

**Sygn. akt VIII GC 21/20**

## WYROK W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

**Dnia 16 czerwca 2021 r.**

Sąd Rejonowy w Bydgoszczy VIII Wydział Gospodarczy

w składzie następującym:

Przewodniczący Asesor sądowy Tadeusz Górka

Protokolant sekretarz sądowy Magdalena Piskow

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 28 maja 2021 r. w Bydgoszczy

sprawy z powództwa (...) z siedzibą w H.

przeciwko (...) spółce z ograniczoną spółce komandytowej odpowiedzialnością z siedzibą w S.

o zapłatę

I. oddala powództwo,

II. zasądza od powódki na rzecz pozwanej kwotę 5417 zł (pięć tysięcy czterysta siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu wraz z odsetkami w wysokości odsetek ustawowych za opóźnienie w spełnieniu świadczenia pieniężnego za czas od dnia uprawomocnienia się rozstrzygnięcia o kosztach zawartych w niniejszym orzeczeniu do dnia zapłaty,

III. nakazuje zwrócić powódce od Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Bydgoszczy kwotę 5 168,96 zł (pięć tysięcy sto sześćdziesiąt osiem złotych dziewięćdziesiąt sześć groszy) tytułem niewykorzystanej części zaliczki uiszczonej przez stronę na poczet opinii biegłego,

IV. nakazuje zwrócić powódce od Skarbu Państwa – Sądu Rejonowego w Bydgoszczy kwotę 1 682,20 zł (tysiąc sześćset osiemdziesiąt dwa złote dwadzieścia groszy) tytułem niewykorzystanej części zaliczki uiszczonej przez stronę na poczet kosztów wynagrodzenia tłumacza.

Asesor sądowy Tadeusz Górka

## UZASADNIENIE

Powód (...) z siedzibą w H. w Niemczech, wniósł o zasądzenie od pozwanego (...) sp. z o.o. sp. k. w S. kwoty 11.7000,00 euro wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie w transakcjach handlowych liczonymi od 23 sierpnia 2018 r. do dnia zapłaty. Nadto powód domagał się orzeczenia od pozwanego na swoją rzecz zwrotu kosztów procesu, w tym zastępstwa procesowego w wysokości potrójnej stawki według norm przepisanych wraz z opłatą skarbową od pełnomocnictwa w wysokości 17,00 zł.

W uzasadnieniu pozwu wskazano, że powód w ramach swojej działalności gospodarczej, zawarł z pozwanym umowę sprzedaży przyczepy handlowej marki B., typ (...), wariant (...) wraz z barem sałatkowym (foodtrack). Jak podniesiono, przedmiot sprzedaży okazał się posiadać szereg wad, które powód zgłosił pozwanemu już w dniu jego odbioru, tj. 24 grudnia 2018 r. Z uwagi na okres świąteczny, strona powodowa nie mogła dokonać dokładnych oględzin samochodu, albowiem w siedzibie pozwanego nie było pracowników odpowiadających za sprzedaż. Pismem z 02 sierpnia 2018 r., pozwany wyszczególnił występujące wady i wezwał pozwanego do ich usunięcia bądź wymiany rzeczy

na nową. Jak wskazano w pozwie, foodtrack posiadał wady w obrębie instalacji gazowej, oszybowania zimowego, wnętrza przyczepy samochodowej oraz baru sałatkowego, instalacji elektrycznej oraz przyczepy i nadwozia. Powód podał, że pozwany pomimo pisemnego zapewnienia o udzieleniu odpowiedzi, nie przedstawił w przedmiotowym zakresie żadnego stanowiska. W dalszej kolejności podniesiono, że w niniejszej sprawie zastosowanie ma prawo polskie, a odpowiedzialność za wady towaru winna być oceniana w świetle art. 36 ust. 1 Konwencji Wiedeńskiej, wprowadzającego pojęcie braku zgodności towaru istniejącego w chwili przejścia ryzyka na kupującego. Strona powodowa podkreśliła przy tym, iż z przedstawionego materiału dowodowego wynika, iż nabyty towar miał wady istniejące już od chwili jego odbioru, a koszt ich naprawy i usunięcia opiewa na kwotę 11.700,00 euro. Powód podkreślił, że roszczenie dochodzone niniejszym pozwem, ma charakter odszkodowawczy.

Nakazem zapłaty wydanym w dniu 20 listopada 2019 r., sygn. akt VIII GNc 7833/19, Referendarz sądowy w Sądzie Rejonowym w Bydgoszczy, VIII Wydziale Gospodarczym, orzekł zgodnie z żądaniem pozwu oraz rozstrzygnął o kosztach postępowania.

W sprzeciwie od powyższego nakazu pozwany wniósł o oddalenie powództwa w całości oraz zasądzenie od powoda na swoją rzecz zwrotu kosztów postępowania według norm przepisanych, z uwzględnieniem m.in. § 2 pkt 6 w zw. z § 3 ust. 2 i § 15 ust. 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 r. w sprawie opłat za czynności radców prawnych.

Uzasadniając powyższe w pierwszej kolejności potwierdzono, że pod koniec października 2017 r., po negocjacjach, na skutek przyjęcia przez powoda finalnej oferty pozwanego, pomiędzy stronami doszło do zawarcia umowy sprzedaży, której przedmiotem było dostarczenie i przeniesienie na kupującego prawa własności przyczepy handlowej (...) marki B. wraz z arem sałatkowym, o cechach i właściwościach wskazanych m.in. w treści „Specyfikacji technicznej wykonania” z dnia 18 grudnia 2017 r., podpisanej przy jej odbiorze, co z przyczyn leżących po stronie powoda, miało miejsce 21 grudnia 2017 r. Strona pozwana zaprzeczyła również zawartym w pozwie, nieprawdziwym w jej przekonaniu twierdzeniom, jakoby przedmiot umowy okazał się zawierać szereg wad. Pozwany wskazał też, że gołosłowne są twierdzenia powoda, jakoby zgłaszał on wady pojazdu w dniu jego odbioru, który miał być Wigilią Bożego Narodzenia. Jak powtórnie podniesiono, odbiór foodtruck'a miał miejsce trzy dni przed 24 grudnia, kiedy to zakład pozwanego funkcjonował normalnie, a w jego siedzibie przebywali pracownicy odpowiedzialni za realizację umowy i powód jako profesjonalista, miał możliwość dochowania wszelkich aktów staranności o których mowa w art. 38 Konwencji Wiedeńskiej. Pozwany zaznaczył, że już dzień po odbiorze, tj. 22 grudnia 2017 r., na terenie Niemiec miał miejsce wypadek, w którym to uczestniczyła przedmiotowa przyczepa, ulegając częściowemu zniszczeniu. Zarzucono również, że zgłoszenie rzekomych wad pojazdu, nastąpiło dopiero po 8 miesiącach po jego odbiorze. Jak podkreślił pozwany, w pokwitowaniu odbioru pojazdu widnieje oświadczenie powoda, iż odebrał przedmiotowy pojazd w stanie idealnym i kompletnym, nie podnosząc co do jego stanu jakichkolwiek zastrzeżeń. Potwierdzeniem zgodności foodtrucka z umową i brakiem obciążenia go jakimikolwiek wadami jest również fakt, iż powód wystawił stronie pozwanej referencje, w których to dokumencie polecił produkowane przez nią towary. Ponadto w ocenie pozwanego, powód nie przedstawił żadnego dowodu niezgodności nabytego pojazdu z umową, pomimo ciężącego na nim obowiązku w tym zakresie. Strona pozwana zakwestionowała również rzekomo występujące w przedmiotowym pojeździe wady wskazując, że instalacja gazowa w pojeździe posiada wymagane prawem zabezpieczenia i atesty, a to z wyłącznej decyzji strony powodowej wynikało, że pojazd nie posiadał szafki na butle gazowe. Ponadto, oszybowanie foodtrucka zrealizowane zostało zgodnie z ustaleniami, podobnie jak instalacja elektryczna, kącik sanitarny, blaty robocze oraz podłoga. Pozwany podkreślił również, iż przyczepa oraz nadwozie, wykonane zostały zgodnie z ustaleniami wynikającymi z zawartej pomiędzy stronami umowy, zgodnie ze specyfikacją i przepisami prawa. Wskazano, że powód dwukrotnie wysyłał do pozwanej własnoręcznie naszkicowany plan, wskazując jak ma wyglądać wnętrze przyczepy, na podstawie to których wykonano projekt 3D. Podkreślono też, że podmiot reprezentujący powoda pojawił się osobiście w siedzibie pozwanego, gdzie eksponowane są produkowane przez niego foodtrucki i poznał tym samym gabaryty trzech modeli, a tym samym miał wiedzę jak będzie wyglądała zamówiona przez niego przyczepa. Pozwany podniósł, iż możliwym jest, że do rozszczelnienia poszycia które było zapewne przyczyną pojawienia się rdzy, doszło na skutek wypadku mającego miejsce już po odbiorze pojazdu. W ocenie strony pozwanej, powód nie przedstawił żadnych

dowodów na potwierdzenie roszczeń wskazanych w pozwie, a zwłaszcza nie wykazał, że zakupiony towar posiadał w momencie jego wydania, wskazywane przez niego uszkodzenia. Podkreślono również, że zawiadomienie o stanie pojazdu, miało miejsce dopiero po upływie 7 – miesięcy od wydania go zmagającym. Podniesiono również, że zgodnie z pkt 18 Karty gwarancyjnej, w ogóle wyłączona została odpowiedzialność sprzedawcy z tytułu rękojmi.

