

Poznań, dnia 25 maja 2020 r.

## Zapłata przewoźnego przez odbiorcę przesyłki w drogowym przewozie krajowym.

Zapewne każdy przewoźnik nie raz spotkał się z sytuacją, gdy nieuczciwy kontrahent nie zapłacił mu za wykonany przewóz. W dobie kryzysu spowodowaną epidemią COVID-19, takie sytuacje niestety będą się zdarzały coraz częściej.

Czy jedyną możliwością uzyskania zapłaty przewoźnego jest złożenie pozwu przeciwko nieuczciwemu kontrahentowi, z nadzieją, że ten dysponuje jeszcze środkami pieniężnymi pozwalającymi na zaspokojenie roszczeń przewoźnika? Okazuje się, że nie.

Zarówno przepisy ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (dalej: „**Ustawa**”), jak i Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i z dnia 19 maja 1956 r. (dalej: „**Konwencja CMR**”), obciążają odbiorcę przyjmującego przesyłkę oraz list przewozowy, obowiązkiem zapłaty należności ciężących na przesyłce, w tym w szczególności – przewoźnego.

Aby móc dochodzić zapłaty przewoźnego od odbiorcy przesyłki w ramach przewozu drogowego, realizowanego na terenie Polski, spełnionych musi zostać kilka przesłanek.

Zgodnie z art. 51 ust. 1 Ustawy, poprzez przyjęcie przesyłki i listu przewozowego odbiorca zobowiązuje się do zapłaty należności ciężących na przesyłce. Sensu przedmiotowego przepisu należy upatrywać w szczególnym rodzaju umowy przewozu, której przedmiotem jest *de facto* świadczenie na rzecz osoby trzeciej – odbiorcy przesyłki.

Momentem powstania roszczenia o zapłatę przewoźnego wobec odbiorcy jest chwila dokonania odbioru przesyłki i listu przewozowego, przy czym, co istotne – **przyjęcie przesyłki i listu przewozowego nie stanowi obowiązku odbiorcy, lecz jedynie jego uprawnienie.**

Wspomniany powyżej przepis ma charakter bezwzględnie obowiązujący, a zatem odpowiedzialność odbiorcy przesyłki za zapłatę należności ciężących na przesyłce nie zależy od uzgodnień zawartych w umowie przewozu. Zgodnie z przeważającym stanowiskiem prezentowanym w judykaturze, w przeciwieństwie do przewozów realizowanych w oparciu o treść Konwencji CMR, ww. **odpowiedzialności odbiorcy nie wyłącza brak zgłoszenia roszczenia przy odbiorze** (tak: wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 marca 2009 roku, sygn. akt IV CSK 492/08, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 marca 1999 roku, sygn. akt II CKN 231/98, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 17 lutego 2006 roku, sygn. akt V CSK 129/05). W orzecznictwie przyjmuje się bowiem, że **obowiązek odbiorcy, wynikający z tego przepisu ma charakter ustawowy, a zatem jest powszechnie znany.**

Art. 51 ust. 1 Ustawy ustanawia **samoistne zobowiązanie odbiorcy do zapłaty należności ciężących na przesyłce.** Zgodnie z ugruntowaną linią orzeczniczą, odpowiedzialność nadawcy i odbiorcy przesyłki ma charakter odpowiedzialności *in solidum* (por. wyrok Sądu Najwyższego z dnia



20 grudnia 2005 r., sygn. akt V CK 413/05, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 7 grudnia 2005 r., sygn. akt V CK 405/05, wyrok Sądu Najwyższego z dnia 19 marca 2009 r., sygn. akt IV CSK 492/08).

Wydaje się zatem, że sytuacja jest jasna – od momentu przyjęcia przesyłki i odbioru listu przewozowego, odbiorca przesyłki jest zobowiązany zapłacić przewoźnikowi wynagrodzenie za przewóz. Nic bardziej mylnego.

Wątpliwości zarówno wśród przewoźników, jak i prawników budzą między innymi następujące kwestie:

➤ **Legitymacja do dochodzenia roszczenia na podstawie art. 51 ust. 1 Ustawy**

Nie jest jasne, czy zapłaty wynagrodzenia od odbiorcy przesyłki może domagać się wyłącznie przewoźnik faktycznie realizujący przewóz, czy też z roszczeniem przeciwko odbiorcy przesyłki może wystąpić przewoźnik umowny, podzlecający wykonanie przewozu innemu przewoźnikowi.

➤ **Ujawnienie roszczenia w liście przewozowym**

Pomimo literalnego brzmienia przepisu art. 51 ust. 1 Ustawy, pojawiają się poglądy, że w momencie przyjęcia przesyłki, odbiorca powinien mieć świadomość nieopłacenia przewoźnego. Takie rozumienie ww. przepisu miałyby zapewnić bezpieczeństwo obrotu, a zarazem pozwalałoby na ujednoczenie kwestii odpowiedzialności odbiorcy w przewozie międzynarodowym oraz przewozie krajowym. Art. 13 ust. 2 Konwencji CMR obciąża bowiem odbiorcę obowiązkiem zapłaty przewoźnikowi wyłącznie należności wynikających z listu przewozowego.

➤ **Definicja pojęcia „przyjęcia listu przewozowego”**

W treści art. 51 ust. 1 Ustawy, nie rozróżniono, czy warunkiem powstania roszczenia wobec odbiorcy przesyłki jest przyjęcie listu przewozowego *sensu stricto*, czy też – wystarczające jest przyjęcie listu przewozowego *sensu largo* (tj. dokumentu nieposiadającego wszystkich cech listu przewozowego *sensu stricto*).

Szersza analiza definicji listu przewozowego zostanie zaprezentowana w kolejnym alercie dotyczącym prawa transportowego.

➤ **Wymagalność roszczenia**

Sporny jest również moment wymagalności roszczenia z art. 51 ust. 1 Ustawy. W tym zakresie pojawią się trzy poglądy, zgodnie z którym roszczenie wobec odbiorcy staje się wymagalne:

- ✓ zgodnie z terminem płatności wynagrodzenia,
- ✓ z chwilą odbioru przesyłki i listu przewozowego,
- ✓ po wezwaniu do odbiorcy do zapłaty.

Wymagalność roszczenia jest zaś niezbędna do określenia terminu przedawnienia roszczenia o zapłatę.

Jak widać, mimo wyposażenia przewoźnika w narzędzie pozwalające na dochodzenie roszczenia o zapłatę przewoźnego wobec odbiorcy przesyłki, przed skierowaniem roszczenia, niezbędne jest dokonanie szczegółowej analizy stanu faktycznego sprawy. Może bowiem okazać

się, że przewoźnik, chcąc odzyskać należne mu wynagrodzenie wyjdzie jak przysłowiowy Zabłocki na mydle – nie dość, że nie uzyska należnego mu przewoźnego, to dodatkowo – poniesie koszty bezzasadnego powództwa przeciwko odbiorcy przesyłki.