

## Bez licencji – z dużym ryzykiem

W ostatnim okresie obserwuje się „wysyp” przewoźników przewożących ładunki pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej (dmc) do 3,5 t. Pojazdy te wykorzystywane są nie tylko do realizowania dostaw towarów w obrębie kraju, ale również w transporcie międzynarodowym. Sprawa jest prosta, gdy przewoźnik ogranicza swoją działalność tylko do przewożenia towarów takimi pojazdami. Przestaje być, jeśli samodzielnie wykonuje transport drogowy pojazdami (lub zespołami pojazdów) o dmc powyżej 3,5 t lub gdy przy okazji wykonuje usługi pośrednictwa przy przewozie rzeczy.

**P**odjęcie i wykonywanie transportu drogowego pojazdami o dmc do 3,5 t nie wymaga od przewoźników posiadania licencji na wykonywanie transportu drogowego, o której mówi art. 5 pkt 1 Ustawy o transporcie drogowym. Zgodnie bowiem z art. 3 pkt 1 ust. 2 wspomnianej ustawy, „przepisów ustawy nie stosuje się do przewozu drogowego wykonywanego pojazdami samochodowymi lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 t w transporcie drogowym rzeczy oraz niezarobkowym przewozie drogowym rzeczy”.

Ustawa zawiera wprawdzie szereg definicji, ale przywoływany w niej dość często pojęciami są „wykonywanie transportu drogowego” (art. 5), „transport drogowy” (art. 4 ust. 3 i ust. 6a), „przejazd drogowy” (art. 4 ust. 3 lit. a), „przewóz drogowy” (art. 4, ust. 4 i ust. 6a), które nie zostały zdefiniowane w ustawie. W języku potocznym pojęcia te można rozumieć jako faktyczne wykonywanie czynności przewozu lub transportu towaru. Jednak, przy definiowaniu przez ustawodawcę terminów lub pojęć, nadawane jest im znaczenie prawne (są to tzw. definicje normatywne), a nie jest ono takie samo jak w języku potocznym. A przy stosowaniu wykładni przepisów prawa, w tym również pojęć użytych w Ustawie o transporcie drogowym, należy je rozumieć w znaczeniu prawnym, a nie potocznym.

### Samodzielnie lub z podwykonawcą

W rozumieniu Ustawy o transporcie drogowym nie jest istotne czy przewoźnik sam osobiście wykonuje czynności przewozu, czy też w jego imieniu wykonuje je podwykonawca – dalszy przewoźnik. Istotne jest natomiast to, czy przewoźnik posiada stosowne uprawnienia do wykonywania transportu drogowego. Należy przy tym przypomnieć, że wykonywanie transportu drogowego w rozumieniu

Ustawy o transporcie drogowym, to wykonywanie:

- ▶ krajowego transportu drogowego,
- ▶ międzynarodowego transportu drogowego,
- ▶ każdego przejazdu drogowego realizowanego przez przedsiębiorcę pomocniczo w stosunku do działalności gospodarczej, a nie będącego przewozem na potrzeby własne,
- ▶ działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy.

Co zatem się dzieje w sytuacji, gdy przewoźnik zawiera umowę przewozu towaru, do której wykonania musi być użyty pojazd o dopuszczalnej masie całkowitej pow. 3,5 t?

Zawarta umowa może być przez takiego przewoźnika wykonana na trzy sposoby:

1. w ramach prowadzonej przez siebie działalności transportowej, z wykorzystaniem podnajętego (dzierzawionego lub użyczonego) środka transportu umożliwiającego przewóz towaru,
2. w ramach prowadzonej przez siebie działalności transportowej, poprzez zlecenie wykonania przewozu przewoźnikowi dalszemu (podwykonawcy),
3. w ramach prowadzonej przez siebie działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy.

Co się stanie, gdy taki przewoźnik w ogóle nie posiada licencji na wykonywanie transportu drogowego?

