

Sygn. akt VI GC 312/19

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Dnia 01 lipca 2020 roku

Sąd Rejonowy w Gdyni VI Wydział Gospodarczy, w składzie:

Przewodniczący: SSR Justyna Supińska

Protokolant: st. sekr. sądowy Dorota Moszyk

po rozpoznaniu w dniu 19 czerwca 2020 roku w Gdyni

na rozprawie

sprawy z powództwa **C. (...) spółki akcyjnej z siedzibą w G.**

przeciwko **(...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B.**

o zapłatę

I. zasądza od pozwanego (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. na rzecz powoda C. (...) spółki akcyjnej z siedzibą w G. kwotę 9 747,69 złotych (dziewięć tysięcy siedemset czterdzieści siedem złotych sześćdziesiąt dziewięć groszy) wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie w transakcjach handlowych liczonymi za okres od dnia 16 stycznia 2018 roku do dnia zapłaty;

II. zasądza od pozwanego (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. na rzecz powoda C. (...) spółki akcyjnej z siedzibą w G. kwotę 2 117 złotych (dwa tysiące sto siedemnaście złotych) tytułem zwrotu kosztów procesu.

Sygn. akt VI GC 312/19

UZASADNIENIE

Pozwem z dnia 05 października 2018 roku, sprecyzowanym pismem z datą w nagłówku „dnia 24 października 2018 roku” (data prezentaty: 2018-10-25, k. 26 akt), powód C. (...) spółka akcyjna z siedzibą w G. domagał się zasądzenia od pozwanego (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. kwoty 9 747,69 złotych wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie w transakcjach handlowych liczonymi za okres od dnia 16 stycznia 2018 roku do dnia zapłaty, a także kosztów procesu.

W uzasadnieniu powód wskazał, że wykonał na zlecenie pozwanego przewóz towaru na trasie B. – B., w związku z czym wystawił fakturę numer (...), której pozwany nie zapłacił, mimo że usługa została wykonana bez żadnych uwag, czy zastrzeżeń z jego strony.

Nakazem zapłaty w postępowaniu upominawczym z dnia 29 października 2018 roku wydanym w sprawie o sygn. akt VI GNc 6867/18 referendarz sądowy Sądu Rejonowego w Gdyni uwzględnił żądanie pozwu w całości.

W sprzeciwie od powyższego orzeczenia pozwany (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. domagał się oddalenia powództwa podnosząc zarzut potrącenia z kwotą dochodzoną pozwem przysługującego pozwanemu względem powoda roszczenia z tytułu kary umownej w kwocie 4 651,24 euro.

W uzasadnieniu pozwany wskazał, że na mocy łączącej strony umowy powód zobowiązany był dowieźć towar w postaci konstrukcji stalowych i rozładować go u odbiorcy w dniu 06 grudnia 2017 roku, tymczasem ładunek został dowieziony

z opóźnieniem, bo dopiero w dniu 07 grudnia 2017 roku. W związku z tym kontrahent pozwanego naliczył mu karę w kwocie 4 651,24 euro.

Sąd ustalił następujący stan faktyczny:

(...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. wykonywał na rzecz niemieckiego kontrahenta dostawy materiałów, w tym konstrukcji stalowych, niezbędnych do realizacji inwestycji w B. (Niemcy). Dostawy towaru wykonywane były na podstawie harmonogramu, który uwzględniał aktualny front robót budowlanych tak, by uniknąć przestoju w pracach.

W dniu 27 listopada 2017 roku (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. zlecił C. (...) spółce akcyjnej z siedzibą w G. wykonanie przewozu konstrukcji stalowych z B. do miejscowości B. w Niemczech. Wysokość wynagrodzenia za wykonanie powyższej usługi strony ustaliły na kwotę 1 880 euro netto. Wskazano również, że ładunek jest ponadgabarytowy, w związku z czym konieczna jest naczepa odkryta, a sam załadunek i rozładunek miał odbywać się górą, z wykorzystaniem dźwigu.

Zgodnie ze zleceniem towar miał zostać załadowany w dniu 04 grudnia 2017 roku i dostarczony odbiorcy w dniu 06 grudnia 2017 roku o godz. 8:00 rano.

W umowie zawarto dodatkowo klauzulę, iż opóźnienie dostawy o 2 godziny zegarowe i więcej skutkuje obciążeniem karą umowną.

Jeszcze w trakcie negocjacji M. S. (1) w imieniu (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. zapytała, czy możliwy jest przewóz większej ilości ładunku. W odpowiedzi B. I. w imieniu C. (...) spółki akcyjnej z siedzibą w G. oświadczył, że możliwy jest przewóz większej ilości ładunku i zwrócił się z prośbą o wskazanie wymiarów tych dodatkowych elementów, żeby nie okazało się, że ładunek się nie zmieści.

M. S. (2) wskazała, że do załadunku oprócz 5 ton kratownic jest również kilka paczek krótszych elementów (około 7 ton) i drabina oraz zapewniła, że zostanie to załadowane zgodnie z przepisami prawa.

