódkę pozwanej świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydanego przez Prezesa UTK. Postanowienie o obowiązku płatności czynszu najmu przez najemcę od daty

przekazania wagonów, a nie od daty przekazania wszystkich niezbędnych dokumentów, wskazywać może na to, że pozwana liczyła działając w zaufaniu do powódki, że ta dobrowolnie wywiąże się ze wszystkich obowiązków umownych, i tym samym, że nie będzie musiała sięgać po środki prawne przewidziane w wypadku braku realizacji obowiązku dostarczenia określonych umową dokumentów, bez których rejestracja wagonów i ich w pełne ekonomiczne wykorzystanie było niemożliwe.

Odstąpienie od umowy nie jest ani nienależytym wykonaniem zobowiązania, ani niewykonaniem zobowiązania, lecz wykonaniem przez jedną ze stron stosunku obligacyjnego uprawnienia prawokształtującego, realizowanego na podstawie postanowienia zawartego w umowie wzajemnej (art. 395 § 1 i art. 492 k.c.), albo wynikającego z przepisów ustawy (ogólnych - art. 491 i 493 k.c. oraz szczególnych, np. art. 560 § 1, art. 635, 636 § 1 i art. 640 k.c.).

Ze względu na sformalizowany charakter postępowania kasacyjnego, wszystkie materialne zarzuty kasacyjne dla swej skuteczności wymagają nie tylko wskazania naruszonego przepisu prawa, ale także trafnego uzasadnienia. Nieskuteczny więc jest taki zarzut podniesiony w skardze, chociażby powoływał naruszony przepis, ale jego uzasadnienie jest wadliwe, tj. nie wskazuje na rzeczywiste uchybienie sądu, w zakresie jego wykładni bądź zastosowania. Skarżąca, pomimo występujących w literaturze rozbieżności co do możliwości stosowania art. 491 k.c. do zobowiązań wzajemnych o charakterze trwałym, nie zakwestionowała zastosowania w sprawie tego unormowania ze względu na taki charakter umowy najmu. Poza więc zakresem tego zarzutu pozostawała kwestia dopuszczenia przez Sąd Apelacyjny zastosowania ustawowego prawa odstąpienia do zawartej przez strony umowy ze względu na wady rzeczy najętej (art. 664 k.c.; por. także powołany już wyrok Sądu Najwyższego z dnia 15 maja 2007 r., V CSK 30/07).

Skarżąca podniosła, że świadczenie w postaci dostarczenia polskiego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego było świadczeniem ubocznym tj. nieuprawniającym drugą stronę do ustawowego odstąpienia od umowy wzajemnej. Z taką kwalifikacją tego obowiązku, w świetle

niespornych nawet okoliczności sprawy nie sposób się zgodzić, choć rzeczywiście w literaturze podnosi się, że odstąpienie od umowy może nastąpić tylko wtedy, gdy doszło do zwłoki w wykonaniu istotnego obowiązku umownego (por. także art. 7.3. Zasad międzynarodowych Umów Handlowych UNIDROIT, art. 8:103 i art. 9:301(1) Zasad Europejskiego Prawa Umów i art. 25 Konwencji Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowej sprzedaży).

Można zauważyć, że prawo angielskie zasadniczo nie różnicuje rodzajów naruszenia zobowiązania, jak zwłoka, niemożność świadczenia, wady rzeczy, wychodząc z jednego szeroko rozumianego, ogólnego pojęcia naruszenia zobowiązania (breach of contract). Uprawnienie do jednostronnej rezygnacji z zobowiązania związane jest także tylko z istotnym naruszeniem zobowiązania, co ma miejsce w wypadku naruszenia jego istotnych postanowień (conditio).

Niewykonanie istotnego obowiązku umownego występuje wtedy, gdy niezrealizowany na skutek zwłoki kontrahenta obowiązek umowy pozbawia drugą stronę tego, czego zgodnie z umową mogła oczekiwać, chyba że druga strona rozsądnie rzecz ujmując nie mogła przewidzieć takiego rezultatu. O istotnym naruszeniu obowiązku umownego decydują w szczególności jego skutki. Nie chodzi tu tylko o niespełnienie świadczenia, które zgodnie z treścią zobowiązania należy się wierzycielowi, ale mogą także to być niewykonane obowiązki nawet tylko funkcjonalnie związane z długiem. Nie jest to w szczególności tylko obowiązek o charakterze zaskarżalnym (świadczenie), ale także inne naruszenia np. niewykonanie przez stronę umowy wzajemnej innych istotnych obowiązków wynikających z umowy, choćby miał nim być jedynie jego obowiązek współdziałania przy wykonywaniu zobowiązania. Innymi słowy, niewykonanie przez stronę istotnego obowiązku umownego, niemającego charakteru podstawowego (świadczenia), może być podstawą ustawowego odstąpienia od umowy.

