

Kiedy i w jakim celu wystawić notę obciążeniową w branży transportowej?

data aktualizacji: 2022.11.22



W branży transportowej noty obciążeniowe są powszechnie stosowanym środkiem w dochodzeniu roszczeń między kontrahentami. Może ją wystawić każdy, kto został poszkodowany i poniósł straty finansowe wynikające z wykonywania umowy. Wystawienie noty obciążeniowej nie jest przywilejem tylko jednej strony - takie prawo ma zarówno przewoźnik, jak i zleceniodawca.

Czym dokładnie jest taka nota? Kto i za co ją może wystawić? Na te pytania odpowiada Mateusz Pernak, Prawnik z TC Kancelarii Prawnej.

Nota obciążeniowa jest to dokument księgowy, który dokumentuje przychody lub koszty niepodlegające opodatkowaniu podatkiem VAT. Zamiennie używa się też nazwy „nota księgową”. Może ją wystawić każdy, kto został poszkodowany i poniósł straty finansowe wynikające z wykonywania umowy. Wystawienie noty obciążeniowej nie jest przywilejem tylko jednej strony - takie prawo ma zarówno przewoźnik, jak i zleceniodawca. A podmiotów poszkodowanych w transporcie może być tak naprawdę wiele - począwszy od załadowców, poprzez przewoźników, spedytorów, aż po odbiorcę towaru.

Okazuje się, że nie ma specjalnych wytycznych co do tego, w jakiej formie powinna być wystawiona nota obciążeniowa.

- Podpowiedzi dostarczają zapisy Ustawy o rachunkowości, zgodnie z którą dowód księgowy powinien zawierać przynajmniej: określenie rodzaju dowodu i numeru identyfikacyjnego, określenie stron - ich nazw i adresów, opis operacji, jej wartość, datę operacji oraz, jeśli jest inna, datę sporządzenia dowodu - wyjaśnia Mateusz Pernak, Prawnik z TC Kancelarii Prawnej.

Za co i komu wystawiana jest nota?

Co do zasady, nota obciążeniowa może być wystawiona w sytuacji, w której doszło do powstania straty finansowej lub w przypadku opóźnień w płatnościach. W przypadku branży transportowej, najczęściej jest ona stosowana w odniesieniu do kar umownych wpisanych do zleceń transportowych, obciążeń za uszkodzenie towaru w trakcie przewozu czy rekompensaty za koszty poniesione z winy drugiej strony umowy.

- Mając na uwadze podmioty biorące udział w łańcuchu dostaw towarów, stroną poszkodowaną mogą być załadowcy, rozładowcy czy spedytorzy. W praktyce jednak najczęstszymi adresatami not obciążeniowych bywają przewoźnicy - mówi Mateusz Pernak, Prawnik z TC Kancelarii Prawnej.

Odpowiedzialność przewoźnika w prawie przewozowym

W przypadku transportu krajowego, zastosowanie znajdują przepisy prawa przewozowego - a konkretnie art. 65 ust 2 tej ustawy, który wyłącza odpowiedzialność przewoźnika za utratę, ubytek lub uszkodzenie albo opóźnienie w przewozie przesyłki, jeżeli powstały z przyczyn występujących po stronie nadawcy lub odbiorcy, wynikają z właściwości towaru czy powstały wskutek siły wyższej.

- Z podanych powyżej okoliczności wyłączających winę przewoźnika, budzące wątpliwość może być określenie „siły wyższej”. Definicji nie znajdziemy jednak w przepisach, w doktrynie natomiast siła wyższa rozumiana jest jako „zjawisko o charakterze nadzwyczajnym, któremu nie można zapobiec normalnymi środkami oraz które jest niemożliwe do przewidzenia” - wyjaśnia ekspert z TC Kancelarii Prawnej.

- Bardzo dobrym przykładem na wytłumaczenia pojęcia siły wyższej jest pandemia wirusa COVID-19. Na samym początku zdarzenie to spełniało wszystkie warunki, aby zakwalifikować je jako działanie siły wyższej, ponieważ było niewątpliwie nadzwyczajne i przewidzenie go lub zapobiegnięcie mu zwykłymi środkami nie było możliwe. Takie stanowisko objęła znaczna większość przedstawicieli doktryny, jednakże wraz z upływem czasu zarówno zleceniodawcy, jak i przewoźnicy, powinni spodziewać się utrudnień związanych ze stanem pandemii i tym samym zdarzenie to utraciło charakter siły wyższej.

Odpowiedzialność przewoźnika w konwencji CMR

W kwestiach transportu międzynarodowego podstawą jest art. 17 ust 2 konwencji CMR, która określa nieco inne przypadki wyłączenia winy przewoźnika. Zgodnie z przywoływanym przepisem, przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności, jeżeli zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej, jej zleceniem niewynikającym z winy przewoźnika, wadą własną towaru lub okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec.