Zleceniodawca przesłał C. (...) spółce akcyjnej z siedzibą w G. rysunki z wymiarami całego ładunku, z których wynikało, że ładunek będzie miał maksymalną długość 17,5 metra oraz maksymalną szerokość 3,15 metra.

zlecenie transportowe – k. 15 akt, wydruk korespondencji mailowej – k. 14, 16-17, 45-49 akt, zeznania świadka M. S. (2) – protokół rozprawy z dnia 02 września 2019 roku przed Sądem Rejonowym w Bydgoszczy – k. 284 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:01:04-00:07:38) wraz z transkrypcją – k. 298-302 akt, zeznania świadka B. I. – protokół rozprawy z dnia 03 lipca 2019 roku – k. 265-266 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:01:33-00:20:32), wydruk korespondencji mailowej – k. 111-113, 116-128 akt, wydruk korespondencji mailowej wraz z wierzytelnym tłumaczeniem – k. 215–218, 212-214 akt, rysunki ładunku wraz z wymiarami – k. 119-126 akt, zeznania prezesa zarządu pozwanego K. P. (1) – protokół rozprawy z dnia 19 czerwca 2020 roku – k. 328-330 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:01:44-00:20:44)

C. (...) spółka akcyjna z siedzibą w G. zlecił wykonanie powyższego przewozu K. P. (2), który w uzgodnionym terminie podstawiał pojazd pod załadunek. Załadunku towaru dokonywali pracownicy nadawcy.

W dniu 06 grudnia 2017 roku, kilka kilometrów przed miejscem rozładunku, niemiecka policja zatrzymała pojazd do kontroli. Wówczas dokonano pomiaru wymiarów ładunku i okazało się, że przekraczają one dopuszczalne normy w zakresie długości i szerokości, na których przewóz przewoźnik posiadał zezwolenie. Ładunek miał bowiem długość 19,10 metra i szerokość 3,13 metra, zaś zezwolenie dotyczyło przewozu ładunku o długości do 16,5 metra i o szerokości do 2,55 metra.

Na kierowcę pojazdu nałożono mandat w kwocie 1 246,88 euro oraz zabroniono dalszej jazdy. Dopiero w dniu następnym, po przybyciu właściciela pojazdu, udało się załatwić niezbędne formalności i możliwe było kontynuowanie jazdy.

Ładunek został dostarczony do miejscowości B. w Niemczech w dniu 07 grudnia 2017 roku około godziny 17:30.

zeznania świadka M. S. (2) – protokół rozprawy z dnia 02 września 2019 roku przed Sądem Rejonowym w Bydgoszczy – k. 284 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:01:04-00:07:38) wraz z transkrypcją – k. 298-302 akt, zeznania świadka B. I. – protokół rozprawy z dnia 03 lipca 2019 roku – k. 265-266 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:01:33-00:20:32), mandat karny wraz z wierzytelnym tłumaczeniem – k. 158-162, 163-167 akt, dokument CMR wraz z wierzytelnym tłumaczeniem – k. 18, 51, 226-227 akt, zeznania prezesa zarządu pozwanego K. P. (1) – protokół rozprawy z dnia 19 czerwca 2020 roku – k. 328-330 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:01:44-00:20:44)

W dniu 14 grudnia 2017 roku C. (...) spółka akcyjna z siedzibą w G. wystawił (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. fakturę numer (...) obejmującą należność za usługę transportową na trasie B. – B. w kwocie 1 880 euro netto, tj. po przeliczeniu według kursu euro z dnia 06 grudnia 2017 roku w kwocie 4,2154 złotych za jedno euro – w kwocie 9 747,69 złotych brutto.

faktura – k. 19 akt

(...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. nie skierował do C. (...) spółki akcyjnej z siedzibą w G. w terminie 21 dni od dnia rozładunku żadnych zastrzeżeń dotyczących opóźnienia w wykonaniu zleconego przewozu.

W dniu 02 lutego 2018 roku niemiecki kontrahent (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w (...) z siedzibą w R. przesłał (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. notyfikację kosztów związanych z opóźnieniem dostawy ładunku numer 8. Koszty za czas oczekiwania na ładunek obejmowały: koszt pracownika wykwalifikowanego 36 h x 47,2 euro = 1 699,20 euro, koszt żurawia samojezdnego 17 h x 140 euro = 2 380 euro, koszt ładowarki teleskopowej 12 h x 8 euro = 96 euro, koszt platformy nożycowej 14 h x 19 euro = 266 euro oraz koszt podnośnika przegubowego 14 h x 15 euro = 210 euro.

(...) z siedzibą w R. oświadczył, iż potrąci powyższą kwotę z faktury końcowej wystawionej przez (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B..

notyfikacja wraz z wierzytelnym tłumaczeniem – k. 221-223, 219-220 akt, karty ewidencji czasu pracy pracowników wraz z wierzytelnym tłumaczeniem – k. 229-256 akt, zeznania prezesa zarządu pozwanego K. P. (1) – protokół rozprawy z dnia 19 czerwca 2020 roku – k. 328-330 akt (zapis obrazu i dźwięku 00:01:44-00:20:44)

W dniu 18 czerwca 2018 roku C. (...) spółka akcyjna z siedzibą w G. wezwał (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. do zapłaty kwoty 9 747,69 złotych wynikającej z faktury numer (...), jednakże bezskutecznie.

wezwanie do zapłaty – k. 20 akt

Sąd zważył, co następuje:

Powyższy stan faktyczny Sąd ustalił na podstawie wyżej wymienionych dowodów z dokumentów przedłożonych przez strony w toku postępowania, których zarówno autentyczność, jak i prawdziwość w zakresie twierdzeń w nich zawartych, nie budziła wątpliwości Sądu, a zatem brak było podstaw do odmowy dania im wiary, tym bardziej, że nie były one kwestionowane w zakresie ich wiarygodności i mocy dowodowej przez żadną ze stron.

Sąd ustalił stan faktyczny sprawy opierając się także na zeznaniach świadków M. S. (2) i B. I. oraz na załączonej do akt sprawy korespondencji mailowej. W tym zakresie Sąd podzielił w całości i przyjął za własny pogląd wyrażony w uzasadnieniu wyroku Sądu Apelacyjnego w Warszawie z dnia 25 lipca 2018 roku wydanego w sprawie o sygn. akt VII AGa 976/18, w którym wskazano, że wydruki z internetu należy traktować jako dowody z innych dokumentów niż wymienione w art. 243¹ k.p.c.: Zawierają one zapis obrazu (zrzut z ekranu) i należy do nich stosować odpowiednio przepisy o dowodzie z oględzin oraz dowodzie z dokumentów.

Odnosząc się do osobowych źródeł dowodowych, to Sąd dał wiarę zeznaniom świadka B. I. i oparł się na nich w szczególności ustalając, że załadunku towaru dokonywał pozwany jako nadawca, a także, że po dostarczeniu towaru z opóźnieniem pozwany nie skierował do powoda żadnych pisemnych zastrzeżeń, okoliczność ta znalazła bowiem potwierdzenie w zeznaniach prezesa zarządu pozwanego K. P. (1). Świadek zeznał także, że na skutek przekroczenia dopuszczalnych wymiarów przewożonego ładunku policja niemiecka nałożyła na kierowcę mandat karny i zabroniła dalszej jazdy, co spowodowało jednodniowe opóźnienie. Okoliczność ta znajduje potwierdzenie w dokumentach w postaci wierzytelnego tłumaczenia mandatu karnego, niemniej jednak Sąd nie dał wiary zeznaniom tego świadka, że pozwany nie informował powoda o przekroczeniu dopuszczalnych wymiarów ładunku i że było to przyczyną zatrzymania pojazdu przez niemiecką policję. Sąd miał bowiem na uwadze, że w czasie kontroli drogowej dokonano pomiaru wymiarów ładunku i okazało się, że przekraczają one dopuszczalne normy w zakresie długości i szerokości, na których przewóz przewoźnik posiadał zezwolenie. Ładunek miał bowiem długość 19,10 metra, a szerokość 3,13 metra, zaś zezwolenie dotyczyło przewozu ładunku o długości do 16,5 metra i szerokości do 2,55 metra, przy czym Sąd nie miał wątpliwości, że pozwany przesłał powodowi rysunki z wymiarami ładunku, z których wynikało, że ładunek będzie miał maksymalną długość 17,5 metra oraz maksymalną szerokość 3,15 metra, w więc więcej aniżeli pozwalało na to posiadane zezwolenie. W tej sytuacji skoro powód miał świadomość, że ładunek będzie miał długość 17,5 metra i szerokość ponad 3 metry, okoliczność, że transportował go w oparciu o nieprawidłowe zezwolenie, co spowodowało zatrzymanie pojazdu, a w konsekwencji opóźnienie w dostarczeniu ładunku, obciąża wyłącznie powoda. Zadaniem powoda, który od początku miał wiedzę o wymiarach ładunku, w tym jego długości i szerokości, było bowiem uzyskanie odpowiedniego zezwolenia na przewóz ładunku o takich właśnie wymiarach, czego powód nie dopełnił.

Sąd dał także wiarę zeznaniom świadka M. S. (2) w zakresie, w jakim relacjonowała ona negocjowanie warunków umowy, w których bezpośrednio uczestniczyła, podobnie jak też w monitorowaniu przewozu. Świadek nie miała natomiast wiedzy na temat okoliczności zapłacenia przez pozwanego jego niemieckiemu kontrahentowi kosztów związanych z opóźnionym dostarczeniem ładunku.

Postanowieniem wydanym na rozprawie w dniu 19 czerwca 2020 roku Sąd pominął dowód z zeznań powoda, albowiem osoby uprawnione do jego reprezentowania, mimo prawidłowego wezwania, nie stawily się i nie usprawiedliwiły swojej nieobecności.

Odnosząc się do zeznań prezesa zarządu pozwanego K. P. (1) to Sąd uznał je za wiarygodne w całości i oparł się na nich ustalając, że pozwany nie złożył powodowi zastrzeżenia z powodu opóźnienia w dostarczeniu ładunku, przy czym bez znaczenia dla oceny tej okoliczności pozostaje przyczyna, dla której pozwany tego nie uczynił. Sąd dał wiarę także jego zeznaniom, że przyczyną zatrzymania pojazdu na terenie Niemiec, co spowodowało w konsekwencji opóźnienie w transporcie, było wprawdzie przekroczenie wymiarów ładunku, niemniej jednak w stosunku do posiadanego przez przewoźnika zezwolenia, przy czym mimo, iż powód o wymiarach ładunku wiedział, podjął się transportu na podstawie zezwolenia na mniejszą długość i szerokość ładunku. Powyższe znalazło potwierdzenie w dokumentach, z których wynikało, że przewożony ładunek miał np. długość 19,10 metra, zaś zezwolenie dotyczyło przewozu ładunku o długości do 16,5 metra, przy czym pozwany przesłał powodowi rysunki z wymiarami ładunku, z których wynikało, że ładunek będzie miał maksymalną długość 17,5 metra oraz maksymalną szerokość 3,15 metra.

Postanowieniem z dnia 03 lipca 2019 roku wydanym na rozprawie Sąd oddalił wniosek pozwanego (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. o odroczenie rozprawy.

Zgodnie z treścią art. 214 § 1 k.p.c. rozprawa ulega odroczeniu, jeżeli sąd stwierdzi nieprawidłowości w doręczeniu wezwania albo jeżeli nieobecność strony jest wywołana nadzwyczajnym wydarzeniem lub inną znaną sądowi przeszkodą, której nie można przewyciężyć.

W niniejszej sprawie żadna z powyższych okoliczności zdaniem Sądu nie wystąpiła.