Przy ocenie istotności obowiązku umownego trzeba uwzględnić zamierzony przez wierzyciela cel umowy (por. art. 491 § 2 k.c.). Uprawnienie więc wierzyciela do odstąpienia od umowy wzajemnej po wyznaczeniu dłużnikowi dodatkowego terminu jest uzależnione od powstania stanu zwłoki dłużnika w spełnieniu istotnego

obowiązku umownego, tj. niezbędnego dla realizacji zamierzonego przez wierzyciela celu umowy, wiadomego stronie będącej w zwłóce.

Niewątpliwie jednak obowiązek którego nie wykonała powódka miał charakter istotny w wyżej zasygnalizowanym znaczeniu. Jak wynika to już z powyższych uwag, zgodnym zamiarem stron było doprowadzenie do zarejestrowania wagonów w Polsce (§ 1 pkt 7 umowy stron), co miało doprowadzić do umożliwienia najemcy pełnego korzystania z wynajmowanych wagonów w Polsce i poza granicami kraju tj. uzyskanie także dochodu w postaci czynszu wagonowego. Oczywiście, bez dostarczenia przez powódkę świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, zarówno ich rejestracja jak i osiągnięcie tego celu nie było możliwe. Trafnie więc w odpowiedzi na skargę kasacyjną podniesiono, że dostarczenie spornych dokumentów miało charakter elementarny dla realizacji tego celu umowy i tym samym zarzut nienależytej wykładni art. 491 § 1 k.c. należało uznać za chybiony.

Z kolei naruszenie art. 491 § 1 k.c. przez jego niewłaściwe zastosowanie nie mogło nastąpić w sposób wskazany w pkt I.3a skargi kasacyjnej. Sądy dokonują bowiem subsumcji stosowanej normy prawnej do ustalonego stanu faktycznego, a nie do jego wizji prezentowanej przez skarżącego. Wskazanie więc przez skarżącą, że powód nie był zobowiązany na podstawie umowy stron do dostarczenia polskiego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydanego przez Prezesa UTK efektu przynieść nie mogło, skoro taki jej obowiązek wynikał z wiążących Sąd Najwyższy ustaleń i poprawnie dokonanej wykładni § 1 pkt 5 umowy stron.

Skarżąca podniosła także, że ustawowe prawo do odstąpienia od umowy nie mogło zostać zastosowane ze względu na to, iż nie wystąpiła jej zwłoka w wykonaniu obowiązku dostarczenia polskiego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego, niemniej także ten zarzut nie jest zasadny. Trafnie bowiem Sąd Apelacyjny wskazał, że skoro dłużnik jest zobowiązany świadczyć na podstawie treści wiążącego go z wierzycielem stosunku prawnego (art. 353 i 455 k.c.), to domniemywa się zawinione jego opóźnienie. Jeżeli termin wykonania obowiązku przez dłużnika nie został określony dłużnik ma go wykonać

niezwłocznie po wezwaniu przez kontrahenta (art. 355 k.c.). Powody więc nie przedłożenia pełnej dokumentacji niezbędnej do rejestracji wagonów powinna była wykazać powódka, czego nie dokonała.

W związku z tym przypomnieć należy, że pozwana wezwała powódkę w piśmie z dnia 11 sierpnia 2009 r. do przedłożenia polskiego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego do dnia 31 sierpnia 2009 r. (kwestia bowiem czy dostarczyła PKP [...] dokumenty potwierdzające wykonanie ostatniej naprawy okresowej, nie ma w istocie znaczenia wobec braku wydania świadectwa wydanego przez Prezesa OTK) i to już wezwanie przekształciło zobowiązanie bezterminowe w terminowe. Tymczasem, ponowne wezwanie z zagrożeniem odstąpienia od umowy pozwana skierowała do powódki dopiero w piśmie z dnia 23 grudnia 2009 r., wyznaczając dodatkowy termin do dnia 10 stycznia 2009 r., niemniej nie od razu odstąpiła od umowy, lecz w piśmie z dnia 15 stycznia poinformowała powódkę, że powstrzymuje się od zapłaty czynszu do czasu przedłożenia przez powódkę dokumentów. Oświadczenie o odstąpieniu od umowy PKP [...] złożyło dopiero powódce pismem z dnia 31 marca 2010 r.

