

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 5 września 2018 r. powódka (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (...) w S. wniosła przeciwko pozwanej (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością w (...) o zapłatę kwoty 1925,40 euro oraz 25 029 zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od dnia 4 września 2018 r. do dnia zapłaty, wnosząc również o zasądzenie kosztów procesu, tytułem należności za najmu naczepy zastępczej w okresie, w którym powódka nie mogła korzystać z własnej, z uwagi na jej zatrzymanie oraz tytułem szkody wynikłej z przymusowego przechowywania naczepy powódki, zatrzymanej przez organy państwowe oraz tytułem kary administracyjnej nałożonej na powódkę.

Nakazem zapłaty z dnia 10 września 2018 r. sąd orzekł zgodnie z żądaniem pozwu.

W sprzeciwie od nakazu zapłaty, pozwana zaskarżyła ww. nakaz zapłaty w całości, wnosząc o oddalenie powództwa oraz zasądzenie kosztów procesu według norm przepisanych. Nadto pozwana podniosła zarzut niewłaściwego oznaczenia przedmiotu sporu, a w konsekwencji nienależytego opłacenia pozwu, a także zarzut niewłaściwości miejscowej sądu.

Pismem z dnia 29 listopada 2018 r. pełnomocnik powódki zmodyfikował żądanie wnosząc o zasądzenie od pozwanej na rzecz powódki roszczenia ewentualnego 8270,36zł wraz z ustawowymi odsetkami za opóźnienie liczonymi od dnia 4 września 2018 r. do dnia zapłaty, podtrzymując powództwo w pozostałym zakresie.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

Pozwana (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w (...) otrzymała od (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością (...) w C. zlecenie przewiezienia ładunku w postaci odpadów o kodzie (...). Pozwana przyjęła zlecenie transportowe i następnie w dniu 6 września 2017r. zleciła powódce (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością (...) w S. wykonania przewozu towaru w postaci odpadów - tworzyw sztucznych o kodzie (...). W związku z tym przesłała do pozwanej zlecenie transportowe nr (...).

Załadunek nastąpić miał w siedzibie (...) w miejscowości B. (...), zaś rozładunek w C., jednakże na skutek telefonicznych ustaleń stron, rozładunek nastąpił w K. na terenie (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością (...). Strony ustaliły wysokość frachtu należnego powódce w wysokości 300 euro, przy czym rozliczenie miało nastąpić w polskich złotych.

Powódka otrzymała formularz stanowiący załącznik nr VII do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1013/2006, konieczny do przemieszczenia odpadów o kodzie (...).

Przewóz odbywał się przy użyciu ciągnika siodłowego nr rej. (...), będącego przedmiotem umowy leasingu oraz naczepy nr rej. (...).

Bezsporne, a nadto dowód:

- zlecenie, k. 24,
- list przewozowy, k. 26.
- wydruk korespondencji elektronicznej z dnia 6 września 2017 r. k. 24-25,
- kopia dowodów rejestracyjnych k. 16-17;
- wyciąg z umowy leasingu k. 18;
- upoważnienie do używania k. 19,

- pismo E. z dnia 14 listopada 2018 r. k. 244,

- zeznania W. W., k. 363-364, 365.

Powódka przewoziła już wcześniej podobne odpady, posiadając pozwolenie na przewóz odpadów o kodzie (...) tj. tworzyw sztucznych i gumy, w związku z czym przyjęła od pozwanej zlecenie bez zastrzeżeń.

Dnia 6 września 2017 r. kierowca powódki podstawił pojazd pod załadunek w miejscowości B.. Towar w chwili załadowania był powiązany i zabezpieczony drutami. Widoczny był rodzaj ładowanych odpadów, możliwe było wizualne ustalenie poszczególnych przedmiotów wchodzących w skład odpadów. Poza foliami widoczne były urządzenia elektroniczne, kawałki ubrań, papier i inne przedmioty nie będące tworzywami sztucznymi i gumą. Kierowca powódki podczas załadunku przyglądał się czynnościom ładunkowym, podchodził do odpadów i zabezpieczał towar pasami. Załadowane odpady wydawały nieprzyjemny zapach. Kierowca nie zgłaszał jakichkolwiek wątpliwości co do rodzaju ładowanego towaru.

Ostatecznie załadowano 23,280 t towaru, który nie stanowił odpadów o kodzie (...), lecz były to odpady komunalne o kodzie (...).

Dowód:

- korespondencja elektroniczna k. 25;

- list CMR k. 26;

- informacja o odpadach k. 27;

- dokument wagowy k. 28;

- dokumentacja fotograficzna, w aktach (...),

- notatka służbowa, w aktach (...)

- dokumentacja fotograficzna w aktach (...) stanowiąca załącznik do akt;

- dokumenty w aktach (...) stanowiące załącznik do akt;

- dokumenty w aktach (...) stanowiące załącznik do akt;

- zeznania świadka W. W. k. 369;

- zeznania świadka B. C. k. 495;

- zeznania świadka M. Z. k. 284-287;

- zeznania świadka W. W. k. 369;

- zeznania świadka A. B. k. 455;

- zeznania świadka C. B. k. 455;

- zeznania świadka B. C. k. 495.

Kierowca powoda na polecenie pozwanego, telefonicznie skontaktował się osobą odpowiedzialną za rozładunek i uzyskał informację o rozładunku w K., a nie w C.. W dniu 7 września 2017 r. pojazd powoda dotarł na miejsce rozładunku, gdzie przyjechała również policja, Inspekcja Transportu Drogowego oraz inspektorzy (...) Ochrony (...).

Po dokonaniu kontroli przewożonych odpadów, towar przewożony na naczepie powoda został zatrzymany wraz z ładunkiem poprzez jej usunięcie na teren parkingu strzeżonego prowadzony przez J. T. w L..

Podczas kontroli ujawniono, że powódka przewiozła towar inny niż deklarowany w liście przewozowym, tj. o kodzie (...) - odpady komunalne.

Dowód:

- korespondencja elektroniczna z dnia 7 września 2017 r. k. 31-32, 39;
- protokół kontroli drogowej z dnia 7 września 2017 r. k. 33;
- sprawozdanie z kontroli drogowej k. 34;
- postanowienie z dnia 7 września 2017 r. (2 Ds 586.2017) k. 38;
- opis stwierdzenia naruszeń k. 34v.-35;
- pokwitowanie zatrzymania dokumentów k. 37;
- załącznik do protokołu kontroli, k. 42,
- pismo (...), k. 50
- faktura, k. 52,
- dokumentacja fotograficzna, w aktach (...),
- zeznania świadka M. Z. k. 284-287;
- zeznania świadka W. W. k. 369;
- zeznania świadka Ł. S. k. 408-409;
- zeznania K. S. k. 409v.;
- zeznania świadka A. B. k. 455;
- zeznania świadka B. C. k. 495.

W związku z zatrzymaniem naczepy wraz ze znajdującymi się na niej odpadami powód nie mógł wykorzystywać również ciągnika siodłowego marki S., do prowadzenia działalności transportowej. W związku z tym 8 września 2017 r. powódka zawarła z (...) spółką z ograniczoną odpowiedzialnością w O. umowę najmu naczepy marki K. nr rej. (...), celem kontynuowania działalności.

W umowie ustalono miesięczny czynsz najmu wynoszący 625 euro netto, powiększony o należny podatek VAT. Z tytułu zabezpieczenia pobrano od powódki zaliczkę w kwocie 2000 zł. Umowę zawarto na okres od dnia 11 września 2017 r. do dnia 31 grudnia 2017 r.

Dnia 14 września 2017 r. (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w O. wystawiła na rzecz powódki fakturę VAT nr (...) na kwotę 768,75 euro brutto, tytułem czynszu najmu za okres od 14 września do 13 października 2017 r. za naczepę K. nr umowy (...).