Samodzielne wykonanie przewozu przez takiego przewoźnika będzie wiązało się z ryzykiem nałożenia na niego przez organ kontrolujący kary pieniężnej za naruszenie (wykonywanie transportu drogowego bez wymaganej licencji) w wysokości 8 tys. zł (pkt 1.1. Załącznika nr 3 do Ustawy o transporcie drogowym). W takim przypadku organ kontrolujący może dość łatwo stwierdzić naruszenie w czasie kontroli drogowej – w innym może zostać



**Jerzy Różyk**

Ponad 26 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, likwidacja szkód i ubezpieczenia), w tym ponad 11 lat w obsłudze podmiotów sektora TSL w zakresie oceny ryzyka, ubezpieczeń i szkód transportowych. Ukończył wydział inżynierski na WSUiB w Warszawie (techniczna i ekonomiczna diagnostyka ubezpieczeniowa i likwidacja szkód ubezpieczeniowych) oraz studia magisterskie w zakresie ubezpieczeń na tejże uczelni. Specjalizuje się w prowadzeniu spraw związanych z roszczeniami i szkodami, w prawie transportowym i cywilnym, diagnostyce ryzyka, ubezpieczeniach transportowych (OCP, OCS, Cargo) i komunikacyjnych pojazdów ciężkich.

to stwierdzone w czasie kontroli w siedzibie przewoźnika.

Należy również liczyć się z tym, że zgodnie art. 4 pkt. 1 wspomnianej ustawy, za pojazdy samochodowe uważa się również zespoły pojazdów składające się z pojazdu samochodowego i przyczepy lub naczepy.

**TSLbiznes**  
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEŁDYCJA-LOGISTYKA

**Czytaj też  
inne artykuły naszego  
działu prawnego  
i podatkowego**

Zamów numery archiwalne na:  
[www.tsl-biznes.pl/archiwum](http://www.tsl-biznes.pl/archiwum)

Jeżeli więc przewoźnik, który nie posiada licencji samodzielnie wykonuje przewóz pojazdem ciągnącym przyczepę, a dopuszczalna masa całkowita zespołu pojazdów przekracza 3,5 t, to zgodnie z art. 5. pkt 1. Ustawy o transporcie drogowym, jest on zobowiązany posiadać licencję na wykonywanie transportu drogowego. Wykonywanie takiego przewozu bez uprawnień również stanowi naruszenie art. 5. pkt. 1. Ustawy o transporcie drogowym i może skutkować nałożeniem przez organ kontrolujący kary w wys. 8 tys. zł.

Wykonanie umowy w ramach prowadzonej przez siebie działalności transportowej, poprzez zlecenie przewozu przewoźnikowi dalszemu (podwykonawcy), również będzie wiązać się z ryzykiem nałożenia na niego, przez organ kontrolujący, kary pieniężnej za naruszenie (wykonywanie transportu drogowego bez wymaganej licencji) w wysokości 8 tys. zł. Przy czym stwierdzenie naruszenia przez organ kontrolujący rzadko może być dokonane „na drodze”, gdyż przewoźnik (tzw. faktyczny) zapewne będzie miał stosowne uprawnienia do wykonywania przewozu. Organ kontrolujący może jednak stwierdzić naruszenie w czasie kontroli w siedzibie przewoźnika.

Wykonanie umowy w ramach pośrednictwa przy przewozie rzeczy (spedycji) też będzie wiązać się z ryzykiem nałożenia na niego przez organ kontrolujący kary pieniężnej za naruszenie (wykonywanie transportu drogowego bez wymaganej licencji) w wys. 8 tys. zł. Takie naruszenie organ kontrolujący może stwierdzić jedynie w czasie kontroli w siedzibie przewoźnika.

Warto przy tym wspomnieć, że tzw. „odsprzedawanie zleceń” dalszym przewoźnikom, w rozumieniu Ustawy o transporcie drogowym, jest traktowane jako pośrednictwo przy przewozie rzeczy, zatem podlega przepisom art. 5 ust. 1 (wymagania odnośnie posiadania licencji) i art. 5 ust. 3. pkt. 3 (wymagania odnośnie posiadania sytuacji finan-

sowej określonej dostępnymi środkami finansowymi lub majątkiem w wysokości 50 tys. euro).

