

Sygn. akt **V GC 964/22**

WYROK

WIMIENIURZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 21 lutego 2024 r.

Sąd Rejonowy w Toruniu V Wydział Gospodarczy w składzie:

Przewodniczący:	Sędzia Ryszard Kołodziejski
Protokolant:	st. sekr. sądowy Justyna Kołakowska

po rozpoznaniu w dniu 7 lutego 2024 r. w Toruniu

na rozprawie

sprawy z powództwa **M. G.**

przeciwko (...) **Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą we F.**

o zapłatę

I zasądza od pozwanego (...) Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w F. na rzecz powoda M. G. kwotę 4.608,96 zł (cztery tysiące sześćset osiem euro dziewięćdziesiąt sześć eurocentów) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie w transakcjach handlowych od kwot:

- 1.990,58 euro (tysiąc dziewięćset dziewięćdziesiąt euro pięćdziesiąt osiem eurocentów) od dnia 28 sierpnia 2021 r. do dnia zapłaty,

- 2.618,38 euro (dwa tysiące sześćset osiemnaście euro trzydzieści osiem eurocentów) od dnia 30 sierpnia 2021 roku do dnia zapłaty;

II oddala powództwo w pozostałej części;

III zasądza od powoda na rzecz pozwanego kwotę 83,01 zł (osiemdziesiąt trzy złote jeden grosz) tytułem zwrotu kosztów procesu wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie od dnia uprawomocnienia się wyroku do dnia zapłaty.

Sygn. akt **V GC 964/22**

UZASADNIENIE

Wyroku Sądu Rejonowego w Toruniu z dnia 21 lutego 2024 roku

Powód M. G. w dniu 4 marca 2022 roku (data stempla pocztowego) złożył pozew przeciwko (...) sp. z o.o. w F., w którym wniósł o zasądzenie od pozwanego na swoją rzecz kwoty 12.234,04 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dat i kwot w pozwie szczegółowo wskazanych oraz kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego. Uzasadniając swoje żądanie wskazał, że roszczenie wywodzi z umowy transportu koparki gąsienicowej V., który został wykonany z Francji do Polski. Za wykonaną usługę powód wystawił pozwanemu dwie faktury, pierwszą na trasie z Francji do Holandii, a drugą z Holandii do Polski. Należność nie została uregulowana przez pozwanego,

ten zapłacił powodowi jedynie kwotę 456,62 euro jako zapłatę jednej z faktur. Powód na zlecenie pozwanego wykonał także drugie zlecenie transportu, tym razem żurawia marki L., a wynagrodzenie wynosiło 7.500 euro. Na miejscu w Hiszpanii, uszkodzeniu uległa opona w żurawiu, wobec czego powód musiał ją wymienić co stanowiło koszt 2.500 euro. Pojazd ostatecznie dojechał do pozwanego i usługa została zakończona. W dniu 6 września 2021 roku powód dokonał kompensaty wzajemnych rozrachunków, powód posiadał wobec pozwanego zobowiązania na kwotę 74.049,79 zł z zaległościami pozwanego względem powoda na taką samą kwotę. (k. 3-11)

Referendarz sądowy w Sądzie Rejonowym w Toruniu w dniu 11 kwietnia 2022 roku wydał nakaz zapłaty w postępowaniu upominawczym zgodny z żądaniem pozwu. (k. 37)

Pozwany wniósł skutecznie sprzeciw od nakazu zapłaty skarżąc go w całości. Wniósł o oddalenie powództwa oraz zasądzenie od powoda na rzecz pozwanego kosztów procesu, w tym kosztów zastępstwa procesowego. Uzasadniając swoje stanowisko pozwany wskazał, że sprzeciwia się sposobie wykonania transportu żurawia marki L.. Powód usługę tę wykonał wadliwie. Przewóz miał być wykonany na platformie transportowej, na co wskazuje zlecenie transportowe. Podkreślił, że nie jest prawdą iż powód miał zrealizować zlecenie transportu maszyny na jej własnych kołach. Taki transport wykonany przez powoda spowodował szereg uszkodzeń w maszynie. Rzeczoznawca oszacowała całkowity koszt naprawy uszkodzeń wynikających z transportu maszyny na kwotę 45.400 zł netto. W związku z powyższym pozwany wystawił notę księgową obciążając powoda odszkodowaniem w kwocie 41.909,68 zł za uszkodzenie przewożonej maszyny wskutek wadliwie wykonanej usługi transportowej i potrącił swoją należność z wierzytelnością pozwanego do kwoty 41.909,68 zł, wobec czego do zapłaty pozostało pozwanemu 2.229,36 zł, którą to kwotę uiszczył na jego rzecz. Ponadto pozwany wskazał, że nie uznaje roszczenia powoda w zakresie wymiany opon w maszynie, albowiem nie zlecił mu wykonania tej usługi, zresztą wymieniona opona miała wadliwie parametry. (k. 47-57)

W odpowiedzi na sprzeciw powód podtrzymał swoje stanowisko wyrażone w pozwie. Nadto wskazał, że nigdy nie otrzymał od pozwanego pisemnego zlecenia transportowego żurawia, a zlecenie przewozu nastąpiło telefonicznie. Pozwany miał świadomość że usługa zostanie wykonana na kołach transportowanego pojazdu. Wskazał też, że żuraw jest przystosowany do poruszania się po drogach publicznych. Dodał, że w ocenie powoda zarzut o potrąceniu jest nieskuteczny albowiem nie pochodzi z tego samego stosunku prawnego, ponadto został uprawdopodobniony dokumentem pochodzącym wyłącznie od pozwanego. Opona, która w trakcie transportu uległa uszkodzeniu była już znacznie zużyta wobec czego nie ma powodów dla których to powód miałby ponosić koszt jej wymiany. Zarzucił też pozwanemu, że ten nie wykazał iż żuraw po transporcie posiadał wymienione uszkodzenia. Powód zakwestionował także obciążenie go kosztami sporządzenia prywatnej opinii jako niemieszczącej się w adekwatnym związku przyczynowym. Zakwestionował również wycenę przedmiotowego żurawia dokonaną przez prywatnego eksperta. Dodał, że pozwany nie poniósł żadnej szkody bowiem żuraw został sprzedany ze znacznym zyskiem. (k. 119-132)

Sąd ustalił co następuje:

Powód M. G. prowadzi działalność gospodarczą od 1999 roku, której przedmiotem jest transport drogowy towarów oraz wynajem i dzierżawa maszyn i urządzeń budowlanych oraz pozostałych maszyn i urządzeń oraz dóbr materialnych.

(**dowód:** wydruk z Centralnej Ewidencji i Informacji o Działalności Gospodarczej – k. 28)

Pozwany (...) sp. z o.o. w F. prowadzi działalność gospodarczą której przedmiotem jest między innymi sprzedaż detaliczna paliw do pojazdów silnikowych na stacjach paliw.

(**dowód:** Informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu z Rejestru Przedsiębiorców – k. 30-33)

Pozwany zlecił powodowi telefonicznie przewóz koparki gaśnicowej marki V. (...) R. E. z miejsca załadunku: S. A. sur G. we Francji do siedziby pozwanego w Polsce we F..

(niezaprzeczone)

Usługa przewozu koparki gąsienicowej odbyła się w lipcu 2021 roku. W dniu 30 lipca 2021 roku pojazd został odebrany przez pozwanego. Za wykonanie tej usługi powód wystawił pozwanemu dwie faktury VAT:

1) w dniu 28 lipca 2021 r. na kwotę 3.075 euro – za wykonanie przewozu na trasie – Francja – Holandia; z terminem płatności do dnia 27 sierpnia 2021 r.