W piśmie z dnia 28 stycznia 2020 r., powód podtrzymał swoje stanowisko w sprawie wskazując, że przedstawiony przez pozwanego przebieg zdarzeń i powołane na jego poparcie dowody, nie odzwierciedlają pełnego opisu okoliczności faktycznych niniejszej sprawy. Strona powodowa przyznała, że odbiór pojazdu miał miejsce 21 grudnia 2017 r., przy czym już podczas dokonywania oględzin, przedstawiciel powoda zgłosił sporne wady w takim zakresie, w jakim to były widoczne. W związku z dokonaniem zapłaty przelewem natychmiastowym, powód zdecydował się odebrać pojazd pomimo usterek jakie posiadał. Protokół odbioru oraz pozostałe dokumenty podpisane zostały natomiast jedynie w związku z tym, że pracownicy pozwanego uwarunkowali wydanie samochodu od uprzedniego podpisania wszystkich dokumentów, a odbierający działał pod ich presją. Wypadek drogowy z dnia 22 grudnia 2017 r., skutkowało natomiast jedynie uszkodzeniem frontu dekoracyjnego, a inne istotne szkody nie powstały. Powód podkreślił też, że nie wszystkie z wad mogły zostać zauważone już w momencie obioru przyczepy. Wskazał również, że powoływana przez niego podstawa prawna jest całkowicie prawidłowa, bowiem w unormowaniach z Konwencji Wiedeńskiej mieści się roszczenie odszkodowawcze z tytułu obniżenia wartości sprzedanego towaru.

Pozwany, pismem z 26 lutego 2020 r. podniósł zastrzeżenie do protokołu rozprawy w przedmiocie pominięcia przez Sąd załączonych do sprzeciwu,

a sporządzonych w języku obcym dokumentów i wydruków. Jak podała strona pozwana, z pism tych wynikało, że powód miał pełną wiedzę o wyglądzie przyczepy. Ponadto pozwany ponownie podkreślił, że w dniu odbioru pojazdu, reprezentant powodowej spółki dokonał oględzin przyczepy i wyraził względem wykonawcy zadowolenie z jej jakości. Wskazano też, że nie jest prawdą, iż wady pojazdu ujawniły się później. Pozwany podniósł również, że w jego ocenie w sprawie doszło do wyłączenia jego odpowiedzialności z tytułu rękojmi oraz wskazał że powód był zobowiązany dostarczyć rzecz wadliwą do miejsca oznaczonego w umowie albo miejsca jej wydania, co w niniejszej sprawie, nie miało jednakże miejsca.

Pozwana, pismem z 21 grudnia 2020 r., zakwestionowała opinię biegłego podnosząc zarzut jej nieprzydatności dla przedmiotowej sprawy. Co do merytorycznych ustaleń R. N. podniesiono, że biegły wydając opinię, wkroczył w kompetencje orzecznicze Sądu wskazując, jakoby zabudowa foddtruck'a nie była zgodna z odrębnym szkicem sporządzonym przez pozwaną. Nadto podniesiono, że biegły arbitralnie przesądził, iż kwestie rzekomego braku zgodności towaru z umową w zakresie oszklenia pojazdu, czy też instalacji gazowej. Umknęło w ocenie pozwanej uwadze biegłego, że do zawarcia umowy sprzedaży naczepy doszło po długich negocjacjach stron. Ponadto podkreślono, że jak wskazał sam biegły, powódka negocjowała należyte wykonanie umowy dopiero po wielu miesiącach intensywnego eksploataowania naczepy. Strona pozwana zwróciła również uwagę na fakt, że reprezentant powódki kłamał zeznając, że z powodu mrozu, w dniu odbioru pojazdu, w miejscu wykonywania tej czynności, brak było wody. Pozwana ponownie podkreśliła, że biegły nie może wyręczyć sądu w dokonywaniu ustaleń, a zwłaszcza dokonywać ocen prawnych do czego nie jest ani powołany ani uprawniony. Sąd winien w ocenie pozwanej, ustalenia takowe pominąć i rozważyć powołanie innego biegłego. Nadto podkreślono, że samo stwierdzenie przez biegłego, iż wady instalacji gazowej wynikają z różnych rozwiązań technicznych na terenie Niemiec i Polski nie świadczy o tym, że sprzedana przyczepa posiadała wady. Pozwana podniosła również, że to sama powódka zrezygnowała z szafki na butle gazowe, żądając jej zamontowania wewnątrz przyczepy, a zatem zarzut iż nie ma do niej dostępu od zewnątrz uznać należy za gołosłowny. Pozwana podkreśliła, iż biegły sam wskazał, że warunki dopuszczenia pojazdów w zakresie wyposażenia i użytkowania samochodów z zamontowaną instalacją gazową LPG na terenie Niemiec, wykraczają poza jego kompetencję. Strona pozwana domagała się również zobowiązania biegłego do wybranego wyróżnienia poszczególnych kosztów usunięcia rzekomych wad sprzedanej przyczepy. Nadto pozwana podniosła zastrzeżenie do protokołu wskazując, że przeprowadzenie oględzin pojazdu na terenie Niemiec skutkowało powstaniem znacznych kosztów związanych z przedmiotową opinią.

### **Sąd ustalił, następujący stan faktyczny:**

Pozwana prowadzi działalność gospodarczą której przedmiot stanowi wykonywanie przyczep o długościach: 4,7 m, 5,7 m, 6,7 m, zgodnie ze zleceniem klienta. Dyszel nie wchodził w umowną długość foodtruck'a, o czym zamawiający wiedział. Służył on do holowania przyczepy. Przyczepa wraz z dyszlem miała 8,4 metra długości.

**dowód:** zeznania świadka M. T. /k. 120V – 121v akt/.

Pismem z 26 października 2017 r. pozwana złożyła powódce pisemną ofertę dotyczącą wyprodukowania i dostarczenia zamawiającej (powódka) przyczepy w stylu retro (foodtruck), której cena ustalona została na kwotę 126.000,00 zł. Wystosowanie tego dokumentu, poprzedzały negocjacje stron prowadzone drogą elektroniczną (e – mail) na mocy których pozwana sporządziła i przelała powódce zwizualizowany projekt wnętrza przyczepy.

W przedmiotowej ofercie zastrzeżono, że powódka obowiązana jest uiścić zaliczkę w wysokości 40% ceny netto, która w przypadku nieodebrania pojazdu przez 30 dni od jego wykonania, ulega przepadkowi.

Urzeczywistnieniem umowy na piśmie była specyfikacja techniczna.

**dowód:** oferta wraz z tłumaczeniem /k. 19 – 23 akt/, korespondencja e – mail wraz z tłumaczeniem /k. 26 – 29, 147 – 155, 158 - 161 akt/, przesłuchanie reprezentanta strony pozwanej /k.121v-123/

Pozwana wykonała zamówioną przyczepę, a jej odbiór miał nastąpić 18 grudnia 2017 r., przy czym de facto odbył się on trzy dni później, tj. 21 grudnia.

Po przybyciu do siedziby pozwanej, reprezentant powódki dokonał szczegółowych oględzin pojazdu, uiścił pozostałą do zapłaty kwotę oraz odebrał samochód nie odnotowując co to jego wykonania czy wyposażenia żadnych zastrzeżeń, a także podpisał pismo polecające pozwaną jako wykonawcę przyczep.

Pracownicy pozwanej, nie przeprowadzili w trakcie odbioru żadnych testów szczelności z uwagi na mróz i brak wody ani też kontroli instalacji gazowej, albowiem w pojeździe nie było butli z gazem.

Wraz z przedmiotową przyczepą, powódce wydana została karta specyfikacja techniczna foodtruck'a oraz karta gwarancyjna, której brak skutkowało utratą gwarancji. Pozwana udzielała gwarancji sprawnego działania pojazdu w okresie 24 miesięcy od daty jego sprzedaży, pod warunkiem terminowego dokonywania przeglądów gwarancyjnych, które miały mieć miejsce w siedzibie gwaranta, nie rzadziej niż co 6 miesięcy w ciągu całego okresu gwarancyjnego (pkt 1 ust. j) oraz pkt 2).

Strony umownie wyłączyły odpowiedzialność pozwanej z tytułu rękojmi za pojazd (pkt 18 Karty Gwarancyjnej).

