

Dokumentowanie zdolności finansowej – stary porządek i nowe problemy

Wejście w życie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. wprowadziło w 2012 r. dość spory chaos przy ubieganiu się o licencje transportowe na wykonywanie drogowego przewozu towarów i o wypisy z aktualnych licencji. A to za sprawą zdolności finansowej, która miała być już dokumentowana według nowych zasad. Środowisko transportowe aż ponad półtora roku musiało czekać na zmianę tego stanu rzeczy.

Znowelizowana ustawa o transporcie drogowym, która weszła w życie z dniem 15 sierpnia 2013 r., wprowadziła sporo ułatwień w dokumentowaniu zdolności finansowej przy ubieganiu się o licencje, ale czy aby na pewno?

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009, od 4 grudnia 2011 r. wprowadziło dla całej Unii Europejskiej szczegółowe uregulowania dotyczące m. in. dokumentowania przez przewoźników zdolności finansowej. Pomimo, iż kwestia ta była uregulowana w ustawie o transporcie drogowym, nowe unijne przepisy musiały być formalnie wprowadzone do polskiego systemu prawnego. Ustawa o transporcie drogowym została już w 2011 r. znowelizowana i zaczęła obowiązywać od 01 stycznia 2012 r. Ponieważ rozporządzenie w art. 7 ust. 1. przewidywało dokumentowanie zdolności finansowej rocznym sprawozdaniem finansowym, GITD i starostwa zaczęły wymagać od przewoźników, aby w ten sposób

wykazywali swoją zdolność finansową. Takie podejście wywołało dość duże niezadowolenie środowiska transportowego, gdyż pozbawiło większość przewoźników możliwości uzyskania zezwoleń, licencji i wypisów z licencji. Do dyskusji aktywnie włączyły się stowarzyszenia i eksperci

z kancelarii Ambrożuk, Dąbrowski, Wesołowski Radcowie Prawni Spółka Partnerska ze Szczecina, wycofały się z tego, nie pozostawiając niektórym przewoźnikom żadnego wyboru, a niektórych wręcz pozbawiając możliwości uzyskania licencji transportowej, czy wypisów z licencji.

W połowie 2012 r. powstała lukę wypełnił nowy na rynku ubezpieczeniowym produkt, jakim było ubezpieczenie OC zawodowej przewoźnika. GITD uznał ten produkt za zgodny z wymogami rozporządzenia.

transportowi, a GITD oraz starostwa zaczęły wydawać licencje i wypisy w oparciu o posiadane przez przewoźników polisy OCP, a nawet auto-casco. Jednakże po uzyskaniu opinii prawnej, przygotowanej w kwietniu 2012 r. przez dr Krzysztofa Wesołowskiego i dr Daniela Dąbrowskiego

W połowie 2012 r. powstała lukę wypełnił nowy na rynku ubezpieczeniowym produkt, jakim było **ubezpieczenie OC zawodowej przewoźnika**. GITD uznał ten produkt za zgodny z wymogami rozporządzenia, zatem przewoźnicy mieli już narzędzie pozwalające na uzyskiwanie licencji i wypisów. Ustawa o transporcie drogowym została ponownie znowelizowana w 2013 r. i ustawodawca dał możliwość dokumentowania zdolności finansowej polisami OC zawodowej przewoźnika (zobacz: art. 7b. ust. 1. ustawy). Organy wydające licencje i wypisy, nie miały już w tym zakresie żadnych wątpliwości, a środowisko transportowe odetchnęło z ulgą. Minęły zaledwie dwa lata i temat powrócił. Jak wynika z artykułu Piotra Szymaniaka pt. „Unia zbada polską fikcję”, który ukazał się w Dzienniku Gazeta Prawna, nr 157 z 14.08.2015 r., Komisja Europejska zainteresowała się procedurami dotyczącymi potwierdzania sytuacji finansowej przez polskich przewoźników drogowych. Według Piotra Popy, rzecznika Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju, na którego powołuje się autor artykułu, pytania dotyczyły dokumentów służących ocenie zdolności finansowej. Póki co nic z tego nie wynika, ale ...w najbliższym czasie możemy się spodziewać kolejnej kłody pod kołami polskich przewoźników.



Ustawa o transporcie drogowym została znowelizowana w 2011 r. i zaczęła obowiązywać od 1 stycznia 2012 r. Ponieważ rozporządzenie w art. 7 ust. 1. przewidywało dokumentowanie zdolności finansowej rocznym sprawozdaniem finansowym, GITD i starostwa zaczęły wymagać od przewoźników, aby w ten sposób wykazywali swoją zdolność finansową



Jerzy Różyk

Ponad 29 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, ubezpieczenia, likwidacja szkód), w tym 14 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) oraz studia magisterskie na tejże uczelni.