2) w dniu 30 lipca 2021 roku na kwotę 3.075 euro za wykonanie przewozu na trasie Holandia – Polska, z terminem płatności do dnia 29 sierpnia 2021 r.

(niezaprzeczone, nadto **dowód:** dokument CMR – k. 16-17, faktury VAT – k. 18-19)

Usługa przewozu koparki gąsienicowej została wykonana prawidłowo.

(niezaprzeczone.)

W dniu 5 lipca 2021 roku pozwany zlecił przewóz dźwigu (żurawia) marki L. z Hiszpanii z miejscowości O. do siedziby pozwanego w Polsce (miejscowość F.) za kwotę 7.500 euro netto. Pracownikiem pozwanego, który zlecił usługę był S. G.. Usługa zlecona była telefonicznie i mailowo. Pojazd został zakupiony przez pozwanego na aukcji R. B. A..

(**dowód** : korespondencja mailowa – k. 20-21, zeznania świadka A. Z. złożone na piśmie – k. 232-235, zeznania świadka S. G. złożone na piśmie – k. 242-244)

W dniu 13 lipca 2021 roku pozwany poinformował, że zależy mu na nagraniu filmu czy dźwig odpala, jeździ i jego ogólnego stanu technicznego.

(**dowód:** korespondencja mailowa – k. 22)

W korespondencji mailowej z dnia 13 lipca 2021 roku powód poinformował pracownika pozwanego S. G., że kierowca który będzie odbierał pojazd to P. O. z prośbą o zaawizowanie go na dzień 14 lipca 2021 roku.

(**dowód:** korespondencja mailowa – k. 135, zeznania świadka S. G. złożone na piśmie – k. 242-244)

W dniu 14 lipca 2021 roku pozwany wystawił zlecenie nr 14/07/2021, w którym wskazał przedmiot zlecenia: L. dźwig za kwotę 7.500 euro netto, z zastrzeżeniem że przed załadunkiem należy zrobić zdjęcia maszyny. Firma (...) wystawiła także dokument CMR, na którym wpisano numer rejestracyjny w rubryce nr 17: (...) oraz (...). Częściowo wypełniony dokument CMR został przekazany kierowcy – P. O. - na placu w Hiszpanii.

(**dowód:** zlecenie – k. 60-61, dokument CMR – k. 63, zeznania świadka M. D. – k. 246-250)

W dniu 14 lipca 2021 roku powód poinformował S. G., że opony dźwigu są w złym stanie. W tym dniu sporządzono nagranie ze stanu pojazdu.

(**dowód:** zeznania świadka S. G. złożone na piśmie – k. 242-244, nagranie na płycie DVD – k. 34)

Pozwany wyraził zgodę na przetransportowanie dźwigu „o własnych kołach” do najbliższej rampy, ok 8 km.

(**dowód:** zeznania świadka G. K. (1) złożone na piśmie – k. 228-230)

Powód wykonał usługę poprzez przetransportowanie żurawia (dźwigu) marki L. typ (...) -3.1. „na kołach”, tj. przemieszczając pojazd do Polski siłami własnymi tegoż pojazdu. Powód zdobył tablice tranzytowe do przewozu maszyny na kołach i wykupił ubezpieczenie OC. Za wykonanie usługi powód wystawił pozwanemu fakturę VAT w dniu 20 lipca 2021 roku na kwotę 7.500 euro netto (9.225 euro brutto) z terminem płatności do dnia 19 sierpnia 2021 roku.

Należność wynikającą z faktury powód skompensował sobie do kwoty 26.406,11 zł z innymi zobowiązaniami, które miał względem pozwanego.

(bezsporne, nadto **dowód:** faktura VAT – k. 24, kompensata umowna – k. 27, zeznania świadka P. O. złożone na piśmie – k. 252-254)

W trakcie transportu dźwigu marki L., w Niemczech, doszło do pęknięcia opony. Powód wymienił jedną oponę za co poniósł koszt. W dniu 5 października 2021 roku refakturował ten koszt na pozwanego obciążając go kwotą 3.075 euro i wskazując termin zapłaty do dnia 12 października 2021 roku.

Pozwany nie uznał wystawionej przez powoda faktury i odesłał ją powodowi.

(bezsporne, nadto **dowód:** faktura VAT- k. 25, pismo pozwanego z dnia 12 października 2021 r. – k. 92-94, zeznania świadka P. O. złożone na piśmie – k. 252-254)

Wymieniona przez powoda opona była używana i z innym bieżnikiem. Została wymieniona w pojeździe tylko jedna opona z jednej strony.

(bezsporne, nadto **dowód:** zeznania świadka G. K. (1) złożone na piśmie – k. 228-230, zeznania świadka M. P. złożone na piśmie – k. 237-240)

Na końcowym odcinku trasy, w Polsce, z uwagi na znaczne zużycie opon powód zdecydował się przewieźć pojazd na naczepie do miejsca rozładunku.

(bezsporne, nadto **dowód:** zeznania świadka G. K. (1) złożone na piśmie – k. 228-230)

Po odebraniu od powoda dźwigu marki L. pozwany stwierdził następujące uszkodzenia w pojeździe:

- brak podstawy od łąpy wysuwu
- uszkodzona skrzynka narzędziowa,
- opona od innego producenta,
- uszkodzenie błotnika i drabinki,
- problem z jazdą, szarpanie.

(**dowód:** dokument CMR – k. 63, prywatna ekspertyza na zlecenie pozwanego – k. 64-83, zeznania świadka A. Z. złożone na piśmie – k. 233-235)

Żuraw marki L. przejechał trasę o długości 2.861 km. Firma (...) sp. z o.o. wycenił koszt naprawy uszkodzeń pojazdu na kwotę 53.400 zł, w tym koszt wymiany opony 10.000 zł netto, koszt wymiany stopni wejściowych – 6.000 zł netto, koszt wymiany skrzyni narzędziowej aluminiowej – 9.400 zł netto, koszt naprawy stopy podporowej – 12.000 zł netto, koszt zakupu zawiesia stopy podporowej – 8.000 zł netto, prace serwisowe – nieszczelność silnika – 8.000 zł netto.

(**dowód:** ekspertyza (...) k. 64-83)

W dniu 12 października 2021 roku S. G. – pracownik pozwanego - oświadczył, że zlecił powodowi transport dźwigu L. z Hiszpani do Polski. Oświadczył także, że strony ustaliły warunki przewozu: dojazd do naczepy żeby załadować dźwig na naczepę około 10 km.

(**dowód:** oświadczenie S. G. – k. 62, zeznania świadka S. G. złożone na piśmie – k. 242-24)

Z uwagi na uszkodzenia w pojeździe pozwany w dniu 29 września 2021 r. wystawił powodowi notę księgową, obciążając go kwotą 41.909,68 zł tytułem odszkodowania za uszkodzenia pojazdu. W nocy wskazał 3-dniowy termin płatności. Tego samego dnia pozwany przesłał mailowo notę powodowi.

Powód nie uznał noty księgowej.

(**dowód:** nota księgowa – k. 85, korespondencja mailowa – k. 84, pismo powoda z dnia 4 października 2021 r. – k. 144)

Pismem datowanym na dzień 22 października 2021 roku pozwany złożył powodowi oświadczenie o potrąceniu wzajemnych wierzytelności tj. wierzytelności pozwanego opiewającej na kwotę 41.909,68 zł tytułem odszkodowania za wady powstałe w przewożonym pojeździe z wierzytelnościami powoda wynikającymi z faktur z dnia 28 lipca 2021 roku na kwotę 3.075 euro, z dnia 30 lipca 2021 roku na kwotę 3.075 euro i faktury z dnia 20 lipca 2021 roku na kwotę 9.225 euro (wskazując, że do rozliczenia pozostała kwota 3.467,65 euro). Powód wskazał, że w wyniku potrącenia jest winny powodowi jeszcze kwotę 2.229,36 zł. Pismo nadano pocztą na adres powoda.