**dowód:** potwierdzenie wpłaty /k. 77 akt/, pokwitowanie odbioru /k. 77 akt/, specyfikacja techniczna /k. 95 - 95v akt/, faktura VAT/ k. 96 akt/, karta gwarancyjna w języku polskim i niemieckim k. 97 – 99v akt/, zeznania świadka M. T. /k. 120V – 121v akt/, pismo polecające wraz z tłumaczeniem /k. 145 – 146 akt/, potwierdzenie zgodności zamówienia z ofertą /k. 156 akt/, częściowo przesłuchanie reprezentanta strony powodowej J. G. (tłumaczenie) /k. 293 – 301 akt/, przesłuchanie reprezentanta strony pozwanej /k.121v-123/

Pismem z 02 sierpnia 2018 r. powódka wezwała pozwaną do usunięcia wad przyczepy lub wymiany rzeczy na nową albo też alternatywnie, do zapłaty kwoty z tytułu naprawy foodtruck'a.

W odpowiedzi na powyższe pozwana wskazała, że osoba uprawniona do ustosunkowania się do żądań powódki ustosunkuje się do przedmiotowych żądań po 31 sierpnia 2018 r.

Powódka pismem z 03 października 2018 r., ponownie wezwała ją do wyrażenia stanowiska w sprawie w terminie do 10 października 2018 r.

Strona pozwana odpowiedziała na powyższe wezwanie prosząc, aby foodtruck został przywieziony do Polski celem weryfikacji ewentualnych nieprawidłowości i dokonania jego oględzin.

**dowód:** pismo z dnia 02 sierpnia 2018 r. wraz z pełnomocnictwem i potwierdzeniem nadania oraz odbioru /k. 46 – 52 akt/, pismo z dnia 21 sierpnia 2018 r. /k. 53 akt/, pismo z dnia 03 października 2018 r. wraz z potwierdzeniem nadania/k. 54 – 56 akt/, przesłuchanie reprezentanta strony pozwanej /k.121v-123/

Na skutek kolizji z dnia 22 grudnia 2017 r., w przedmiotowym foodtruck'u doszło do uszkodzenia zderzaka. Przebieg zdarzenia nie miał wpływu na zakres wad pojazdu zgłoszonych przez kupującego.

Powódka niezwłocznie przywróciła pojazd do stanu sprzed tego zdarzenia, a ponadto wykonała w nim prace naprawcze w odniesieniu do instalacji gazowej oraz elektrycznej. Za wstawienie licznika prądu powódka została obciążona fakturą z dnia 16 maja 2018 roku na kwotę 55,80 euro a za czynności „sprawdzenia gazu i naprawę” fakturą z dnia 13 czerwca 2018 roku na kwotę 386,04 euro.

**dowód:** faktury VAT wraz z tłumaczeniami /k. 306 - 310 akt/, dokumentacja fotograficzna /k. 311 – 312 akt/, przesłuchanie reprezentanta strony powodowej J. G. (tłumaczenie) /k. 293 – 301 akt/, pisemna opinia biegłego R. N. wraz z załącznikami /k. 256 akt/.

Zakupiony foodtrack ani razu nie uczestniczył w przeglądzie gwarancyjnym w siedzibie strony pozwanej.

**dowód:** przesłuchanie reprezentanta strony pozwanej /k.121v-123/

Szacowany koszt usunięcia wad istniejących w dniu odbioru pojazdu przyczepy marki B., typ (...) wariant (...) o numerze VIN (...) według średnich cen rynkowych na lokalnym rynku (niemieckim) w nieautoryzowanych zakładach naprawczych wynosił 25 703,80 zł brutto (pkt 6 pisemnej opinii uzupełniającej).

Szacowany koszt usunięcia wad powstałych w trakcie eksploatacji pojazdu przyczepy marki B., typ (...) wariant (...) o numerze VIN (...) według średnich cen rynkowych na lokalnym rynku (niemieckim) w nieautoryzowanych zakładach naprawczych wynosił 35 483,54 zł brutto (pkt 7 pisemnej opinii uzupełniającej).

Szacunkowa wartość przedmiotowej przyczepy bez wad użytkowych oraz mających wpływ na jej bezpieczną eksploatację wynosiła 73.080,00 zł brutto, a z uwzględnieniem wad zgłoszonych przez powódkę opiewała na kwotę 52 500 zł brutto (według cen z rynku niemieckiego- ostatnia strona pisemnej opinii uzupełniającej).

Szacowany koszt usunięcia wad pojazdu przyczepy marki B., typ (...) wariant (...) o numerze VIN (...) w postaci: braku 10 gniazdek montażowych, szafki ubraniowej, braku dostępu do skrzynki z zewnątrz czyli doprowadzenia pojazdu do stanu zgodnego ze specyfikacją techniczną (k.95) według średnich cen rynkowych na lokalnym rynku (niemieckim) w nieautoryzowanych zakładach naprawczych wynosił 14 000 zł netto (ustna opinia uzupełniająca).

Zgłoszone przez powódkę (pismem z dnia 2 sierpnia 2018 roku) wady przyczepy, w zakresie jej wykonania i wyposażenia istniały w dniu odbioru pojazdu od pozwanej. Usterki dotyczące korozji poszycia nadwozia, wnętrza oraz ramy foodtruck'a mogły powstać w trakcie eksploatacji samochodu, w okresie nie krótszym niż 6 miesięcy od daty jego odbioru. Można je byłoby dostrzec podczas przeglądu gwarancyjnego.

Występowanie wad w zakresie instalacji elektrycznej oraz wyposażenia przyczepy wynikają z rozbieżności pomiędzy specyfikacją techniczną złożoną przez powódkę, a rzeczywistym wykonaniem pojazdu przez pozwaną. Wady instalacji gazowej stanowią wynik różnych rozwiązań technicznych oraz unormowań prawnych na terenie Polski i Niemiec. Wady w zakresie nadwozia pojazdu, tj. nieszczelności oraz korozji mogą wynikać z braku przeglądów serwisowych u pozwanej.

**dowód:** pisemna opinia biegłego R. N. wraz z załącznikami /k. 253 – 281 akt/, pisemna uzupełniająca opinia biegłego R. N. wraz z załącznikami /k. 339-360a akt/.

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie dokumentów i wydruków przedłożonych przez strony, które zostały sporządzone w języku polskim lub na niego przetłumaczone, a także w oparciu o zeznania świadka, przesłuchanie reprezentantów spierających się spółek oraz opinii sporządzonych przez biegłego sądowego, w tym ustnej opinii uzupełniającej.

Zeznaniom M. T. Sąd dał wiarę w całości, uznając je za jasne i logiczne, a także korespondujące ze zgromadzonymi dowodami. Powódka zarzucała w toku postępowania, że zeznania powyżej wskazanego uznać należy za niewiarygodne, albowiem podnosił on, iż w okresie kiedy to pracuje w pozwanej spółce, nie miała miejsce żadna reklamacja, co nie jest zgodne z prawdą. Dla potwierdzenia tejże tezy, powódka przedłożyła dokumentację związaną z procesem reklamacyjnym wszczętą przez inny podmiot, który to również zakupił u pozwanej pojazd o charakterze foodtruck'a. Sąd analizując całokształt postępowania doszedł jednakże do wniosku, że odmówienie wiarygodności twierdzeniom M. T. z uwagi na powyżej przytoczony zarzut, stanowi konsekwencję zbyt daleko idącą, zwłaszcza że, jego zeznania w pozostałym zakresie, współgrały ze zgromadzonym materiałem dowodowym. Brak jest również jakiegokolwiek dowodu na to, aby zeznający był w pozwanej spółce osobą której przekazywano informacje związane z reklamacjami, zwłaszcza że, już z samych przedłożonych przez powódkę dokumentów wynika, iż w sprawie o tym charakterze, osobą kontaktującą się z zamawiającym była A. M. (k.187).

Ponadto, zeznania M. T. odnoszące się do braku wystąpienia reklamacji spajają się twierdzeniami podniesionymi przez M. Ż., które to zostały uwzględnione w całości. Sąd doszedł bowiem do przekonania, że były one jasne i logiczne, a do tego spójne ze zgromadzonymi dowodami. Doprecyzowywały one również omówione powyżej, rzekomo niewiarygodne zeznania świadka, albowiem reprezentantka pozwanej wskazywała, że tego typu reklamacja nie miała miejsca w ciągu ostatnich 20 lat prowadzenia działalności. Nie oznaczało to przy tym, że w powyższym okresie żaden z wyprodukowanych przez pozwaną pojazdów nie posiadał wad, do czego odnosiła się w swoich zarzutach pozwana, a było jedynie wskazaniem na rozmiar obszerność podnoszonych przez stronę inicjującą niniejsze postępowanie uszkodzeń, stanowiących przyczynę przedmiotowej sprawy.

W odniesieniu do powyższego, reprezentantka pozwanej potwierdziła przy tym, że otrzymała wystosowane przez powódkę pisma stanowiące wezwania do usunięcia wad i zapłaty, podnosząc jednocześnie, że w jej ocenie nie mogły one zostać uznane za prawidłowo wniesioną reklamację. Odniesienie to tegoż twierdzenia, a zwłaszcza ocena przedmiotowego stanu faktycznego należy jednakże wyłącznie do kompetencji Sądu i zostanie przedstawiona w dalszej części uzasadnienia.