- Istotne jest, że konwencja CMR wprost zaznacza, że przewoźnik nie może uchylać się od odpowiedzialności, powołując się wady pojazdu lub winę osoby bądź pracowników osoby, u której pojazd wynajął. Jeżeli zleceniodawca poniósł stratę finansową w wyniku utraty, ubytku lub uszkodzenia towaru przez przewoźnika, a nie zachodzą przesłanki wyłączające jego winę, poszkodowany ma prawo obciążyć przewoźnika, wystawiając właśnie notę obciążeniową - mówi

Mateusz Pernak z TC Kancelarii Prawnej.

Nie tylko uszkodzenie, ubytek lub utrata towaru przez przewoźnika może spowodować szkodę finansową po stronie zleceniodawcy. Innym często występującym przypadkiem jest opóźnienie w dostawie towaru. W tym przypadku należy pamiętać, że na gruncie konwencji CMR nie jest dopuszczalne zastrzeżenie kar umownych w przypadku opóźnienia w dostawie towaru. Nie oznacza to jednak, że w transporcie międzynarodowym przewoźnik nie jest odpowiedzialny za szkody powstałe w ten sposób. Konwencja CMR wskazuje, że jeżeli poszkodowany udowodni powstałą szkodę, przewoźnik zobowiązany jest do zapłaty odszkodowania, które nie może przewyższać kwoty przewoźnego.

- Natomiast w prawie przewozowym nie znajdziemy już przepisów, które wyłączają możliwość zastrzeżenia kar umownych w przypadku opóźnienia w dostawie towaru. Tak jak przy każdej innej karze umownej, poszkodowany może wystawić z tego tytułu notę obciążeniową. Taka kara umowna nie powinna być jednak wygórowana, ponieważ w naszym prawie krajowym istnieje instytucja zmiarkowania. W związku z tym zastrzeżenie wygórowanych kar umownych w większości przypadków i tak nie będzie skuteczne, ponieważ w razie sporu sąd zastosuje właśnie zmiarkowanie - dodaje ekspert TC Kancelarii Prawnej.

Nie są to oczywiście wszystkie przypadki, w których zleceniodawca jest uprawniony do wystawienia noty obciążeniowej dla przewoźnika. Oprócz powyższego przewoźnik będzie odpowiedzialny między innymi za niepodstawienie samochodu na rozładunek, anulowanie zlecenia i tym podobne, jednakże omówione przykłady występują najczęściej i bywają sporne.

Czy przewoźnik może wystawić notę obciążeniową?

Przewoźnik również może być poszkodowanym i ponieść stratę finansową w transporcie. Takie przypadki nie są jednakże regulowane przepisami w równym stopniu, co jego odpowiedzialność. Jeżeli przewoźnik poniesie stratę, na przykład, z powodu błędnych dyspozycji spedytora, w wyniku czego koszt wykonania transportu będzie wyższy od pierwotnie zakładanego, będzie on uprawniony do obciążenia spedytora za powstałe szkody.

Jak mówi ekspert TC Kancelarii Prawnej, problematycznym zagadnieniem może być kwestia anulowania zlecenia przez zleceniodawcę. W przypadku transportu krajowego, zastosowanie znajdzie art. 53 ustawy Prawo przewozowe. Przywołany przepis daje zleceniodawcy możliwość do odstąpienia od umowy przewozu zarówno przed rozpoczęciem przewozu, jak i w jego trakcie. W przypadku anulowania zlecenia przez zleceniodawcę, przewoźnik będzie ograniczony w kontekście odzyskiwania poniesionych strat do zasad ogólnych, wynikających z kodeksu cywilnego. Ponieważ odstąpienie od umowy powoduje, że uważa się ją za niezawartą, przewoźnik będzie mógł domagać się od zleceniodawcy jedynie kosztów poniesionych w celu realizacji umowy. Jest to zgodne z art. 494 KC, który stanowi, iż strona, która odstępuje od umowy, zobowiązana jest zwrócić drugiej stronie wszystko, co otrzymała od niej na mocy umowy.

Konwencja CMR nie zawiera przepisów dających tak szerokie prawa zleceniodawcom. Oznacza to, że w przypadku transportu międzynarodowego, jeżeli zleceniodawca anuluje zlecenie, to on będzie ponosił odpowiedzialność za nienależyte wykonanie zobowiązania. W tej sytuacji przewoźnik będzie uprawniony do obciążenia go powstałą szkodą, jak również potencjalnie utraconymi zyskami.

Sprzeciw wobec roszczenia może skończyć się w sądzie

Noty obciążeniowe są przedmiotem wielu sporów. Niejednokrotnie strony uchylają się od odpowiedzialności, gdyż przypisanie winy często nie jest oczywiste. Gdy obciążony karą kwestionuje

decyzję kontrahenta, to może w takim przypadku domagać się jej anulacji i wystawienia noty uznaniowej. Na pewno należy odpowiednio uzasadnić i udokumentować taki wniosek.

Jeśli sprzeciw nie odniesie skutku, pozostaje skierowanie sprawy do sądu. Ma to często miejsce w przypadku kar umownych ze zleceń transportowych, które naruszają prawo przewozowe lub konwencję CMR.

Fot. TC Kancelaria Prawna

Źródło: