

Odpowiedzialność wobec konsumenta za utratę lub uszkodzenie rzeczy sprzedanej w czasie przewozu



Marcin Hotel

Doktorant w Katedrze Polityki Gospodarczej Wydziału Prawa i Administracji Uniwersytetu Jagiellońskiego. Absolwent Szkoły Prawa Niemieckiego, Austriackiego oraz Ukraińskiego. Stypendysta Ministra Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Autor publikacji z zakresu prawa handlowego.

Liability Towards the Consumer for Loss of or Damage to Sold Goods during Carriage

The Polish Consumer Act that entered into force on 25 December 2014 amended the Polish Civil Code's provisions concerning the seller's liability towards the consumer for loss of or damage to sold goods during carriage thereof. According to the current legal status, the seller who is selling his goods to the consumer and who has an impact on the choice of the carrier is responsible for any loss of or damage to the sold goods during the carriage. Unfortunately, the legislator failed to amend corresponding provisions of the Polish transport law. This leads to a situation in which after the reception of the goods the consumer can direct his claims against both the seller and the carrier, and the seller is not able to lodge any claim against the carrier responsible for the loss or damage. This paper discusses this issue and gives practical guidance for sellers with a view to protecting their rights.

Ustawą o prawach konsumenta¹, która weszła w życie 25 grudnia 2014 r., wdrożono tzw. dyrektywę konsumentką².

Ustawą tą dokonano zarazem nowelizacji przepisów kodeksu cywilnego³ związanych z umową sprzedaży. Jedną z nowości jest nałożenie na sprzedawcę – w przypadku sprzedaży rzeczy konsumentowi – odpowiedzialności za przypadkową utratę lub

1 Ustawa z dnia 30 maja 2014 r. o prawach konsumenta (Dz.U. z 2014 r., poz. 827 z późn. zm.).

2 Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2011/83/EU z dnia 25 października 2011 r. w sprawie praw konsumentów, zmieniająca dyrektywę Rady 93/13/EWG i dyrektywę 1999/44/WE Parlamentu Europejskiego i Rady oraz uchylająca dyrektywę

Rady 85/577/EWG i dyrektywę 97/7/WE Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. UE L z 22.11.2011 r., L 304/64).

3 Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz.U. z 1964 r., nr 19, poz. 93 z późn. zm.), dalej: k.c.

uszkodzenie rzeczy, które miały miejsce w czasie przewozu, chyba że nie miał on wpływu na wybór przewoźnika. Jednocześnie jednak ustawodawca nie dokonał żadnej zmiany przepisów prawa przewozowego, co doprowadziło do sytuacji, w której sprzedawca odpowiada wobec konsumenta za utratę lub uszkodzenie rzeczy, a sam pozbawiony jest prawa do dochodzenia roszczeń od przewoźnika. W niniejszym opracowaniu omówiono aktualnie zastany stan prawny i zaproponowano rozwiązanie, które mogłoby zapewnić ochronę prawną sprzedawcom, którzy po wypełnieniu swoich zobowiązań wobec konsumenta chcieliby skierować swoje roszczenia przeciwko przewoźnikowi.

1. Ogólne reguły dotyczące niebezpieczeństwa przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy sprzedanej

Zgodnie z regułą ogólną zawartą w art. 548 § 1 k.c. z chwilą wydania rzeczy sprzedanej przechodzą na kupującego korzyści i ciężary związane z rzeczą oraz niebezpieczeństwo przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy. Wydanie oznacza przeniesienie faktycznego władztwa nad rzeczą⁴. W orzecznictwie Sądu Najwyższego przyjmuje się przy tym, że samo zapewnienie kupującemu możliwości odebrania rzeczy kupionej nie jest wystarczające do przyjęcia, że doszło do jej wydania⁵. Przepis art. 548 § 1 k.c. ma charakter dyspozytywny, co oznacza, że strony mogą zastrzec inną chwilę przejścia na kupującego ryzyka, aczkolwiek w przypadku, gdy strony dokonały modyfikacji jedynie chwili przejścia na niego korzyści i ciężarów, uznaje się w razie wątpliwości, że zmiana odnosi się także do przejścia na kupującego niebezpieczeństwa przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy (art. 548 § 2 k.c.). Stanowi to przejaw zasady *cuius commodum, eius periculum*⁶.