Przede wszystkim jednak, według postanowienia umowy dwuletni termin wynajmu wagonów rozpoczynał swój bieg od czasu przekazania ostatniego wagonu, co nastąpiło dopiero w dniu 10 marca 2009 r. Analiza tych faktów prowadzi do wniosku, że bezpośrednio po zawarciu umowy, to powódka miała spełnić w pierwszej kolejności obowiązki w niej przewidziane, w tym powinna dostarczyć pozwanej dokumenty przewidziane w § 1 pkt 5 umowy. W dodatku gołosłowne było twierdzenie powódki, że nie wiedziała jakich konkretnie dokumentów oczekuje pozwana, skoro jej prezes D. M. w piśmie z dnia 26 sierpnia 2009 r informował PKP [...], że współpracuje z zakładem w G. w celu uzyskania świadectw.

Powódka jako profesjonalista powinna była, już od dnia zawarcia umowy podjąć te działania, aby uzyskać polskie świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego. Skoro Prezes OTK podejmował decyzję w sprawie wydania takiego dokumentu w terminie 3 miesięcy od daty złożenia kompletu dokumentów technicznych, oraz protokołów jazd próbnych (art. 23 ust. 2d u.t.k.), to

wysoce jest prawdopodobne, że gdyby podjęła na czas właściwe działania, to by ten dokument już uzyskała, jeszcze przed dniem 6 sierpnia 2009 r. Tymczasem, zamiast tego dokonać starała się bezpodstawnie ten obowiązek przerzucić na stronę pozwaną. Takie postępowanie powódki niewątpliwie było zachowaniem lekkomyślnym, a zatem powódka pozostawała w zwłoce w wykonaniu tego istotnego obowiązku umownego.

Ocena, jaki termin dodatkowy do wykonania obowiązku dostarczenia polskiego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydawanego przez prezesa UTK jest odpowiedni w rozumieniu art. 491 k.c., jak podnosi się w literaturze, zależy od okoliczności rozpoznawanego przypadku. Termin ten nie musi być długi jeśli wziąć pod uwagę, że dłużnik już wie nie tylko, że ciąży na nim niespełniony, istotny z punktu widzenia wykonania zobowiązania obowiązek, ale także i to, że upłynął termin jego spełnienia. Poza tym, należy tu brać także pod uwagę interes wierzyciela.

Zakreślenie jednak nawet terminu zbyt krótkiego, nie oznacza aby wierzyciel wyznaczał ponownie, tym razem prawidłowo, tj. odpowiedniej długości termin. W takim wypadku należy przyjąć, że w razie wyznaczenia dodatkowego terminu zbyt krótkiego wierzyciel nie może jeszcze przez jakiś czas odstąpić od umowy tj. do chwili, aż termin stanie się odpowiedni. Jest to pogląd przeważający w piśmiennictwie, a także został już wyrażony w judykaturze (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 10 maja 2007 r., III CSK 18/06, niepublikowany). Mając na uwadze, że zakreślony dodatkowy termin upłynął powódce w dniu 10 stycznia 2009 r., lecz nie od razu odstąpiła od umowy, lecz w piśmie z dnia 15 stycznia 2009 r., pozwana poinformowała powódkę, że powstrzymuje się od zapłaty czynszu do czasu przedłożenia przez powódkę dokumentów i oświadczenie o odstąpieniu od umowy PKP [...] złożyło dopiero w piśmie z dnia 31 marca 2010 r., to niewątpliwie było ono skuteczne.

Bezpodstawnie także powódka zarzuciła, że wykonanie przez pozwaną uprawnienia do odstąpienia od umowy w związku ze zwłoką powódki w wykonaniu istotnego obowiązku umownego, a także podjęcie na spotkaniu w dniu 6 sierpnia 2009 r. działań mających na celu podniesienie „rentowności umowy” w związku