(**dowód:** oświadczenie o potrąceniu – k. 86-88, pełnomocnictwo – k. 89, potwierdzenie nadania – k. 90)

Powód w dniu 22 listopada 2021 roku uiścił na rzecz pozwanego kwotę 456,62 euro.

(**dowód:** potwierdzenie przelewu – k. 91)

Pozwany w ramach prowadzonej działalności gospodarczej wielokrotnie zlecał przewóz pojazdów z zagranicy i zawsze był to przewóz na naczepie. Transportem pojazdów „na kołach” zajmuje się powiązana spółka z pozwanym: (...) sp. z o.o.

(**dowód:** zeznania świadka G. K. (1) złożone na piśmie – k. 228-230, zeznania świadka A. Z. złożone na piśmie – k. 233-235, zeznania S. G. złożone na piśmie – k. 242-244)

Firma (...) nie wymaga do odbioru towaru nie wymaga numerów tablic rejestracyjnych pojazdów, które mają przewozić towar.

(**dowód:** zeznania świadka M. D. – k. 246-250)

Wartość rynkowa żurawia samojezdnego marki L. (...)3.1, rok produkcji 2007, z przebiegiem 17.187 mtg wynosi 785.454 zł netto.

Koszt naprawy opony wynosi 22.000 zł netto. Przy uszkodzeniu jednej opony, należy wymienić dwie opony na osi. Koszt naprawy stopnia wejściowego z mocowaniem za kołem tylnym prawym wynosi 5.633 zł netto. Koszt skrzynki narzędziowej aluminiowej wynosi 19.860 zł netto. Koszt stopy podporowej (talerz podpory kompletny) wynosi 5.860 zł netto. Koszt zawiesia stopy podporowej wynosił łącznie 5.380 zł netto.

Do kosztów naprawy należy doliczyć koszt przesyłki 300 zł netto.

W wyniku przebycia trasy przez maszynę mogło dojść do zmierzchnięcia uszczelki doprowadzającej do zapocenia elementów poprzez nieznaczny wyciek płynów taki jak olej. Koszt naprawy tej usterki może oscylować w granicach od 1.000 zł netto do 2.000 zł netto.

Wartość pojazdu po przejechaniu 2.861 kilometrów nie uległa zmniejszeniu.

Maszyna typu żuraw samojezdny marki L. jest zaprojektowana do wykonywania długich przejazdów po drogach publicznych. Posiada ona odpowiednie cechy konstrukcyjne i techniczne, które umożliwiają bezpieczne i skuteczne poruszanie się na dłuższe dystanse. Przekraczanie maksymalnej dopuszczalnej masy lub obciążenia żurawia może

prowadzić do przeciążenia podwozia, zawieszenia i innych elementów konstrukcyjnych, co z kolei może prowadzić do uszkodzeń.

Maszyna miała znacznie zużyte opony, w związku z czym były one podatne na uszkodzenia i wybuchy. Wybuch opony mógł doprowadzić do innych uszkodzeń pojazdu, w tym skrzynki narzędziowej, stopniu wejściowych, możliwość zgubienia podczas jazdy stopy podporowej oraz zawiesi stopy podporowej.

Żuraw samojezdny z zamontowanymi obciążnikami może przejechać długą trasę „na kołach”, jednak jest to ryzykowne, bowiem obciążniki służą do zapewnienia stabilności i zrównowazenia żurawia podczas pracy, jeśli żuraw będzie poruszał się długą trasą z zamontowanymi obciążnikami, może to wpłynąć na stabilność i wydajność maszyny, taka jazda powoduje większe obciążenie na podwoziu żurawia, a także na jego układzie napędowym i układzie jezdnym.

Szkody powstałe w żurawiu na skutek przetransportowania go na kołach z Hiszpani do Polski nie powstałyby, gdyby pojazd przewieziony został na naczepie.

(**dowód** : opinia biegłego sądowego – k. 283-299, uzupełniająca opinia biegłego sądowego – k. 353-365’; druga opinia uzupełniająca biegłego sądowego – k. 702-706)

Sąd zważył, co następuje:

Powyższy stan faktyczny został ustalony w oparciu o przedłożone przez strony dokumenty oraz nagranie znajdujące się na płycie CD, którym sąd przyznał walor wiarygodności, a także w oparciu niekwestionowane oświadczenia stron oraz takie które nie były objęte oświadczeniem strony przeciwnej, a mając na uwadze wyniki całej rozprawy, sąd uznał fakty te za przyznane.

Strona powodowa kwestionowała autentyczność zlecenia transportowego wystawionego przez pozwanego, znajdującego się na karcie 60 w aktach sprawy, jako spreparowanego na potrzeby niniejszego procesu. Zarzutów tych jednak w ocenie sądu powodowi nie udało się wykazać. Dokument ten, co oczywiste i zupełnie zrozumiałe, pochodzi wyłącznie od pozwanego (to on bowiem wydaje zlecenia transportowe – z jego wyłącznej inicjatywy, skoro to on jest nadawcą). Zostało ono datowane na dzień 14 lipca 2021 roku, tj. w dniu w którym miał nastąpić odbiór pojazdu przez powoda. Ponadto datę tę uwiarygadnia także korespondencja mailowa, zgodnie z którą powód w dniu 13 lipca 2021 roku poinformował S. G. – pracownika pozwanego – o danych kierowcy, który stawi się następnego dnia do odbioru pojazdu. Rację ma przy tym powód, że zlecenie to posiada oczywisty błąd w lokalizacji załadunku, jednak pozostałe dane ze zlecenia przystają do ustalonego stanu faktycznego. Nieścisłość mogła być przy tym wynikiem zwykłej pomyłki. Kwestia wiarygodności tego dokument jest jednak drugorzędna, bowiem pozwany nie wykazał, że zlecenie to przesłał powodowi, trudno więc uznać że było dla niego wiążące. Treść łączącej strony umowy wynikała jednak z pozostałych dowodów zgromadzonych w sprawie, do czego sąd odniesie się w dalszej części uzasadnienia.

Powód kwestionował także wiarygodność oświadczenia pracownika pozwanego – S. G. datowanego na dzień 12 października 2021 roku. S. G., który w niniejszym procesie występował także w roli świadka potwierdził treść i datę złożenia przedmiotowego oświadczenia. W ocenie sądu dokument ten jest wiarygodny i pochodzi od osoby ją sporządzającej. Inną natomiast kwestią jest ustalanie okoliczności faktycznych na podstawie tego dowodu, do czego sąd odniesie się w dalszej części uzasadnienia.

Odnosząc się do dowodu z prywatnej opinii rzeczoznawcy, którą wykonał dla pozwanego podmiot (...) sp. z o.o. w W., to zgodnie z utrwalonym orzecznictwem, jeżeli strona dołącza do pisma procesowego ekspertyzę pozasądową i powołuje się na zawarte w niej twierdzenia i wnioski, ekspertyzę tę należy traktować jako część argumentacji faktycznej i prawnej przytaczanej przez stronę. Jeżeli strona składa taką ekspertyzę z intencją uznania jej przez sąd za dowód w sprawie, istnieją podstawy do przypisania jej znaczenia dowodu z dokumentu prywatnego (art. 245 k.p.c.). Oznacza to, że pozasądowa opinia rzeczoznawcy stanowi dowód tego, że osoba, która ją podpisała wyraziła zawarty w niej pogląd, nie korzysta natomiast z domniemania zgodności z prawdą zawartych w niej twierdzeń (zob. wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 grudnia 2012 r., sygn. akt II CNP 41/12, LEX nr 1288620). Warto przy tym podkreślić, że

podmiot sporządzający niniejszą opinię nie złożył pod nią własnoręcznego podpisu, brak też w opinii informacji jaka osoba odpowiedzialna jest za jej sporządzenie, a także kim był rzeczoznawca dokonujący oględzin pojazdu. Wartościowym w opinii była zaś dokumentacja zdjęciowa pojazdu.