Na częściowe jedynie uwzględnienie, zasługiwały natomiast przesłuchanie reprezentanta powódki. Sąd dał im bowiem wiarę w tym zakresie, w jakim dotyczyły okoliczności korespondujących z pozostałymi zebranymi dowodami, tj. faktu potwierdzenia odbioru pojazdu oraz podpisania listu polecającego pozwaną spółkę, uszkodzenia w wyniku zdarzenia z 22 grudnia 2018 r. jedynie zderzaka przyczepy oraz ustaleń co do jej długości, która miała wynosić 6 m 70 cm. W pozostałym wymiarze, a zwłaszcza wskazaniach odnoszących się do złożenia pierwszego pisma reklamacyjnego już 26 grudnia 2017 r. oraz 10 stycznia 2018 r., a także rzekomej licznej korespondencji kierowanej przez powódkę w tym zakresie do pozwanej spółki, twierdzenia przesłuchiwanego jako nieudowodnione, nie zostały przez niniejszy Sąd opatrzone przymiotem wiarygodności. Przede wszystkim reprezentant strony powodowej niewiarygodnie opisał rzekome maile i ustne zgłoszenia zastrzeżeń już przy odbiorze pojazdu. Jest to sprzeczne z zeznaniami świadka strony pozwanej oraz jej prezesa, którzy kategorycznie temu zaprzeczyli. Co więcej skoro prezes zarządu był niezadowolony z foodtruck'a to mógł i powinien był wpisać do choćby w karcie gwarancyjnej którą podpisał bez zastrzeżeń (k.99v) czy też napisać to na fakturze (k.96) opiekującej na kwotę 123 500 zł bądź na dokumencie KP wpłata (k.77). Nie tylko tego nie zrobił, ale pokwitował odbiór (k.76) wpisując, że pojazd jest kompletny i w stanie idealnym, a ponadto napisał stronie pozwanej referencje (k.78). Nie są zrozumiałe i logiczne jego wyjaśnienia jakoby bał się i był zmęczony. O ile można by rozumieć brak wpisania zastrzeżeń co do stanu pojazdu, to całkowicie nielogiczne jest podnoszenie zastrzeżeń i składania ich rzekomo sprzedawcy podczas jednoczesnego wystawienia referencji i pokwitowania odbioru, które stan określono na „idealny”. Ponadto nawet jeśli się bał, to na drugi dzień, niezwłocznie po przyjeździe do Niemiec mógł i powinien był mailowo zgłosić zastrzeżenia z powołaniem się na strach i zmęczenie,

tym bardziej, że wcześniej kontaktował się ze stroną pozwaną drogą elektroniczną. Takich maili czy wiadomości tekstowych nie przedłożono przez całe postępowanie, mimo zastrzeżeń strony pozwanej co do naruszenia art. 39 Konwencji. Świadczy to jednoznacznie, że nigdy nie było żadnych maili ani wiadomości, a pierwsze zgłoszenie naprawy i pierwsze zastrzeżenia miały miejsce dopiero w sierpniu 2018 roku, czyli ponad pół roku po odebraniu pojazdu. Ważne jest już na obecnym etapie zaakcentowanie, że większość istniejących wad, można było i należało, przy zachowaniu staranności, dostrzec już przy odbiorze pojazdu. Wynika to z opinii biegłego, także ustnej.

W tym miejscu zaznaczenia wymaga, że przy ocenie zebranego w sprawie materiału dowodowego Sąd miał na uwadze treść art. 233 § 1 k.p.c., zgodnie z którym ocenia on wiarygodność i moc dowodów według własnego przekonania, na podstawie wszechstronnego rozważenia zebranego materiału. Okoliczność ta ma zasadnicze znaczenie w kontekście zarzutów pozwanej co do zasadności przeprowadzenia dowodu z opinii biegłego zarzucając mu ingerencję w kompetencje Sądu, a także podnosząc zastrzeżenia w trybie art. 162 § 1 k.p.c. z tytułu przeprowadzenia oględzin przyczepy na terenie Niemiec. Odnosząc się do powyższego w niniejszej sprawie zważono, ustalenia poczynione przez biegłego zarówno w opinii podstawowej jak i uzupełniającej zasługują na uwzględnienie. Wbrew wskazaniom strony pozwanej powołany biegły, w ocenie niniejszego Sądu, nie przekroczył swoich uprawnień, a zwłaszcza nie wtargnął w kompetencję orzeczniczą. Stwierdzenie, że występowanie wad w zakresie instalacji elektrycznej oraz wyposażenia pojazdu wynikają z rozbieżności pomiędzy specyfikacją techniczną zamówienia złożoną przez powoda, a rzeczywistym wykonaniem przyczepy, nie stanowi wbrew twierdzeniu pozwanej merytorycznego rozstrzygnięcia, a stwierdzenie faktu popartego analizą akt niniejszej sprawy oraz wykonanych oględzinach. Teza ta, jest przecież wynikiem porównania faktycznego stanu pojazdu z treścią zamówienia złożonego przez powódkę i w kontekście niniejszej sprawy jest uzasadnioną. Nadto, z rysunku sporządzonego przez biegłego w opinii podstawowej wynika, iż niektóre z umieszczonych w naczepie urządzeń, posiadają wymiar inny od przedstawionego w projekcie pozwanej, a zatem przedmiotowe twierdzenie co do którego pozwana podnosiła zarzuty o których mowa powyżej, było w swojej istocie prawidłowe i nie miało charakteru merytorycznego. Sąd orzekający w niniejszym postępowaniu w pełni zgadza się przy tym ze stwierdzeniem, iż nie jest wystarczające przekonanie strony o innej niż przyjęta przez sąd wadze (doniosłości) poszczególnych dowodów i o ich odmiennej ocenie niż ocena dokonana przez sąd. Zasada swobodnej oceny dowodów określona tym przepisem wyraża się w jej ocenie według własnego przekonania sądu, opartego na podstawie wszechstronnego rozważenia zebranego materiału dowodowego. Jej istotną cechą jest bezstronność, brak arbitralności i dowolności, przestrzeganie zasad logicznego rozumowania i zasad doświadczenia życiowego w wyciąganiu wniosków. Wszechstronne rozważenie zebranego materiału oznacza natomiast uwzględnienie wszystkich dowodów przeprowadzonych w postępowaniu oraz wszystkich okoliczności towarzyszących przeprowadzaniu poszczególnych środków dowodowych, a mających znaczenie dla ich mocy dowodowej i wiarygodności (zob. Wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie z dnia 26 marca 2015 r., sygn. akt I ACa 858/14, LEX nr 1771494).

Odnosząc się zaś do zastrzeżenia podniesionego w zakresie przeprowadzenia dowodu w miejscu położenia pojazdu, tj. w Niemczech wskazać należy, iż nie potrzeba dysponować wiadomościami specjalnymi aby ustalić, iż średni koszt holowania przedmiotowej naczepy lub przetransportowania jej lawetą z Niemiec do Polski i z powrotem, przy uwzględnieniu kosztów takowej usługi w tym: ceny za kilometr transportu i zużytego do tego paliwa, wynagrodzenia kierującego z uwzględnieniem konieczności odbywania postojów czy nawet noclegu byłyby wyższy, niż w przypadku gdy to biegły dojechał na miejsce, w którym przedmiotowy pojazd przebywa. Nic nie stało również na przeszkodzie, aby reprezentanci pozwanej spółki, a w tym jej pełnomocnik, uczestniczyli w przedmiotowych oględzinach, udając się do miejscowości umiejscowienia przyczepy. W rozbudowanych pisma pełnomocnika strony pozwanej nie podano nigdzie przyczyny niestawiennictwa na tych oględzinach. Takie zachowanie w pełni obciąża pełnomocnika strony pozwanej i samą stronę. Sąd pragnie podkreślić, że zachował się ze wszech miar lojalnie oczekując, aż ograniczenia w podróżowaniu do Niemiec z uwagi na pandemię koronawirusa zostaną zniesione i dopiero wówczas zlecił przeprowadzenie dowodu wraz z oględzinami.