Sąd miał bowiem na uwadze, że pismem z datą w nagłówku „dnia 25 czerwca 2019 roku” (data prezentaty: 2019-06-27, k. 197 akt) pozwany (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. wskazał, że z uwagi na konieczność

przeprowadzenia dowodu z zeznań świadka M. S. (2) w drodze pomocy sądowej, rozprawa wyznaczona na dzień 03 lipca 2019 roku, na którą zostały wezwane strony, nie będzie rozprawą końcową, a więc nie ma ona uzasadnienia. W tym miejscu wskazać należy, że zawiadomienie o terminie rozprawy zostało również doręczone pełnomocnikowi pozwanego (z.p.o. – k. 183 akt) oraz że niezależnie od wezwania stron na tę rozprawę, a których przesłuchanie w istocie nie mogło nastąpić w tym terminie, wezwanie zostało również skierowane do świadka B. I., który stawił się i został przesłuchany. Brak więc było podstaw do odroczenia rozprawy.

Sąd podziela przy tym pogląd wyrażony przez Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 11 grudnia 2013 roku (sygn. akt III CZP 78/13), że z zasady rzetelnego procesu, obowiązku uczestników działania zgodnego z dobrymi obyczajami (art. 3 k.p.c.) oraz celu procesu, którym jest rzeczywista ochrona praw podmiotowych wynikających z prawa materialnego, wywiedziona jest autonomiczna konstrukcja nadużycia prawa na gruncie prawa procesowego. Zasada ta może mieć zastosowanie w sytuacji, w której określone uprawnienie mieści się w dyspozycji normy procesowej, ale skorzystanie z niego służyłoby innemu celowi niż uzyskanie praw podmiotowych, a skutek wykonania tego uprawnienia byłby sprzeczny z funkcją przepisów i ekonomią procesową. Zakaz nadużywania praw procesowych stanowi, obok zasady efektywności i równouprawnienia stron, istotny składnik rzetelnego procesu. Sąd może i powinien przeciwdziałać podejmowaniu przez stronę czynności tamujących tok postępowania i tym samym pozbawiających przeciwnika procesowego uzyskania efektywnej ochrony.

W ocenie Sądu powództwo zasługiwało na uwzględnienie.

W niniejszej sprawie powód C. (...) spółka akcyjna z siedzibą w G. domagał się zasądzenia od pozwanego (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. kwoty 9 747,69 złotych wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie w transakcjach handlowych liczonymi za okres od dnia 16 stycznia 2018 roku do dnia zapłaty, a także kosztów procesu – tytułem wynagrodzenia za wykonanie na zlecenie pozwanego przewozu towaru na trasie B. – B..

Kwestionując żądanie pozwu pozwany (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. podniósł zarzut potrącenia z kwotą dochodzoną pozwem przysługującego pozwanemu względem powoda roszczenia z tytułu kary umownej w kwocie 4 651,24 euro wskazując, że na mocy łączącej strony umowy powód zobowiązany był dowieźć towar w postaci konstrukcji stalowych i rozładować go u odbiorcy w dniu 06 grudnia 2017 roku, tymczasem ładunek został dowieziony z opóźnieniem, bo dopiero w dniu 07 grudnia 2017 roku, w związku z tym kontrahent pozwanego naliczył mu karę w kwocie 4 651,24 euro.

Zgodnie z treścią art. 775 k.c. przepisy kodeksu cywilnego regulujące umowę przewozu stosuje się do przewozu w zakresie poszczególnych rodzajów transportu tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest uregulowany odrębnymi przepisami. Aktem szczególnym w stosunku do kodeksu cywilnego mającym zastosowanie w niniejszej sprawie są przepisy ustawy z dnia 15 listopada 1984 roku Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 roku, poz. 8).

Stosownie do art. 1 powyższej ustawy, reguluje ona przewóz osób i rzeczy wykonywany odpłatnie na podstawie umowy przez uprawnionych do tego przewoźników, z wyjątkiem przewozu morskiego i konnego (ust. 1), przy czym przepisy ustawy stosuje się do przewozów międzynarodowych, jeżeli umowa międzynarodowa nie stanowi inaczej (ust. 3). Zważyć przy tym należy, iż Rzeczpospolita Polska pozostaje sygnatariuszem Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w G. w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami). Stosownie zaś do art. 1 tej konwencji stosuje się ją do wszelkiej umowy o zarobkowy przewóz drogowy towarów pojazdami, niezależnie od miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron, jeżeli miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsce przewidziane dla jej dostawy, stosownie do ich oznaczenia w umowie, znajdują się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się.

Niewątpliwie sytuacja taka miała miejsce w niniejszej sprawie, albowiem w przypadku umowy łączącej strony przyjęcie towaru do przewozu nastąpiło w B. (Polska), zaś jego dostawa realizowana była na terenie Niemiec (B.). Wskazać także należy, że skoro tzw. konwencja geneńska nie reguluje w sposób kompleksowy zagadnień związanych z umową przewozu, to w zakresie nieuregulowanym należy odwołać się także do odpowiednich przepisów kodeksu cywilnego.

Zgodnie z treścią art. 774 k.c. przez umowę przewozu przewoźnik zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób bądź rzeczy.

Poza sporem pozostawało, że strony łączyła umowy przewozu z dnia 27 listopada 2017 roku, której przedmiotem było dostarczenie do B. (Niemcy) towaru określonego w zleceniu transportowym we wskazanym tam dniu, tj. w dniu 06 grudnia 2017 roku. Nie było też wątpliwości, że towar ten został dostarczony z opóźnieniem – w dniu 07 grudnia 2017 roku, co wynika wprost z dokumentu CMR i było między stronami niesporne.

Pozwany podniósł przy tym zarzut potrącenia dochodzonej pozewem kwoty z przysługującą mu wierzytelnością z tytułu opóźnienia w dostawie towaru w wysokości odpowiadającej wysokości frachtu.