Specjalizuje się w diagnostyce ryzyka transportowego, prawie transportowym, ubezpieczeniach transportowych (OCP i OCS). Jego główną specjalnością są ryzyka kradzieżowe i związane z oszustwami.

Członek Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA.

Dokumentowanie zdolności finansowej – kwestie do rozstrzygnięcia

Nasz ustawodawca w noweli ustawy o transporcie drogowym z 2013 r. uwzględnił wszystkie postulaty zgłaszane przez środowisko TSL i dał wyraz solidarności ze środowiskiem transportowym. Ale czy w kwestii dokumentowania zdolności finansowej nie dostosował zbyt nowych przepisów do realiów panujących w naszym kraju? Czy pozostały one w zgodzie z rozporządzeniem? I czy aby przed nowelizacją ustawy nie powinien poprosić Komisję Europejską o komentarz do niektórych przepisów rozporządzenia? Znowelizowana ustawa, podobnie jak samo rozporządzenie 1071/2009, nie rozstrzygnęła wielu kwestii, w tym m. in. dotyczącej przepisu wynikającego z art. 7. ust. 2. rozporządzenia:

– W drodze odstępstwa od ust. 1 właściwy organ może zgodzić się lub wymagać, aby przedsiębiorca wykazał swoją zdolność finansową za pomocą zabezpieczenia, takiego jak gwarancja bankowa lub ubezpieczenie, w tym ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej z jednego lub kilku banków lub innych instytucji finansowych, w tym przedsiębiorstw ubezpieczeniowych, składających solidarną gwarancję za przedsiębiorstwo na kwoty określone w ust. 1 akapit pierwszy.

Co według unijnego ustawodawcy oznacza „gwarancja za przedsiębiorstwo”,

tego nie wyczytamy ani z rozporządzenia, ani też z naszych przepisów. Nie jest tajemnicą, że w odniesieniu do należności



Wobec różnych opinii, MIIIR może uznać stosowane rozwiązania, jak polisy OC zawodowej przewoźnika i gwarancje bankowe, za niezgodne z wymogami określonymi w rozporządzeniu nr 1071/2009. To mogłoby spowodować, że przewoźnicy straciliby możliwość dokumentowania zdolności finansowej na dotychczasowych zasadach i mieliby problem z uzyskiwaniem zezwoleń, licencji i wypisów

pieniężnych pobieranych przez władzę publiczną brakuje jednoznacznego określenia procedury z tym związanej i instytucji ma-

terialnoprawnych, np. zabezpieczeń. Nie dziwi zatem fakt, że zarówno GITD, jak również starostwa uznały ubezpieczenie OC zawodowej przewoźnika za zabezpieczenie spełniające wymogi określone w art. 7. ust. 2. rozporządzenia. **Czy poprzez zawarcie takiego ubezpieczenia towarzystwo ubezpieczeniowe faktycznie daje jakkolwiek gwarancję za przedsiębiorstwo?** Zdaniem ekspertów zajmujących się transportem, na których powołuje się w swoim artykule Piotr Szymaniak, taka polisa stanowi – kwit bez pokrycia, który ma służyć jedynie do uzyskania licencji” i dlatego takie... gwarancje są fikcją. Ich zdaniem to samo jest z gwarancjami bankowymi, które są wystawiane na GITD i starostwa, co znacznie ogranicza ich zastosowanie. Zdaniem ekspertów – *Akceptacja tego stanu rzeczy powoduje, że na*

rynku jest dużo firm, które nie mają zdolności finansowej wymaganej przez unijne przepisy.

Skoro jednak Komisja Europejska zadała pytania, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju będzie zmuszone udzielić stosownych odpowiedzi. Obawy może jednak budzić fakt, że wobec tego typu opinii, Ministerstwo może uznać stosowane rozwiązania, jak np. polisy OC zawodowej przewoźnika i gwarancje bankowe, za niezgodne z wymogami określonymi w rozporządzeniu nr 1071/2009. To mogłoby

Ustawa o transporcie drogowym została ponownie znowelizowana w 2013 r., gdzie ustawodawca dał możliwość dokumentowania zdolności finansowej polisami OC zawodowej przewoźnika (zobacz: art. 7b. ust. 1. ustawy).

spowodować, że przewoźnicy straciliby możliwość dokumentowania zdolności finansowej na dotychczasowych zasadach (polisami OC zawodowej i gwarancjami bankowymi) i mieliby problem z uzyskiwaniem zezwoleń, licencji i wypisów. W tym zakresie wróciłibyśmy do stanu z pierwszego półrocza 2012 r.

Ubezpieczenie jako metoda dokumentowania zdolności finansowej

Zgodnie z art. 7. ust. 2. rozporządzenia 1071/2009 w polskojęzycznej wersji – *...właściwy organ może zgodzić się lub wymagać,*



Zgodnie z art. 7. ust. 2. rozporządzenia 1071/2009, właściwy organ może zgodzić się lub wymagać, aby przedsiębiorca wykazał swoją zdolność finansową za pomocą zabezpieczenia, takiego jak (...) ubezpieczenie, w tym ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej

aby przedsiębiorca wykazał swoją zdolność finansową za pomocą zabezpieczenia, takiego jak (...) ubezpieczenie, w tym ubezpieczenie odpowiedzialności zawodowej... Użyte w wersjach zagranicznych określenia: *Berufshaftpflichtversicherung, assurance en*

responsabilité professionnelle, czy professional liability insurance, również wskazują na taki rodzaj ubezpieczenia. Unijny ustawodawca nie podpowiedział jednak, o jakie ubezpieczenie tak naprawdę chodzi.

Polski rynek ubezpieczeniowy do czasu wprowadzenia unijnych regulacji nie

stworzył produktu, jaki by spełniał wymogi rozporządzenia. Istniały wprawdzie ubezpieczenia OC zawodowej, jednak były one adresowane do innych grup zawodowych. Były też ubezpieczenia OC z tytułu prowadzenia działalności gospodarczej

Nasz ustawodawca w noweli ustawy o transporcie drogowym z 2013 r. uwzględnił wszystkie postulaty zgłaszane przez środowisko TSL i dał wyraz solidarności ze środowiskiem transportowym.

i posiadania mienia dedykowane przedsiębiorcom, ale asekurowały jedynie odpowiedzialność cywilnoprawną i zazwyczaj nie obejmowały ryzyk transportowych. Z powyższych powodów ubezpieczenia te nie mogłyby być stosowane przy dokumentowaniu przez przewoźników zdolności finansowej. Wreszcie produktem jaki był dedykowany wyłącznie przedsiębiorstwom transportowym było ubezpieczenie OC przewoźnika, które zdaniem wielu ekspertów było ubezpieczeniem odpowiedzialności zawodowej przewoźnika. W oparciu o takie ubezpieczenie, w pierwszym półroczu 2012 r. GITD oraz starostwa zaczęły wydawać licencje i wypisy. Po opinii prawnej z kwietnia 2012 r. jednak się z tego wycofały. W połowie 2012 r. kilku ubezpieczycieli wprowadziło ubezpieczenie OC zawodowej przewoźnika, które GITD uznał za zgodne z wymogami rozporządzenia. Czy wprowadzone ubezpieczenie OC zawodowej przewoźnika gwarantuje jakąkolwiek ochronę, czy też służy jedynie spełnieniu wymogów rozporządzenia 1071/2009?

Ubezpieczenie OC zawodowej przewoźnika – gwarancja czy fikcja?

Zgodnie z warunkami ubezpieczeń OC zawodowej przewoźnika, stosowanych przy dokumentowaniu zdolności finansowej w trybie ww. rozporządzenia, polscy ubezpieczyciele udzielają ochrony ubezpieczeniowej w razie zaistnienia zobowiązania finansowego, wynikającego z faktu wykonywania przez nich działalności gospodarczej w zakresie przewozu drogowego. Pokrywają zatem zobowiązania finansowe przewoźników, a nawet zaspokajają wysunięte wobec nich roszczenia finansowe. Zakres udzielanej ochrony nie jest jednak nieograniczony. Ubezpieczyciele nie ponoszą bowiem odpowiedzialności za roszczenia i zobowiązania jeżeli:

1. nie pozostają one w związku z jego odpowiedzialnością jako przewoźnika drogowego osób lub rzeczy, w myśl przepisów Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r.,

W odniesieniu do należności pieniężnych pobieranych przez władzę publiczną brakuje jednoznacznego określenia procedury z tym związanej i instytucji materialnoprawnych, np. zabezpieczeń.

