



Istotą kary umownej jest możliwość zobowiązania zleceniobiorcy do zapłaty określonej kwoty za niewywiązanie się z określonego obowiązku umownego. Przybiera ona formę zobowiązania i jak inne zobowiązania umowne, powinna mieć określony termin, w którym dłużnik powinien spełnić świadczenie

KARY UMOWNE W ZLECENIACH TRANSPORTOWYCH I ICH EGZEKUCJA

KIEDY JEST ZGODNA Z PRZEPISAMI?

Kary umowne są nieodzownym elementem każdego zlecenia transportowego. Są standardem w umowach gospodarczych i nikogo nie dziwi, że pojawiają się również w umowach przewozu. Dyscyplinowanie podwykonawców nie jest jedynym ich celem. W wielu przypadkach celem nakładania na podwykonawców kar umownych jest zarabianie, a w wielu uzyskanie możliwości szybszej „windykacji należności”. Nie w każdym jednak przypadku ich egzekwowanie jest takie proste. Istnieją bowiem przepisy, które ograniczają wysokość kar umownych, a w niektórych przypadkach sprawiają, że ich stosowanie jest nieuprawnione lub wręcz niedozwolone.

Jaka jest funkcja kary umownej? Czy istnieją przepisy ograniczające wysokość kar umownych? Czy kara umowna jest zobowiązaniem terminowym, czy bezterminowym. Czy karę umowną można rozliczyć z wierzytelności wzajemnych? W jakich przypadkach egzekwowanie kar umownych jest niedozwolone?

Istota i funkcja kary umownej

Istotą kary umownej jest możliwość zobowiązania zleceniobiorcy do zapłaty okre-

ślonej kwoty za niewywiązanie się z określonego zobowiązania (nie wykonanie umowy) lub pojedynczego obowiązku (nie zastosowanie się do określonych zaleceń). Podstawą zastosowania kary umownej jest art. 483 § 1 k.c. Zgodnie z tym przepisem, zleceniodawca może zastrzec w umowie, że naprawienie szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania niepieniężnego nastąpi przez zapłatę określonej sumy.

Jak stwierdził Sąd Apelacyjny we Wrocławiu w wyroku z dnia 27.02.2013 r. (sygn. akt I ACa 99/13): – *Ważnym zadaniem kary umownej jest zabezpiecze-*

nie wykonania zobowiązania, tym samym zwiększenie realności wykonania zobowiązania oraz ułatwienie naprawienia szkody. Takie oddziaływanie można określić mianem funkcji stymulacyjnej kary umownej, bowiem jej zastrzeżenie ma mobilizować dłużnika do prawidłowego wykonania zobowiązania. Kara umowna w tym zakresie służy ochronie interesów prawnych wierzyciela.

Zgodnie z art. 484 § 1 k.c., w razie niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania przez zleceniobiorcę, kara umowna należy się zleceniodawcy w zastrzeżonej na ten wypadek wysokości bez względu na wysokość poniesionej szkody. Przepis ten nie stanowi zatem normy uzależniającej roszczenie o zapłatę kary umownej od faktu powstania szkody. Zleceniodawca, który zastrzegł karę umowną nie musi więc udowadniać, że w związku z niewywiązaniem się zleceniobiorcy z umowy lub niespełnieniem przez niego określonych obowiązków poniósł jakąkolwiek szkodę. Nie musi też wykazywać, że nastąpiło to wskutek okoliczności, za które zleceniobiorca ponosi odpowiedzialność. Obciążenie karą umowną byłoby nieuprawnione, gdyby to zleceniobiorca wykazał, iż niewykonanie bądź nienależyte wykonanie umowy wynika z okoliczności, za które nie ponosi odpowiedzialności.

Kara umowna – prawne ograniczenia

Na gruncie transportowym kary umowne są nakładane na zleceniobiorców praktycznie za każde naruszenie przez nich obowiązków umownych. Zleceniodawcy mogą karać za:

- | spóźnienie się na załadunek/niepodstawienia auta pod załadunek w wyznaczonym terminie,
- | niedostarczenie w terminie dokumentów przewozowych po wykonaniu umowy,
- | opóźnienie dostawy/spóźnienie się na rozładunek,
- | nieuprawniony przeładunek towaru,
- | spiętrowanie towaru przez nadawcę,
- | zlecenie przewozu dalszemu przewoźnikowi bez zgody zleceniodawcy,
- | anulowanie zlecenia,
- | brak neutralizacji listu przewozowego.