Zgodnie z treścią art. 498 k.c. gdy dwie osoby są jednocześnie względem siebie dłużnikami i wierzycielami, każda z nich może potrącić swoją wierzytelność z wierzytelnością 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. Wskutek potrącenia obie wierzytelności umarzają się nawzajem do wysokości wierzytelności niższej. Jak wynika natomiast z treści przepisu art. 499 k.c. potrącenia dokonuje się poprzez oświadczenie złożone drugiej stronie.

Wskazać przy tym należy, że aby można było uznać, iż potrącenie było skuteczne, pozwany zobowiązany jest wykazać, że oświadczenie o potrąceniu dotyczyło wierzytelności, które jemu rzeczywiście przysługiwały. Jak bowiem powszechnie się przyjmuje w orzecznictwie oświadczenie o potrąceniu nie może bowiem stanowić samo w sobie źródła kreacji wierzytelności, która powinna znaleźć odzwierciedlenie w treści zaoferowanych dowodów.

W niniejszej sprawie pozwany (...) spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. potrącił z przysługującym powodowi wynagrodzeniem w kwocie dochodzonej niniejszym postępowaniem karę umowną naliczoną mu za niedotrzymanie warunków zlecenia, tj. dostarczenie towarów z opóźnieniem (o 1 dzień).

W pierwszej kolejności wskazać należy, iż w świetle art. 498 k.c. wystarczające jest, aby wymagalna była wierzytelność potrącającego (tu: pozwanego). Z uwagi na bezterminowy charakter zobowiązania o zapłatę kary umownej dla wymagalności tego roszczenia konieczne jest wezwanie dłużnika przez wierzyciela do spełnienia świadczenia. Podkreślić trzeba, że funkcje oświadczenia o potrąceniu są inne od funkcji wezwania do spełnienia świadczenia. Oświadczenie o potrąceniu prowadzi do wzajemnego umorzenia wierzytelności do wysokości wierzytelności niższej, a wezwanie do spełnienia świadczenia kreuje stan jego wymagalności. Pozwany tymczasem nie udowodnił, aby nadał roszczeniu odszkodowawczemu cechy wymagalności poprzez wezwanie powoda do zapłaty (art. 455 k.c.). Pozwany zatem nie mógł skutecznie potrącić wierzytelności niewymagalnej (tak Sąd Okręgowy w Gdańsku w uzasadnieniu wyroku wydanego w sprawie o sygn. akt XII Ga 454/16).

Niezależnie od powyższego wskazać należy, że samo zawarcie w umowie zastrzeżenia kary za opóźnienie w dostarczeniu ładunku było nieskuteczne i nieważne.

Jak wynikało z treści zlecenia transportowego z dnia 27 listopada 2017 roku strony ustaliły, że „opóźnienie dostawy o dwie godziny zegarowe i dalej skutkuje obciążeniem ze strony klienta w formie pisemnej i nałożeniem kary na przewoźnika”.

Mając powyższe na uwadze wskazać należy, że sformułowanie art. 483 § 1 k.c. dopuszczające zastrzeżenie kary umownej w „określonej sumie” w sposób jednoznaczny prowadzi do wniosku, że kara ta powinna być w chwili zastrzegania wyrażona kwotowo. Dopuszczalne byłoby posłużenie się innymi miernikami wysokości, np. ułamkiem wartości rzeczy albo ułamkiem innej sumy (wartości kontraktu), jeśli ustalenie kwoty byłoby tylko czynnością arytmetyczną, natomiast przyjęcie konstrukcji prawnej zakładającej ustalenie w przyszłości podstawy naliczania kary umownej nie można uznać za zgodne z art. 483 § 1 k.c. (tak Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 08 lutego

2007 roku, sygn. akt I CSK 420/06 i Sąd Apelacyjny w Lublinie w uzasadnieniu wyroku z dnia 07 sierpnia 2013 roku, sygn. akt I ACa 231/13).

A zatem przyjąć należy, że wynikający z art. 483 k.c. obowiązek określenia sumy pieniężnej podlegającej zapłacie w związku z niewykonaniem lub nienależytym wykonaniem zobowiązania niepieniężnego jest spełniony nie tylko w sytuacji, gdy strony z góry określają wysokość kary umownej, ale również, gdy w treści umowy wskazują podstawy do finalnego określenia jej wysokości (tak Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 15 listopada 2012 roku, sygn. akt V CSK 515/11), przy czym z taką sytuacją nie mamy do czynienia w niniejszej sprawie – strony w żaden sposób nie określiły ani wysokości tej kary, ani żadnych podstaw do jej określenia. W ocenie Sądu tylko w sytuacji, kiedy strony określiły kryteria pozwalające ustalić sumę kary umownej w momencie zawarcia umowy, uznać należy, że w umowie zawarto ważne postanowienia w zakresie związania stron karą umowną. W przedmiotowej sprawie kara umowna została zastrzeżona bez określenia jej wysokości, czy podstaw pozwalających na jej określenie. Postanowienie umowy dotyczące kary za opóźnioną dostawę ładunku było więc z tych względów nieważne.

Niezależnie od powyższego powyższe postanowienie było nieważne także z innych powodów – dotyczy ono bowiem sankcji związanej z opóźnionym dowozem ładunku, a konsekwencje tego uchybienia zostały uregulowane w konwencji CMR.