Sąd ustalając stan faktyczny opierał się także na dowodzie z zeznań świadków (G. K. (2), A. Z., M. P., S. G., M. D. i P. O.), które co do zasady uznał za wiarygodne. Były one bowiem spójne i logiczne, ponadto znajdowały potwierdzenie w zgromadzonym dokumentach. Pewne zastrzeżenia sądu budzą jednak zeznania złożone przez świadka P. O., były one bowiem niekonsekwentne. Z jednej strony świadek wskazuje, że w dokumencie CMR został wskazany numer rejestracyjny transportowanej maszyny, z drugiej zaś wskazuje, że numery rejestracyjne wpisane w tym dokumencie należą do zestawu, który transportował żurawia przez ostatnie kilometry. Niekonsekwencja zeznań pojawia się także w przypadku, w którym świadek kategorycznie zaprzecza by pozwany kiedykolwiek wspominał o załadunku i rozładunku żurawia samojezdnego (odpowiedź na pytanie powoda nr 11), z kolei wcześniej wskazuje, że dokument CMR zawsze wystawia załadowca czyli w przedmiotowym przypadku firma (...) Francja (odpowiedź na pytanie powoda nr 6). Z tych względów sąd ostrożnie podchodził do zeznań tego świadka. W zakresie w jakim były one zbieżne z dotychczas zgromadzonym w sprawie materiałem dowodowym a także zeznaniami innych świadków, sąd przyznał mu walor prawdomówności.

Sąd w dużej mierze opierał się także na dowodzie z opinii biegłego sądowego w dziedzinie budowy i remontu maszyn i urządzeń, oceny technicznej, wyceny ergonomi oraz eksploatacji - mgr inż. J. R.. Sporządzona ona została w sposób fachowy, rzetelny i bezstronny. Do opinii zasadniczej zastrzeżenia wniosły obie strony procesu, wobec czego biegły sporządził uzupełniającą opinię pisemną, która w sposób klarowny wyjaśniła zadane przez strony kwestie. Mimo to strona powodowa pismem procesowym wniosła o ustosunkowanie się przez biegłego do kilku kolejnych pytań, mających charakter ściśle teoretyczny, w głównej mierze odnoszący się do hipotetycznych uszkodzeń żurawia przy przewozie na platformie, co ma znikome znaczenie w niniejszej sprawie. Biegły w sposób wyczerpujący ustosunkował się do zadanych przez powoda pytań. Uzupełniająca opinia biegłego sądowego oraz druga uzupełniająca opinia biegłego sądowego nie zmieniła w żadnej mierze wniosków biegłego wyrażonych w opinii zasadniczej. Dalszych zastrzeżeń do opinii biegłego strony nie składały.

Sąd dopuścił także dowód z przesłuchania stron z ograniczeniem do przesłuchania strony powodowej – M. G., które miały znikomy wpływ na kształt stanu faktycznego. Trzeba bowiem pamiętać, że dowód z przesłuchania stron ma charakter jedynie pomocniczy. Sąd nie opierał się na zeznania powoda w zakresie w jakim nie miały odzwierciedlenia w pozostałym materiale dowodowym.

Sąd pominął dowód z przesłuchania strony pozwanej – w osobie Prezesa Zarządu pozwanej spółki – z uwagi na to, że dowód ten został zgłoszony ze znacznym opóźnieniem, dopiero na końcowym etapie niniejszego postępowania. Sąd przyjął więc, że był sprekludowany.

Sąd nie znalazł podstaw do uwzględnienia wniosku pozwanego o zawieszenie niniejszego postępowania na czas trwania postępowania toczącego się przed Sądem Rejonowym w Słupsku o sygnaturze akt VI GC 509/22 z powództwa (...) sp. z o.o. w F.. Sprawa tocząca się przed tym sądem dotyczy odszkodowania, którego żąda spółka od M. G. za wadliwe wykonanie transportu żurawia marki L. w lipcu 2021 roku. Spółka złożyła pozew w w/w sądzie w dniu 18 lipca 2022 roku, zaś doręczenie pozwu w niniejszej sprawie miało miejsce w dniu 26 kwietnia 2022 roku. Przedmiotem niniejszego procesu jest, podobnie jak przed wspomnianym sądem, kwestia odszkodowawcza pozwanej (w niniejszym procesie) spółki ze względu na podniesiony zarzut potrącenia. Słusznie wskazuje pełnomocnik M. G., że w kwestii zasadności wystawienia noty księgowej (k. 85) wystąpił stan litispedencji.

Stan faktyczny w niniejszej sprawie był częściowo niesporny. Strony zgadzały się co do tego, że zawarta została między nimi umowa przewozu międzynarodowego żurawia/dźwigu samochodowego marki L. z Hiszpanii do Polski. Bezsporne było również, że przewóz został wykonany przez pozwanego w sposób tzw. „na kołach”, a także że w trakcie transportu pojazd został uszkodzony poprzez pęknięcie jednej z opon. Spór zaś dotyczył kwestii treści łączącej strony umowy, tj. czy pozwany zlecił powodowi wykonanie przewozu dźwigu na naczepie, czy przewozu na kołach, a także

kwestii ewentualnej odpowiedzialności powoda za powstałe uszkodzenia w pojeździe. Strony przy tym nie spierały się w zakresie umowy przewozu koparki gaśnicowej V.. Prowadziły jednak spór co do zasadności ponoszenia przez pozwanego kosztów wymiany opony przy przewozie dźwigu.

Przechodząc do rozważań natury prawnej należy wskazać, że dokonując dogłębnej analizy zarówno materiału dowodowego zgromadzonego w niniejszej sprawie, jak i wyrażonych w pismach procesowych stanowisk powoda i pozwanego, sąd uznał, że strony niniejszego postępowania zawarły umowę przewozu rzeczy między określonymi miejscami położonymi w państwach, które są stronami Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) z dnia 19 maja 1956 r. (Dz. U. z 1962 roku Nr 49, poz. 238 ze zm.; zwana dalej Konwencją). W związku z powyższym w niniejszej sprawie należało mieć na uwadze przede wszystkim przepisy wspomnianej Konwencji.

Dochodząc do takich wniosków, sąd miał na uwadze że strona powodowa wskazując na umowę łączącą strony wprost powoływała się na przepisy dotyczące umowy przewozu, przytaczając szereg przepisów ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 8 z późn. zm., dalej „prawo przewozowe”), czy wspomnianej Konwencji. Podobnie było z pozwanym. Strony przy tym były zastępowane przez profesjonalnych pełnomocników, którzy znają instytucje prawa. Mimo tego typu zakwalifikowania przedmiotowej umowy strona powodowa zdawała się forsować pogląd, że w istocie łącząca strony umowy nie dotyczyła przewozu towaru, a de facto wykonania usługi polegającej na przemieszczeniu dźwigu samojezdnego marki L. z Hiszpanii do Polski, nie przy użyciu środka transportu, ale za pomocą sił własnych wspomnianego pojazdu. Przedmiotem umowy przewozu jest zaś przewiezienie towaru (tutaj dźwigu/żurawia samojezdnego) **za pomocą innego pojazdu**, o czym świadczy wprost artykuł 1 wspomnianej Konwencji. Również w doktrynie prawa cywilnego, umowę przewozu rozumie się właśnie w taki sposób. W istocie chodzi o przemieszczenie w przestrzeni osób lub rzeczy **przy pomocy specjalnie skonstruowanych środków transportu** (por. M. Stec, w: SPP, t. 7, 2011, s. 825; Z. Gawlik, w: A. Kidyba, Komentarz KC, t. 3, 2010, s. 796–797).