### Uprawnienia a odpowiedzialność

Przy ocenie uprawnień do wykonywania transportu drogowego w kontekście kar za naruszenia, należy bezwzględnie wziąć pod uwagę, że:

1. licencja na krajowy transport drogowy uprawnia do:
  - ▶ wykonywania przewozów wyłącznie na obszarze Rzeczypospolitej Polskiej (art. 12. ust. 1. u.t.d.),
  - ▶ wykonywania transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, o ile przedsiębiorca zgłosił to odpowiedniemu organowi i posiada zabezpieczenie finansowe w wysokości 50 tys. euro (art. 12. ust. 1a. u.t.d.),
2. licencja na międzynarodowy transport drogowy uprawnia wyłącznie do wykonywania przewozów w międzynarodowym i krajowym transporcie drogowym (art. 12. ust. 2. i 2a. u.t.d.), a nie uprawnia do wykonywania transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy.

na gruncie Prawa przewozowego, odpowiedzialność przewoźnika wynikająca z zawieranych umów przewozu, jest zasadniczo niezależna od posiadania uprawnień do wykonywania przewozu drogowego. Można zatem zaryzykować stwierdzenie, że nawet szwec może zawrzeć umowę przewozu i będzie ona podlegała regulacjom stosownego prawa przewozowego. A skoro już wywołany szwec wstąpi w stosunek takiej umowy, będzie ponosił prawną odpowiedzialność za skutki jej nienależytego wykonania lub niewykonania zgodnie z obowiązującym prawem przewozowym. Szweców raczej to nie dotyczy, ale operatorów logistycznych, spedytorów i przewoźników z licencją lub bez – już niestety tak, więc podmioty te powinny mieć to na uwadze.

### Odpowiedz za podwykonawcę

Skoro przywołałem kwestię odpowiedzialności wynikającej z zawieranych umów przewozu, wypada też wspomnieć, że zgodnie z art. 3 Konwencji CMR i art. 5 Prawa przewozowego, przewoźnik może zlecić wykonanie przewozu przewoźnikowi dalszemu (podwykonawcy). I pomimo, że nie uczestniczy on czynnie w procesie przewozu (wystąpi jako tzw. przewoźnik umowny), na podstawie Prawa przewozowego ponosi pełną od-



Warto pamiętać, że tzw. „odsprzedawanie zleceń” dalszym przewoźnikom, w rozumieniu Ustawy o transporcie drogowym, jest traktowane jako pośrednictwo przy przewozie rzeczy, zatem podlega przepisom art. 5 ust. 1 (wymagania odnośnie posiadania licencji) i art. 5 ust. 3. pkt. 3 (wymagania odnośnie posiadania sytuacji finansowej określonej dostępnymi środkami finansowymi lub majątkiem w wysokości 50 tys. euro).

Dotyczy to jedynie kwestii obowiązku posiadania uprawnień do wykonywania określonych przewozów, wynikającego z Ustawy o transporcie drogowym i nie ma bezpośredniego związku z odpowiedzialnością przewoźnika, jaka wynika z faktu wykonywania tych przewozów. Generalnie,

powiedzialność za wszelkie szkody powstałe w czasie jego wykonywania przez podwykonawcę. W tym miejscu muszę złać stereotyp myślenia niejednego przewoźnika, że skoro „odsprzedał zlecenie” innemu przewoźnikowi i sam nie wykonuje przewozu, nie jest już przewoźnikiem, a ... spedytorem.

# CDS

## ODSZKODOWANIA

**CDS** powstał w 2001 roku i jest kontynuacją wieloletnich doświadczeń założyciela firmy w zakresie likwidacji szkód z ryzyk transportowych, komunikacyjnych i związanych z odpowiedzialnością cywilną, a także w zakresie ubezpieczeń OC przewoźnika i spedytora.

CDS specjalizuje się w obsłudze szkód powstałych w transporcie oraz obsłudze ubezpieczeń transportowych.

Misją CDS jest wspomaganie branży TSL przez świadczenie usług związanych z doradztwem, obsługą szkód i roszczeń oraz serwisem ubezpieczeniowym.

[www.cds-odszkodowania.pl](http://www.cds-odszkodowania.pl)

A skoro jest spedytorem, to za szkody powstałe w czasie transportu odpowiedzialność ponosi podwykonawca. Taki przewoźnik rzadko zwraca uwagę na to, że skoro sam zawarł umowę przewozu, to ponosi odpowiedzialność jako przewoźnik, nie jako spedytor.