Jak już wskazano powyżej, przedmiotowa sprawa podlegała rozstrzygnięciu w oparciu o treść Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w G. w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami). Zgodnie bowiem z zasadą hierarchii źródeł prawa, prawo międzynarodowe (konwencje, umowy dwustronne lub wielostronne) mają pierwszeństwo przed prawem krajowym, tj. Konstytucją i ustawami. Bezsporne było między stronami, iż przewóz miał charakter międzynarodowy po myśli art. 1 ust. 1 konwencji, albowiem niezależnie od miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron, jeżeli miejsca przyjęcia przesyłki i dostawy znajdują się w dwóch różnych krajach, do tego przewozu stosuje się powyższą konwencję, przy czym zarówno Rzeczpospolita Polska, jak i Niemcy są umawiającymi się stronami tej konwencji.

Zasadnicze znaczenie w przedmiotowej sprawie miały zapisy art. 41 konwencji, które stanowią, że z zastrzeżeniem postanowień artykułu 40 jest nieważna i pozbawiona mocy każda klauzula (umowna), która pośrednio lub bezpośrednio naruszałaby postanowienia niniejszej konwencji. Nieważność takich klauzul nie pociąga za sobą nieważności pozostałych postanowień umowy. W szczególności byłaby nieważna każda klauzula ustępująca na rzecz przewoźnika korzyści z ubezpieczenia towaru oraz każda inna analogiczna klauzula, jak również każda klauzula przenosząca ciężar dowodu.

Nie jest więc dopuszczalne zastrzeżenie w umowie łączącej strony kar umownych tylko z tych tytułów, które są unormowane w konwencji CMR jako wymagające od osoby uprawnionej dowodu szkody, w tym. np. z tytułu opóźnienia w dostawie.

W przeciwieństwie bowiem do treści przepisów kodeksu cywilnego, zgodnie z którymi wierzyciel, dla którego zastrzeżona została kara umowna, nie ma obowiązku wykazywać faktu poniesienia szkody (wystąpienie szkody po stronie wierzyciela nie jest więc w ogóle przesłanką powstania roszczenia o zapłatę kary umownej, tak Sąd Apelacyjny we Wrocławiu w uzasadnieniu wyroku z dnia 13 lutego 2013 roku, I ACa 1391/12) oraz że niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania nastąpiło na skutek okoliczności, za które dłużnik ponosi odpowiedzialność, inaczej ciężar dowodu rozłożony jest w postanowieniach Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w G. w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami), nakładając na zleceniodawcę – tu: pozwanego, konieczność udowodnienia szkody i jej wysokości oraz wyłączający możliwość obciążenia przewoźnika odpowiedzialnością za opóźnienie wynikające z braku jego winy.

W realiach niniejszej sprawy stwierdzić należy zatem, że zastrzeżenie przez strony w zleceniu transportowym kary umownej za opóźnienie w dostawie towaru, sprzeciwia się obowiązującym przepisom prawa, tj. przepisom zawartym w Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w G. w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami) mającymi charakter przepisów bezwzględnie

obowiązujących, kwestia odszkodowania za opóźnienie w dostawie towaru jest bowiem uregulowana przepisami tej konwencji, a zatem postanowienia umowne w tym zakresie są nieważne.

Zgodnie z treścią art. 23 ust. 5 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w G. w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami) w razie opóźnienia dostawy, jeżeli osoba uprawniona udowodni, że wynika stąd dla niej szkoda, przewoźnik obowiązany jest zapłacić odszkodowanie, które nie może przewyższyć kwoty przewoźnego, a wyższego odszkodowania można żądać jedynie w przypadku zadeklarowania wartości towaru lub zadeklarowania specjalnego interesu w jego dostawie, zgodnie z artykułami 24 i 26 konwencji (co w niniejszej sprawie nie miało miejsca).

Stosownie zaś do treści art. 30 ust. 3 konwencji, opóźnienie dostawy może stanowić podstawę do odszkodowania tylko wówczas, gdy zastrzeżenie zostało skierowane na piśmie w terminie 21 dni od dnia postawienia towaru do dyspozycji odbiorcy.

W niniejszej sprawie odbiór towaru przewożonego przez powoda miał miejsce w dniu 07 grudnia 2017 roku, wobec czego termin do zgłoszenia stosownego zastrzeżenia upływał pozwanemu z dniem 28 grudnia 2017 roku. Pozwany jednakże nie wykazał, ażeby w powyższym terminie sformułował przedmiotowe zastrzeżenie na piśmie w taki sposób, ażeby powód miał możliwość zapoznania się z nim. Wręcz przeciwnie, z zeznań świadka B. I. oraz zeznań samego prezesa zarządu pozwanego K. P. (1) wynikało wprost, że takie zastrzeżenie w ogóle nie zostało przez pozwanego sformułowane. Wprawdzie Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzona w G. w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami) co do zasady nie uzależnia istnienia i trwania roszczenia wobec przewoźnika od zgłoszenia przez zamawiającego zastrzeżeń co do sposobu wykonania przewozu, ale regulacja zawarta w art. 30 ust. 3 tej konwencji stanowi wyjątek. Treść tego przepisu nie budzi żadnych wątpliwości, skoro stanowi on, że opóźnienie dostawy może stanowić podstawę do odszkodowania tylko wówczas, gdy zastrzeżenie zostało skierowane na piśmie w terminie 21 dni od dnia postawienia towaru do dyspozycji odbiorcy. Wskazany w tym przepisie termin ma charakter terminu zawitego, którego uchybienie powoduje wygaśnięcie roszczenia z jego upływem (wyrok BGH z dnia 14 listopada 1991 roku, ETL 1973 roku, s. 265 oraz „Umowa międzynarodowego przewozu towarów na podstawie CMR”, Krzysztof Wesołowski, Warszawa 2013, s. 393-394).