Wszystkie kary umowne mają jednak swoje ograniczenia prawne. Na pewno nie można ich stosować za niewykonanie lub nienależyte wykonanie zobowiązania przez zleceniobiorcę, jeżeli jest to sprzeczne z obowiązującym prawem. Już bowiem z art. 353 (1) kodeksu cywilnego wynika, że: – *strony zawierające umowę mogą*

CDS KANCELARIA BROKERSKA

Jerzy Różyk, szef zespołu, broker

Od ponad 35 lat związany z branżą ubezpieczeniową, w tym od 20 lat obsługuje podmioty sektora TSL w zakresie obsługi ubezpieczeń transportowych, szkód i roszczeń oraz diagnostyki ryzyka w transporcie. Jego główną specjalnością jest prawo przewozowe, zarówno międzynarodowe jak też obowiązujące w krajach Unii Europejskiej oraz ryzyka związane z oszustwami i kradzieżami w transporcie.

Założyciel i właściciel kancelarii doradczej CDS, która wspiera sektor transportowy w zakresie: tworzenia programów ubezpieczeń dla przewoźników i spedytorów, prowadzenia audytów i analiz związanych z prawną odpowiedzialnością podmiotów transportowych, organizowania obsługi reklamacji i roszczeń związanych ze szkodami transportowymi oraz wsparcie w postępowaniach związanych z likwidacją szkód prowadzoną przez zakłady ubezpieczeń.

Wykładowca na studiach podyplomowych na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Łódzkiego oraz prelegent na licznych konferencjach, seminariach i szkoleniach transportowych. Autor ponad 100 analiz i publikacji z zakresu prawa przewozowego, oceny ryzyka w transporcie i ubezpieczeń transportowych. Twórca autorskiego opracowania pt. „Analiza skuteczności metod weryfikacji podwykonawców”, które ukazało się w 2020 r.



ulożyć stosunek prawny według swego uznania, byleby jego treść lub cel nie sprzeciwiały się właściwości (naturze) stosunku, ustawie ani zasadom współzycia społecznego – tzw. zasada swobody umów. Dodatkowo stosowanie kar umownych może być sprzeczne z właściwym prawem przewozowym.

Calkowicie bezpodstawne jest zatem nakładanie kary umownej za opóźnienie dostawy lub za spóźnienie się na rozładunek. To bowiem regulują przepisy właściwego prawa przewozowego. Bezpodstawne jest

również nakładanie kary umownej za brak neutralizacji listu przewozowego, gdyż w tym aspekcie stanowiska polskich sądów są spójne i w praktyce uznają stosowanie takich kar za niezgodne z prawem. Wynika to bowiem już z art. 55a ust. 1 ustawy z 15 lipca 1984 r. Prawo przewozowe, które stanowi, że – ...*zabrania się nadawcy: 4) umieszczenia w liście przewozowym i innych dokumentach danych i informacji niezgodnych ze stanem faktycznym.* Z kolei w kwestii kary umownej za niedostarczenie w terminie dokumentów przewozowych,

istotą kary umownej jest możliwość zobowiązania zleceniobiorcy do zapłaty określonej kwoty za niewywiązanie się z określonego zobowiązania (nie wykonanie umowy) lub pojedynczego obowiązku (nie zastosowanie się do określonych zaleceń).

czy też określona stawka. W rozumieniu art. 483 § 1 k.c. tak określona wysokość kary umownej jest prawidłowa. Co do zasady, za nieprawidłowe i niezgodne z przepisami prawa należy uznać kary umowne, których wysokość nie jest określona precyzyjnie lub nieograniczona. Dotyczy to w szczególności przypadków, gdzie wysokość kary umownej jest określona:

- ! w przedziale od-do (np. od 50% do 100% frachtu) lub
- ! określona w dwóch wysokościach (np. 20% frachtu lub 500 EUR), albo
- ! uzależniona od innych czynników (np. kara za niepodstawienie pojazdu pod załadunek w wys. 50 EUR za godzinę opóźnienia).