W przypadku gdy rzecz sprzedana ma być przesłana przez sprzedawcę do miejsca, które nie jest miejscem spełnienia świadczenia, uznaje się w razie wątpliwości, że wydanie zostało dokonane z chwilą, gdy w celu dostarczenia rzeczy na miejsce przeznaczenia sprzedawca powierzył ją przewoźnikowi trudniącemu się przewozem rzeczy tego rodzaju (art. 544 § 1 k.c.). Strony mogą jednak w drodze umowy określić inny moment, który będzie uznany za chwilę wydania rzeczy. Niezależnie od wyznaczenia momentu wydania rzeczy, w przypadku jej utraty podczas transportu, zanim doszło do wydania – kupujący zobowiązany jest do zapłaty ceny, nawet jeżeli nie miał możliwości zbadania rzeczy⁷. Wynika to stąd, że konstrukcja zawarta w art. 544 § 1 k.c. zakłada rozdzielenie momentu wydania rzeczy z momentem jej odbioru przez kupującego⁸.

Aby jednak w ogóle rozważać dopuszczalność zastosowania art. 544 § 1 k.c., należy w pierwszej kolejności odpowiedzieć na pytanie, jakie jest miejsce spełnienia świadczenia. Zgodnie z regułą ogólną wynikającą z art. 454 § 1 zd. 1 k.c., jeżeli miejsce świadczenia nie jest oznaczone ani nie wynika z właściwości zobowiązania, świadczenie powinno być spełnione w miejscu, gdzie w chwili powstania zobowiązania dłużnik miał miejsce zamieszkania lub siedzibę. Paragraf 2 przytoczonego artykułu doprecyzowuje z kolei, że jeżeli zobowiązanie ma związek z przedsiębiorstwem dłużnika lub wierzyciela, o miejscu spełnienia świadczenia rozstrzyga siedziba przedsiębiorstwa. Od wskazanej zasady art. 454¹ k.c. wprowadza wyjątek, zgodnie z którym jeżeli przedsiębiorca jest obowiązany przesłać rzecz konsumentowi do oznaczonego miejsca, miejsce to uważa się za miejsce spełnienia świadczenia. Zastrzeżenie przeciwne jest nieważne. Oznacza to, że w przypadku zawarcia przez przedsiębiorcę umowy sprzedaży, gdy będzie na nim ciążył obowiązek

4 Z. Banaszczyk (w:) K. Pietrzykowski (red.), *Kodeks cywilny. Tom II. Komentarz. Art. 450–1088*, Warszawa 2013, s. 235; J. Jezioro (w:) E. Gniewek, P. Machnikowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, Warszawa 2014, s. 1028.

5 Wyrok SN z dnia 16 listopada 2002 r., V CKN 1418/00, „Biuletyn Sądu Najwyższego” 2003, nr 6, s. 38.

6 Por. Z. Banaszczyk (w:) K. Pietrzykowski (red.), *Kodeks cywilny...*, dz. cyt., s. 237; J. Jezioro (w:) E. Gniewek,

P. Machnikowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, dz. cyt., s. 1028 oraz C. Żuławska (w:) G. Bieniek i in., *Komentarz do Kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania*, t. 2, Warszawa 2011, s. 44.

7 J. Jezioro (w:) E. Gniewek, P. Machnikowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, dz. cyt., s. 1022.

8 C. Żuławska (w:) G. Bieniek i in., *Komentarz...*, dz. cyt., s. 38.

przesłania rzeczy do konsumenta, miejscem spełnienia świadczenia będzie zawsze miejsce, do którego została wysłana przesyłka.

Reasumując, w sytuacji gdy miejsce spełnienia świadczenia będzie miejscem zamieszkania kupującego (z uwagi na odpowiednie postanowienia umowne lub fakt bycia konsumentem), wyda-

tego. Postanowienia mniej korzystne dla kupującego są nieważne. Istotne z perspektywy przytoczonego przepisu jest zatem określenie, kiedy sprzedawca ma wpływ na wybór przewoźnika. W praktyce można wyróżnić trzy tego rodzaju sytuacje. Po pierwsze, sprzedawca może wybrać przewoźnika, a kupujący nie ma żadnego wpływu na ten wybór. Po drugie,



Cuius commodum eius periculum – w razie zawarcia umowy sprzedaży z obowiązkiem przesłania rzeczy do konsumenta, miejscem spełnienia świadczenia będzie zawsze miejsce, do którego została wysłana przesyłka.

nie rzeczy przewoźnikowi nie będzie powodować przejścia na kupującego ryzyka przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy. Jeżeli jednak miejscem spełnienia świadczenia jest miejsce zamieszkania lub siedziba sprzedawcy⁹, a jest on zobowiązany do przesłania towaru w inne miejsce, niebezpieczeństwo przypadkowej utraty lub uszkodzenia przesyłki przechodzi na kupującego z momentem powierzenia przesyłki przewoźnikowi trudniącemu się przewozem rzeczy danego rodzaju.

2. Odpowiedzialność sprzedawcy wobec konsumenta za zniszczoną lub uszkodzoną przesyłkę

Zgodnie z art. 548 § 3 k.c., jeżeli rzecz sprzedana ma zostać przesłana przez sprzedawcę kupującemu będącemu konsumentem, niebezpieczeństwo przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy przechodzi na kupującego z chwilą jej wydania kupującemu. Za wydanie rzeczy uważa się jej powierzenie przez sprzedawcę przewoźnikowi, jeżeli sprzedawca nie miał wpływu na wybór przewoźnika przez kupują-

ego. Postanowienia mniej korzystne dla kupującego są nieważne. Istotne z perspektywy przytoczonego przepisu jest zatem określenie, kiedy sprzedawca ma wpływ na wybór przewoźnika. W praktyce można wyróżnić trzy tego rodzaju sytuacje. Po pierwsze, sprzedawca może wybrać przewoźnika, a kupujący nie ma żadnego wpływu na ten wybór. Po drugie, to kupujący może wskazać przewoźnika bez żadnej współpracy w tym przedmiocie ze sprzedawcą. Po trzecie w końcu, kupujący może wybrać przewoźnika spośród kilku zaproponowanych przez sprzedawcę. Pierwsze dwie sytuacje nie budzą większych wątpliwości. Jeżeli sprzedawca samodzielnie wybiera przewoźnika, oczywiste jest, że ma wpływ na jego wybór. W przypadku natomiast, gdy to kupujący wskazuje doręczyciela, nie może być mowy o jakimkolwiek wpływie sprzedawcy na sposób dostawy. Bardziej problematyczna jest natomiast kwestia zaproponowania przez sprzedawcę wyboru kilku przewoźników i wyboru jednego z nich przez kupującego. W celu odpowiedzi na pytanie, jak należy kwalifikować taki przypadek, trzeba odwołać się do art. 20 dyrektywy konsumenckiej, który został implementowany do art. 548 § 3 k.c. Zgodnie z tym przepisem w przypadku umów, na podstawie których przedsiębiorca wysyła towary konsumentowi, ryzyko utraty lub uszkodzenia towarów przechodzi na konsumenta w chwili wejścia przez konsumenta lub osobę trzecią wskazaną przez konsumenta, inną niż przewoźnik, w fizyczne posiadanie towarów. Jednakże ryzyko przechodzi na konsumenta z chwilą dostarczenia towarów przewoźnikowi, jeżeli kon-

⁹ Z uwagi na treść art. 454¹ k.c. sytuacja taka nie wystąpi nigdy w przypadku, gdy kupującym jest konsument.