Brak zastrzeżenia skierowanego do przewoźnika w terminie wymienionym w powołanym przepisie art. 30 ust. 3 konwencji CMR powoduje wygaśnięcie roszczenia o odszkodowanie za szkodę spowodowaną opóźnieniem w przewozie (tak Sąd Apelacyjny w Katowicach w uzasadnieniu wyroku z dnia 10 czerwca 2016 roku, sygn. akt V ACA 861/15). Uważa się też, że w takim przypadku, tj. niezgłoszenia zastrzeżeń osoba uprawniona nie może się powoływać na treść art. 29 konwencji (Krzysztof Wesołowski, Komentarz do Konwencji CMR, Zielona Góra 1996, s. 105-109).

W niniejszej sprawie zatem z ustaleń dokonanych przez Sąd wynikało, że pozwany nie dochował terminu do zgłoszenia powodowi zastrzeżenia dotyczącego opóźnienia dostawy towarów (tzn. nie wykazał, ażeby stosowne zastrzeżenie, o jakim mowa w art. 30 ust. 3 konwencji złożył powodowi pisemnie w określonym terminie 21 dni), a zatem jego roszczenie o odszkodowanie za szkodę spowodowaną opóźnieniem w przewozie wygasło. Bez znaczenia przy tym dla oceny tej okoliczności pozostawały przyczyny, dla których pozwany takich zastrzeżeń nie złożył, w tym podnoszona przez pozwanego okoliczność, że na tym etapie postępowania jego niemiecki kontrahent nie formułował z tytułu opóźnienia żadnych roszczeń. Pozwany jako profesjonalista niezależnie od tego winien był takie zastrzeżenia złożyć, a skoro tego nie uczynił w określonym w przepisach terminie, naruszył należytą staranność i to jego obciążają konsekwencje takiego zaniechania w postaci wygaśnięcia roszczenia.

Niezależnie jednakże od tego oświadczenie pozwanego o potrąceniu kary umownej za opóźnienie w dostawie z wynagrodzeniem powoda nie byłoby skuteczne także i z innych przyczyn, a mianowicie pozwany nie zdołał wykazać, wbrew rozkładowi ciężaru dowodu wynikającemu w tym zakresie z regulacji zawartej w Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w G. w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami), poniesienia szkody i jej wysokości.

W szczególności dowodem na powyższe nie jest notyfikacja kosztów, jakie zasygnalizował pozwanemu jego niemiecki kontrahent w wysokości 4 651,20 euro. Pozwany nie udowodnił bowiem, aby kosztami tymi został obciążony i aby koszty te poniósł. Brak jest zatem dowodu potwierdzającego, że na wskutek opóźnionej dostawy aktywa pozwanego uległy uszczupleniu o kwotę 4 651,20 euro. Z treści sporządzonego w dniu 02 lutego 2018 roku przez niemieckiego kontrahenta pozwanego – (...) z siedzibą w R. przesłał (...) spółce z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. dokumentu wynikało jedynie, że podmiot ten oświadczył, iż potrąci powyższą kwotę z faktury końcowej wystawionej przez (...) spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B.. Pozwany nie wykazał, że do takiego potrącenia doszło, wiedzy w tym przedmiocie nie posiadała również świadek M. S. (2), a twierdzenia prezesa zarządu pozwanego w tym zakresie są w ocenie Sądu niewystarczające, nie znalazły bowiem one potwierdzenia w żadnym obiektywnym dowodzie, w szczególności pozwany nie przedłożył wskazywanego w swoich zeznaniach rozliczenia końcowego, z którego wynikać miałyby właśnie dokonanie takiego potrącenia z tytułu kosztów związanych z przestojem przez jego niemieckiego kontrahenta.

Nadto, pozwany nie wykazał również, ażeby weryfikował wysokość tej kwoty, podczas gdy należyta staranność determinowana zawodowym charakterem prowadzonej działalności gospodarczej (§ 2 art. 355 k.c.) wymagała przeprowadzenia analizy jej wysokości. Nie można tracić z pola widzenia tej okoliczności, że obciążanie powoda kosztami wymagało wykazania wysokości poniesionej szkody, zwłaszcza że wysokość tę powód również kwestionował. Tymczasem sam prezes zarządu pozwanego wskazywał, że po otrzymaniu kart pracy pracowników, z których wynikać miały koszty przestoju pozwany w żaden sposób ich nie weryfikował.

Wskazać także należy, iż o ile na tle regulacji kodeksu cywilnego dopuszczalne jest przyjęcie odpowiedzialności za opóźnienie przy braku winy w nieterminowym świadczeniu (tak Sąd Najwyższy w uzasadnieniu wyroku z dnia 27 czerwca 2000 roku, sygn. akt I CKN 791/98), to opóźnienie w rozumieniu przepisów konwencji CMR pojmowanie musi być z uwzględnieniem jej przepisów, tj. art. 17 i 18. Nie można zatem obciążyć przewoźnika odpowiedzialnością za opóźnienie, które nie wynikało z jego winy.

Zgodnie z treścią art. 17 ust. 1 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w G. w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami) przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpi w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy. Jak wynika z powołanego przepisu przesłankami odpowiedzialności przewoźnika jest: szkoda, powstanie szkody w czasie między przyjęciem towaru do przewozu, a jego wydaniem (związek czasowy) oraz związek przyczynowy pomiędzy okolicznością zaistniałą w czasie przewozu, a z którą konwencja wiąże obowiązek odszkodowawczy (tzn. nie mieszczącą się w zakresie przyczyn zwalniających) a szkodą.

Sąd w niniejszym składzie podziela pogląd wyrażony przez Sąd Apelacyjny w Warszawie w uzasadnieniu wyroku z dnia 07 listopada 1995 roku w sprawie o sygn. akt I ACr 606/95, zgodnie z którym odpowiedzialność przewoźnika oparta na postanowieniu konwencji CMR jest oparta na zasadzie ryzyka.