Ponadto dla poparcia podnoszonego zarzuty pozwana wskazuje, że zgodnie z normą art. 561<sup>2</sup> § 1 k.c., kupujący, który wykonuje uprawnienia z rękojmi, jest obowiązany na koszt sprzedawcy dostarczyć rzecz wadliwą do miejsca oznaczonego w umowie sprzedaży, a gdy takiego miejsca nie określono w umowie – do miejsca, w którym rzecz została

wydana kupującemu. Sąd bacząc na powyższe zważył jednakże, że w niniejszej sprawie nie mamy do czynienia z rękojmią, albowiem jak podnosiła sama pozwana, przepisy w tymże zakresie zostały pomiędzy stronami niniejszego postępowania wyłączone. Niezależnie od tego, w ocenie Sądu argumenty o strony pozwanej, łączącej miejsce wydania rzeczy w przypadku skorzystania z uprawnienia rękojmi z przeprowadzeniem dowodu z opinii biegłego nie znajdują powiązania i tym samym nie są uzasadnione. Pozwana powołuje się przy tym na art. 293 k.p.c., który odwołuje się z kolei do art. 248 § 1 k.p.c., przy czym generalna konkluzja wynikająca z powyższych unormowań, iż każdy obowiązany jest przedstawić na zarządzenie sądu w oznaczonym miejscu i terminie przedmiot poddany pod oględziny. Strona pozwana przedstawiając przedmiotowe argumenty pomija jednakże zdanie 2 art. 293 k.p.c. z którego wynika, że w przypadku gdy rodzaj przedmiotu na to pozwala i nie jest to połączone ze znacznymi kosztami, należy przedmiot oględzin dostarczyć do sądu. Innymi słowy w przypadku odwrotnym do powyższego, oględziny przedmiotu który im podlega, mogą odbyć się w miejscu jego obecnego położenia. W świetle powyżej poczynionych rozważań oraz z uwagi na gabaryt naczepy należało dojść do wniosku, że racjonalnym było, aby to biegły udał się na miejsce jej położenia i tam też dokonał oględzin pojazdu.

Ponownie należy wskazać że, nawet gdyby to reprezentant powodowej spółki przetransportowałby naczepę do Polski, nie oznaczałoby to koniecznie, że koszty poniesione z tego tytułu byłyby niższe niż, niż w przypadku przewozu świadczonego przez podmiot profesjonalnie tym się trudniący (laweta, holownik), mając na względzie koszty przejazdu jak również ewentualnie utracony przez niego zysk (naczepa służyła mu bowiem do prowadzenia działalności gospodarczej) czy wynagrodzenie. Ponadto, racjonalnym byłoby, aby w przypadku skorzystania z pierwszego z powyżej przedstawionych sposobów przetransportowania pojazdu na teren Polski, aby czynności te podjęte zostały przez podmiot świadczący takie usługi na terenie Niemiec. Zgodnym z zasadami logiki jest, aby w przedmiotowym przypadku przebieg transportu przedstawiał by się poprzez przejazd na trasie: Niemcy – Polska – Niemcy, a nie Polska – Niemcy – Polska, albowiem w drugim z przedstawionych schematów dojazd z Polski do miejsca przeznaczenia były transportem „pustym” tj. bez naczepy. W odpowiedniejszym zatem wariantcie pierwszym, realizującemu przewóz przysługiwałoby wynagrodzenie obliczone w stawkach właściwych dla kraju pochodzenia tj. Niemiec, a mając na względzie doświadczenie życiowe oraz zważając na fakt obowiązującej w nim waluty można z dużą dozą prawdopodobieństwa graniczącego z pewnością przypuszczać, że koszt przetransportowania przyczepy do siedziby strony pozwanej byłby wyższy, niż koszty sporządzenia przedmiotowych opinii.

Sąd zwraca uwagę, że na ostatnim terminie rozprawy pełnomocnicy stron, po wydania przez biegłego ustnej opinii uzupełniającej, nie zgłaszali nowych wniosków dowodowych.

### **Sąd zważył, co następuje:**

Przechodząc do merytorycznych rozważań odnoszących się do kwestii materialnych wskazać nadmienić należy, że w przedmiotowej sprawie powódka domagała się odszkodowania za szkody związane z wadami w pojeździe. Strona pozwana podnosiła natomiast, że wykonana przez nią przyczepa gastronomiczna nie posiadała wad, na których istnienie wskazywała powódka, a ponadto zarzucała, że strona przeciwna poinformowała ją o wadach w pojeździe ze znaczącym opóźnieniem (nie w rozsądnym terminie opisanym w art. 39 Konwencji) oraz poprzez niestawiennictwo na obowiązkowych przeglądach, pozbawiła się uprawnienia z tytułu gwarancji.

Mając na uwadze powyższe zarzuty oraz bacząc na zgromadzony materiał dowodowy Sąd zważył w pierwszej kolejności, że umowa łącząca strony nie była zobowiązaniem wynikającym wprost z tytułu sprzedaży towaru, albowiem okoliczności związane z realizacją zlecenia powódki odpowiadały bardziej umowie o dzieło. Jak wynika bowiem z normy art. 627 k.c., przez umowę o dzieło, przyjmujący zamówienie zobowiązuje się do wykonania oznaczonego dzieła, a zamawiający do zapłaty wynagrodzenia.

Z uwagi na przedmiot zamówienia, a zwłaszcza jego wykonanie od podstaw przez pozwaną, na podstawie projektu pozwanej, uwzględniającego zmiany dokonane na podstawie indywidualnych upodobań powódki, Sąd doszedł do wniosku, że w przedmiotowej sprawie nie mamy do czynienia z umową sprzedaży, a właśnie umową o dzieło. Stosunek



łącący strony niniejszego postępowania, przedstawiał więcej cech charakterystycznych właśnie dla drugiego ze wskazanych powyżej stosunków zobowiązaniowych.

Konwencja Narodów Zjednoczonych o umowach międzynarodowej sprzedaży towarów z dnia 11 kwietnia 1980 r. (Dz. U. 1997 r., Nr 45, poz. 286, dalej „Konwencja”) jest elementem polskiego porządku prawnego. Zarówno Polska jak i Niemcy są stronami Konwencji wiedeńskiej. Należy wskazać, że w art. 6 Konwencji przesądzony został dyspozytywny charakter jej postanowień i w szerokim zakresie dopuszczona została autonomia woli stron. Strony mogą zatem wyłączyć całkowicie lub częściowo zastosowanie Konwencji lub też zmodyfikować skutki stosowania jej postanowień. W okolicznościach sprawy strony nie wyłączyły stosowania przepisów Konwencji. W karcie gwarancyjnej (pkt 18; k.97v) wyłączono jedynie odpowiedzialność sprzedawcy z tytułu rękojmi. Sąd podkreśla, że wobec brzmienia art. 91 ust. 2 Konstytucji postanowienia konwencji wiedeńskiej mają pierwszeństwo przed niedającymi się z nią pogodzić regulacjami ustawowymi.

W myśl art. 3 ust. 1 Konwencji umowy na dostawę towarów przewidzianych do wykonania lub wyprodukowania będą uważane za umowy sprzedaży, jeśli strona zamawiająca towary nie przyjmie na siebie obowiązku dostawy istotnej części materiałów niezbędnych do takiego wykonania lub produkcji.

Co istotne, za ugruntowane należy uznać stanowisko, iż Konwencja ma również zastosowanie do zobowiązań o charakterze mieszanym, łączących w sobie elementy usługowe, o ile nie stanowią one przeważającej części obowiązków strony. Unormowaniami tegoż aktu, objęta jest ponadto sprzedaż przedmiotów, które dopiero mają zostać wyprodukowane, także specjalnie na zamówienie, pod warunkiem że zamawiający nie jest dostarczycielem „istotnej części” materiałów koniecznych do produkcji. Z tego właśnie względu Sąd zważył, że w niniejszy stosunek prawny wynikający i rozumiany w obliczu polskiego prawa jako umowa o dzieło, również będzie podlegał unormowaniom konwencyjnym. Podkreślenia w tym miejscu wymaga, że pomimo serii zarzutów podnoszonych w stosunku do innych kwestii, pozwana co do zasady nie kwestionowała podstawy prawnej wytoczonego przez powództwa.

Skoro zatem strona pozwana zobowiązała się do wykonania foodtruck’a od podstaw tj. przy użyciu swoich narzędzi, swojej wiedzy i zdobytych przez siebie, a nie przez powódkę, elementów, to zachodzi sytuacja opisana w powyższym przepisie.

Powódka dochodziła w niniejszym postępowaniu odszkodowania w oparciu o uregulowania wywodzące się z prawa międzynarodowego.

Strona powodowa jasno powołała w pozwie, w piśmie z dnia 28 stycznia 2020 roku (k.116, str. 5 pisma) oraz jej pełnomocnik w głosach stron podstawę prawną żądania tj. art. 45 ust. 1 lit. b w zw. z art. 74 Konwencji. To zatem przepisy Konwencji i jej regulacje były przepisami prawa, która Sąd musiał zastosować w okolicznościach sprawy.

Zgodnie z art. 45 ust. 1 lit. b) Konwencji jeżeli sprzedający nie spełni któregokolwiek ze swych obowiązków wynikających z umowy lub z niniejszej konwencji, kupujący może żądać odszkodowania przewidzianego w artykułach 74 do 77.

Przedmiotowa Konwencja reguluje problematykę przesłanek i zakresu odpowiedzialności kontraktowej dłużnika.

Zauważyć należy, że podstawą prawną roszczeń odszkodowawczych są odpowiednio: art. 45 ust. 1 lit. b) i art. 61 ust. 1 lit. b), a nie przepisy art. 74–77 Konwencji, które regulują jedynie treść i zakres tych roszczeń. W okolicznościach sprawy nie mogłyby mieć zastosowania przepisy art. 75 i 76 Konwencji ponieważ uprawnienia w nich opisane aktualizują się w przypadku odstąpienia przez kupującego od umowy, co nie miało miejsca.