sument zlecił temu przewoźnikowi ich transport, a przedsiębiorca nie oferował takiej możliwości, bez uszczerbku dla praw konsumenta wobec przewoźnika. Szczególnie istotne dla omawianego proble-

portu kupujący będący konsumentem będzie mógł domagać się ponownego jej wysłania (w przypadku rzeczy oznaczonej co do gatunku), gdyż świadczenie sprzedawcy nie zostało spełnione. W przypad-



W razie zniszczenia rzeczy w trakcie transportu kupujący będący konsumentem będzie mógł domagać się ponownego jej wysłania (w przypadku rzeczy oznaczonej co do gatunku), gdyż świadczenie sprzedawcy nie zostało spełnione.

mu jest drugie zdanie przytoczonego artykułu. Ponieważ zawiera ono zastrzeżenie „jeżeli konsument zlecił temu przewoźnikowi ich transport”, należy uznać, że niebezpieczeństwo utraty lub uszkodzenia przesyłki przechodzi na konsumenta z chwilą wydania towaru przewoźnikowi jedynie w sytuacji, w której on sam zleci przewóz, a więc samodzielnie wybierze przewoźnika. Oznacza to, że analizowany tu przypadek wyboru przez kupującego przewoźnika z grupy zaproponowanej przez sprzedawcę nie będzie spełniał dyspozycji tego artykułu. W rezultacie trzeba przyjąć (na gruncie polskiej regulacji), że sprzedawca ma wpływ na wybór przewoźnika, jeżeli przedstawia kupującemu do wyboru kilku przewoźników.

Jeżeli zatem sprzedawca miał wpływ na wybór przewoźnika, wydania rzeczy sprzedanej przewoźnikowi nie będzie można poczytywać za wydanie rzeczy konsumentowi (wniosek *a contrario* z art. 548 § 3 zd. 2 k.c.). Oznacza to, że wydaniem rzeczy konsumentowi będzie dopiero przeniesienie fizycznego władztwa nad rzeczą kupującemu przez przewoźnika. Do tego czasu ryzyko przypadkowej utraty lub uszkodzenia rzeczy obciążać będzie sprzedawcę. W rezultacie prowadzi to do wniosku, że w sytuacji zniszczenia rzeczy w trakcie trans-

ku natomiast rzeczy oznaczonej co do tożsamości obowiązek odszkodowawczy z tytułu niewykonania umowy zaktualizuje się po stronie sprzedawcy¹⁰.

3. Zasady dochodzenia roszczeń za zniszczoną lub uszkodzoną przesyłkę od przewoźnika

Zgodnie z art. 775 k.c. przepisy kodeksu cywilnego dotyczące umowy przewozu stosuje się do przewozu w zakresie poszczególnych rodzajów transportu tylko o tyle, o ile przewóz ten nie jest uregulowany odrębnymi przepisami. Takie odrębne przepisy znajdują się między innymi w ustawie o prawie przewozowym, którym należy nadać charakter *lex specialis* w stosunku do regulacji kodeksu cywilnego¹¹.

Art. 75 ust. 3 pkt 2 lit. b prawa przewozowego¹² stanowi, że roszczenia przeciwko przewoźnikowi

10 Por. C. Żuławska (w:) G. Bieniek i in., *Komentarz...*, dz. cyt., s. 44.

11 Por. J. Jezioro (w:) E. Gniewek, P. Machnikowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, dz. cyt., s. 1330 oraz M. Sychowicz (w:) G. Bieniek i in., *Komentarz...*, dz. cyt., s. 44.