Jeśli zatem powód chciał wynagrodzenia z danego typu umowy, będącej umową o świadczenie skonkretyzowanych usług, winien był wykazać treść tej umowy. Powód w niniejszym procesie mimo tego, że powoływał się na przepisy Konwencji próbował wykazać, że umową łączącą strony nie była umowa przewozu, co było zadziwiające i wysoce niekonsekwentne. Jednakże ostatecznie nie udało się mu udowodnić treści łączącego strony stosunku prawnego w kształcie jaki forsował w niniejszym procesie. Przeczą temu zarówno dowody z dokumentów jak i dowody z zeznań świadków. Zgodnie z art. 6 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1610 z późn. zm., dalej „k.c.”) ciężar udowodnienia faktu spoczywa na osobie, która z faktu tego wywodzi skutki prawne. Skoro powód twierdzi, że zobowiązany był tylko do wykonania usługi operowania pojazdem w celu przewiezienia go do określonego miejsca, powinien ten fakt udowodnić zgodnie z zasadami dowodzenia. Jeżeli zaś materiał dowodowy zgromadzony w sprawie nie daje podstawy do dokonania odpowiednich ustaleń faktycznych w myśl twierdzeń jednej ze stron, sąd musi wyciągnąć ujemne konsekwencje z braku udowodnienia faktów przytoczonych na uzasadnienie żądań lub zarzutów. Należy to rozumieć w ten sposób, że strona, która nie przytoczyła wystarczających dowodów na poparcie swych twierdzeń, ponosi ryzyko niekorzystnego dla siebie rozstrzygnięcia, o ile ciężar dowodu co do tych okoliczności na niej spoczywał (wyrok SA we Wrocławiu z 18.01.2012 r., I ACa 1320/11, LEX nr 1108777).

Sąd uznał, że łączącą strony umową była umowa przewozu z kilku powodów. Po pierwsze, zgodnie z zeznaniami świadków G. K. (2), A. Z., czy S. G. pozwany zajmuje się skupem pojazdów budowlanych na aukcji internetowej, które przewozi z zagranicy na naczepie do Polski i zleca wykonanie tego typu usług podmiotom zewnętrznym, w tym na przykład powodowi. Ponadto zgodnie z twierdzeniami świadków pozwany, jeśli uzna za wystarczające przewiezienie pojazdu na „własnych kołach” wykorzystuje do tego podmiot powiązany (...) sp. z o.o., co ma wpływ na niższą cenę wykonanej usługi. Skoro pozwany zlecił przewóz powodowi można domniemywać, że chodziło mu o przewóz pojazdu na naczepie. Ponadto wypada wskazać, że zgodnie z zeznaniami P. O., a także M. D. list przewozowy CMR (częściowo wypełniony) został przekazany powodowi w dniu wydania dźwigu. Posługiwanie się tego typu dokumentami funkcjonuje zaś przy przewozie międzynarodowym. Co więcej, zgodnie z dokumentem CMR w rubryce nr 17 (k. 63) widnieje numer rejestracyjny pojazdu, którego powód używa do przewożenia innych pojazdów. Pojazd o takim właśnie numerze rejestracyjnym widnieje na zdjęciach na kartach 206–210 akt. Numery rejestracyjne w tej rubryce są w dodatku tożsame z numerami rejestracyjnymi podanymi na dokumencie CMR dotyczącym przewozu

koparki (k. 16), a ten przecież miał się odbyć w całości na naczepie (czego powód nie kwestionuje). Znamienna w sprawie jest także treść korespondencji mailowej między stronami z dnia 13 lipca 2021 roku (k. 136), w której pracownik pozwanego S. G. (osoba, która zajmowała się tym zleceniem) wskazuje: „jutro jak będzie kierowca odbierał dźwig, to niech się ze mną skontaktuje (...) szef będzie chciał nagranie filmiku czy dźwig odpala, jeździ i stan techniczny dźwigu itd.” Wiadomość ta w ocenie sądu świadczy o czymś zgoła odmiennym niż twierdzi powód. Nie sposób uznać, że strony umówiły się na przetransportowanie dźwigu „na kołach”, skoro pozwany nawet nie wiedział czy dźwig odpala oraz czy jest sprawny technicznie. Zasady logiki i doświadczenia życiowego każą twierdzić, że zlecając usługę powodowi, pozwanemu zależało na przewozie maszyny, bowiem w dniu 14 lipca 2021 roku miał nastąpić jej odbiór. Wady techniczne pojazdu uniemożliwiłyby jej przetransportowanie na kołach. Z korespondencji tej nie sposób wyczytać, by strony umówiły się na tego typu usługę (no kołach), a zgromadzony w sprawie materiał dowodowy przemawia na jego niekorzyść. Oprócz zeznań świadka P. O., który w sprawie występował wyłącznie jako kierowca i nie był osobą ustalającą warunki zlecenia, nie ma w sprawie dowodów na podnoszoną przez powoda okoliczność jakoby strony umówiły się na transport maszyny na kołach. Na marginesie sąd też wskazuje, że sam powód M. G. wskazywał, że powód i pozwany preferowali kontakt osobisty, a nie za pośrednictwem „chłopaków tzn. spedytorów”. Również i tego typu nomenklatura świadczy o tym, że strony zawarły umowę przewozu a więc powód zobowiązany był do przewozu dźwigu za pośrednictwem środka transportu tj. na naczepie. Warto też dodać, że powód twierdził iż tego typu przewóz na naczepie byłby znacznie droższy, jednak okoliczności tej również nie udowodnił, mimo tego, że transportował inne dźwigi w ten właśnie sposób, tj. na naczepie (o czym świadczy dokumentacja zdjęciowa). Wystarczyło więc przedłożyć ewentualne faktury z dokonanego przewozu. Takiej próby dowodzenia powód jednak nie podjął. Zresztą przewóz koparki gąsienicowej na naczepie został zrealizowany za kwotę około trzy tysiące euro niższą niż przewóz przedmiotowego dźwigu. Biorąc więc pod uwagę fakt, że transport odbył się „na kołach” cena ta wydaje się być wysoka w porównaniu z pierwszym przewozem i nie ma podstaw do twierdzenia że była zaniżona.

Z tych względów sąd uznał, że łączącą strony umową była typowa umowa przewozu, co oznacza, że przewóz maszyny miał odbyć się za pomocą środka transportu, którym miał w dniu przewozu dysponować powód.

Pozwany dla obrony podniósł zarzut potrącenia. Był on zaś dopuszczalny w świetle art. 203¹ § 1 i 2 k.p.c. Zarzut ten pozwany podniósł w pierwszym piśmie procesowym, a swoją wierzytelność wywodzi z tego samego stosunku prawnego co wierzytelność dochodzona przez powoda. Jak można bowiem jednoznacznie wywieść z niebudzącego wątpliwości brzmienia przepisu, chodzi o **ten sam** (a nie np. taki sam, czyli identyczny), stosunek prawny, a więc stosunek prawny wynikający z jednej czynności prawnej (np. umowy) lub zdarzenia prawnego. Typowymi, a zarazem powszechnie występującymi w obrocie prawnym przypadkami wierzytelności zdalnych procesowo do objęcia ich zarzutem potrącenia w oparciu o przesłankę wynikania z tego samego stosunku prawnego będą w szczególności wierzytelności wynikające z umów wzajemnych o zapłatę ceny bądź wynagrodzenia z jednej strony oraz zapłatę odszkodowania bądź kar umownych z tytułu nienależytego wykonania umowy z drugiej strony (zob. P. Ryłski (red. nacz.), A. Olaś (red. cz. III) Kodeks postępowania cywilnego. Komentarz. Wyd. 2, Warszawa 2023, art. 203[1]).