z trudną sytuacją ekonomiczną pozwanej, było nadużyciem prawa podmiotowego (art. 5 k.c.). Postępowanie PKP [...] nie naruszyło zasady *venire contra factum proprium*. Przede wszystkim dokonane ustalenia, a nawet całokształt okoliczności sprawy nie uprawniają do wniosku, że pozwana wytworzyła swym zachowaniem u powódki usprawiedliwione przekonanie, że dostarczone dokumenty były kompletne i wystarczające do rejestracji wagonów (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 18 października 2006 r., II CSK 121/06, LEX nr 278679). Brak ponagień ze strony pozwanej o brakujące dokumenty przez stosunkowo długi okres czasu, nie jest zachowaniem, które obiektywnie rzecz ujmując mogło takie usprawiedliwione przekonanie wywołać. To, że pozwana po zawarciu umowy w dniu 20 czerwca 2008 r. przez ponad rok nie podnosiła kwestii wykonania przez powódkę § 1 pkt 5 umowy, należało wiązać z faktem, że termin dwuletni wynajęcia wagonów biegł od przekazania ostatniego wagonu, co nastąpiło dopiero w dniu 10 marca 2009 r.

Generalnie rzecz ujmując, należy stwierdzić, że wykonywanie przez stronę umowy swych uprawnień ustawowych, wobec kontrahenta, gdy obydwie podmioty są profesjonalistami i uczestnikami obrotu gospodarczego, nie stanowi obrazy art. 5 k.c., gdy postępowanie strony w sposób oczywisty nie narusza dobrych obyczajów obowiązujących w obrocie prawnym, lub powszechnie aprobowanych reguł moralnych, bądź jest sprzeczne ze społeczno-gospodarczym przeznaczeniem tego prawa. Nadużycie prawa to anormalne i niegodne jego wykorzystanie, przeciwne przeznaczeniu gospodarczemu lub społecznemu. Całokształt ujawnionych w sprawie okoliczności wyklucza przyjęcie, że postępowanie pozwanej naruszyło normę wynikającą z art. 5 k.c.

Obraza art. 23 ust. 1 i 2 u.t.k. miała polegać na przyjęciu przez Sądy meriti, że dla eksploatacji przez polskiego przewoźnika w transporcie kolejowym na terytorium Polski wagonów należących do zagranicznych przewoźników, dopuszczonych do eksploatacji w innym państwie członkowskim, wymagane jest dodatkowo uzyskanie świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydanego przez Prezesa UTK, podczas gdy takie wymaganie nie wynika z tego przepisu interpretowanego zgodnie z art. 21 ust. 5 i 12 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie



interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz.Urz. UE L 191 z 18.7.2008, s. 1; dalej: „dyrektywa kolejowa”).

Według obowiązującego do dnia 27 stycznia 2012 r. brzmienia art. 23 ust. 1 u.t.k. zarządca, przewoźnik kolejowy i użytkownik bocznicy kolejowej oraz przedsiębiorca wykonujący przewozy w obrębie bocznicy kolejowej mogą eksploatować wyłącznie typy budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego i typy pojazdów kolejowych, na które Prezes UTK wydał świadectwo dopuszczenia typu do eksploatacji zastrzeżeniem ust. 2. Zgodnie z tym zastrzeżeniem, pojazdy kolejowe należące do zagranicznych przewoźników kolejowych dopuszcza się do eksploatacji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, jeżeli zostały dopuszczone do eksploatacji w komunikacji międzynarodowej w kraju ich właścicieli oraz spełniają warunki techniczne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 20 u.t.k. Zdaniem skarżącej, zwrot „dopuszcza się” oznacza, że w przypadku wagonów kolejowych dopuszczonych do eksploatacji w komunikacji międzynarodowej zachodzi automatyczne uznanie ich zdolności do eksploatacji na terytorium Polski, bez konieczności wydawania przez Prezesa UTK odrębnego świadectwa dopuszczenia wagonu do eksploatacji. Z tym stanowiskiem powódki nie sposób się zgodzić już z tego względu, że jak wynika z powyższych uwag tzw. certyfikat EBA był tylko warunkowym dopuszczeniem wagonów objętych umową stron do eksploatacji i wymagał dalszego świadectwa, tj. ważnego zezwolenia na oddanie do eksploatacji.