Przelewem z dnia 13 września 2017 r. powódka uiściła ww. kwotę na rzecz spółki (...).

Dnia 1 października 2017 r. (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w O. wystawiła na rzecz powódki fakturę VAT nr (...) na kwotę 446,37 euro brutto, tytułem czynszu najmu od 14 października do 31 października 2017 r. za naczepę K. nr umowy (...).

Przelewem z dnia 24 października 2017 r. powódka uiściła na rzecz spółki (...) kwotę 446,37 euro.

Dnia 1 listopada 2017 r. (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w O. wystawiła na rzecz powódki fakturę VAT nr (...) na kwotę 768,75 euro brutto, tytułem czynszu najmu od 1 listopada 2017 r. do 30 listopada 2017 r. za naczepę K. nr umowy (...).

W dniu 18 grudnia 2017r. najemca wystawił na rzecz powódki fakturę korygującą za najem naczepy w okresie od 1 grudnia 2017r. do 15 grudnia 2017r., na łączną kwotę 371,98 euro brutto.

Przelewem z dnia 29 listopada 2017 r. powódka uiściła na rzecz spółki (...) kwotę 768,75 euro.

Łącznie tytułem najmu powódka uiściła na rzecz wynajmującego 1925,40 euro.

W okresie od 14 września 2017 r. do 15 grudnia 2017 r., przy użyciu wynajętej przyczepy, powódka wykonała łącznie 122 transporty.

Dowód:

- faktura VAT nr (...) k. 61;
- faktura VAT nr (...) k. 63;
- faktura VAT nr (...) k. 65;
- faktura Vat, k. 548;
- potwierdzenie przelewu, 62, 64, 66
- umowa najmu z dnia 8 września 2017 r. k. 54;
- harmonogram opłat k. 55;
- OWU k. 55v.-58;
- deklaracja do weksła k. 59;
- porozumienie z dnia 8 września 2017 r. k. 60;
- listy CMR, dokumenty WZ itd. K. 144-214;
- zeznania świadka M. Z. k. 284-287;
- zeznania świadka W. W. k. 369;
- zeznania świadka B. C. k. 495.

Dnia 12 września 2017 r. (...) (...) (...) wszczął przeciwko powódce postępowanie w sprawie nałożenia kary pieniężnej za naruszenie warunków i zasad wykonywania przewozów drogowych, wzywając do złożenia dokumentów i wyjaśnień.

Dowód:

- zawiadomienie o wszczęciu postępowania z dnia 12 września 2017 r. k. 40;

- protokół kontroli drogowej z dnia 7 września 2017 r. k. 41;
- opis stwierdzenia naruszeń k. 42;
- zeznania K. S. k. 409v.

Pismem z dnia 19 września 2017 r. pełnomocnik powódki zwrócił się do (...) (...) (...) we W. z wnioskiem o wydanie zatrzymanej naczepy marki S. (...) nr rej. (...) z uwagi na jej zbędność dla toczącego się postępowania oraz z uwagi na fakt, że jej pozostawienie na wyznaczonym parkingu naraża powódkę na znaczną szkodę.

Dowód:

- pismo z dnia 19 września 2017 r. k. 43-44;
- zeznania świadka M. Z. k. 284-287.

Wiadomością e-mail z dnia 18 września 2017 r. powódka poinformowała pozwaną o poniesionych do tej pory kosztach 758,75 z euro tytułem kosztu wynajęcia naczepy oraz 2000 zł tytułem uiszczonej zaliczki, mandacie w wysokości 10 000 zł, a także o ewentualnych kosztach adwokata. Wiadomość pozostała bez odpowiedzi.

Dowód:

- wiadomość e-mail z dnia 18 września 2017 r. k. 45;
- zeznania świadka B. C. k. 495.

Dnia 29 września 2017 r. powódka wystawiła na rzecz pozwanej fakturę VAT na kwotę 1566,26 zł brutto tytułem usługi (...). Wynagrodzenie zostało uiszczone w całości.

Bezsporne, a nadto dowód:

- faktura VAT nr (...) k. 103;

W sporządzonym dnia 5 października 2017 r. przez (...) Ochrony (...) we W. sprawozdaniu wskazano, że w próbie nr 2 pobranej z naczepy powódki nr rej. (...) oznaczono, iż zawiera ona 38,2% tworzyw sztucznych, 30,3% odpadów wielomateriałowych w tym z utrzymania higieny, 14,7% gumy, wobec czego stwierdzono, iż ładunek nie stanowi tworzyw sztucznych i gumy o kodzie (...), stanowiąc inne odpady (w tym zmieszane substancje i przedmioty) z mechanicznej obróbki odpadów inne niż wymienione w (...) (...).

Dowód:

- sprawozdanie z dnia 5 października 2017 r. k. 36;
- zeznania świadka Ł. S. k. 408-409;
- zeznania świadka B. C. k. 495.

Pismem z dnia 6 listopada 2017 r. powódka wezwała pozwaną do naprawienia szkody niezwłocznego usunięcia w uzgodnieniu z organem prowadzącym postępowanie karne, ładunku znajdującego się na naczepie nr rej. (...), a także do zapłaty w terminie 3 dni kwoty 7800 zł odpowiadającej liczbie 60 dni oraz dobowej stawki parkingu strzeżonego w kwocie 130 zł, tytułem odszkodowania, w związku z zatrzymaniem pojazdu powódki i koniecznością jego przekazania na parking strzeżony, w następstwie niedopełnienia przez pozwaną formalności związanych z transgranicznym przemieszczaniem odpadów.

Dowód:

- pismo z dnia 6 listopada 2017 r. k. 104;

- dowód nadania k. 105.

Powód chcąc ograniczyć koszty związane z trwającym najmem naczepy poszukiwał miejsce na złożenie odpadów znajdujących się na zatrzymanej naczepie. Ostatecznie ustalił, że przechowanie odpadów o kodzie (...) będzie możliwe na placu w Z. prowadzonym przez E. S.. Wówczas zwrócił się pismem z 25 listopada 2017 r. do (...) (...) o wydanie decyzji o zmianę miejsca magazynowania.

Decyzją z dnia 20 grudnia 2017 r. (...) przychylił się do wniosku powódki z dnia 25 listopada 2017 r., a 28 grudnia 2017r. naczepa powódki została rozładowana i zwolniona z zatrzymania.

Bezsporne, a nadto dowód:

- pismo z dnia 25 listopada 2017 r. k. 46, 48-49;

- dowód nadania k. 47;

- zeznania świadka M. Z. k. 284-287.

- decyzja (...) k. 50;

- notatka służbowa z dnia 21 grudnia 2017 r. k. 51.

Dnia 22 grudnia 2017 r. A. J. T. prowadzący parking policyjny w L. wystawił na rzecz powódki fakturę VAT nr (...) na kwotę 15029 zł brutto tytułem zabezpieczenia pojazdu- naczepy nr rej. (...). Przelewem z dnia 22 grudnia 2017 r. powódka uiściła ww. kwotę.

Bezsporne, a nadto dowód:

- faktura VAT nr (...) k. 52;

- potwierdzenie przelewu z dnia 22 grudnia 2017 r. k. 53;

- zeznania świadka M. Z. k. 284-287.

W odpowiedzi na wezwanie do zapłaty, pismem z dnia 28 grudnia 2017 r. pozwana odmówiła zaspokojenia roszczenia powódki, wskazując, że nie była podmiotem obowiązany z transgranicznego przemieszczania odpadów.

Dowód:

- pismo z dnia 28 grudnia 2017 r. k. 106-107;

- zeznania świadka B. C. k. 495.

Decyzją z dnia 2 lutego 2018 r. (...) (...) (...) we W. nałożył na powódkę karę pieniężną w wysokości 10 000 zł, w związku z naruszeniem przepisów ustawy o transporcie drogowym polegającym na wwozie odpadów na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej bez wymaganego zezwolenia.