12 Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. – Prawo przewozowe (Dz.U. z 1984 r., nr 53, poz. 272), dalej: prawo przewozowe.

przysługują z tytułu umowy przewozu przesyłek towarowych (i) o zwrot należności lub jej części – nadawcy lub odbiorcy, zależnie od tego, który z nich dokonał zapłaty, (ii) o inne roszczenia z tytułu umowy przewozu – nadawcy lub odbiorcy, zależnie od tego, któremu z nich przysługuje prawo rozporządzania przesyłką. Przepis ten ustala zatem legitymację czynną do dochodzenia roszczeń od przewoźnika¹³. W przypadku zniszczenia lub uszkodzenia przesyłki legitymowana czynnie do dochodzenia obowiązku naprawienia szkody będzie ta osoba, której przysługuje prawo rozporządzania przesyłką. Rozporządzanie nie jest przy tym rozumiane tu jako prawo do przeniesienia własności przesyłki, ale jako prawo do modyfikacji umowy przewozu¹⁴. Stosownie do art. 53 ust. 4 prawa przewozowego z momentem wprowadzenia przez odbiorcę zmiany do umowy przewozu, przyjęcia listu przewozowego lub odebrania przesyłki, uprawnienie nadawcy do rozporządzania przesyłką wygasa. Zgodnie ze stanowiskiem doktryny utrata tego prawa jest definitywna¹⁵. W kontekście niniejszego opracowania kluczowa jest przesłanka odebrania przesyłki. W sytuacji bowiem gdy kupujący odbierze przesyłkę zawierającą zakupiony towar, sprzedawca (będący nadawcą) traci prawo do rozporządzania przesyłką. Oznacza to, że w świetle art. 75 ust. 3 pkt 2 lit. b prawa przewozowego sprzedawca traci prawo dochodzenia roszczeń przeciwko przewoźnikowi, a jedynym uprawnionym do ich dochodzenia staje się kupujący.

Zestawiając zatem ze sobą omówioną powyżej regulację kodeksu cywilnego i prawa przewozowego, można dojść do wniosku, że w sytuacji przesyłania rzeczy sprzedanej kupującemu będącemu konsumentem, gdy dojdzie do zniszczenia lub uszkodzenia przesyłki w trakcie przewozu, konsumentowi będzie przysługiwało zarówno roszczenie odszkodowawcze przeciwko przewoźnikowi, jak również

prawo żądania wykonania umowy przez sprzedawcę (w przypadku gdy rzecz sprzedana była oznaczona wyłącznie co do gatunku) lub roszczenie odszkodowawcze (w przypadku gdy rzecz sprzedana była oznaczona co do tożsamości)¹⁶. Sprzedawcy natomiast nie będzie przysługiwało żadne roszczenie przeciwko przewoźnikowi. Problem dotyczy tego, że jeżeli kupujący podniesie swoje roszczenia przeciwko sprzedawcy, ten będzie musiał *de facto* dwa razy spełnić swoje świadczenie, podczas gdy nie będzie mógł uzyskać odszkodowania od przewoźnika, który jest rzeczywiście odpowiedzialny za zniszczenie lub utratę rzeczy. Rozwiązanie takie jest oczywiście rażąco sprzeczne z interesem sprzedawcy i poczuciem sprawiedliwości. Przyczyny takiego ukształtowania stanu prawnego można doszukiwać się w niedbalstwie ustawodawcy, który implementując art. 20 dyrektywy konsumenckiej, pominął regulację prawa przewozowego, która w tym wypadku również powinna zostać znolelizowana w taki sposób, aby umożliwić sprzedawcy skierowanie roszczeń odszkodowawczych przeciwko przewoźnikowi.

4. Zabezpieczenie interesów sprzedawcy

Istnienie aktualnego stanu prawnego godzi jawnie w interes prawny sprzedawcy. Należy się zatem zastanowić, jak przy użyciu dostępnych instytucji prawnych umożliwić sprzedawcy ochronę jego praw majątkowych. Wydaje się, że najprostszym rozwiązaniem będzie skorzystanie z możliwości przelewu wierzytelności przysługującej kupującemu względem przewoźnika. W tym kontekście należy rozważyć dwa przypadki. Po pierwsze, przelew wierzytelności już istniejącej, czyli sytuację, gdy rzecz sprzedana została uszkodzona lub zniszczona, a kupujący odebrał przesyłkę od przewoźnika. Po drugie, przelew wierzytelności przyszłej, a więc sytuację, w której kupującemu jeszcze żadne roszczenia nie przysługują.