W każdym przypadku taką karę umowną można śmiało uznać za niezgodną z art. 353 (1) i art. 483 § 1 k.c. Odnosnie kary umownej określonej w opcji trzeciej, sąd ocenił wprost, że taka konstrukcja kary umownej jest niezgodna z art. 483 § 1 k.c., gdyż kara umowna miałaby wymiar nieograniczony



Gdy dwie osoby są jednocześnie względem siebie dłużnikami i wierzycielami, każda z nich może potrącić swoją wierzytelność z wierzytelności drugiej strony, jeżeli przedmiotem obu wierzytelności są pieniądze, a obie wierzytelności są wymagalne i mogą być dochodzone przed sądem

Jeżeli termin spełnienia świadczenia nie jest oznaczony ani nie wynika z właściwości zobowiązania, świadczenie powinno być spełnione niezwłocznie po wezwaniu dłużnika do wykonania – w praktyce po upływie terminu oznaczonego w takim wezwaniu

stanowiska polskich sądów są niejednoznaczne. W jednym przypadku sąd uznał stosowanie takiej kary za sprzeczne z prawem i naruszające zasadę swobody umów określoną w art. 353 (1) kodeksu cywilnego, w innym uznał karę umowną za wygórowaną i ograniczył ją do 10% frachtu.

w przypadku nie podstawienia przez przewoźnika pojazdu pod załadunek lub odstąpienia przez niego od umowy przewozu.

Kara umowna jako zobowiązanie bezterminowe

Jak wspomniano na wstępie, istotą kary umownej jest możliwość zobowiązania zleceniobiorcy do zapłaty określonej kwoty za niewywiązanie się z określonego obowiązku umownego. Kara umowna przybiera zatem formę zobowiązania i analogicznie jak inne zobowiązania umowne, powinna mieć określony termin, w którym dłużnik powinien spełnić świadczenie. Jeżeli termin spełnienia świadczenia został z góry oznaczony, mamy wówczas do czynienia z zobowiązaniem terminowym. W większości zleceń transportowych świadczenia wynikające z tytułu kar umownych nie mają

Wysokość kary umownej

Z treści art. 483 § 1 k.c. wynika, że kara umowna musi mieć postać określonej sumy. Nie oznacza to jednak, że zastrzegając ją należy ustalić jednocześnie jej wysokość. Przyjmuje się, że określenie kary umownej może nastąpić przez wskazanie kryteriów pozwalających na ustalenie sumy, jaką dłużnik zobowiązany będzie zapłacić wierzycielowi. W praktyce stosowane są różne rozwiązania, np. określony jest procent wartości całego lub części świadczenia,



jednak oznaczonego terminu płatności, zatem tego typu zobowiązania mają charakter bezterminowy. Od rodzaju zobowiązań uzależniony jest zarówno termin wymagalności jak również okres jego przedawnienia. Przy karach umownych brak terminu zapłaty świadczenia jest równoznaczny z brakiem terminu wymagalności zobowiązania płatniczego.

Kara umowna a jej wymagalność

Pojęcie wymagalności nie zostało zdefiniowane w prawie cywilnym. Zarówno w orzecznictwie jak i piśmiennictwie pojęcie to bywa różnie rozumiane. Przyjmując

rytelności są pieniądze, a obie wierzytelności są wymagalne i mogą być dochodzone przed sądem. Przepis daje możliwości skompensowania wierzytelności z tytułu kary umownej z wierzytelności przewoźnika (np. z tytułu wykonanych usług przewozowych), jednakże pod warunkiem wymagalności obu wierzytelności. Aby zleceniodawca mógł skorzystać z prawa do skompensowania wierzytelności z tytułu kary umownej, przepis wymaga, aby zostały spełnione łącznie dwie przesłanki:

- ! wierzytelność przewoźnika musi być wymagalna, czyli musi upłynąć termin

przewoźnika wynikających z wykonania przez niego umów przewozu (jednej lub wielu) zawartych z tą osobą.

W praktyce, przy stosowanych w branży transportowej terminach płatności, byłoby to możliwe dopiero po 45 lub 60 dniach od daty wystawienia faktury przez przewoźnika. Wierzytelność przewoźnika powstaje jednak już w momencie wykonania przez niego usługi przewozu, zatem zgodnie z art. 457 k.c., zleceniodawca może spełnić świadczenie przed terminem wymagalności określonym w fakturze. Tym samym

Wrazie niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania przez zleceniobiorcę, kara umowna należy się zleceniodawcy w zastrzeżonej na ten wypadek wysokości, bez względu na wysokość poniesionej szkody.

zapłaty wierzytelności przewoźnika, np. z tytułu wykonanej usługi przewozowej lub wykonanych usług przewozowych,