Powód złożył odwołanie od decyzji, które jednak nie zostało uwzględnione i (...) utrzymał w mocy decyzję (...) z dnia 2 lutego 2018 r. Na skutek skargi powódki na ostateczną decyzję, wyrokiem z dnia 26 lipca 2018 r. (...) w S. oddalił skargę powódki na decyzję (...) z dnia 6 kwietnia 2018 r.

Dowód:

- decyzja (...) z dnia 2 lutego 2018 r. k. 67-75;
- zeznania K. S. k. 409v.
- odwołanie z dnia 27 lutego 2018 r. k. 77-81;
- decyzja (...) z dnia 6 kwietnia 2018 r. k. 82-86;
- skarga z dnia 11 maja 2018 r. k. 87-90;
- dowód nadania k. 91;
- wyrok z dnia 26 lipca 2018 r. wraz z uzasadnieniem k. 93-102.

Pismem z dnia 27 sierpnia 2018 r. powódka wezwała pozwaną do zapłaty kwot: 1925,40 euro oraz 25 029 zł, wskazując, że składają się na nie: 1925,40 euro tytułem najmu naczepy, 15 029 zł tytułem naprawienia szkody w zakresie kosztów przymusowego przechowywania naczepy oraz 10 000 zł tytułem naprawienia szkody wynikającej z nałożonej na powódkę kary pieniężnej przez organ administracyjny.

Dowód:

- wezwanie do zapłaty z dnia 27 sierpnia 2018 r. k. 108;
- dowód nadania k. 109;
- uchwała (...) (...) z dnia 12 grudnia 2016 r. k. 110;
- uchwała (...) (...) z dnia 8 grudnia 2017 r. k. 111.

W 2017r. rynkowe stawki za najem naczep w rodzaju najętej przez powoda i naczepy zatrzymanej w postępowaniu prowadzonym przez organy państwowe, wynosiły od 1500 zł do 3000 zł netto miesięcznie. Stawka, za którą powódka najęła naczepę w wysokości 625 euro netto mieściła się w stawkach rynkowych.

Stawka za przymusowy postój naczepy powódki L. wynosiła 133 zł za jedną dobę, wysokość stawki została ustalona zgodnie z uchwałą nr XXIII/162/2016 (...) (...) z dnia 30 listopada 2016 r. dla pojazdu o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 16 ton.

Dowód:

- opinia biegłego sądowego T. B., k. 514-523,
- uchwały, k. 110-111.

Sąd zważył co następuje:

Powództwo podlegało uwzględnieniu w części.

Wyrok wydano w trybie art. 15 z.zs² ustawy o szczególnych rozwiązaniach związanych z zapobieganiem, przeciwdziałaniem i zwalczaniem (...), innych chorób zakaźnych oraz wywołanych nimi sytuacji kryzysowych (Dz.U. 2020.374 ze zm.), uwagi na przeprowadzenie całości postępowania dowodowego.

Strony zawarły umowę przewozu towaru w transporcie międzynarodowym (z Niemiec do Polski) tym samym umowa podlegała regulacji konwencji międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) z dnia 19 maja 1956 r. (Dz.U. 1962 Nr 49, poz. 238 - dalej konwencja CMR), a w zakresie nieuregulowanym przepisom prawa krajowego, kodeksowi cywilnemu i ustawie Prawo przewozowe.

W sprawie nie było sporu co do zawarcia między stronami umowy przewozu, załadowania odpadów o innym kodzie niż wynikający ze zlecenia transportowego, zatrzymania naczepy wraz z odpadami przez Inspekcję Ochrony Środowiska, powstania z tego tytułu kosztu przechowania w wysokości 15029 zł, nałożenia na powódkę prawomocnej kary w wysokości 10.000 zł, najęcia przez powódkę naczepy zastępczej.

Spór dotyczył:

1. charakteru zawartej umowy,
2. obowiązków ciążących na stronach umowy i prawidłowego wykonania umowy przez strony,
3. potrzeby najmu naczepy zastępczej,
4. przyczynienia się do powstania szkody i jej wysokość.

1. Rozważania w zakresie pkt 1: charakter zawartej umowy

Rozważenie tego zarzutu pozwanego miało zasadnicze znaczenia dla dalszych ustaleń w sprawie. Zdaniem sądu na podstawie zgromadzonych dokumentów w sprawie, jak i przesłuchania stron oraz świadków, nie mogło ulegać wątpliwości, że umowa przewozu łączące strony nie miała charakter „przewozu sukcesywnego” opisanego w art. 34 CMR czy też bliżej niesprecyzowanego charakteru, o którym starał się przekonać pozwany w sprzeciwie od nakazu zapłaty.

Zgodnie z treścią art. 34 CMR jeżeli przewóz jest wykonywany na podstawie jednej umowy przez kilku kolejnych przewoźników drogowych, każdy z nich przyjmuje na siebie odpowiedzialność za wykonanie całego przewozu, przy czym drugi przewoźnik i każdy z następnymi przewoźnikami staje się przez przyjęcie towaru i listu przewozowego stroną umowy na warunkach określonych w liście przewozowym.

Niewątpliwie przepis ten formułuje trzy warunki dla uznania przewozu za sukcesywny. Pierwszy to tożsamość umowy przewozu w tym ładunku przewożonego na całej trasie, drugi to tożsamość listu przewozowego wystawionego na całą trasę przewozu, a trzeci to przyjęcie przez kolejnego przewoźnika takiego listu i towaru. Przeprowadzone postępowanie dowodowe nie doprowadziło do ustalenia aby powódka wykonywała przewóz na podstawie tej samej umowy, co pozwana. Po pierwsze w zleceniu transportowym sama pozwana zastrzegła neutralizację, tj. zakaz bezpośredniego oferowania usługi jej klientom. Jednoznacznie wskazuje to na brak woli pozwanej do przekazania przewozu jako sukcesywnego, a wyłącznie zawarcie odrębnej umowy z powódką. Skoro pozwana nie chciała aby powódka знаła jej relację z kontrahentem, trudno uznawać aby wolą stron była sukcesja przewozowa. Po drugie również wydruk korespondencji na komunikatorze (...), wbrew twierdzeniom pozwanej, w żadnym zakresie nie świadczy o wykonywaniu przez powódkę i pozwaną jednej umowy. O ile istotnie spedytor powódki prosił o podanie adres G. jako odbiorcy, celem wpisania do listu przewozowego adresu rozładunku, o tyle korespondencja nie wskazywała na ujawnienie zleceniodawcy pozwanej – tj. spółki (...). Nawet przy założeniu, że przedstawiciel pozwanej K. A., w toku przesłuchania stwierdził, że informował o nadawcy powódkę (co w tym zakresie nie zostało przez sąd uznane i nie sprostowano protokołu k. 638), z uwagi na zastrzeżoną neutralizację oznaczało to wyłącznie wolę wskazania miejsca i osoby która miała towar załadować oraz której towar miał być rozładowany. Potwierdza to również treść zlecenia, gdzie w określeniu miejsca załadunku wskazano S. podając adres załadunku.