2. wynikają z działalności przewozowej prowadzonej bez odpowiedniego zezwolenia lub licencji uprawniających przewoźnika do wykonywania przewozów,
3. powstały w związku z bezprawnym użytkowaniem pojazdu przez przewoźnika lub osoby za które on ponosi odpowiedzialność,
4. powstały w związku z użyciem pojazdu przez osoby nieuprawnione, za które przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności,
5. zostały wysunięte przez małżonka przewoźnika, ich wstępnych, zstępnych i rodzeństwa oraz powinowatych w tej samej linii lub stopniu, jak również osób pozostających w stosunku przysposobienia,
6. związane są z uszkodzeniem ciała, rozstrojem zdrowia lub śmiercią (szkody osobowe),
7. pozostające w związku z użyciem – bez względu na to, przez kogo – substancji chemicznych, biologicznych, biochemicznych lub fal elektromagnetycznych jako broni stanowiącej zagrożenie powszechne i to bez względu na inne okoliczności współdziałające,
8. pozostają w związku z działaniami wojennymi, wojną domową, rewolucją, powstaniem, rozruchami, rebeliami, jak również terroryzmem, grabieżą, strajkami, aktami sabotażu lub tym podobnymi działaniami noszącymi znamiona siły wyższej,
9. pozostają w związku z procedurą karneatów TIR,
10. wynikają z obowiązku zapłaty jakichkolwiek kar administracyjnych i sądowych oraz innych kar o charakterze pieniężnym, w tym mandatów, kar umownych, jak również odszkodowań o charakterze karnym.

drogowego, jak również pozostających w związku z zawartymi umowami leasingowymi, dla zabezpieczenia których zostało zawarte lub mogło być zawarte osobne ubezpieczenie.

Warunki ubezpieczeń OC zawodowej przewoźnika nie definiują jednak o jakie

Według mojej oceny i wiedzy, przy tego typu konstrukcji umów ubezpieczenia, nie tyle wypłaty są możliwe, ale były już realizowane. Są to jednak przypadki dość rzadkie, a na dodatek przewoźnicy niechętnie ujawniają takie informacje, gdyż świadczą one o ich niewypłacalności. Trudno zatem



W Niemczech istnieją produkty ubezpieczeniowe, za pomocą których przewoźnicy mogą dokumentować swoją wypłacalność. Ich warunki swoją konstrukcją przypominają polskie gwarancje ubezpieczeniowe, a nie ubezpieczenie OC zawodowej

zobowiązania finansowe chodzi. Należy zatem uznać, że chodzi o wszelkiego rodzaju zobowiązania, które pozostają w bezpośrednim związku z prowadzoną działalnością transportową, za wyjątkiem tych, które są wyraźnie wyłączone. Ubezpieczenie asekuruje zatem ryzyka nienazwane, co jest charakterystyczne dla produktów stosowanych przez europejskich ubezpieczycieli i staje się standardem również w Polsce. Trudno zatem mówić, że polisa OC zawodowej jest fikcją, gdyż w takim

zgodzić się z oceną ekspertów zaprezentowaną w przywołanym artykule z Gazety Prawnej.

Ubezpieczenie OC zawodowej w Niemczech

Przedsiębiorstwa w Niemczech posiadają lepszą stabilność finansową, dlatego niemieccy przewoźnicy przy dokumentowaniu zdolności finansowej raczej nie potrzebują rozwiązań stosowanych w Polsce. Wymaganą zdolność mogą bowiem udokumentować stosując standardowe instrumenty finansowe jak np. sprawozdanie finansowe, bilans, czy najnormalniejsza gwarancja bankowa. Istnieją jednak produkty ubezpieczeniowe, za pomocą których przewoźnicy mogą dokumentować swoją wypłacalność. Takim produktem jest np. *kautionsversicherung* (ubezpieczenie depozytów), którego warunki swoją konstrukcją przypominają raczej polskie gwarancje ubezpieczeniowe, niż ubezpieczenie OC zawodowej. Aby jednak uzyskać takie niemieckie *kautionsversicherung* przewoźnik musi wykazać się odpowiednią zdolnością finansową, którą może udokumentować np. sprawozdaniem finansowym. Niemieccy ubezpieczyciele przekonują, że ze względu na niższy poziom zabezpieczeń

Ubezpieczenia OC zawodowej przewoźnika pokrywają zobowiązania finansowe przewoźników, a nawet zaspokajają wysunięte wobec nich roszczenia finansowe. Zakres udzielanej ochrony nie jest jednak nieograniczony.