Zgodnie z art. 509 § 1 k.c. wierzyciel może bez zgody dłużnika przenieść wierzytelność na osobę trzecią (przelew), chyba że sprzeciwiałoby się to

13 Por. W. Górski, K. Wesołowski, *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji. Kodeks cywilny – Prawo przewozowe – CMR*, Gdańsk 2000, s. 215–216.

14 Tamże, s. 125.

15 Por. R. Kolarski, *Prawo przewozowe z komentarzem*, Warszawa 1987, s. 174.

16 Por. C. Żuławska (w:) G. Bieniek i in., *Komentarz...*, dz. cyt., s. 44.

ustawie, zastrzeżeniu umownemu albo właściwości zobowiązania. Dla skuteczności przelewu konieczne jest określenie wierzytelności w celu jej zindywidualizowania¹⁷. W orzecznictwie Sądu Najwyższego przyjmuje się przy tym, że zbycie wierzytelno-

dłużnika odnośnie do tego, kto powinien być jego wierzycielem, lub w przypadku, gdy zobowiązanie ma charakter osobisty¹⁹. Problem, jaki się tu pojawia, jest natury praktycznej. Aby bowiem doszło do przelewu, musi zostać zawarta umowa pomiędzy



Gdy dojdzie do zniszczenia lub uszkodzenia przesyłki w trakcie przewozu, konsumentowi będzie przysługiwało zarówno roszczenie odszkodowawcze przeciwko przewoźnikowi, jak również prawo żądania wykonania umowy przez sprzedawcę (w przypadku gdy rzecz sprzedana była oznaczona wyłącznie co do gatunku) lub roszczenie odszkodowawcze (w przypadku gdy rzecz sprzedana była oznaczona co do tożsamości).

ści jest skuteczne, nawet jeżeli w umowie przelewu wierzytelność nie została dokładnie oznaczona, ale jest oznaczalna, gdyż można ją określić za pomocą analizy treści stosunku zobowiązaniowego, z którego wynika¹⁸.

Za w pełni dopuszczalny należy uznać przelew istniejących już roszczeń odszkodowawczych konsumenta przeciwko przewoźnikowi. Brak jest bowiem w tym przypadku przesłanek negatywnych, które uniemożliwiałyby dokonanie cesji. W szczególności należy przyjąć, że przelew takich wierzytelności nie sprzeciwiałby się właściwości zobowiązania (art. 509 § 1 k.c. *in fine*). Sytuacja taka występuje bowiem jedynie w przypadku, gdy szczególny charakter zobowiązania nakazuje liczenie się z wolą

cedentem (w tym wypadku kupującym) a cesjonariuszem (w tym wypadku sprzedawcą). Oznacza to, że niezbędna jest współpraca kupującego. Może zdarzyć się zatem sytuacja, w której kupujący nie będzie zainteresowany przelewem roszczeń odszkodowawczych lub też będzie chciał otrzymać z tego tytułu określone wynagrodzenie. Z tego powodu należy się bliżej zastanowić nad możliwością zastrzeżenia – już na etapie zawierania umowy sprzedaży – postanowień dotyczących przelewu ewentualnej przyszłej wierzytelności, która przysługiwałaby kupującemu względem przewoźnika, co byłoby rozwiązaniem praktyczniejszym i daleko bardziej zabezpieczającym interesy sprzedawcy.