Nadto pozwana nie wykazała jaka to „jedna umowa” miała wiązać i ją i pozwaną, jako przewoźników sukcesywnych, z jakim nadawcą. Zdaniem sądu licznie zgromadzony materiał dowodowy nie daje jednoznacznej odpowiedzi na pytanie co do treści takiej umowy. Co więcej zdaniem sądu wielce wątpliwe jest nawet jednoznaczne określenie ewentualnego rzeczywistego, pierwotnego nadawcy przesyłki, w rozumieniu konwencji CMR. To że S. był określany przez organy administracyjne jako „organizator przewozu”, nie oznacza, że istotnie on był nadawcą w rozumieniu prawa przewozowego. W prowadzonym postępowaniu organy administracyjne, w ogóle bowiem nie analizowały stosunków panujących między stronami w kontekście łączących ich umów, na gruncie przepisów konwencji CMR, czy

ustawy Prawo przewozowe. Uznanie podmiotu niemieckiego (S.) za „organizatora przemieszczania”, w kontekście art. 24 ust. 3 ustawy o odpadach, nie może mieć żadnego znaczenia dla określenia roli stron niniejszego postępowania w zawartej przez nie umowie przewozu. Po drugie z przedłożonych dokumentów nie wynikało który podmiot jako pierwszy miał zlecić transport odpadów, a więc był nadawcą i stroną rzekomej umowy przewozu sukcesywnego. Tylko bowiem osoba zlecająca przewóz stając się stroną umowy przewozu jest nadawcą. Umowa przewozu nie ma innych stron niż nadawca i przewoźnik. Co więcej z przesłuchania przedstawiciela pozwanej – K. A., wynikało, że jego zleceniodawca (E.) działa na zlecenie G.. Jeśli istotnie tak było to właśnie G. był nadawcą przesyłki skoro zlecił jej przewiezienie. Oczywiście nie jest wykluczona, sytuacji w której odbiorca i nadawca (w rozumieniu przepisów przewozowych) to ta sama osoba. Odbiorca chcący uzyskać towar jak najbardziej może zlecić jego transport przewoźnikowi, wówczas staje się nadawcą przesyłki. Nie ma tu znaczenia, że towar znajduje się fizycznie u innej osoby. Ważne jest kto zawarł umowę przewozu, tj. kto zlecił przewóz. W tym miejscu trzeba także wskazać, że list przewozowy ma znaczenie dowodowe o tyle o ile z pozostałych dowodów nie wynikają inne ustalenia. Tym samym to, że na liście przewozowym w rubryce 1 (nadawca) wpisano S., nie oznacza bezwzględnie, że istotnie był on stroną umowy. W kontekście bowiem wszystkich innych dowód, stwierdzono, że był to jedynie załadowca towaru w stosunku do umowy łączącej strony niniejszego procesu. Trzeba także podkreślić, że mylne wpisywanie w rubryce 1 (nadawca) zamiast danych faktycznej strony umowy, osoby załadowcy jest działaniem nagminnym na rynku transportowym. Wynika to z i z praktyki sądu orzekającego, jak i orzeczeń sądów powszechnych i Sądu Najwyższego. Z całą pewnością również strony niniejszego postępowania w swojej działalności często (a może nawet najczęściej) spotykają się z takim właśnie uzupełnieniem listu przewozowego, gdzie w miejscu nadawcy wpisywany jest podmiot, od którego towar jest fizycznie pobierany, a który faktycznie nie zawierał umowy przewozu.

Pozwany nie wykazał również aby on sam działał jako przewoźnik sukcesywny. Już z pisma spółki (...) (k. 244) wynikało, że nie była ona w żaden sposób przewoźnikiem w stosunku do innego podmiotu (czy to S., czy G.), lecz jedynie pośrednikiem w handlu odpadami. Z pisma wynika również, że to E. zlecił bezpośrednio pozwanej transport i nie wynikało to z jakiegokolwiek wcześniejszego zlecenia przewozowego. Z całą więc pewnością w realiach sprawy podmiot niemiecki (na co wskazywała pozwana) nie mógł być nadawcą przesyłki w ramach sukcesji, a co najmniej nie zostało to w sprawie wykazane.

Jednoznacznie o tym, że nie może być w sprawie mowy o przewozie sukcesywnym, świadczy to, że pierwszy (i jak się wydaje jedyny) list przewozowy został sporządzony przez powódkę. W oczywisty więc sposób nie mogło dojść do jego „przekazania” przez pozwaną, jako poprzedniego przewoźnika. Jednoznaczne brzemie art. 34 CMR podkreślają również liczne orzeczenia sądu powszechnych jak i Sądu Najwyższego, m.in. w wyroku z dnia 7 października 2011 r., II CSK 723/10: warunkami uznania przewozu za przewóz sukcesywny w rozumieniu rozdziału VI konwencji CMR jest przeto samo przyjęcie przez kolejnych przewoźników drogowych (drugiego i ewentualnie następnych) tego samego towaru i tego samego listu przewozowego, wystawionego na całą trasę przewozu, na której przewoźnicy ci mają wykonać przewóz. Podobnie wyrok Sądu Apelacyjnego w Szczecinie, z dnia 21 lipca 2016 r., I ACa 129/16: „dla kwalifikacji przewozu jako przewozu sukcesywnego w rozumieniu art. 34 Konwencji CMR konieczne jest łączne, kumulatywne spełnienie przewidzianych tym przepisem przesłanek, a mianowicie: wykonywania przewozu na podstawie jednej umowy przez kilku kolejnych przewoźników drogowych oraz przyjęcia za potwierdzeniem odbioru przesyłki i listu przewozowego przez każdego z kolejnych przewoźników, z których każdy przyjmuje na siebie odpowiedzialność za wykonanie całego przewozu drogowego. Przewóz ma dotyczyć tej samej przesyłki i być wykonywany na podstawie tego samego listu przewozowego, wystawionego na całą trasę przewozu.”

Co więcej już w sprzecznie sama pozwana wskazała, że łączyła ją z jego zleceniodawcą E. umowa przewozu, co również wynikało z pisma tej spółki, zaś powódkę określiła jako przewoźnika faktycznego, któremu sama zleciła przewóz. Niewątpliwie więc pozwana powierzyła wykonanie tego przewozu powódce na zasadzie podwykonawstwa, zawierając z nią własną umowę przewozu. W podobnym stanie faktycznym również Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 8 kwietnia 2009 r., V CSK 392/08, uznał, że użyte: „w tytule rozdziału VI Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu towarów z dnia 19 maja 1956 r. pojęcie „kolejny przewoźnik” (tożsame z używanym w doktrynie i judykaturze pojęciem „przewoźnik sukcesywny”) nie obejmuje podwykonawców przewoźnika, o których mowa w art. 3 Konwencji o umowie

międzynarodowego przewozu towarów z dnia 19 maja 1956 r. Z podwykonawcą w rozumieniu przytoczonego przepisu mamy bowiem do czynienia wtedy, gdy przewoźnik, wykonując zawartą umowę przewozu, powierza spełnienie świadczenia wynikającego z tej umowy innym osobom. Wspomniane powierzenie nie powoduje powstania stosunku prawnego między nadawcą przesyłki a podwykonawcą przewoźnika. W wypadku natomiast przewozu sukcesywnego kolejni (sukcesywni) przewoźnicy przystępują do umowy zawartej między nadawcą a pierwszym przewoźnikiem i - tworząc jedną stronę umowy - wiążą się jej warunkami. Nie są więc podwykonawcami przewoźnika, lecz przewoźnikami odpowiadającymi bezpośrednio wobec nadawcy za należyte wykonanie całego przewozu.”