Ubezpieczyciele nie pokrywają także zobowiązań płatniczych oraz innych roszczeń finansowych, których zaspokojenie podlega obowiązkowemu ubezpieczeniu odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów mechanicznych, NNW kierowcy i pasażerów pojazdu mechanicznego lub odpowiedzialności cywilnej przewoźnika

ubezpieczeniu miarą poziomu ochrony nie są ryzyka ściśle określone, a ryzyka wszystkie, za wyjątkiem tych, które są wyraźnie wyłączone. To, że prawnicy nie słyszeli jeszcze o przypadkach wypłat odszkodowań z tego ubezpieczenia również nie stanowi miary poziomu ochrony, gdyż to nie oznacza, że takich wypłat nie było.



Ubezpieczenie OC zawodowej przewoźnika asekuruje ryzyka nienazwane, co jest charakterystyczne dla produktów stosowanych przez europejskich ubezpieczycieli i staje się standardem również w Polsce

i koszty oraz mniejszą zdolność kredytową, kautionsversicherung są korzystniejsze od gwarancji bankowych. Zdaniem niemieckich prawników, takie ubezpieczenia nie są ani popularne, ani też powszechnie wykorzystywane. Z ubezpieczeniowego

punktu widzenia, polskie rozwiązanie jest lepsze od niemieckiego, gdyż nasze ubezpieczenie OC zawodowej przewoźnika pełniej asekuruje zobowiązania finansowe przewoźników, niż niemieckie kautionsversicherung.

Z ubezpieczeniowego punktu widzenia, polskie rozwiązanie jest lepsze od niemieckiego, gdyż nasze ubezpieczenie OC zawodowej przewoźnika pełniej asekuruje zobowiązania finansowe przewoźników, niż niemieckie kautionsversicherung.

Jak widać, przepisami prawa nie da się uregulować wszystkich kwestii istotnych dla obrotu gospodarczego. Choć wątpliwości dotyczące dokumentowania przez przewoźników zdolności finansowej zostały rozwiązane już w 2013 r., pytania stawiane przez Komisję Europejską poddają w wątpliwość, że wszystko odbywa się zgodnie z zamysłem unijnego ustawodawcy. O tym, czy faktycznie tak jest, przekonamy się zapewne za kilka miesięcy. Powyższe jest dla przewoźników bardzo istotne, gdyż chodzi tutaj o los zezwoleń, licencji i wypisów niezbędnych do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie przewozu drogowego i o byt samych przewoźników. Zarówno Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju jak i przewoźnicy będą zatem potrzebować wsparcia ekspertów, od których opinii będzie zależało to, jakie stanowisko zajmie ministerstwo i jaki będzie dalszy los przewoźników. ◀

Jerzy Różyk
ekspert ds. oceny ryzyka
i ubezpieczeń transportowych
CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.info
www.oc-spedytora.info

Biuro CDS Odszkodowania
 Biuro CDS Odszkodowania
 Prowadzimy obsługę prawno-ubezpieczeniową firm transportowych i spedycyjnych w zakresie:

- oceny ryzyka transportowego
- opracowywania ofert ubezpieczeń: OC przewoźnika, OC przewoźnika umownego i OC spedytora
- wykonywania audytów, analiz i ocen prawnych

Nasze autorskie rozwiązania umożliwiają pełne ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej posiadaczy w związku z wykonywaniem działalności transportowej i spedycyjnej.

www.cds-odszkodowania.info
www.oc-przewoznika.info
www.oc-spedytora.info

Dane kontaktowe:
 CDS Kancelaria Brokerska
 ul. Piłsudskiego 10, Wrocław 51-146-33
 tel. 71 743 05 74, 71 743 97 54, 71 743 47 54, fax 71 440 50 54
 e-mail: kancelia@odszkodowania.pl

Rada Niezależnych Ekspertów Transportu **TRANSORA**



Głównym zadaniem Rady Niezależnych Ekspertów Transportu TRANSORA jest przekazywanie przewoźnikom pełnej i kompleksowej wiedzy eksperckiej z zakresu specjalności poszczególnych jej członków. Ekspersi Rady w ramach prowadzonych przez siebie działalności podejmują w imieniu przewoźników stosowne działania w kierunku ochrony ich interesów.

Rada skupia doświadczonych prawników i diagnostów ryzyka specjalizujących się w prawie transportowym, administracyjnym i cywilnym, w obsłudze roszczeń, szkód oraz ubezpieczeń transportowych, jak również w ocenie ryzyka transportowego.

Więcej informacji na stronie: www.transora.pl