Trzeba przy tym pamiętać, że podnosząc zarzut potrącenia i składając materialnoprawne oświadczenie o potrąceniu, pozwany przyznaje, że powodowi należy się wynagrodzenie dochodzone pozwem z tytułu faktur z dnia 28 lipca 2021 r. (nr (...)), z dnia 30 lipca 2021 roku (nr (...)) oraz z dnia 20 lipca 2021 roku (nr (...)) – tych bowiem faktur dotyczyło oświadczenie. Sąd nie miał więc wątpliwości, że doszło do niewłaściwego uznania długu. Uznanie takie może bowiem polegać na złożeniu wierzycielowi oświadczenia o potrąceniu wierzytelności. Oświadczenie to z samej swej natury obejmuje nie tylko oświadczenie woli o chęci dokonania umorzenia własnej wierzytelności, ale także oświadczenie wiedzy, że istnieje wierzytelność kontrahenta, z którą potrącenie może być dokonane (zob. wyrok SA we Wrocławiu z 5.09.2014 r., I ACa 882/14, LEX nr 1816497). Co do roszczenia powoda z tytułu kosztów wymiany opony (k. 25) uznanie ze strony pozwanego nie nastąpiło.

W tej sytuacji należało uznać powstanie roszczenia powoda o zapłatę kwoty 9.161,04 euro za bezsporne (takiej bowiem kwoty powód dochodził z tytułu przewoźnego po dokonaniu własnych kompensat). Pozwany jednak twierdził, że wierzytelność z tego tytułu uległa umorzeniu w wyniku dokonanej kompensaty i częściowej zapłaty. Oś sporu

w niniejszym procesie przenosiła się zatem na kwestie związane z zarzutem potrącenia. Pozwany złożył bowiem powodowi materialnoprawne oświadczenie o potrąceniu, a w niniejszym postępowaniu podniósł odpowiadający mu zarzut procesowy.

Przechodząc do dalszych rozważań wskazać należy, że zgodnie z art. 499 k.c. potrącenia dokonywa się przez oświadczenie złożone drugiej stronie. Podkreśla się w doktrynie, że artykuł 499 k.c. nie stawia szczególnych wymagań co do formy oświadczenia woli o potrąceniu. Należy stąd wnosić, że oświadczenie to może być złożone w każdy sposób (także w postaci elektronicznej), który w dostatecznym stopniu ujawnia jego treść i wolę dokonania potrącenia (zob. art. 60 k.c.). Również Sąd Najwyższy wielokrotnie wyrażał stanowisko, że oświadczenie o potrąceniu nie wymaga zachowania szczególnej formy, natomiast powinno być złożone w sposób, który w dostatecznym stopniu ujawnia jego treść (zob. m.in. postanowienie SN z dnia 9 marca 1972 r., III PZP 2/72, Informacja (...) 1972, nr 1–2, poz. 7; wyrok z dnia 12 listopada 1973 r., II CR 606/73, LEX nr 7333; wyrok z dnia 4 lutego 2004 r., I CK 181/03, LEX nr 163977; wyrok SN z dnia 20 października 2004 r., I CK 204/04, OSNC 2005, nr 10, poz. 76; wyrok z dnia 14 lutego 2013 r., II CSK 292/12, LEX nr 1318346) – A. J. [w:] Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania - część ogólna, wyd. II, red. A. K., W. 2014, art. 499.

Przenosząc powyższe na grunt niniejszej sprawy, wskazać trzeba, że pełnomocnik pozwanego w piśmie z dnia 22 października 2021 r. oświadczył powodowi, że potrącił z jego należnością swoje roszczenie w kwocie 41.909,68 zł z tytułu odszkodowania za uszkodzenie przewożonej maszyny wskutek wadliwie wykonanej usługi transportowej. Powód nie przeczył, że takie oświadczenie otrzymał, a pozwany dołączył stosowne pełnomocnictwo. W oświadczeniu tym, pozwany wskazał, że na wierzytelność odszkodowawczą składają się następujące kwoty:

- 8.536,58 zł – tytułem kosztu zakupu właściwych opon,
- 500 zł - koszt wymiany opon,
- 2.500 zł – koszt naprawy uszkodzonych stopni wejściowych z mocowaniem za kołem tylnym prawym,
- 5.000 zł – koszt naprawy uszkodzonej skrzyni narzędziowej aluminiowej,
- 6.557,10 zł – koszt zakupu podstawy podporowej i zawiesia stopy podporowej,
- 17.166 zł – koszt przejazdu maszyny na kołach,
- 1.650 zł – koszt wyceny sporządzonej przez rzeczoznawcę.

Przed złożeniem oświadczenia o potrąceniu pozwany wystawił powodowi w dniu 29 września 2021 r. notę księgową na kwotę 41.909,68 zł z terminem płatności 3 dni. Roszczenie z tego tytułu stało się więc wymagalne, czemu powód nie przeczył. Zgodnie z art. 498 k.c. gdy dwie osoby są jednocześnie względem siebie dłużnikami i wierzycielami, każda z nich może potrącić swoją wierzytelność z wierzytelności drugiej strony, jeżeli przedmiotem obu wierzytelności są pieniądze lub rzeczy tej samej jakości oznaczone tylko co do gatunku, a obie wierzytelności są wymagalne i mogą być dochodzone przed sądem lub przed innym organem państwowym. Potrącenie może być zatem skutecznie dokonane, jeżeli łącznie spełnione są następujące przesłanki: wierzytelności istnieją i są wzajemne i jednorodnjawowe; wierzytelność przedstawiana do potrącenia (aktywna) jest wymagalna; wierzytelność potrącana (pasywna) jest zaskarżalna. Ziszczenie się omówionych wyżej przesłanek ma ten skutek, że wierzyciel uzyskuje możliwość potrącenia (powstaje stan potrącalności). Może je zrealizować przez złożenie oświadczenia woli o charakterze prawokształtującym (zob. K. Osajda (red. serii), W. Borysiak (red. tomu), Kodeks cywilny. Komentarz. Wyd. 30, Warszawa 2022).

Z powyższego wynika, że zasadniczą przesłanką skutecznego potrącenia jest istnienie wzajemnych wierzytelności. Należało zatem zbadać, czy roszczenie pozwanego o zapłatę odszkodowania było zasadne. Powód próbował się uchylić od tej odpowiedzialności wskazując, że to pozwany zlecił mu dokonanie przewozu „na kołach”. Próbował także przekonywać, że uszkodzenia powstały ze względu na bardzo zły stan samego pojazdu, co według powoda

powinno wyłączać jego odpowiedzialność. Aby rozstrzygnąć, czy powód podniósł skutecznie zarzuty wyłączające jego odpowiedzialność jako przewoźnika wypada poczynić pewne uwagi ogólne.

Artykuł 1 ust. 1 stanowi, że **Konwencję stosuje się do wszelkiej umowy o zarobkowy przewóz drogowy towarów pojazdami**, niezależnie od miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron, jeżeli miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsca przewidziane dla jej dostawy, stosownie do ich oznaczenia w umowie, znajdują się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się. Strony były zgodne, że przepisy Konwencji znajdują zastosowanie w niniejszej sprawie.