W doktrynie oraz w orzecznictwie wyróżnia się trzy grupy wierzytelności przyszłych. Pierwsza obejmuje wierzytelności wynikające z czynności

17 K. Zagrobelny (w:) E. Gniewek, P. Machnikowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, dz. cyt., s. 957.

18 Wyrok SN z dnia 5 listopada 1999 r., III KKN 423/98, OSNC 2000, nr 5, poz. 92.

19 Por. J. Mojak (w:) K. Pietrzykowski (red.), *Kodeks cywilny...*, dz. cyt., s. 133–134.

prawnych dokonanych pod warunkiem zawieszającym lub z zastrzeżeniem terminu. Druga grupa zawiera w sobie wierzytelności, u podłoża których leży tylko częściowo zrealizowany stan faktyczny (np. wierzytelności z tytułu czynszu najmu za

wiedni sposób oznaczona²¹. Niemniej jednak istnieje pewna rozbieżność co do zakresu tego wymogu. Część przedstawicieli doktryny uważa, że umowa przelewu powinna określać stosunek zobowiązaniowy, z którego wynika określona wierzytelność,



Za wystarczające dla przyjęcia skutecznej cesji wierzytelności przyszłej należałoby uznać postanowienie umowne, zgodnie z którym kupujący na odległość dokonuje cesji na sprzedawcę ewentualnych roszczeń, które przysługiwałyby mu w stosunku do przewoźnika z tytułu zniszczenia lub uszkodzenia przesyłki.

przyszłe okresy, w przypadku umów zawartych na czas nieoznaczony). Trzecią kategorię tworzą natomiast wierzytelności, których powstanie zależy w całości od przyszłych okoliczności faktycznych (np. wynagrodzenie za niewykonaną jeszcze usługę, roszczenie z tytułu czynu niedozwolonego, który nie został jeszcze popełniony, czy też roszczenie odszkodowawcze z tytułu niewykonania umowy). Ostatnia grupa jest przez niektórych przedstawicieli doktryny nazywana przy tym wierzytelnościami przyszłymi *sensu stricto*²⁰.

W doktrynie, jak również w orzecznictwie, przyjmuje się generalną dopuszczalność przelewu wierzytelności przyszłych, o ile zostanie ona w odpo-

raz osobę dłużnika, co *de facto* oznacza konieczność istnienia stosunku zobowiązaniowego już w momencie dokonywania cesji. Niektórzy z kolei zajmują stanowisko, że wystarczające jest jedynie określenie osoby dłużnika, bez wskazywania konkretnego stosunku zobowiązaniowego. W końcu istnieją poglądy, zgodnie z którymi wystarczające jest jedynie generalne określenie rodzaju i przedmiotu umowy, z której mają wynikać wierzytelności będące przedmiotem umowy przelewu²². Sąd Najwyższy w przytoczonej powyżej uchwale z 19 września 1997 r. opowiedział się za drugim ze wspomnianych poglądów, stwierdzając, że danymi umożliwiającymi określenie wierzytelności są tytuł wierzytelności oraz osoba dłużnika i wierzyciela. W mojej opinii z poglądem tym należy się zgodzić, z zastrzeżeniem, że wskazanie osoby dłużnika nie musi nastąpić z imienia i nazwiska lub nazwy, ale wystar-

20 Por. uchwała SN z dnia 19 września 1997 r., III CZP 45/97, OSNC 1998, nr 2, poz. 22. Por. także P. Grabowski, *Przelew wierzytelności przyszłych*, „Monitor Prawniczy” 2000, nr 9, s. 565; K. Zawada, *Umowy przenoszące wierzytelności, cz. II*, „Rejent” 1992, nr 1, s. 21; J. Mojak, *Obrót wierzytelnościami*, Lublin 1993, s. 17 oraz J.P. Naworski, *Głosa do uchwały SN z dnia 19 września 1997 r., III CZP 45/97*, „Radca Prawny” 1998, nr 3, s. 92.