Skarżąca podniosła także, że w świetle art. 23 ust. 1 i 2 u.t.k. wagony nie wymagały świadectwa Prezesa UTK, gdyż przepis ten powinien być interpretowany zgodnie z art. 21 ust. 5 i 12 dyrektywy kolejowej, która zakłada interoperacyjność systemu kolei, tj. odwołała się do obowiązku prounijnej wykładni prawa krajowego zgodnej z dyrektywą. Zgodnie art. 21 ust. 5 dyrektywy kolejowej, dopuszczenie udzielone przez jedno państwo członkowskie jest ważne we wszystkich pozostałych państwach członkowskich, bez uszczerbku dla przepisów art. 23 i 25 dotyczących dodatkowych dopuszczeń. Artykuł 21 dyrektywy nie był zmieniany, mimo jej trzech późniejszych nowelizacji w latach 2009-2013. Dyrektywa kolejowa stanowi przekształcenie dwóch wcześniejszych dyrektyw: dyrektywy Rady 96/48/WE z dnia 23 lipca 1996 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei

dużych prędkości (Dz. Urz. WE L 235 z 17.9.1996, s. 6 z późn. zm.) i dyrektywy 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 19 marca 2001 r. w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych (Dz. Urz. WE L 110 z 20.4.2001, s. 1 ze zm.). Dyrektywy te nie zawierały jednak odpowiednika art. 21 dyrektywy kolejowej; regulacja zakładająca interoperacyjność systemu kolei przewidziana w tym przepisie zaczęła zatem obowiązywać dopiero w dniu wejścia w życie dyrektywy, tj. z dniem 19 lipca 2008 r., a państwa członkowskie miały dwa lata na dokonanie jej transpozycji.

Trzeba zauważyć, że orzecznictwo Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości ujmuje szeroko obowiązek wykładni zgodnej z dyrektywami (wyroki ETS: z dnia 10 kwietnia 1984 r. w sprawie 14/83 Von Colson i Kamann, ECR 1984, s. 1891, pkt 26; z dnia 5 października 2004 r. w sprawach połączonych C-397/01 do 403/01 Pfeiffer i in., ECR 2004, s. I-8835, pkt 113-114). Obowiązek wykładni zgodnej z dyrektywą odnosi się do wszystkich przepisów prawa krajowego, a nie tylko wydanych w celu implementacji dyrektywy (wyrok ETS w sprawach połączonych Pfeiffer i in., pkt 115, 117-118). Sąd krajowy ma obowiązek stosując przepisy prawa krajowego wcześniejsze lub późniejsze w stosunku do dyrektywy, dokonywać ich wykładni, na ile to możliwe, uwzględniając tekst i cel dyrektywy (wyroki ETS: z dnia 13 listopada 1990 r. w sprawie C-106/89 Marleasing, ECR 1990, s. 1-4135, pkt 8; z dnia 14 lipca 1994 r. w sprawie C-91/92 Faccini Dori, ECR 1994, s. I-3325, pkt 26; z dnia 13 lipca 2000 r. w sprawie C-456/98 Centrosteeel, ECR 2000, s. I-6007, pkt 16).

Obowiązek dokonywania takiej wykładni istnieje po upływie terminu transpozycji określonego w dyrektywie (wyrok ETS w sprawie C-456/98 Centrosteeel, pkt 17). Dyrektywy wywołują jednak skutki prawne od chwili ich wejścia w życie, tj. od tej chwili wiążą państwa członkowskie co do wskazanego w nich rezultatu (art. 288 TFUE; poprzednio art. 249 TWE). Państwa członkowskie powinny więc, zgodnie z zasadą lojalności zawartą w art. 4 ust. 3 TUE (poprzednio art. 10 TWE) nie tylko powstrzymać się w tym okresie od wydawania przepisów, które mogłyby poważnie zagrozić osiągnięciu rezultatów przewidzianych przez dyrektywę (obowiązek negatywny), ale także podjąć wszelkie działania konieczne do zapewnienia wykonania zobowiązań wynikających z prawa unijnego (obowiązek

pozytywny), które spoczywają na wszystkich organach państwa, w tym na sądach (wyroki ETS: dnia 8 października 1987 r. w sprawie 80/86 Kolpinghuis Nijmegen, ECR 1987, s. 3969, pkt 12; z dnia 18 grudnia 1997 r. w sprawie C-129/96 Inter-Environnement Wallonie, ECR 1997, s. 1-7411, pkt 40; w sprawach połączonych Pfeiffer i in., pkt 110; z dnia 2 czerwca 2005 r. w sprawie C-15/04 Koppensteiner, ECR 2005, s. I-4855, pkt 33).