Zgodnie z artykułem 17 Konwencji przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpiło w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy (ustęp 1). Przewoźnik jest zwolniony od tej odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem nie wynikającym z winy przewoźnika, wadą własną towaru lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec (ustęp 2). Przewoźnik nie może powoływać się dla zwolnienia się od odpowiedzialności ani na wady pojazdu, którym się posługuje dla wykonania przewozu, ani na winę osoby lub pracowników osoby, u której pojazd wynajął (ustęp 3). Zgodnie z art. 18 Konwencji dowód, że zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało jedną z przyczyn przewidzianych w artykule 17, ustęp 2, **cięży na przewoźniku**.

Mając na uwadze powyższe przepisy można zauważyć, że **przewoźnik odpowiada na zasadzie ryzyka za uszkodzenie towaru, które nastąpi w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem** (art. 17 ust. 1 Konwencji). Przewoźnika obciążają więc skutki zdarzeń, które nastąpiły pomiędzy wydaniem towaru a jego odbiorem. Mówi się więc o związku czasowym szkody z transportem, który determinuje **domniemanie winy przewoźnika**. Przewoźnik może być zwolniony z tej odpowiedzialności jedynie z przyczyn, o których mowa w art. 17 ust. 2 i 4 Konwencji. **W innych sytuacjach domniemanie winy przewoźnika obalić nie można**, ponosi on odpowiedzialność za skutek w postaci szkody.

Powód powoływał się więc na okoliczności wskazane w art. 17 ust. 2 Konwencji, albowiem w jego ocenie uszkodzenie zostało spowodowane winą osoby uprawnionej tj. nadawcy – na jego wyraźne zlecenie. Jak jednak już wcześniej omówiono tę kwestię, powodowi nie udało się wykazać, by zlecenie obejmowało przewóz „na kołach”. Nie miało przy tym znaczenie, że przedmiot umowy przewozu – dźwig marki L. – był przystosowany do jazdy po drogach publicznych a także mógł po odpowiednim przygotowaniu przebywać długie dystanse. Skoro bowiem pozwany zlecił powodowi wykonanie przewozu pojazdu, tj. przewiezienie go w sposób w jaki poprzednio powód przewiózł inny pojazd – koparkę gąsienicową – tj. na naczepie, to transport powinien odbyć się w takiej formie. Powód próbował także podnosić, że uszkodzenia wynikały z wad samego towaru. Jednak zarzut ten, w świetle nieprawidłowego wykonania umowy przewozu (bez użycia do tego celu własnego środka transportu) nie mógł się ostać. Również i biegły wskazał, że gdyby dźwig był przewożony na naczepie, do uszkodzeń najprawdopodobniej nie doszłoby. Ponadto dla zwolnienia się od odpowiedzialności przewoźnik nie może powoływać się ani na wady pojazdu, którym się posługuje dla wykonania przewozu, ani na winę osoby lub pracowników osoby, u której pojazd wynajął (art. 17 ust. 3 Konwencji). Powód w dalszej kolejności nie powoływał się na inne okoliczności mogące wyłączać jego odpowiedzialności, w tym na okoliczności wskazane w art. 17 ust. 4 Konwencji (na takie okoliczności składają się: a. użycie pojazdów otwartych i nie przykrytych oponczką, jeżeli to użycie było wyraźnie uzgodnione i zaznaczone w liście przewozowym – nie dotyczy to tzw. nadmiernego ubytku lub zaginięcia sztuki; b. brak lub wadliwe opakowanie, jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości, w razie braku lub wadliwego opakowania, narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie; c. manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy; d. naturalne właściwości niektórych towarów, mogące powodować całkowite lub częściowe ich zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, samoistne wewnętrzne zepsucie, wyschnięcie, wyciek, normalny ubytek lub działanie robactwa i gryzoni – przy czym przewoźnik musi udowodnić, że przedsięwziął wszelkie obowiązujące go w danych okolicznościach środki co do wyboru, utrzymania i użycia tych urządzeń oraz że zastosował się do specjalnych instrukcji, które zostały mu udzielone;

- e. niedostateczność lub wadliwość cech lub numerów na sztukach przesyłki;
- f. przewóz żywych zwierząt – w tym przypadku przewoźnik musi wykazać, że przedsięwziął wszelkie obowiązujące go w danych okolicznościach środki i że zastosował się do specjalnych instrukcji, które zostały mu udzielone). Stosownie do zasad dowodzenia ustanowionych w art. 18 Konwencji, przewoźnik ma obowiązek uprawdopodobnić, że zachodzi jedna z przyczyn egzoneracyjnych, co powodowi się nie udało.

Skoro więc, powodowi nie udało się wyłączyć surowej odpowiedzialności przewoźnika działającej na zasadzie ryzyka, należało przejść do kwestii poniesionej przez pozwanego szkody i jej wysokości. Roszczenie swoje pozwany wywodził, więc z art. 471 k.c. Zgodnie z zasadą wynikającą z art. 471 § 1 k.c. dłużnik obowiązany jest do naprawienia szkody wynikającej z niewykonania lub nienależytego wykonania umowy, chyba że niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy jest następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi. Na marginesie jeszcze sąd wskazuje, że pozwany był osobą uprawnioną do dochodzenia odszkodowania z tytułu umowy przewozu, był bowiem zarówno nadawcą jak i odbiorcą towaru i miał uprawnienie do dysponowania przesyłką (patrz. art. 12 i 13 Konwencji oraz art. 1 ust. 3 i 75 ust. 3 pkt 2 lit. b prawa przewozowego w związku z art. 27 § 1 pkt 2 p.p.m.).

Odpowiedzialność kontraktowa dłużnika powstaje więc wówczas, gdy spełnione zostaną łącznie następujące przesłanki: **1)** niewykonanie bądź nienależyte wykonanie zobowiązania przez dłużnika; **2)** fakt poniesienia przez wierzyciela szkody; **3)** związek przyczynowy pomiędzy niewykonaniem bądź nienależytym wykonaniem zobowiązania a szkodą. Na powódzie, więc spoczywał ciężar wykazania trzech przesłanek uzasadniających odpowiedzialność pozwanego tj. niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania, powstanie szkody wierzyciela w postaci uszczerbku majątkowego, związek przyczynowy między faktem nienależytego lub niewykonania zobowiązania a poniesioną szkodą. Mając na uwadze wcześniejszy wywód należało uznać, że pozwanemu udało się wykazać pierwszą z przesłanek, zaś dla wykazania pozostałych dwóch sąd przeprowadził dowód z opinii biegłego sądowego, który w przeważającej części podzielił stanowisko pozwanego. Jeszcze dla porządku sąd wskazuje, że powód przyznał, że w trakcie transportu pojazdu doszło do pęknięcia opony dźwigu, wobec czego dowodzenie w tym zakresie nie było trudne. Dokumentacja zdjęciowa przedstawiała zaś uszkodzenia, do których odniósł się sam biegły.