Dodatkowo o tym, że powódka była samoistnym przewoźnikiem, a także, że wcześniej list przewozowy nie był jej przekazany świadczy również, fakt, że w liście widnieje wyłącznie ona jako jedyny przewoźnik, a w rubryce 17 nie został wpisany żaden przewoźnik „kolejny”. Podobna argumentacja była i jest podnoszona jako w pełni zasadna i oparta o wskazane przepisy, także w najnowszym orzecznictwie, w tym w wyroku Sądu Apelacyjnego w Krakowie w wyroku z dnia 4 sierpnia 2020 r., sygn. I AGa 113/19: „jakkolwiek bowiem sam ten przepis nie wyjaśnia, co należy rozumieć pod pojęciem kolejnych przewoźników, to już sięgnięcie do art. 36 CMR nie pozostawia wątpliwości, że przewóz sukcesywny jest wykonywany częściami, co oznacza, że każdy z przewoźników sukcesywnych wykonuje swoją część przewozu. Koncepcja ta koresponduje z przyjętym modelem odpowiedzialności kolejnych przewoźników, w którym nadawca może dochodzić swoich roszczeń bezpośrednio od każdego z przewoźników. Jest to uzasadnione faktem, że każdy z nich związany jest jedną umową z nadawcą. W rozpoznawanej sprawie, jak trafnie zauważył Sąd Okręgowy, brak jest dowodowych podstaw do przyjęcia, że M. P. objęta została umową przewozu zawartą między nadawcą a(...). Słusznie zwrócono również uwagę na fakt, że każdy z przewoźników zawierał z następnym odrębną umowę, zlecającą wykonanie przewozu na całej trasie. (...) Podkreślenia wymaga także, że w liście przewozowym brak jest przewidzianych w art. 35 CMR nazw kolejnych przewoźników.”

Co więcej zdaniem sądu jednoznacznie o tym, że nie mogło być w sprawie mowy o przewozie sukcesywnym świadczy fakt, że powódka jako przewoźnik obciążała wynagrodzeniem pozwaną, jako nadawcę z łączącej ich umowy. Podobnie zdaniem sądu jeśli by istotnie nadawcą, a więc uprawnionym do dysponowania ładunkiem, miał być podmiot niemiecki (S.), to nie było logiczne dlaczego to właśnie pozwana wydawała polecenia w zakresie ostatecznego miejsca rozładunku, wskazując numer telefonu kontaktowego. Podobnie powódka ewidentnie od początku traktowała pozwaną jako jedyną stronę własnej umowy, tj. nadawcę, skoro po zajęciu naczepy przez organy państwowe jedynie do pozwanej zgłaszała swoje roszczenie, informowała o zatrzymaniu, prosiła o interwencję i wyjaśnienie. Co więcej również pozwana nie oczekiwała żadnych wyjaśnień od rzekomego „nadawcy” tj. S., tylko do własnego zleceniodawcy tj. spółki (...). Zdaniem sądu gdyby istotnie to (...) był jedynym nadawcą w umowie jaka miała wiązać wszystkich przewoźników to właśnie do tego podmiotu zarówno powódka, jak i pozwana od początku kierowałyby swoje zastrzeżenia czy roszczenia. Tymczasem nawet pozwana w żaden sposób nie wykazała aby kiedykolwiek w toku postępowania przedsądowego, traktowała ten podmiot jako nadawcę przesyłki. Podobne wątpliwości podnosił również Sąd Apelacyjny w Warszawie w wyroku z dnia 24 maja 2019 r., w sprawie VII AGa (...): „gdyby był wykonywany przewóz sukcesywny przewoźnik sukcesywny nie obciążałby kosztami przewoźnika pierwszego tylko nadawcę przesyłki, bowiem pierwszy przewoźnik nie jest stroną umowy dla przewoźnika sukcesywnego. Przewoźnik podał jako swoje numery pojazdów, którymi transport wykonuje, a faktycznie należącymi do L. C.. Gdyby był wykonywany przewóz sukcesywny dane pojazdu przewoźnika sukcesywnego nie zostałyby przypisane pierwszemu przewoźnikowi. Zachowanie przewoźnika nie wskazywało, że występuje jeszcze inny przewoźnik sukcesywny. Ponadto jak zeznał świadek D. C. dostał informacje od kierowcy o zatrzymaniu się na parkingu (00:07:15 do 00:10:40). Jeżeli byłby to przewoźnik sukcesywny, jaka byłaby logika otrzymania takiej informacji od kierowcy przewoźnika sukcesywnego. Tylko, jeżeli przewoźnik jest odpowiedzialny za działania podprzewoźników jak za własne działania ma to uzasadnienie.”

Pozwana starająca się wykazać, że powódka była przewoźnikiem sukcesywnym winna była udowodnić, że działała ewentualnie jak jej agent. Podobny stan faktyczny zaistniał w sprawie I ACa 431/06, rozpoznawanej przez Sąd Apelacyjny w Warszawie, gdzie w wyroku z dnia 26 października 2006 r., stwierdzono, że „powodowa spółka, co podniesiono wyżej, w liście przewozowym nie została ujawniona w żadnym charakterze, nie przekazywała ona także

listu przewozowego pozwanej, która sama go wystawiła wpisując doń siebie jako jedynego przewoźnika. Strona powodowa nie wykazała przy tym, aby wystawiając list przewozowy pozwana działała jako jej agent, który dokonał tej czynności w swoim co prawda imieniu ale na cudzy rachunek i że tym samym pozwana działała jako przewoźnik sukcesywny o jakim mowa w art. 34 Konwencji CMR. (...) Z tych też względów uznać należało, że w istocie pozwana podpisała list przewozowy jako przewoźnik działając w imieniu i na rachunek powodowej spółki. Między pozwaną a powodową spółką nie powstał zatem stosunek jaki istniałby między przewoźnikami sukcesywnymi w rozumieniu art. 34 CMR. Do podobnych wniosków doszedł Sąd Najwyższy w wyroku z dnia 26 marca 1983 roku rozpoznający sprawę o sygn. I CR 304/84 (OSNC 1986/1 - 2/4), w którym (w stanie faktycznym bardzo podobnym do zaistniałego w niniejszej sprawie) uznał, że art. 34 CMR nie znajduje zastosowania w przypadku gdy spółka, która zawarła umowę o transport towarów, nie przystępując do samodzielnej realizacji operacji transportowej, zawiera następnie umowę o transport tychże towarów na całej trasie z innym podmiotem, który faktycznie transport ten samodzielnie realizuje. Pozwany (przewoźnik faktycznie wykonujący przewóz) nie pozostawał w żadnym stosunku umownym z nadawcą przesyłki. Taka sama sytuacja miała miejsce w niniejszej sprawie. Powodowa spółka jako przewoźnik, dla wykonania przyjętego zlecenia transportowego, posłużyła się innym podmiotem (pозwaną) do wykonania całego przewozu, a więc zaistniał przypadek o jakim mowa w art. 3 CMR, przy czym między tymi podmiotami nie powstał stosunek przewozu sukcesywnego o jakim mowa w art. 34 CMR.”

Mając powyższe na uwadze, należało uznać, że strony łączyła samoistna umowa przewozu, zawarta na zasadzie podwykonawstwa, w której nadawcą była pozwana, a przewoźnikiem powódka.

2. Rozważania w zakresie pkt 2 - obowiązków ciążących na stronach umowy i prawidłowego wykonania umowy przez strony.

Po ustaleniu charakteru umowy łączącej strony możliwe było więc ustalenie obowiązków jakie na nich spoczywały.

Zgodnie z treścią art. 7 CMR ust. 1 nadawca odpowiada za wszelkie koszty i szkody, jakie mógłby ponieść przewoźnik na skutek nieścisłości lub niedostateczności: a) danych wymienionych w artykule 6, ustęp 1, b), d), e), f), g), h) i j); b) danych wymienionych w artykule 6, ustęp 2; c) wszelkich innych danych lub instrukcji, wydanych przez niego w celu wystawienia listu przewozowego lub w celu wniesienia ich do niego. 2. Jeżeli na życzenie nadawcy przewoźnik wpisuje do listu przewozowego dane przewidziane w ustępie 1 niniejszego artykułu, przyjmuje się w braku dowodu przeciwnego, że działał on na rachunek nadawcy. 3. Jeżeli list przewozowy nie zawiera oświadczenia, przewidzianego w artykule 6, ust. 1, k), przewoźnik odpowiada za wszelkie koszty i szkody, które mogłyby ponieść z powodu tego zaniedbania osoba mająca prawo do towaru.