Nie istnieje jednak w sprawie obowiązek zastosowania wykładni ustawy o transporcie kolejowym zgodnej z dyrektywą kolejową i stanowisko to wynika z aspektu czasowego obowiązywania dyrektywy w stosunku do chwili zawarcia umowy. Dyrektywa kolejowa została uchwalona w dniu 17 czerwca 2008 r. i ogłoszona w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 18 lipca 2008 r. Zgodnie z jej art. 41 weszła w życie w dniu następnym po jej opublikowaniu, tj. w dniu 19 lipca 2008 r., gdy tymczasem strony zawarły umowę wcześniej bo w dniu 20 czerwca 2008 r. Przez cały okres, na jaki umowa została zawarta (dwa lata licząc od dnia 10 marca 2009 r. dyrektywa nie była jeszcze transponowana do polskiego porządku prawnego. Maksymalny termin transpozycji został wyznaczony na dzień 19 lipca 2010 r. (art. 38 ust. 1 dyrektywy kolejowej), ale dokonująca tej transpozycji w Polsce ustawa z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. Nr 230, poz. 1372) weszła w życie dopiero w dniu 28 stycznia 2012 r. W tym stanie rzeczy nie można wymagać od stron respektowania dyrektywy, która została ogłoszona i zaczęła obowiązywać dopiero miesiąc po zawarciu przez nie umowy.

Oceny czasowego aspektu obowiązku stosowania przez sądy wykładni zgodnej z dyrektywą Europejski Trybunał Sprawiedliwości dokonał w wyroku z dnia 4 lipca 2006 r. w sprawie C-212/04 Adeneler i in., ECR 2006, s. I-6057. W sprawie istotny jest pkt 110 tego wyroku, w którym Europejski Trybunał Sprawiedliwości podkreślił, że spoczywający na sądzie krajowym obowiązek odniesienia się do treści dyrektywy przy dokonywaniu wykładni i stosowaniu odpowiednich przepisów prawa krajowego jest ograniczony przez ogólne zasady prawa, w szczególności zasadę pewności prawa i braku retroaktywności prawa, i nie może służyć jako podstawa dla dokonywania wykładni prawa krajowego *contra legem*

(por. także wyrok ETS z dnia 16 czerwca 2005 r. w sprawie C-105/03 Pupino, ECR 2005, s. I-5285, pkt 44 i 47).

W tym stanie rzeczy należało dojść do wniosku, że obowiązek uwzględniania dyrektywy przez sądy krajowe powstaje najwcześniej z chwilą jej wejścia w życie. Skoro więc strony zawarły umowę przed wejściem dyrektywy kolejowej w życie, to zasady pewności prawa i braku jego retroaktywności przemawiały za niestosowaniem w sprawie wykładni zgodnej z dyrektywa kolejową. Innymi słowy, podstawowa dla prawa prywatnego zasada nieretroakcji przemawiała za tym, że sądy były zobowiązane zastosować stan prawny obowiązujący w chwili zawarcia umowy, tj. nie stosować w sprawie wykładni zgodnej z dyrektywą kolejową. Brak było więc podstaw do zastosowania pronijniej wykładni art. 23 ust. 1 i 2 u.t.k. w brzmieniu obowiązującym do dnia 27 stycznia 2012 r., gdyż art. 21 ust. 5 i 12 dyrektywy kolejowej wszedł w życie w dniu 19 lipca 2008 r. tj. dopiero po zawarciu przez strony spornej umowy (w dniu 20 czerwca 2008 r.).

Gdyby nawet założyć, że polski przewoźnik miał możliwość eksploatacji wagonów objętych umową w transporcie międzynarodowym, opatrzonych numerem inwentarzowym rozpoczynającym się od cyfr „37”, bez uprzedniej zmiany tych cyfr na „31” stosownie do decyzji Komisji Europejskiej nr 2006/920/WE z dnia 11 sierpnia 2006 r. w sprawie specyfikacji technicznej dla interoperacyjności w zakresie podsystemu „Ruch kolejowy” transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnych („decyzja TSI”; Dz.U.. UE. L z dnia 18 grudnia 2006 r.), to i tak skarga kasacyjna nie mogłaby zostać uwzględniona, wobec bezpodstawności wcześniej już omówionych zarzutów. Bez bowiem dostarczenia przez powódkę pozwanej świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu pojazdu kolejowego wydanego przez prezesa UTK wagony nie mogły być zarejestrowane zgodnie z umową w Polsce, a bez tej rejestracji i zmiany kodu interoperacyjności z nr 37 na 31 pozwana nie mogła osiągnąć celu umowy w postaci tzw. czynszu wagonowego. Nawet więc gdyby okazał się trafny ostatni z podniesionych zarzutów to i tak pozwana miała podstawę do skutecznego odstąpienia od umowy.

Ze wskazanych względów na podstawie art. 398<sup>14</sup> Sąd Najwyższy orzekł jak w sentencji.