W praktyce bardzo często dochodzi do sytuacji, że przewoźnik mający licencję na wykonywanie przewozów międzynarodowych przyjmuje zlecenie transpor-

towe na przewiezienie 20 t ładunku i sam nie realizuje przewozu, gdyż np. nie ma wolnych środków transportu. Nie chcąc stracić zlecenia (czytaj: zarobku) organizuje dla zleceniodawcy transport i zleca jego wykonanie podwykonawcy. Podobna sytuacja może dotyczyć przewoźnika, który nie posiada żadnej licencji, gdyż wykonuje przewozy pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t. Różnica jest tylko taka, że ten pierwszy ma licencję i sam może wykonać transport, ten drugi nie ma licencji i z braku uprawnień nie może go samodzielnie wykonać. Obaj zaś ponoszą taką samą odpowiedzialność – na podstawie stosownego prawa przewozowego, czyli jak klasyczny przewoźnik. Na gruncie Ustawy o transporcie drogowym, obaj również ryzykują nałożeniem przez organ kontroli kary za wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy bez ustawowych uprawnień. Jej wymiar to 8 tys. zł.

### Warto zapamiętać

Fakt zlecenia przewozu podwykonawcy czy brak licencji przewozowej nie stawia przewoźnika poza obszarem odpowiedzialności – skoro zawarł umowę przewozu, ponosi odpowiedzialność za skutki jej niewykonania lub nienależytego wykonania na podstawie stosownego prawa przewozowego.

Zarówno brak uprawnień do wykonywania transportu drogowego i odpowiedzialność związana z jego wykonywaniem mogą wiązać się z koniecznością poniesienia kosztów finansowych, takich jak kara

za naruszenie i odszkodowanie za szkodę w przewożonym towarze.

### Groźne pułapki

O ile swoją odpowiedzialność cywilną przewoźnik może ubezpieczyć, kar niestety już nie, gdyż nie są one pokrywane przez większość ubezpieczeń. Warto również wiedzieć, że warunki umowy ubezpieczenia OCP przewidują szereg ograniczeń i wyłączeń, które dotyczą szczególnie przewoźników nie posiadających wymaganej licencji na wykonywanie transportu drogowego.

Kilka przykładowych zapisów zawartych w OWU znanych polskich ubezpieczycieli (stan na 18.09.2012 r.):

PZU SA - owu OCPD w ruchu międzynarodowym, § 6.1. ust. 10:

*PZU nie odpowiada za szkody powstałe: 10) w sytuacji, gdy przewóz realizowany był samochodami, które ze względu na swój ciężar lub wielkość wymagają szczególnych zezwoleń, a przewoźnik nie dysponował takimi zezwoleniami lub nie zastosował się do warunków w nich zawartych.*

TUiR WARTA – owu OCOT, §4, ust. 1 pkt. 1:

*1. TUiR WARTA udziela ochrony ubezpieczeniowej w zakresie odpowiedzialności cywilnej ubezpieczającego, dokonującego przewozu przesyłek:*

*1) zgodnie z obowiązującymi przepisami prawnymi dotyczącymi wykonywania międzynarodowego transportu drogowego.*

Generali TU SA - owu OCPD w ruchu międzynarodowym, §2. ust. 3:

*Ubezpieczeniem objęta jest odpowiedzialność cywilna przewoźników posiadających koncesję (...) przy użyciu własnych lub podnajętych środków transportowych.*

Compensa TU SA Vienna Insurance Group – owu OCP w międzynarodowym transporcie drogowym, §2. ust. 12:

*PRZEWOŹNIK – przedsiębiorca uprawniony do wykonywania działalności gospodarczej na podstawie ważnej licencji w zakresie transportu drogowego.*

HDI Asekuracja TU SA – owu OCP (§2. ust. 12):

*Przewoźnik drogowy – przedsiębiorca uprawniony do wykonywania zarobkowego przewozu przesyłek w krajowym i/lub międzynarodowym transporcie drogowym.*

I wiele, wiele innych, ale podobnych.