Wskazać należy, że roszczenie odszkodowawcze przysługuje stronie w przypadku poniesienia przez nią szkody wskutek naruszenia umowy przez drugą stronę. Dla bytu roszczenia odszkodowawczego nie jest przy tym istotne, czy naruszenie umowy przybrało postać naruszenia istotnego w rozumieniu art. 25 Konwencji. Roszczenie odszkodowawcze nie jest również uzależnione od zawinienia strony dokonującej naruszenia umowy, dla

jego powstania wystarczy obiektywne naruszenie obowiązków umownych sprowadzające się do niewykonania wymagalnego zobowiązania bądź odmowy wykonania zobowiązania, nawet, gdy nie jest ono jeszcze wymagalne. Tym samym odpowiedzialność strony naruszającej umowę ma charakter odpowiedzialności niezależnej od zawinienia, jakkolwiek Konwencja przewiduje.

Regulacja odpowiedzialności odszkodowawczej ma na gruncie Konwencji charakter zupełny, w związku z czym niedopuszczalne jest w tym zakresie odwoływanie się do przepisów prawa narodowego. Zgodnie z art. 45 ust. 2 oraz art. 61 ust. 2 Konwencji, skorzystanie z innych środków ochrony prawnej przewidzianych w Konwencji nie powoduje utraty prawa do żądania odszkodowania.

Dla celów porządkowych wskazania wymaga, iż jak wynika z art. 638 § 1 k.c., do odpowiedzialności za wady dzieła na gruncie prawa polskiego stosuje się odpowiednio przepisy o rękojmi przy sprzedaży. Rzecz w tym, że strony wyłączyły zapisy o rękojmi co wynika wprost z pkt 18 Karty Gwarancyjnej podpisanej przez strony (k.97v). Bezsporne było również to, że pojazd po jego wydaniu powódce nie pojawił się u pozwanej w serwisie w terminie pół roku po zakupie (pkt 1 lit. j Karty Gwarancyjnej) i powódka nie korzystała z uprawnień z gwarancji. Tym samym nie mają zastosowania polskie przepisy kodeksu cywilnego, w szczególności nie mają zastosowania polskie przepisy ustawowe o rękojmi czy gwarancji.

Zdaniem Sądu powództwo podlegało w całości oddaleniu z uwagi na naruszenie przez stronę powodową obowiązku opisanego w art. 39 Konwencji tj. nie zgłoszono wad foodtruck'a w rozsądnym terminie. Skutkowało to tym, że nie zaktualizowało się uprawnienie opisane w art. 45 ust. 1 lit b) Konwencji ponieważ w myśl początkowej treści tego przepisu „jeżeli sprzedający nie spełni któregokolwiek ze swych obowiązków wynikających z umowy lub z niniejszej konwencji”. W okolicznościach sprawy nie tylko zatem powódka utraciła uprawnienie z uwagi na treść art. 39 Konwencji, ale jednocześnie ponieważ uprawnienia strony powodowej wygasły, to nie pojawiły się ani obowiązki umowne ani wynikające z Konwencji, których strona pozwana by nie zrealizowała.

W niniejszej sprawie powódka nie udowodniła bowiem zarówno tego, aby dokonała kontroli foodtruck'a w najkrótszym, praktycznie możliwym w danych okolicznościach, terminie, jak i tego, że zawiadomiła pozwaną o wykrytych niezgodnościach w sposób, jaki przewiduje zacytowany wyżej przepis tj. w rozsądnym terminie. Powódka nie wykazała też żadnych okoliczności które pozwalałyby jej na uchylenie się od skutków upływu terminu zgodnie z art. 44 Konwencji. Zgodnie z tym przepisem niezależnie od przepisów ustępu (1) artykułu 39 i ustępu (1) artykułu 43 kupujący może obniżyć cenę zgodnie z art. 50 lub żądać odszkodowania za wyjątkiem utraconego zysku jeżeli jest w stanie rozsądnie usprawiedliwić fakt nieprzekazania wymaganego zawiadomienia. Skoro przepis ten stanowi o rozsądnym usprawiedliwieniu, to kupujący winien wykazać okoliczności wyłączającego winę w zaniechaniu (a więc wykazać, że zaniechanie nie było wyrazem niedbalstwa). Powódka w toku sprawy nie przedstawiła żadnych okoliczności, które pozwalałyby na zastosowanie tego przepisu. W rezultacie stwierdzić należało, że strona powodowa utraciła prawo do powoływania się na niezgodność towaru z umową. To zaś skutkuje, tymże nie powstało jej prawo do żądania odszkodowania (art. 74 w zw. z art. 45 ust. (1) lit Konwencji; por. wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie w sprawie I AGa 123/18 z dnia 27 listopada 2018 roku).

Sąd uznał, że umowa, która wiązała strony znajduje swoje pisemne odzwierciedlenie w specyfikacji technicznej wykonania umowy (k.95-95v). Oczywiście nie jest ona jedynym dowodem brany przez Sąd dla ustalenia stosunku prawnego łączącego strony. Istotne były również wizualizacje (k.83) i rzuty 3D (k.87-90), korespondencja mailowa oraz oferta wraz z poprawkami. Podkreślić należy, że z samej oferty z 26 października 2017 roku wynika, że „przedstawiona oferta nie jest w sensie prawnym wiążącą umową” (k.20, str. 23 tłumaczenie). To zatem specyfikacja techniczna jest uzewnętrznieniem woli stron. Po pierwsze została ona podpisana przez obie strony. Po drugie bazowała na ofercie (k.21-23), która jednak była zmieniana poprzez zdjęcie i projekt 3D (k.83,87-90), korespondencję mailową i notatki odręczne (k.85,92). Na pewno 26 października 2017 roku nie było jeszcze akceptacji co do wyglądu przyczepy co wynika z treści e-maila strony powodowej z tegoż dnia (k.27). Ponadto to właśnie specyfikacja była uznawana przez stronę pozwaną za wiążącą umowę.

W świetle art. 36 Konwencji Wiedeńskiej, sprzedający jest odpowiedzialny za wszelki brak zgodności istniejący w chwili przejścia ryzyka na kupującego, nawet jeżeli brak zgodności ujawni się dopiero w terminie późniejszym. Z unormowaniem powyższym, nierozzerwalnie łączy się natomiast artykuł 39 tegoż aktu z którego wynika, że kupujący traci prawo do powoływania się na brak zgodności towarów, jeżeli nie zawiadomi sprzedającego o charakterze występujących niezgodności w rozsądnym terminie od chwili, w której niezgodności te zostały przez niego wykryte lub powinny być zostać wykryte. Przez wskazane powyżej określenie „rozsądnego terminu” rozumieć należy jako zawiadomienia o niezgodności, a więc obiektywnie ujętej staranności kupującego uzależnionej od rodzaju towaru, sezonowości, trwałości i całokształtu konkretnych okoliczności (zob. Stefanicki Robert, Ochrona konsumenta w świetle ustawy o szczególnych warunkach sprzedaży konsumenckiej, LEX). Dla określenia zatem czy w niniejszym przypadku powódka przedmiotowego terminu dotrzymała, bacząc na ustalenia poczynione przez biegłego, przeanalizować należy wady ujawnione w pojeździe, z uwzględnieniem okresu ich wystąpienia, a także przy uwzględnieniu tego, iż pierwsze udokumentowane zgłoszenie ich wystąpienia miało miejsce 02 sierpnia 2018 roku (k.46).

Ponownie Sąd podkreśla, co pojawiło się już przy ocenie przesłuchania reprezentanta strony powodowej, że nie ma żadnych dowodów (e-maile, wiadomości SMS, brak wniosku o przesłuchanie świadka B., o którym zeznawał reprezentanta strony powodowej-k.301) na zgłoszenie wad przez powódkę stronie pozwanej w grudniu 2017 roku czy styczniu 2018 roku bądź generalnie przed 2 sierpnia 2018 roku. Oczywiście Sąd podziela pogląd, że wady mogą być zgłoszone również ustnie, ale rodzi to po stronie zgłaszającej trudności dowodowe, co potwierdzają okoliczności tej sprawy. Nikt nie słyszał żadnych zastrzeżeń od reprezentanta strony powodowej w dniu odbioru pojazdu, a wręcz strona pozwana (świadek i prezes zarządu) temu kategorycznie zaprzeczyli. Zamiast tego kupujący sporządził referencje i podpisał protokół odbioru pojazdu. Tym samym pierwsze zgłoszenie wad miało miejsce dopiero pismem z 2 sierpnia 2018 roku. Ponownie należy wskazać, że gdyby było tak jak twierdził reprezentanta strony powodowej (k.301, pytania na rozprawie w Niemczech od pełnomocnika strony powodowej), że są maile z 10 stycznia 2018 roku czy z 26 grudnia 2017 roku to można je było przedłożyć w trakcie postępowania sądowego, czego nie zrobiono do zamknięcia rozprawy. Zamiast tego do pisma pełnomocnika strony powodowej z dnia 13 maja 2020 roku (k.183) przedłożono korespondencję mailową dotyczącą inne kupującego (k.187-207).