Opinia biegłego sądowego pomogła w ustaleniu wysokości poniesionej przez powoda szkody oraz ewentualnego związku przyczynowego uszkodzeń z nienależytym wykonaniem zobowiązania. Ekspert wskazał, że na skutek pęknięcia opony w pojeździe mogło dojść do uszkodzenia innych elementów pojazdu, takich jak uszkodzenia: skrzynki narzędziowej, stopni wejściowych. Ponadto na skutek pęknięcia mogło dojść do zgubienia podczas jazdy stopy podporowej oraz zawiesi stopy podporowej. Dodał także, że w wyniku długotrwałej eksploatacji maszyny mogło dojść do zmierzchnięcia uszczelki doprowadzającej do zapocenia elementów poprzez nieznaczny wyciek płynów takich jak olej. Biegły ustalił, że koszt naprawy tego typu usterek mógł wynieść nawet 61.033 zł netto. Jednocześnie biegły uznał, że nie doszło do zmniejszenia wartości pojazdu na skutek przebycia dystansu blisko 3 tys. km. Do opinii biegłego sądowego szczegółowe pytania wnosili strony procesu, na które biegły w sposób klarowny odpowiedział. Jednocześnie nie zmieniły one wydzźwięku opinii zasadniczej. Z tych względów sąd ustalając zaistnienie i wysokość szkody w całości oparł się na ekspertyzie. Mając więc na uwadze, że pozwany dokonał potrącenia wierzytelności powoda z tytułu naprawy uszkodzonych elementów wymienionych przez biegłego na kwotę 23.093,68 zł, zarzut potrącenia w tej części był w pełni zasadny. Co do obciążenia powoda kwotą 17.166 zł tytułem kosztu przejazdu maszyny na kołach tzw. kilometrówka, która była de facto wartością zużycia eksploatacyjnego pojazdu, w świetle opinii biegłego nie było ono w całości słuszne – pojazd nie utracił bowiem wartości w wyniku przejechania takiej trasy. Jednakże co warto zauważyć, biegły uznał że na skutek długotrwałej jazdy doszło do zmierzchnięcia uszczelki doprowadzającej do zapocenia elementów poprzez nieznaczny wyciek płynów takich jak olej. Naprawę uszczelki wycenił na kwotę do 2.000 zł, wobec czego sąd uznał, że wydatek ten mieścił się w kwocie 17.166 zł tytułem zużycia eksploatacyjnego. Z tych względów oświadczenie o potrąceniu nie było skuteczne co do kwoty 15.166 zł.

Jednocześnie sąd nie znalazł podstaw do uwzględnienia kosztu sporządzenia prywatnej ekspertyzy, albowiem ta nie była niezbędna do dochodzenia praw pozwanego. Po pierwsze pozwany nie przedstawił, że faktycznie dokonał zapłaty za ekspertyzę kwoty 1.650 zł. Po drugie, ostateczna wycena z ekspertyzy nie pokrywa się z dochodzoną przez pozwanego szkodą. Po trzecie zaś, skoro pozwany poniósł koszty naprawy uszkodzeń wystarczyło przedłożyć stosowne

dokumenty z naprawy, nie było konieczne angażowanie w tym celu eksperta. Ponadto część odszkodowania z tytułu zmniejszenia wartości pojazdu, pozwany wyliczył samodzielnie. W tych okolicznościach trudno zrozumieć dlaczego wykonanie powyższej ekspertyzy było niezbędne do dochodzenia swoich praw. Pozwany mógł bowiem samodzielnie sporządzić dokumentację zdjęciową. W ocenie sądu wydatek ten nie mieścił się w normalnym związku przyczynowym ze szkodą, wobec czego nie było zasadne obciążanie nim powoda.

Powód oprócz przewoźnego dochodził także kwoty 3.075 euro tytułem wymiany podczas transportu pękniętej opony. Mając na uwadze, że powód wykonał umowę przewozu w sposób niewłaściwy, a pęknięcie opony było spowodowane wadliwym wykonaniem przewozu, obciążanie tego typu kosztem pozwanego byłoby bezmiaru niesłuszne. Tym bardziej, że ostatecznie pozwany musiał i tak wymienić oponę na właściwą. Nie ma więc podstaw do dochodzenia przez powoda tego wydatku.

Podsumowując powód dochodził należności z tytułu wykonania umowy przewozu koparki gąsienicowej na kwotę łącznie 5.693,38 euro (pozwany dokonał zapłaty części należności tj. kwoty 456,62 euro przelewem z dnia 22 listopada 2021 roku za fakturę nr (...)), należności z tytułu wykonania umowy przewozu dźwigu marki L. na kwotę łącznie 3.467,66 euro brutto (należność z tej faktury została skompensowana przez powoda z zobowiązaniami przysługującymi pozwanemu do kwoty 26.406,11 zł brutto tj. pozostało do zapłaty 3.467,66 euro stosując kurs waluty wynikającej z faktury nr (...)), a także kwoty 3.075 euro z tytułu wymiany opony.

Mając na uwadze, że potrącenie pozwanego było skuteczne co do kwoty 25.093,68 zł, stosując art. 451 k.c. oraz art. 358 § 2 k.c., należało kwotę tę zaliczyć w pierwszej kolejności na zobowiązania najdawniej wymagalne przeliczając to na walutę polską według kursu średniego ogłaszanego przez (...) z dnia wymagalności roszczenia. Z tego względu w pierwszej kolejności kwotę tę należało zarachować na wierzytelność wynikającą z faktury nr (...), która w przeliczeniu na walutę polską wynosiła 15.909,62 zł (kurs euro: 4,5880 zł), a następnie na część wierzytelności wynikającej z faktury nr (...), która w przeliczeniu na walutę polską wynosiła 14.084,42 zł (kurs euro: 4,5803 zł). Do zapłaty z faktury nr (...) pozostała kwota 9.117,48 zł tj. 1.990,58 euro. Faktura nr (...) pozostaje do zapłaty w całości w dochodzonej wysokości.

Z tych względów na podstawie omówionych przepisów prawa należało zasądzić od pozwanego na rzecz powoda kwotę 4.608,96 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie w transakcjach handlowych od kwot: 1.990,58 euro od dnia 28 sierpnia 2021 roku do dnia zapłaty oraz 2.618,38 zł od dnia 30 sierpnia 2021 roku do dnia zapłaty. W pozostałym zakresie powództwo należało oddalić.

O odsetkach ustawowych za opóźnienie w transakcjach handlowych od należności głównej orzeczono na podstawie art. 7 ust. 1 ustawy z dnia z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych (Dz.U. z 2013 r. poz. 403, dalej „ustawa”). W sprawie nie ulegało wątpliwości, iż strony zawarły transakcję handlową w rozumieniu przepisów tejże ustawy. Stosownie do art. 7 ust. 1 ustawy – z wyłączeniem transakcji, w których dłużnikiem jest podmiot publiczny – wierzycielowi, bez wezwania, przysługują odsetki ustawowe za opóźnienie w transakcjach handlowych, chyba że strony uzgodniły wyższe odsetki, za okres od dnia wymagalności świadczenia pieniężnego do dnia zapłaty, jeżeli są spełnione łącznie następujące warunki: 1) wierzyciel spełnił swoje świadczenie; 2) wierzyciel nie otrzymał zapłaty w terminie określonym w umowie. Terminy zapłaty wynikają z faktur VAT.

Konsekwencją rozstrzygnięcia o żądaniu pozwu było orzeczenie o kosztach procesu. Jako podstawę przyjęto art. 100 k.p.c., stosunkowo rozdzielając koszty. Sąd uwzględnił okoliczność, że strona powodowa wygrała sprawę w 38%. Na koszty postępowania poniesione przez powoda złożyły się: opłata od pozwu (2.825 zł), koszty zastępstwa procesowego (3.600 zł) i opłata skarbową od pełnomocnictwa (17zł), koszty wynagrodzenia biegłego (1.718,86 zł + 326,54 zł) – łącznie 8.487,40 zł. Pozwany wygrał sprawę w 62% i poniósł następujące koszty: koszty zastępstwa procesowego (3.600 zł) i opłata skarbową od pełnomocnictwa (17zł) oraz koszt wynagrodzenia biegłego (1.718,85 zł). Za celowe koszty powoda uznano zatem sumę 3.225,21 zł (8.487,40 zł x 38%), z kolei celowe koszty pozwanego wynosiły 3.308,22 zł (5.335,85 zł x 62%). Tym samym Sąd zasądził od powoda na rzecz pozwanego kwotę 83,01 zł tytułem zwrotu kosztów procesu wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia uprawomocnienia się wyroku do dnia zapłaty.