- ! wierzytelność zleceniodawcy musi być również wymagalna, czyli musi upłynąć termin zapłaty wierzytelności z tytułu

może również skompensować wierzytelność z tytułu kary umownej jeszcze przed terminem wymagalności świadczenia określonym w fakturze. Tak złożone oświadczenie o kompensacie potwierdza jednocześnie:



Fot. Pixabay

Aby skutecznie dokonać kompensaty wierzytelności z tytułu kary umownej, należy najpierw wezwać dłużnika do jej zapłacenia oraz określić termin zapłaty. Dopiero po wejściu wierzytelności w stan wymagalności można złożyć przewoźnikowi oświadczenie o potrąceniu

się, że zobowiązanie staje się wymagalne w momencie upływu terminu płatności zobowiązania. Zgodnie z art. 455 k.c., jeżeli termin spełnienia świadczenia nie jest oznaczony ani nie wynika z właściwości zobowiązania, świadczenie powinno być spełnione niezwłocznie po wezwaniu dłużnika do wykonania – w praktyce po upływie terminu oznaczonego w takim wezwaniu. Dopiero po upływie tego terminu wierzytelność staje się wymagalna. W zobowiązaniach bezterminowych termin spełnienia świadczenia nie jest oznaczony, zatem aby obciążyć dłużnika karą umowną, należy wezwać go do zapłaty należności z tytułu tej kary. Obciążenie może przybrać formę wezwania do zapłaty lub noty obciążeniowej.

Kompensata kary umownej z wierzytelności przewoźnika

Zgodnie z art. 498 § 1 k.c., gdy dwie osoby są jednocześnie względem siebie dłużnikami i wierzycielami, każda z nich może potrącić swoją wierzytelność z wierzytelności drugiej strony, jeżeli przedmiotem obu wie-



Fot. Pixabay

Potrącenie jest dokonywane przez oświadczenie złożone drugiej stronie. Stanowi zatem jednostronną czynność prawną. Wystawione przez wierzyciela oświadczenie o kompensacie nie wymaga zatem ani zgody dłużnika, ani jego podpisu

kary umownej powstałej po stronie zleceniodawcy.

Kierując się zatem brzmieniem art. 498 § 1 k.c., osoba domagająca się od przewoźnika zapłaty wierzytelności z tytułu zobowiązania bezterminowego w postaci kary umownej, mogłaby skompensować swoją wierzytelność tylko wówczas, gdy:

- ! wezwała przewoźnika do zapłaty wierzytelności z tytułu kary umownej poprzez skierowanie do niego wezwania do zapłaty, noty obciążeniowej lub faktury zawierających termin płatności,
- ! przewoźnik nie zapłacił należności w terminie określonym w wezwaniu do zapłaty, notcie obciążeniowej lub fakturze,
- ! upłynął termin zapłaty wierzytelności

! uznanie i zapłacenie wierzytelności przewoźnika – niezależnie od tego, że nie upłynął jeszcze termin wymagalności określony w fakturze oraz

! potrącenie z jego wierzytelności za wykonany przewóz wierzytelności własnej z tytułu kary umownej

! i stanowi rozliczenie wierzytelności wzajemnych na podstawie art. 498 § 1 k.c. Reasumując, dokonując potrącenia wierzyciel odbiera od dłużnika swoją wierzytelność i spłaca równocześnie swój dług.

Zgodnie z art. 499 k.c., potrącenie jest dokonywane przez oświadczenie złożone drugiej stronie. Stanowi zatem jednostronną czynność prawną. Wystawione przez

CDS
ODSZKODOWANIA

CDS Kancelaria Brokowska
02-785 Warszawa, ul. Wiolinowa 10 lok. 53

O ubezpieczeniach transportowych wiemy wszystko.

Ubezpieczenia transportowe:

- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika (OCP)
- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej przewoźnika umownego (OCPu)
- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej spedytora (OCS)
- ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej zawodowej (OCZ)

Szczegóły na: www.cds-odszkodowania.info

Kontakt: Tel.: 609 204-707, 607 074-607, 607 487-600
E-mail: biuro@cds-odszkodowania.pl

wierzyciela oświadczenie o kompensacie nie wymaga zatem ani zgody dłużnika, ani jego podpisu. Dla skuteczności oświadczenia o kompensacie wymagane jest zatem spełnienie nie tylko warunków określonych w art. 498 ust. 1 k.c. ale również złożenie oświadczenia drugiej stronie. Zgodnie z art. 61 § 1 k.c., oświadczenie można uznać za złożone w chwili, gdy dotarło do drugiej strony w taki sposób, że mogła zapoznać się z jego treścią. Kodeks cywilny

oświadczenie o potrąceniu (dokonać egzekucji wierzytelności). W praktyce nie zawsze taki porządek jest zachowany. W wielu bowiem przypadkach oświadczenie o kompensacie jest wystawiane w dniu wystawienia noty obciążeniowej, która określa późniejszy termin zapłaty. Skutek prawny oświadczenia o kompensacie następuje w dacie wystawienia oświadczenia, zatem dokonana w ten sposób kompensata wierzytelności jest