Zgodnie z art. 11 CMR ust. 1 celu załatwienia formalności celnych lub innych, jakie należy wypełnić przed wydaniem towaru, nadawca powinien załączyć do listu przewozowego lub postawić do dyspozycji przewoźnika potrzebne dokumenty oraz udzielić mu wszelkich żądanych informacji. 2. Przewoźnik nie jest obowiązany sprawdzać, czy te dokumenty i informacje są ściśle i dostateczne. Nadawca odpowiada wobec przewoźnika za wszelkie szkody, które mogłyby wynikać wskutek braku, niedostateczności lub nieprawidłowości tych dokumentów i informacji, chyba że zachodzi wina ze strony przewoźnika.

Zgodnie zaś z art. 8 ust. 1 CMR przy przyjęciu towaru przewoźnik jest obowiązany sprawdzić: a) dokładność danych listu przewozowego dotyczących ilości sztuk, jak również ich cech i numerów; b) widoczny stan towaru i jego opakowania. 2. Jeżeli przewoźnik nie ma możliwości sprawdzenia w wystarczający sposób ścisłości danych przewidzianych w ustępie 1 a) niniejszego artykułu, wpisuje do listu przewozowego zastrzeżenia, które powinny być uzasadnione. Powinien on także uzasadnić wszelkie zastrzeżenia, jakie uczyni w przedmiocie widocznego stanu towaru i jego opakowania. Zastrzeżenia te nie wiążą nadawcy, jeżeli nie przyjął on ich wyraźnie w liście przewozowym. 3. Nadawca ma prawo żądać sprawdzenia przez przewoźnika wagi brutto albo inaczej wyrażonej ilości towaru. Może on także żądać sprawdzenia zawartości sztuk przesyłki. Przewoźnik może domagać się zapłacenia kosztów sprawdzenia. Wynik sprawdzenia wpisuje się do listu przewozowego.

Powód uzasadniającą odpowiedzialność pozwanej za zatrzymanie naczepy i wszelkie związane z tym koszty, wskazywał, że pozwana nie wydała mu wszelkich wymaganych prawem dokumentów niezbędnych do przewiezienia towaru o kodzie (...), tj. faktycznie przewiezionych odpadów. Zdaniem jednak sądu stanowisko powódki jest chybione. Przede wszystkim należy wskazać, co zresztą nie było w żaden sposób kwestionowane, że strony zawarły umowę przewozu, której przedmiotem miały być odpady o kodzie (...) – tj. tworzywa sztuczne i guma. Taki towar zobowiązała się przewieźć powódka i taki towar miała wydać pozwana. Tym samym skoro powódka przewiozła odpadów o innym kodzie (...) oznacza to, że przewiozła inny towar niż został jej zlecony. Powódka nie tylko nie było zobowiązania do przewiezienia innego ładunku niż odpady (...), ale wręcz nie była do tego upoważniona, w świetle braku odpowiednich pozwoleń. Skoro strony umówiły się na przewóz odpadów o kodzie (...), to pozwana jako nadawca przekazała powódce wszelkie wymagane i konieczne do tego dokumenty w tym załącznik nr VII do Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1013/2006. Powódka w żaden sposób nie wykazała, aby pozwana, na której ciążył obowiązek z art. 11 CMR, przedłożyła dokumentu niepełne, niedostateczne lub nieprawidłowe do przewiezienia zleconego jej towaru (tj. odpadów (...)). Nie może budzić żadnych wątpliwości, że dostateczność dokumentów, należy badać w kontekście umowy łączącej strony.

Jednakże, to że pozwana w tym zakresie nie uchybiła swoim obowiązkom nie oznacza, że wykonała właściwie inny ciężący na niej obowiązek. Zgodnie z treścią art. 43 Prawa przewozowego, mającego tu zastosowanie z uwagi na brak regulacji tej kwestii w konwencji CMR, jeżeli umowa lub przepis szczególnie nie stanowią inaczej, czynności ładunkowe należą odpowiednio do obowiązków nadawcy lub odbiorcy. Niewątpliwie więc nadawca (pозwana) była odpowiedzialna za czynności ładunkowe, w tym co oczywiste przede wszystkim za wydanie i załadowanie właściwego (tj. zgodnego z umową) towaru. Co więcej potwierdza to także sama pozwana, słusznie wskazując w sprzeciwie szereg obowiązków ciężących na nadawcy przesyłki, w tym dotyczących czynności ładunkowych. To, że pozwana bezpośrednio nie wykonywała załadunku, lecz posłużyła się do tego celu załadowcą niemieckim, nie zwalnia jej z odpowiedzialności za te czynności. Należy także wskazać, że pozwana nie podnosiła, jak i w żaden sposób nie wykazała, aby podmiot ten był istotnie godnym zaufania profesjonalistą. Jedynie na marginesie można wskazać, że budzi to wątpliwości już chociażby po analizie treści umowy łączącej ją z G., gdzie z góry zakładano, że może zdarzyć się „nielegalne” przemieszczenie odpadów (k. 29).

Co więcej obowiązki nadawcy w zakresie prawidłowego załadunku potwierdza również treść art. 72 ust. 1 pkt 2 Prawa przewozowego, gdzie stwierdza się, że nadawca ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą z nienależytego wykonania czynności ładunkowych.

Nadto zgodnie z powołanymi wyżej przepisami, w tym art. 8 CMR przewoźnik był zobowiązany m.in. do sprawdzenia widocznego stanu towaru i jego opakowania. Zdaniem sądu powódka (przewoźnik) nie wykonał w sposób należyty tego obowiązku. Konkluzja taka wynikała z dowodów z dokumentów w postaci protokołu kontroli, decyzji administracyjnych (k. 67, 82), czy wreszcie uzasadnienia wyroku WSA w Szczecinie, a nadto zeznań świadków Ł. S., K. S., C. B., czy A. B., jak również dokumentacji fotograficznej zamieszczonej w załączonych aktach postępowania administracyjnego. Dowody te były spójne, uzupełniały się wzajemnie i korespondowały ze sobą. Ustalono więc, że już na pierwszy „rzut oka” możliwe było ustalenie, że przewożone odpady nie stanowiły wyłącznie tworzyw sztucznych i gumy. Świadkowie zeznawali zgodnie, że wizualnie, bez konieczności pobierania próbek, możliwe było zaobserwowanie w ładunku takich przedmiotów jak ubrania, kable elektryczne, szmaty, drewno, elementy metalowe pianki poliuretanowe, czy kołpaki samochodowe. Również na załączonych zdjęciach, nawet mimo, że nie są liczne i najwyższej jakości, można wyłonić m.in. element urządzeń i przewodów elektrycznych. Takie ustalenia potwierdziły analizy laboratoryjne, gdzie ustalono, że ponad 30% przewożonych odpadów stanowiły odpady wielomateriałowe, których powódka nie mogła przewozić. Niewadliwie jest to znaczna ilość (ok. 7 ton), której nie sposób fizycznie „ukryć” czy nie zauważyć w 23 tonach ładunku.

Co więcej jak zeznawali świadkowie nie tylko wygląd, ale i zapach dochodzący z ładunku ewidentnie świadczył o tym, że nie mogły być tam przewożone wyłącznie tworzywa sztuczne i guma. Wskazywali bowiem, że był on charakterystyczny dla odpadów komunalnych, a tym samym powszechnie znany i możliwy do rozpoznania bez posiadania jakiegokolwiek

przeszkolenia. W tym miejscu należy również wskazać, że sam przedstawiciel pozwanej był tego świadomy już w chwili zawierania umowy z powódką. Jak wynikało z korespondencji na komunikatorze (...), potwierdził on pytanie spedytora powódki, że ładunek ma nieprzyjemny zapach.