Stosownie do treści art. 17 ust. 2 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w G. w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami) przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało winą własną osoby uprawnionej (nadawca, odbiorca – przyp. mój), jej zleceniem nie wynikającym z winy przewoźnika, wadą własną towaru lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec, przy czym zgodnie z art. 18 ust. 1 konwencji – dowód, że zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało jedną z przyczyn przewidzianych w art.17 ust. 2, ciąży na przewoźniku.

A zatem w okolicznościach niniejszej sprawy, to na powódzie ciążył obowiązek wykazania, że opóźnienie w dostarczeniu towaru spowodowane było jedną z okoliczności wskazanych w art. 17 ust. 2 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w G. w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami), co wyłączałoby jego odpowiedzialność w tym zakresie.

Jak wynikało z przeprowadzonego w sprawie postępowania dowodowego przyczyną opóźnienia w dostarczeniu towaru było zatrzymanie pojazdu przez niemiecką policję i zakaz dalszej jazdy z uwagi na nieprawidłowe wymiary przewożonego ładunku. Wprawdzie stosownie do treści art. 43 ustawy z dnia 15 listopada 1984 roku Prawo przewozowe (tekst jednolity: Dz. U. z 2020 roku, poz. 8) jeżeli umowa lub przepis szczególny nie stanowią inaczej, czynności ładunkowe należą odpowiednio do obowiązków nadawcy lub odbiorcy, a nadawca, odbiorca lub inny podmiot wykonujący czynności ładunkowe jest obowiązany wykonać je w sposób zapewniający przewóz przesyłki towarowej zgodnie z przepisami ruchu drogowego i przepisami o drogach publicznych, a w szczególności niepowodujący zagrożenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, przekroczenia dopuszczalnej masy pojazdów lub przekroczenia dopuszczalnych nacisków osi, niemniej jednak Sąd miał na uwadze, że w niniejszej sprawie przyczyną zatrzymania pojazdu było nieprawidłowe zezwolenie na przewóz w stosunku do wymiarów ładunku, przy czym wymiary te były powodowi znane.

To powód, który mając wiedzę o wymiarach ładunku (17,5 metra długości, 3,15 metra szerokości), co było bezsporne, dokonuje przewozu w oparciu o zezwolenie na przewóz ładunku o wymiarach maksymalnych 16,5 metra długości i 2,55 metra szerokości, ponosi odpowiedzialność za zatrzymanie pojazdu z tego powodu i w konsekwencji opóźnienie dostawy. Powództwo jednakże w niniejszej sprawie podlegało oddaleniu, mimo winy przewoźnika w opóźnieniu dostawy ładunku, z uwagi na wygaśnięcie roszczenia pozwanego z tego tytułu (o czym szerzej powyżej), jak i z powodu niewykazania wysokości szkody.

Jednocześnie wskazać należy, że nie było wątpliwości, że sporne zlecenie odbywało się nie tylko w oparciu o mailowe ustalenia pracowników stron, lecz również w oparciu o treść zlecenia z dnia 27 listopada 2017 roku, jak bowiem wynika z korespondencji mailowej zostało ono w dniu 27 listopada 2017 roku przesłane przez M. S. (2) do T. S. reprezentującego powoda (k. 14 akt).

Mając na względzie powyższe uznać należało, że dokonane przez pozwanego potrącenie kwoty odpowiadającej wysokości frachtu naliczonej za opóźnienie w dostawie towaru z wierzycelnością powoda dochodzoną niniejszym postępowaniem w kwocie 9 747,69 złotych było z powyżej omówionych względów nieskuteczne i nie mogło prowadzić do umorzenia wzajemnych wierzycelności.

Uznając zaś, że wysokość wynagrodzenia w kwocie 9 747,69 złotych za realizację przewozu nie była sporna, podobnie, jak niekwestionowany był fakt jego niezapłacenia przez pozwanego, Sąd na podstawie art. 1 w zw. z art. 23 ust. 5 w zw. z art. 30 ust. 3 w zw. z art. 40 w zw. z art. 41 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w G. w dniu 19 maja 1956 roku (Dz. U. z 1962 roku, nr 49, poz. 238 ze zmianami) w zw. z art. 774 k.c. w zw. z art. 4 i art. 7 ustawy z dnia 08 marca 2013 roku o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych (poprzednio – o terminach zapłaty w transakcjach handlowych, tekst jednolity: Dz. U. z 2019 roku, poz. 118 ze zmianami) zasądził od pozwanego (...) spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w B. na rzecz powoda C. (...) spółki akcyjnej z siedzibą w G. kwotę 9 747,69 złotych wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie w transakcjach handlowych liczonymi za okres od dnia 16 stycznia 2018 roku do dnia zapłaty.

O kosztach postępowania Sąd orzekł w punkcie drugim wyroku zgodnie z zasadą odpowiedzialności za wynik procesu na podstawie art. 98 k.p.c. w zw. z art. 108 § 1 k.p.c. w zw. z § 2 punkt 4 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 października 2015 roku w sprawie opłat za czynności radców prawnych (tekst jednolity: Dz. U. z 2018 roku, poz. 265) zasądzając od pozwanego jako strony przegrywającej niniejszy proces na rzecz powoda kwotę 2 117 złotych tytułem zwrotu kosztów procesu, na którą składają się kwoty: 300 złotych tytułem opłaty sądowej od pozwu, 17 złotych tytułem opłaty skarbowej od pełnomocnictwa i 1 800 złotych tytułem kosztów zastępstwa procesowego.

ZARZĄDZENIE

1. (...)

- (...)

• (...)

2. (...)

3. (...)

4. (...)

SSR Justyna Supińska

Gdynia, dnia 23 lipca 2020 roku