Kara umowna musi mieć postać określonej sumy. Nie oznacza to jednak, że zastrzegając ją należy ustalić jednocześnie jej wysokość. Określenie kary umownej może nastąpić przez wskazanie kryteriów pozwalających na ustalenie sumy, jaką dłużnik zobowiązany jest zapłacić wierzycielowi.

nie określa formy dla tego typu czynności prawnej, zatem oświadczenie o kompensacie może być złożone na piśmie, w formie dokumentowej lub elektronicznej.

Kompensata jako czynność prawnie nieważna

Art. 498 § 1 k.c. wyraźnie zastrzega, że każda ze stron może potrącić swoją wierzytelność z wierzytelności drugiej strony, jeżeli przedmiotem obu wierzytelności są pieniądze, a obie wierzytelności są wymagalne. Zdarzają się jednak przypadki dokonywania kompensat przed powstaniem stanu wymagalności roszczenia (wierzytelności), a nawet przed powstaniem samej wierzytelności.

Jak już wspomniano powyżej, większość kar umownych stanowi zobowiązania bezterminowe. Aby skutecznie dokonać kompensaty wierzytelności z tytułu kary umownej, należy najpierw wezwać dłużnika do jej zapłacenia oraz określić termin zapłaty. Dopiero po wejściu wierzytelności w stan wymagalności można złożyć przewoźnikowi

Zleceniodawca może spełnić świadczenie przed terminem wymagalności określonym w fakturze. Tym samym może również skompensować wierzytelność z tytułu kary umownej jeszcze przed terminem wymagalności świadczenia określonym w fakturze

Fot. Pixabay

niezgodna z art. 498 ust. 1 k.c., gdyż potwierdza egzekucję wierzytelności niewymagalnej, czyli egzekucję dokonaną przed terminem zapłaty (wymagalności) określonym w nocie obciążeniowej. Przykład takiej niezgodności:

1. nota obciążeniowa z dnia 11.05.2020 r. z terminem zapłaty do dnia 11.06.2020 r.
2. oświadczenie o kompensacie z dnia 11.05.2020 r.:
– zobowiązania wierzyciela wynikających z kary umownej: 2.500 PLN

– zobowiązania dłużnika wynikających z FV: 2.500 PLN

Przykładem kompensaty prawnie nieważnej jest również kompensata wierzytelności z tytułu kary umownej nałożonej na przewoźnika za:

- opóźnienie dostawy/spóźnienie się na rozładunek,
- brak neutralizacji listu przewozowego,
- niedostarczenie w terminie dokumentów przewozowych po wykonaniu umowy, choć w tym przypadku stanowiska sądów są różne.

Tego typu kary umowne są bowiem sprzeczne z przepisami prawa.

Innym przykładem kompensaty prawnie nieważnej jest kompensata należności wynikającej ze szkody w przesyłce przewoźnej przez przewoźnika w sytuacji, gdy:

- w danej szkodzi nie jest zaangażowana odpowiedzialność cywilna przewoźnika (przewoźnik nie ponosi za nią odpowiedzialności) i wierzytelność w ogóle nie powstaje
- lub w danej szkodzi jest zaangażowana odpowiedzialność cywilna przewoźnika (przewoźnik ponosi za nią odpowiedzialność), ale wierzytelność nie powstaje, gdyż osoba składająca oświadczenie o kompensacie nie posiada uprawnień do dochodzenia roszczeń od przewoźnika.

W takich przypadkach złożone oświadczenie o kompensacie jest nie tylko niezgodne z przepisami kodeksu cywilnego,

ale również z przepisami właściwego prawa przewozowego.

Opisane powyżej wady oświadczeń powodują nieważność dokonanych czynności prawnych. |

Jerzy Różyk
ekspert ds. prawa przewozowego,
oceny ryzyka w transporcie
i ubezpieczeń transportowych
CDS Kancelaria Brokowska
www.cds-odszkodowania.info
www.oc-przewoźnika.info