Jak wynika z powyższego, ubezpieczyciele zawierają umowy z przewoźnikami posiadającymi stosowne uprawnienia do wykonywania przewozu przesyłek, udzielają ochrony, jeżeli posiadają oni koncesję lub licencje, bądź gdy przewóz jest wykonywany zgodnie z przepisami prawa. Jedynie PZU SA (z wymienionych towarzystw



*Wielu przewoźników operujących samochodami o dmc do 3,5 (tym samym nie posiadających licencji) nie wie, że polisa OCP, którą posiadają, może czasami okazać się beużyteczna. Gdy będą wykonywali przewóz pojazdem ciągnącym przyczepę (których dmc przekracza 3,5 t) lub wykonywali przewóz pojazdem o dmc przekraczającej 3,5 tony albo dokonają pośrednictwa przy przewozie rzeczy (spedycji), to w wypadku zaistnienia szkody narażają się na odmowę odszkodowania.*

Fot. Volkswagen

ubezpieceniowych) postawił sprawę jasno i wyraźnie zakomunikował, że nie odpowiada za szkody powstałe w czasie przewozu pojazdami, których wykorzystanie do przewozu wymaga od przewoźnika szczególnego zezwolenia (czytaj: licencji).

O ile przewoźnicy liczą się z karami i odszkodowaniami, wielu z tych, którzy nie posiadają licencji (gdyż wykonują przewozy wyłącznie pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 t), nie ma pojęcia, że polisa OCP którą mają, w razie szkody może okazać się bezużyteczna. Dlaczego? Gdyż w wypadku wykonywania przewozu pojazdem ciągnącym przyczepę, których dopuszczalna masa całkowita przekracza 3,5 t; wykonywania przewozu pojazdem o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 tony; wykonywania pośrednictwa przy przewozie rzeczy (spedycji) – w wypadku zaistnienia szkody narażają się na odmowę odszkodowania.

Co jednak, gdy taki przewoźnik zawrze umowę przewozu i zleci jej wykonanie przewoźnikowi podwykonawcy, który posiada wymaganą licencję?

Ogólne warunki ubezpieczenia OCP, oferowane przez rodzimych ubezpieczycieli, nie odpowiadają wprost na to pytanie. Jak wynika z powyższych przykładów i zapewne z większości warunków OCP, odpowiedź na to pytanie może być różna, gdyż zawarte w nich zapisy można różnie interpretować. Ale ponieważ większość zapisów zawartych w warunkach OCP odnosi się do posiadania przez ubezpieczającego (naszego przewoźnika) uprawnień do wykonywania transportu drogowego, czyli stosownej licencji, można zaryzykować twierdzenie, że część ubezpieczycieli w takich przypadkach nawet z ostrożności odmówi wypłaty odszkodowania za szkodę. Jedynie nieliczne zakłady ubezpieczeń mogą oceniać swoją odpowiedzialność w kontekście odpowiedzialności prawnej ubezpieczającego i posiadania przez przewoźnika podwykonawcę uprawnień do wykonywania przewozu.

### Kosztowne ryzyko

Jakie zatem zagrożenia wynikają dla przewoźników nie posiadających stosownej licencji na wykonywanie transportu drogowego? Główne to:

- ryzyko ponoszenia kar za wykonywanie transportu drogowego:
  - pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t,
  - zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t,
- w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy;
- ryzyko ponoszenia kosztów związanych ze szkodami w transporcie, gdyż zakłady ubezpieczeń niechętnie ponoszą za nie odpowiedzialność z polis OCP.

W pierwszym wypadku to zaledwie 8 tys. zł, w drugim kwota ta może być o wiele większa. I choć dotyczy to głównie tych przewoźników, którzy nie posiadają licencji na wykonywanie transportu drogowego, ryzyko ponoszą również przewoźnicy posiadający jedynie licencję międzynarodową, gdyż ta nie uprawnia ich do wykonywania pośrednictwa przy przewozie rzeczy (spedycji).

Każdy przedsiębiorca podejmujący lub wykonujący transport drogowy powinien ocenić, w jakim zakresie będzie prowadził tę działalność i musi podjąć niezbędne kroki, aby była ona prowadzona w zgodzie z obowiązującym prawem i właściwie ubezpieczona. Inaczej naraża się na ponoszenie kosztów z tytułu kar za naruszenia lub szkód, które zapewne nie są celem prowadzonej działalności. ◀

**Jerzy Różyk**  
 ekspert ds. oceny ryzyka w transporcie  
 CDS Kancelaria Brokerska  
[www.cds-odszkodowania.pl](http://www.cds-odszkodowania.pl)

# LogiMAT 2013

11. Międzynarodowe Targi **dystrybucji, transportu materiałów i przepływu Informacji**

**19-21 lutego 2013**  
 Neue Messe Stuttgart, Niemcy

**Skoncentrowani na intralogistyce**

**Tu prezentujemy Innowacje**