21 Uchwała SN z dnia 19 września 1997 r., III CZP 45/97, cyt. wyżej.

22 Przeglądu stanowisk dokonał P. Grabowski, *Przelew wierzytelności...*, dz. cyt., s. 568.

czające jest określenie kryterium, na podstawie którego będzie możliwa identyfikacja takiej osoby. Przykładowo zatem, w kontekście tematyki niniejszego opracowania, za wystarczające dla przyjęcia skutecznej cesji wierzycielności przyszłej należałoby uznać postanowienie umowne, zgodne z którym kupujący na odległość dokonuje cesji na sprzedawcę ewentualnych roszczeń, które przysługiwałyby mu w stosunku do przewoźnika z tytułu zniszczenia lub uszkodzenia przesyłki. Z praktycznego punktu widzenia najłatwiej byłoby zawrzeć podobne postanowienie w ogólnych warunkach umów stosowanych przez sprzedawcę, np. w regulaminie sklepu internetowego. Nie byłoby przy tym konieczności wskazywania konkretnego przewoźnika. Wystarczające byłoby bowiem zaznaczenie, że chodzi o roszczenia w stosunku do przewoźnika, który będzie przewoził określoną przesyłkę. Ponieważ będziemy w stanie zawsze jednoznacznie ustalić osobę przewoźnika, który dokonuje przewozu, a także stosunek prawny będący podstawą wierzycielności, co do której zawierana jest umowa cesji (umowa przewozu), umowa przelewu będzie w pełni skuteczna.

5. Wnioski końcowe

Reasumując, trzeba stwierdzić, że brak wprowadzenia zmian do prawa przewozowego, przy jednoczesnej implementacji art. 20 dyrektywy konsumenckiej, doprowadził do poważnego zaburzenia równowagi praw pomiędzy sprzedawcą będącym przedsiębiorcą, a kupującym będącym konsumentem. Analiza obecnego stanu prawnego prowadzi do wniosku, że w sytuacji zniszczenia lub uszkodzenia rzeczy sprzedanej w trakcie transportu, w przypadku odebrania przesyłki przez kupującego, będą mu przysługiwały zarówno roszczenia wobec przewoźnika, jak i wobec sprzedawcy. W tym samym czasie sprzedawca będzie pozba-

wiony możliwości dochodzenia odszkodowania od przewoźnika w przypadku, gdyby kupujący wybrał możliwość dochodzenia roszczeń właśnie od sprzedawcy. W praktyce zatem sprzedawca musi poszukiwać odpowiednich rozwiązań prawnych w celu zapewnienia sobie odpowiedniej ochrony prawnej. W niniejszej pracy zaproponowano skorzystanie z możliwości przelewu wierzycielności przyszłej jako sposobu, który skutecznie pozwoli sprzedawcy na uzyskanie odszkodowania od przewoźnika w sytuacji, w której konsument skierowałby do niego swoje roszczenia z tytułu zniszczenia lub uszkodzenia przesyłki.

Bibliografia

- Bieniek G. i in., *Komentarz do Kodeksu cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania*, t. 2, Warszawa 2011.
- Gniewek E., Machnikowski P. (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, Warszawa 2014.
- Górski W., Wesołowski K., *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji. Kodeks cywilny – Prawo przewozowe – CMR*, Gdańsk 2000.
- Grabowski P., *Przelew wierzycielności przyszłych*, „Monitor Prawniczy” 2000, nr 9, s. 564–571.
- Kolarski R. (red.), *Prawo przewozowe z komentarzem*, Warszawa 1987.
- Mojak J., *Obrót wierzycielnościami*, Lublin 1993.
- Naworski J.P., *Glosa do uchwały SN z 19.9.1997 r.*, „Radca Prawny” 1998, nr 3, s. 92–122.
- Pietrzykowski K. (red.), *Kodeks cywilny. Tom II. Komentarz. Art. 450–1088*, Warszawa 2013.
- Zawada K., *Umowy przenoszące wierzycielności, cz. II*, „Rejent” 1992, nr 1, s. 7–38.

Orzecznictwo

- Uchwała SN z dnia 19 września 1997 r., III CZP 45/97.
- Wyrok SN z dnia 5 listopada 1999 r., III CKN 423/98.
- Wyrok SN z dnia 16 listopada 2002 r., V CKN 1418/00.