W tym zakresie, tj. co do stanu ładunku i możliwości jego zbadania, odmówiono wiary zeznaniom M. Z.. Po pierwsze twierdzenia o braku możliwości sprawdzenia rodzaju odpadów były odosobnione. Po drugie zarówno z załączonych zdjęć jak i zeznań świadków wynikało, że pomimo odrutowania ładunku, możliwe było wyłowienie elementów ewidentnie niestanowiących deklarowanego towaru. Po trzecie wreszcie świadek jako pracownik powódki zaangażowany w sprawne działanie przedsiębiorstwa nie mógł być uznawany w tym względzie za obiektywnego. Podobnie nie uznano za prawdziwych twierdzeń M. B., co do zafoliowania odpadów czarną folią co miało uniemożliwić kierowcy zbadanie towaru. Również te twierdzenia nie zostały poparte żadnymi dowodami, a co więcej załączone zdjęcia naczepy powódki z chwili kontroli jednoznacznie zaprzeczają takiemu zabezpieczeniu ładunku.

Dodatkowo sam kierowca powódki przyznał, że nie sprawdzał „szczególnie” towaru po prostu go widział. Zdaniem sądu w kontekście innych zebranych dowodów nie sposób było więc uznać, że powódka (reprezentowana w tamtym momencie przez kierowcę) dopełniła swoich obowiązków, lecz bezrefleksyjnie przyjęła na naczepę ładowany towar. Zdaniem sądu nie może budzić żadnych wątpliwości, że treść art. 8 CMR nie ogranicza się wyłącznie do obowiązku przyglądania się przez przewoźnika procesowi ładowania lecz wymaga od niego aktywnej postawy polegającej na sprawdzeniu towaru i opakowania. Oczywiście przewoźnik nie musi wykonywać specjalistycznych badań i analiz, jednakże jest zobowiązany do zbadania stanu towaru we wszelkich aspektach, wizualnym, zapachowym, czy widocznej jakości. Bezsprzecznie w zależności od rodzaju przewożonego towaru przewoźnik winien podjąć adekwatne dla niego działania. Podstawowym zaś obowiązkiem przewoźnika jest sprawdzenie czy przewozi właściwy towar, tj. czy jest on zgodny ze zleceniem, a następnie musi dokonać sprawdzenia jego widocznego stanu.

Nie sposób również pominąć, że jeśli przewoźnik zajmuje się transportem ładunków szczególnych, na przykład takich, którymi obrót jest reglamentowany, które wymagają pozwoleń, zgód, decyzji czy też odpowiednich certyfikatów, musi być świadomy i zaznajomiony z jego właściwościami, w sposób szczególny, a z pewnością w stopniu wyższym niż przeciętny podmiot. Między innymi jednym z celów, dla których konieczne jest uzyskania stosownego pozwolenia na przewóz odpadów jest to aby przewoźnik podejmujący się takiego transportu miał świadomość jakiego rodzaju odpady może przewozić. Skoro więc powódka miała wiedzę w tym zakresie, to bez żadnych wątpliwości dla prawidłowego wykonania umowy jak i warunków pozwolenia, musiała znać charakterystykę danego odpadu. W interesie samej powódki leżało więc skrupulatne zaznajomienie z właściwościami odpadów (...) i umiejętność jego rozpoznania.

Obowiązek ten wynikała również z ogólnego przepisu kodeksu cywilnego z art. 355 kc wskazującego na konieczność zachowania zawodowego charakteru staranności przy podejmowanych czynnościach. Powódka jest doświadczonym przedsiębiorcą transportowym, a jak wynikało z przesłuchania jej przedstawiciela M. B., wykonuje również stałe przewozy odpadów na terenie Niemiec. Bez żadnych więc wątpliwości powódka posiadała stosowne doświadczenie i wiedzę (którą była bezwzględnie zobowiązana przekazywać swoim pracownikom) umożliwiającą właściwe rozpoznanie przewożonego odpadu, a co najmniej ma możliwość powzięcia uzasadnionych wątpliwości co do ładunku. Wówczas powódka winna była zamieścić swoje zastrzeżenia w liście przewozowym lub skontaktować się z pozwaną celem potwierdzenia prawidłowości towaru.

Zdaniem więc sądu również powódka nie dochowała należytej staranności przy wykonywaniu swoich obowiązków.

Rozważania w zakresie pkt 3 potrzeba najmu naczepy zastępczej.

Zdaniem sądu konieczność dysponowania przez powódkę (przedsiębiorcę transportowego) pojazdami niezbędnymi do utrzymywania ciągłości i stabilności pracy przedsiębiorstwa było oczywiste. W momencie zajęcia naczepy powódka nie mogło wykorzystywać nie tylko jej, lecz również i dopasowanego do niej ciągnika siodłowego. Wynikało to z niekwestionowanych w tym względzie zeznań świadka M. Z. i przesłuchania M. B.. Nadto niemożliwy był wówczas do przewidzenia czas trwania postępowania, data odbioru odpadów i zwolnienia naczepy. Truizmem jest stwierdzenie, że przedsiębiorca transportowy zarabia gdy wykonuje przewozy. W momencie więc gdy zestaw pojazdów powódki

nie mógł przewozić towarów nie generował żadnych dochodów, a wyłącznie koszty (m.in. leasingu, czy postoj). Na celowości najmu zastępczego wskazywało również, to że w okresie 3 miesięcy najmu pojazd wykonał 122 transporty, przynosząc z tego tytułu dochody.

Rozważania w zakresie pkt 4 przyczynienie i wysokości szkody.

Kontynuując kwestię związaną z najmem zdaniem sądy powódka zdołała również wykazać zasadny koszty z tym związany oraz uzasadnić, że stanowi on w całości szkodę związaną z zatrzymaniem naczepy. Powódka przedłożyła umowę najmu wraz z fakturami vat, a nadto z opinii biegłej wynikało, że stawka za jaką najęła naczepę była stawką rynkową. Jak ustaliła biegła, rynkowe stawki za najem m.in. naczep wynosiły w tamtym czasie miesięcznie od 1500 zł do 3000 zł netto. Tym samym stawka 625 euro miesięcznie, tj. ok. 2667 zł (na fakturach przyjęto kurs euro 4, (...)) mieściła się w tych granicach. Ponadto z dokumentów znajdujących się w aktach sprawy decyzji administracyjnych czy notatki urzędowej, co również nie było kwestionowane, wynikało, że naczepa istotnie do 22 grudnia 2017r. była zatrzymana na parkingu płatnym. Dopiero na skutek inicjatywy powódki i aktywności w znalezieniu właściwego magazynu dla odpadów została zwolniona. Tym samym powódka wykazała również zasadny okres najmu.

Zdaniem sądu nie miała racji biegła wskazując, że szkodą powinna być różnica między przychodami osiągniętymi przy użyciu najętej naczepy, a przychodami jakie powódka uzyskiwała przy użyciu zatrzymanej naczepy. Zdaniem sądu takie stwierdzenie nie opiera się w żadnym razie na przepisach prawa, a w szczególności art. 361 kc. Przy takim założeniu cały koszt najmu zastępczego (który nie wynikał wyłącznie z winy powódki) musiałaby ponieść ona sama w całości. Ewentualne porównania kosztów najmu i przychodów osiągniętych w wyniku najęcia naczepy mogłoby mieć znaczenie hipotetyczne wyłącznie przy ustaleniu celowości takiego najmu. Zarzut taki jednak nie był formułowany, jak również nie wydaje się ostatecznie logiczny. Oczywiście jest, że przedsiębiorca nie podejmuje zobowiązań w efekcie dla siebie nieopłacalnych. Tym samym niewątpliwie gdyby koszt najmu przewyższał spodziewane czy faktyczne przychody, powódka nie najmowałaby naczepy przez 3 miesiące.