Zdaniem Sądu foodtruck był w chwili odbioru częściowo niezgodny z umową w zakresie opisanym w specyfikacji technicznej. Wady, które istniały to:

- brak montażu szafki ubraniowej (Pkt IV.6 specyfikacji technicznej –k.95v), ale można to było dostrzec od razu- co wyjaśnił biegły na rozprawie,
- brak dostępu do szafki od zewnątrz (Pkt IV.7 specyfikacji technicznej –k.95v), ale można było dostrzec od razu co wyjaśnił biegły na rozprawie,
- ilość podwójnych gniazd była nieprawidłowa dla napięcia 230 V, ponieważ nie było ich 20, a 10 (Pkt IX specyfikacji technicznej –k.95v), ale można to było dostrzec od razu co wyjaśnił biegły na rozprawie,
- brak gniazda 400 V (Pkt IX specyfikacji technicznej –k.95v), ale można to było dostrzec od razu- co wyjaśnił biegły na rozprawie.

Pozostałe elementy opisane w umowy, czyli te wskazane w specyfikacji technicznej, wykonane zostały prawidłowo co wyjaśnił biegły na rozprawie.

Nawet gdyby uznać, że umowa nie odpowiadała treści powyższej specyfikacji tylko treści opisanej w ofercie i nawet gdyby uznać, że istniały wszystkie wady opisane w piśmie z dnia 2 sierpnia 2018 roku (k.46-48), to i tak, co wyjaśnił biegły, większość z nich można by dostrzec od razu. Wady lakieru na przegładzie- czyli najpóźniej 21 maja 2018 roku, a instalację elektryczną i gazową odpowiedzeniu w maju i w czerwcu 2018 roku. Nie jest zatem rozsądnym terminie zgłoszenie ich najwcześniej 2 sierpnia 2018 roku.

Sąd dla przejrzystości i w celu ustosunkowania się do wszystkich zarzutów i twierdzeń odniesie się do wad opisanych w pozwie, które są tożsame z tymi w piśmie z dnia 2 sierpnia 2020 roku (pierwsze zgłoszenie wad).

Do pierwszych z wad pojazdu zaliczyć należy te dotyczące instalacji gazowej, a w tym: brak wymaganego zabezpieczenia przed pęknięciem węża, brak zaopatrzenia węża i reduktora ciśnienia gazu w wymagane zezwolenia, złą długość węża doprowadzającego lub braku wymaganego reduktora, brak wyposażenie kurków gazowych w wymagane zabezpieczenia, niewłaściwą wielkość otworów odpowietrzających na dnie skrzynki, brak urządzenia podtrzymującego butle, brak dostępności do skrzynki na butle gazowe od wewnątrz i związany z tym brak możliwości jej zalegalizowania oraz nieszczelność dwóch z przyłączy co doprowadziło do pęknięcia. Jak wynikało przy tym z opinii sporządzonej przez biegłego, podnoszone przez powódkę wady przyczepy, w zakresie jej wykonania i wyposażenia istniały w dniu odbioru pojazdu od pozwanej. Sąd zważył zatem, że w tym stanie sprawy, już 21 grudnia 2017 r., mogły one zostać zauważone, lub co najmniej wykryte. Nie można przy tym pominąć faktu – a ma to odniesienie do wszystkich ze zgłoszonych usterek – iż powódka użytkowała przedmiotowy pojazd co najmniej przez 8 miesięcy od jego zakupu, co wskazuje, że jego elementy działały w sposób sprawny. W tych okolicznościach, skoro przedmiotowe wady, jak wskazał biegły, występowały już w momencie odbioru zamówionego foodtruck'a uznać należy, że również od tego dnia były one dla strony powodowej wykrywalne. Potwierdzenia tejże okoliczności należy upatrywać również w fakcie napraw dokonanych w przedmiocie instalacji gazowej przez powódkę we własnym zakresie. Uwzględniając powyższe, niezrozumiałym jest zatem, dlaczego zgłoszenie usterek miało miejsce z tak znacznym opóźnieniem. Termin ten, nie może zostać w ocenie niniejszego Sądu uznany za rozsądny, a zatem niezależnie od ustaleń w przedmiocie faktycznego wystąpienia przedmiotowych wad, roszczenie o zapłatę odszkodowania z tytułu kosztów ich naprawy na uwzględnienie nie zasługuje.

W zakresie wad oszybowania zimowego powódka wskazywała, na nieścisłości z zamówieniem oraz brak wymaganego zamknięcia w systemie przesuwным szyb. Co istotne, na podstawie opinii sporządzonej przez biegłego Sąd ustalił, że przedmiotowe usterki również występowały w wyprodukowanym pojeździe już w dniu jego wydania powódce, a wynikały z odrębności zaistniałej pomiędzy specyfikacją przedstawioną przez pozwaną, a faktycznym stanem foodtruck'a. Podobnie jednakże jak w sytuacji opisanej powyżej, zgłoszenie przedmiotowych wad miało miejsce dopiero po upływie niemalże 8 miesięcy od odbioru przyczepy, pomimo że, usterki te były widoczne i zgodnie z twierdzeniami powódki wykryte, już w dniu 21 grudnia 2017 r.

Jako wady w zakresie wnętrza przyczepy samochodowej oraz baru sałatkowego, powódka wymieniła: złą wysokość mebla przeznaczonego do płyty grillowej, brak wymaganych gniazd wtykowych, niezgodną z zamówieniem szerokość kącika sanitarnego oraz blatów roboczych, brak części półki oraz zamówionej szafy na ubrania, a także pokrycie podłogi foodtruck'a zwykłą wykładziną PCV, zamiast przemysłową. Nawet uznając, że wady te istniały w pojeździe, to mogły zostać dostrzeżone i wykryte w okresie krótszym niż ten który upłynął od momentu odbioru pojazdu do pierwszego, udokumentowanego wzmiankowania pozwanej o fakcie ich wykrycia.

Powódka wymieniła też wady obejmujące: przedostawanie się wody pod obudowę nadwozia oraz pojawienie się rdzy na zewnątrz pojazdu. Do przedmiotowych uszkodzeń należy wskazać argumenty analogiczne do wyłożonych powyżej. Jeśli opisane wady istniały już w momencie odbioru pojazdu, to od początku użytkowania były zauważalne i wykrywalne w zakresie nieszczelności, a zatem zwlekanie z ich zgłoszeniem aż do sierpnia 2018 r. nie znajdowało uzasadnienia. Co więcej kwestię korozji można było „wyłapać” na przeglądzie gwarancyjnym co podał biegły.

Podkreślenia przy tym wymaga, że w odniesieniu do wszystkich wymienionych powyżej usterek, powódka podnosiła konsekwentnie, iż wykryła je zasadniczo już w dniu odbioru pojazdu, tj. 21 grudnia 2017 r. Z twierdzeń zamawiającej wynikało przy tym, że odpowiednie zastrzeżenia w tymże zakresie nie zostały jednakże odnotowane na potwierdzeniu odbioru, fakturze wystawionej przez pozwaną czy też karcie gwarancyjnej z uwagi na obawę przez niewydaniem pojazdu. Dla potwierdzenia tych twierdzeń powódka wskazała, że z uwagi na fakt, iż odbiór miał miejsce w piątek, co miało rzekomy wpływ na możliwość skorzystania z usług bankowych, zmuszona była do odbioru samochodu pomimo powyżej przedstawionych, a dostrzeżonych w momencie odbioru wad. W ocenie Sądu jednakże, zarzut ten nie zasługiwał na uwzględnienie, albowiem nie odnalazł potwierdzenia w zgromadzonych dowodach.

Abstrahując od samego faktu związanego z małym prawdopodobieństwem niemożności dokonania przez powódkę wypłaty odpowiedniej ilości środków w miejscowości położenia siedziby pozwanej wskazać należy, że 21 grudnia 2017 r. przypadał w czwartek. Ponadto wskazania wymaga, że odbierający działał w imieniu powódki, która przecież przystąpiła do przedmiotowej umowy jako podmiot profesjonalny, prowadzący działalność w sposób zorganizowany. Od takowego przedsiębiorcy, wymagana jest przy tym należyta staranność. Skoro zatem powódka dostrzegła szereg wad w pojeździe już w dniu 21 grudnia 2017 r., winna ten fakt zgłosić pozwanej, np. poprzez odnotowanie go w piśmie stanowiącym potwierdzenie jego odbioru. Obowiązku tego, nie wyłączała przy tym nieuzasadniona obawa związana z przewidywanym działaniem pozwanej, które miało polegać na odmowie wydania wyprodukowanego samochodu. Ponadto, nic nie stało na przeszkodzie, aby powódka w razie odmowy wydania foodtruck'a wezwała do miejsca siedziby policję. Zgodnie bowiem z normą art. 355 § 2 k.c., należyta staranność w zakresie prowadzonej przez pozwanego działalności gospodarczej określa się przy uwzględnieniu zawodowego charakteru tej działalności. Profesjonalizm powinien przejawiać się w dwóch podstawowych cechach zachowania: postępowaniu zgodnym z regułami fachowej wiedzy oraz sumienności. Obok fachowych kwalifikacji od profesjonalisty wymaga się zwiększonego zaangażowania w podjęte działania przygotowujące i realizujące świadczenie. Chodzi o większą zapobiegliwość, rzetelność, dokładność w działaniach profesjonalisty. W tym stanie rzeczy, zachowaniu strony powodowej nie można przypisać powyżej wskazanych cech, a tym samym, pozwana nie jest obowiązana do ponoszenia związanych z tymże faktem konsekwencji.