Ustalając szkodę metodą dyferencyjną należało ustalić jaki powódka posiadałaby stan majątku gdyby pozwana należycie wykonała zobowiązania, a jaki istniał po zaistnieniu zdarzenia. Wynik takiej analizy wskazuje, że po pierwsze istnieje związek przyczynowy między działaniem pozwanej, a szkodą tj. gdyby pozwana załadowała właściwy towar – zgodny z umową – to naczepa nie zostałaby zatrzymana. Po drugie powódka w ogóle nie musiałaby najmować naczepy i ponosić kosztu 1925,40 euro oraz kosztu związanego z przechowaniem naczepy na parkingu 15029 zł oraz nie zostałaby ukarana karą administracyjną w wysokości 10000 zł. Wysokości dwóch ostatnich kosztów nie była kwestionowana, a nadto wynikała z faktury vat, potwierdzenia przelewu, jak i ostatecznej decyzji administracyjnej.

Odnosząc się do zarzuty przyczynienia się powódki do powstania szkody uznano go za zasadny i zasługujący na uwzględnienie. Zgodnie z treścią art. 362 kc jeżeli poszkodowany przyczynił się do powstania lub zwiększenia szkody, obowiązek jej naprawienia ulega odpowiedniemu zmniejszeniu stosownie do okoliczności, a zwłaszcza do stopnia winy obu stron. Jak już opisano powyższej zdaniem sądu nie tylko pozwana jako nadawca dopuściła się uchybienia w postaci błędnych czynności załadowczych, lecz i powódka uchybiła własnemu obowiązkowi do sprawdzenia stanu towaru. Analiza rozmiaru winy obu stron, rodzaj naruszonych obowiązków, ich właściwości jako przedsiębiorców, doprowadziły do uznania, że każda ze stron przyczyniła się w równym stopniu do powstania szkody. Gdyby bowiem uznać za niebyłe bądź to zachowanie pozwanej, bądź to zachowanie powódki, w każdym przypadku do powstania szkody by nie doszło.

Odnosząc się do kwestii waluty żądania i zgłoszonego w tym zakresie żądania ewentualnego, w pierwszej kolejności należało stwierdzić, że mimo, iż zgłoszenie przez powódkę roszczenia ewentualnego było wadliwe, z uwagi na bezpośrednie przesłanie pisma zawierającego taką zmianę powództwa pełnomocnikowi strony pozwanej, to jednak z uwagi na wdanie się w spór przez pozwaną co do tego roszczenia (na rozprawie pełnomocnik pozwanego podniósł zarzut przedawnienia co do żądania ewentualnego), należało uznać, że spór zawisł również w tym zakresie.

Nadto mając na względzie, że w sprawie obie strony były reprezentowane przez pełnomocników zawodowych nie sposób uznać, że pozwana mogła zostać takim działaniem powódki w jakikolwiek sposób pokrzywdzona. Podobne

stanowisko jest ugruntowane w orzecznictwie, a dodatkowo przemawia za nim zasada ekonomiki procesowej (wyrok Sądu Apelacyjnego w Warszawie z 8.02.2019r. VII Aga 593/18).

Odnosząc się do kwestii związanej walutą dochodzonego roszczenia, należało wskazać, że zgodnie z art. 358¹ § 1 kc jeżeli przedmiotem zobowiązania od chwili jego powstania jest suma pieniężna, spełnienie świadczenia następuje przez zapłatę sumy nominalnej, chyba że przepisy szczególne stanowią inaczej.

W przepisie art. 358 § 1 kc wskazano, że jeżeli przedmiotem zobowiązania jest suma pieniężna wyrażona w walucie obcej, dłużnik może spełnić świadczenie w walucie polskiej, chyba że ustawa, orzeczenie sądowe będące źródłem zobowiązania lub czynność prawna zastrzega spełnienie świadczenia w walucie obcej. Innymi słowy przepis 358 § 1 k.c. w aktualnym brzmieniu odstępuje od zasady walutowości i wprowadza regułę, że zobowiązanie może być ustalone przez strony w walucie obcej, a dłużnik może zobowiązanie wyrażone w walucie obcej wykonać w walucie polskiej, o ile nie zachodzą negatywne przesłanki w nim określone. W przypadku spełnienia świadczenia, prawo wyboru waluty zostało więc przyznane dłużnikowi, natomiast wierzyciel (a więc w niniejszej sprawie powódka) nie może domagać się wykonania zobowiązania w walucie innej niż ustalona przez strony w umowie.

Przenosząc to na grunt rozpoznawanej sprawy, należało stwierdzić, że strony w umowie dokonały wyboru waluty do rozliczeń i miał to być złoty polski. W takiej też walucie powódka dochodziła wynagrodzenia i w takiej zostało wypłacone.

Zdaniem więc sądu powódka dochodząc odszkodowania od pozwanej również winna była określić żądanie w umówionej walucie. Podobnie przyjął również Sąd Apelacyjny w Szczecinie w wyroku z dnia 10 lutego 2016 r, I ACa 840/15 stwierdzając ostatecznie, że „waluta szkody jest zdeterminowana walutą rozliczeń poszkodowanego z jego kontrahentami.”

Tym samym więc zasądzono odszkodowanie w walucie polskiej w rozmiarze 50% dochodzonego żądania, z uwagi na przyczynienie tj. kwotę 16 649,68 zł (33 299,36 zł x 50%), a w pkt II oddalono roszczenie postawione w pierwszej kolejności tj. co do żądania wyrażonego w walucie euro oraz pozostałej wysokości żądania ewentualnego.

W zakresie zarzutu przedawnienia co do kwoty 8270,36 zł uznano go za niezasadny. Zgodnie z treścią art. 77 ust. 1 prawa przewozowego z zastrzeżeniem ust. 2 oraz art. 78 roszczenia dochodzone na podstawie ustawy lub przepisów wydanych w jej wykonaniu przedawniają się z upływem roku. 3. Przedawnienie biegnie dla roszczeń z tytułu:

- 1) utraty przesyłki - od dnia, w którym uprawniony mógł uznać przesyłkę za utraconą;
- 2) ubytku, uszkodzenia lub zwłoki w dostarczeniu - od dnia wydania przesyłki;
- 3) szkód niedających się z zewnątrz zauważyć - od dnia protokolarnego ustalenia szkody;
- 4) zapłaty lub zwrotu należności - od dnia zapłaty, a gdy jej nie było - od dnia, w którym powinna była nastąpić;
- 5) niedoboru lub nadwyżki przy likwidacji przesyłek - od dnia dokonania likwidacji;
- 6) innych zdarzeń prawnych - od dnia, w którym roszczenie stało się wymagalne.

W sprawie żądanie odszkodowania, zasądzzonego zgodnie z art. 72 ustawy winno być zakwalifikowane, jako mieszczące się w pkt 6 ww. przepisu, gdyż nie jest żądaniem zapłaty należności wynikających wprost z umowy, lecz kosztów powstałych w związku z jej wykonaniem. Nadto szkoda w sprawie powstawała dla powódki stopniowo i dopiero poprzez ostateczne wezwanie do zapłaty całości kosztów składających się na odszkodowanie, które miało miejsce w piśmie z 27 sierpnia 2018r. stało się wymagalne. Tymczasem żądanie ewentualne zgłoszono w piśmie z 29 listopada 2018r.

O kosztach orzeczono na podstawie art. 100 kpc. Na koszty powodowa składało się wynagrodzenie pełnomocnika 3600 zł, opłata skarbową 17 zł, opłata od pozwu 1668zł, wynagrodzenie biegłego 1198,43 zł, łącznie 6483,43 zł. Na koszty pozwanej składało się wynagrodzenie pełnomocnika 3600 zł i opłata skarbową 17 zł. 50% należne powodowi stanowiło kwotę 3241,71 zł, a pozwanej 1808,50 zł. Tym samym dokonując wzajemnej kompensaty orzeczono jak w pkt III.

W pkt IV wyroku nakazano zwrócić powodce niewykorzystaną część zaliczki.

ZARZĄDZENIE

1. (...)
2. (...)
3. (...)