Jeśli chodzi o kwestię związane z wadami instalacji elektrycznej to Sąd uznaje, że najpóźniej reprezentant strony powodowej mógł je dostrzec 16 maja 2018 roku ponieważ tego roku został obciążony fakturą VAT za liczniki prądu (k.307). Zdaniem Sądu wymiana licznika na pewno wiąże się choćby z pobieżnym przeanalizowaniem instalacji elektrycznej i to jest moment, kiedy przy zachowaniu należytej staranności i przy obecności elektryka można by dostrzec określone nieprawidłowości, czego jednak nie zrobiono. Podobnie jeśli chodzi o kontrolę gazu za którą stronie pozwanej wystawiono fakturę w dniu 13 czerwca 2018 roku (k.309). Na pewno zgłoszenie wady ponad półtora miesiąca później nie jest zgłoszenie w „rozsądnym terminie”.

W tym stanie sprawy Sąd doszedł do wniosku, że powódka nie sprostала powyżej wskazanej przesłance, albowiem ze zgromadzonego materiału dowodowego wynika, iż pierwszą informację o wadach pojazdu, którą można by poczytywać za reklamację, skierowała do pozwanej w sierpniu 2018 r. Nadto, nie uszło uwadze Sądu, treść korespondencji e - mail przedłożonej przez stronę inicjującą niniejsze postępowanie, dotyczącej procedury reklamacyjnej wszczętej przez inny podmiot, który również zakupił u pozwanej pojazd o charakterze foodtruck'a. Dokumenty te przedstawiają bowiem wymianę żądań innego zamawiającego (E.) w zakresie zwrotu kosztów naprawy wadliwych elementów pojazdu oraz pozwanej, która dąży do obniżenia roszczonej kwoty (k.187-207)

Sąd podkreśla, że w ustnej opinii uzupełniającej biegły wskazał, że wykonanie przeglądu gwarancyjnego pozwoliłoby na zauważenie i usunięcie usterek w zakresie usterek lakieru. Brak zgłoszenia usterek, spowodował utratę gwarancji w zakresie powłoki lakierowej podobnie jak wady wnętrza i ramy pojazdu. Z kolei w myśl pkt 1 lit. j karty gwarancyjnej (k.97) przeglądy gwarancyjne powinny być nie rzadziej niż co 6 miesięcy począwszy od dnia sprzedaży. Sprzedaż (wydanie towaru) nastąpiło 21 grudnia 2017 roku zatem pierwszy przegląd gwarancyjny powinien mieć miejsce najpóźniej w dniu 21 maja 2018 roku. Na tym przeglądzie, według opinii biegłego można by „wyłapać” powyższe wady. Tym samym rozsądny termin zaczął biec najpóźniej od 21 maja 2018 roku, a zgłoszenie również tych wad nastąpiło dopiero w dniu 2 sierpnia 2018 roku czyli ponad dwa miesiące później, a zatem na pewno nie w „rozsądnym terminie”.

Biegły na rozprawie uzupełniająco zaopiniował, że powódka odbierając pojazd na pewno była w stanie w dniu odbioru określić stan instalacji gazowej, a mianowicie sposób zamontowania butli gazowej oraz sposób ich zabezpieczenia. Nie podlega wątpliwości, że mógł również zobaczyć, że butle są zamontowane wewnątrz pojazdu. Jeżeli chodzi o załączony reduktor i sposób podłączenia butli gazowego oraz ewentualne nieszczelności instalacji gazowej, w ocenie biegłego powód nie był w stanie ocenić, czy one są przystosowane do użytkowania na terenie Niemiec- czy posiadają właściwy osprzęt, ale można było to dostrzec podczas użytkowania.

Jeżeli chodzi o wymiary samego pojazdu i wymiary zabudowania pojazdu, brak szafki ubraniowej, nieprawidłowy wymiar kącika sanitarnego, to również, że przy należytej staranności ze strony powoda, był w stanie to dostrzec w chwili odbioru pojazdu.

Co do wymiarów, to zdaniem Sądu skoro strona pozwana produkowała tylko trzy wielkości foodtruck'a, a kupujący wybrał największy czyli 6,7 m to jest oczywiste, że jest on zgodny z umową w tym zakresie, a dyszel, nie wchodzi w długość foodtruck'a. Tym samym niezasadny był zarzut dotyczący rzekomego przekroczenia rozmiarów.

Podsumowując wszystkie istniejące wady można było dostrzec albo od razu (przy odbiorze) albo najpóźniej w czerwcu 2018 roku (rachunek za instalację gazową), a zgłoszono je dopiero pismem z dnia 2 sierpnia 2018 roku.

Na koniec odnosząc się do tego w jakiej walucie i przy jakich stawkach należałoby wypłacić odszkodowanie to wskazać należy, że z pieniężnym charakterem roszczenia odszkodowawczego związany jest problem, w jakiej walucie wyrazić należy to roszczenie. W orzecznictwie niemieckim przedstawiono pogląd, że odszkodowanie należy wyliczyć w walucie umowy, tj. w walucie, w której wyrażono cenę. Zarówno w orzecznictwie, jak i w literaturze zdaje się jednak przeważać inny pogląd, zgodnie z którym na gruncie Konwencji nie można mówić o jednolitej walucie umowy, a wyrażona w art. 74 Konwencji zasada pełnej kompensacji szkody wymaga wyrażenia roszczenia odszkodowawczego w walucie, w której wierzyciel doznał uszczerbku lub nie uzyskał utraconego zysku.

Sąd podziela pogląd, że wartość kosztów naprawy powinna zostać (w przypadku uwzględnienia powództwa) ustalona przy uwzględnieniu cen i stawek obowiązujących na terenie Niemiec i uwzględnia należy podatek VAT. Fakty związane z siedzibą kupującego mają znaczenie w zakresie przyjęcia określonych wartości cen towarów i usług mających miarodajne znaczenie dla oceny wartości szkody, albowiem powódka może domagać się odszkodowania według cen obowiązujących na lokalnym rynku w jego miejscu siedziby spółki. Zagadnienie to było przedmiotem rozpoznana w sprawie, w której Sąd Najwyższy wydał uchwałę z 15 listopada 2001 r. sygn. III CZP 68/01. Sąd Najwyższy nie miał wątpliwości co do tego, iż w takim wypadku odszkodowanie winno obejmować również podatek VAT zawarty w cenach części zamiennych i usług koniecznych do naprawy pojazdu obowiązujących na rynku niemieckim.

Rozważania te są wskazane tylko celem odniesienia się do wszystkich zarzutów stron.

Uznając zatem, że wad nie zgłoszono w rozsądnym terminie z uwagi na powyższe na podstawie art. 45 ust. 1 lit. b w zw. z art. 74 Konwencji w zw. z art. 39 Konwencji i art. 6 kc Sąd oddalił powództwo.

O kosztach procesu orzeczono zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu – art. 98 § 1-3 w zw. z art. 99 kpc.

Na koszty procesu po stronie pozwanej w kwocie 5417 zł złożyły się opłata skarbową od pełnomocnictwa 17 zł i wynagrodzenie pełnomocnika w wysokości 5400 zł (§ 2 pkt 6 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych).

Sąd miał ponadto na uwadze to, że nie wykorzystano całej zaliczki uiszczonej przez powoda na poczet opinii biegłego. Wobec powyższego na mocy art. 84 ust 2. w zw. z art. 80 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r. poz. 300), Sąd zwrócił powodowi kwotę 5 168,96 zł (pkt III wyroku; 15 000 zł +3000 zł [k.117]– 12 831,04 zł). Łączny koszt opinii biegłego wyniósł 12 831,04 zł (7 967,94 zł + 3 178,82 zł + 1684,28 zł; k.317,370).

Sąd miał ponadto na uwadze również to, że nie wykorzystano całej zaliczki uiszczonej przez powódkę na poczet kosztów wynagrodzenia tłumacza. Wobec powyższego na mocy art. 84 ust 2. w zw. z art. 80 ust. 1 ustawy z dnia 28 lipca 2005 r. o kosztach sądowych w sprawach cywilnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 r. poz. 300), Sąd zwrócił powodódce kwotę 1 682,20 zł (pkt IV wyroku; 3 000 zł [k.128]– 1317,80 zł). Łączny koszt tłumaczeń wyniósł 1 317,80 (416,16 zł + 901,64 zł ; k. 316,222).

Asesor sadowy Tadeusz Górka