

Licencja na pośrednictwo przy przewozie rzeczy nie tylko dla spedytorów

Zgodnie z art. 4 ust. 3) lit. b) ustawy o transporcie drogowym, transport ten to nie tylko krajowy lub międzynarodowy transport drogowy rzeczy, ale również działalność gospodarcza w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Ustawa nie definiuje jednak, co oznacza to pojęcie. Uczestnikom sektora transportowego „pośrednictwo przy przewozie rzeczy” kojarzy się ze spedycją. Co się naprawdę kryje pod tym pojęciem? Czy pośrednik przy przewozie rzeczy to faktycznie spedytor? Czy takim pośrednikiem może być również przewoźnik?

Aby odpowiedzieć na te pytania należy zerknąć do ustawy o transporcie drogowym. Należy również wiedzieć jak pośrednictwo przy przewozie rzeczy traktuje ITD.

Czym według ustawy jest transport drogowy

Ustawa o transporcie drogowym zdefiniowała poszczególne rodzaje działalności transportowej. I tak, za krajowy transport drogowy uznaje działalność gospodarczą prowadzoną w zakresie przewozu rzeczy pojazdami samochodowymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a za międzynarodowy transport drogowy wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu rzeczy w relacjach międzynarodowych, czyli z przekroczeniem granicy Rzeczypospolitej Polskiej.

Obu tym rodzajom działalności ustawa nadała znaczenie „transport drogowy”. W tym aspekcie wszystko jest jasne i zrozumiałe. Ale w roku 2005 nowelizacją ustawy o transporcie drogowym, do transportu drogowego zostało wprowadzone pośrednictwo przy przewozie rzeczy, które

two przy przewozie rzeczy są odrębnymi rodzajami działalności gospodarczej. Przepisy przewidują dla nich odrębną klasyfikację – według PKD 2007, dla transportu drogowego jest to 49.41.Z, a dla pośrednictwa 52.21.Z lub 52.29.C. Mamy zatem dwie odrębne działalności gospodarcze,

Transport krajowy, transport międzynarodowy i pośrednictwo przy przewozie rzeczy są odrębnymi rodzajami działalności gospodarczej. Przepisy przewidują dla nich odrębną klasyfikację.

do dziś należy do grupy zawodów transportowych. Mając na uwadze przepisy obowiązującej ustawy, transport krajowy, transport międzynarodowy i pośrednic-

o różnym przedmiocie i zakresie. Dla obu rodzajów działalności ustawa przewiduje odrębne licencje.

Jaki jest zakres przedmiotowy pośrednictwa przy przewozie rzeczy?

Pośrednictwo przy przewozie rzeczy nie zostało zdefiniowane w ustawie o transporcie drogowym, ani w innych aktach prawnych. W polskim kodeksie cywilnym brak jest przepisów regulujących umowę o pośrednictwo. Należy ona zatem do kategorii umów nienazwanych. Dla umowy o pośrednictwo kodeks cywilny nie przewiduje szczególnej formy zawarcia takiej umowy. Skoro przepisy prawa nie dają nam odpowiedzi, zobaczymy jakie są definicje słownikowe pośrednictwa:

➤ działalność polegająca na kojarzeniu kontrahentów w transakcjach handlowych; działalność osoby trzeciej mająca na celu doprowadzenie do porozumienia się lub załatwienia jakichś spraw między stronami (źródło: <http://sjp.pl/po%B6rednictwo>);



Jeżeli kontrolowany transportowiec, sądząc że dla przewozów busami nie potrzebuje licencji i takowych nie posiada, w przypadku stwierdzenia przez kontrolującego faktu wykonywania przewozów ponadnormatywnych busami lub organizowania takich przewozów, może go to kosztować całkiem niemałe pieniądze

Fot. Kepsch



Jerzy Różyk

30 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, ubezpieczenia, likwidacja szkód), w tym 15 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.

- ▶ działalność osoby trzeciej mająca na celu porozumienie się między stronami lub załatwienie jakichś spraw dotyczących obu stron; kojarzenie kontrahentów w transakcjach handlowych oraz umożliwianie kontaktu uczestnikom rynku pracy (źródło: <http://sjp.pwn.pl/haslo.php?id=2506162>);
- ▶ umowa, często odpłatna, w której jedna strona zobowiązuje się wobec drugiej doprowadzić do sposobności zawarcia umowy lub pośredniczyć przy zawarciu takiej umowy (źródło: <http://pl.wikipedia.org/wiki/Po%C5%9Brednictwo>).

Literatura wskazuje, że – *Podstawowym zadaniem (...) wyspecjalizowanych „pośredników” jest wywieranie wpływu na pozycję prawną angażujących ich zlecających stosunek umowy. (...) Pośrednik tworzy zatem zarówno określoną sytuację faktyczną, jak i prawną. Jego zabiegi obejmują m.in. takie czynności jak wyszukanie i wskazanie osoby kontrahenta, komunikowanie stron ze sobą, przekazywanie ofert, informowanie o warunkach umowy, prowadzenie negocjacji, (...), badanie czy przedmiot świadczenia nie jest obciążony wadami fizycznymi lub prawnymi, przygotowywanie wymaganych dokumentów...* (zobacz: Michał Romanowski, Charakter prawny umowy o pośrednictwo, Monitor Prawniczy Nr 2/1997).

Zakres usług leżących w obszarze działalności pośrednika jest więc o tyle, o ile określony. Transportowy pośrednik nie działa jednak w imieniu jednej ze stron, które kojarzy. Działa we własnym imieniu i ponieważ z każdą stroną zawiera odrębne umowy, jest stroną dla każdej z kojarzonych stron. Trudno zatem przykleić mu łatkę klasycznego pośrednika. Charakter prowadzenia działalności przez takiego „pośrednika” przypomina raczej działalność handlową. W jego przypadku mamy bowiem do czynienia z kupnem

(tutaj usługa przewozu) i sprzedażą (tutaj usługa tego samego przewozu). Zyskiem takiego pośrednika jest różnica pomiędzy ceną zakupu i ceną sprzedaży, z tym, że

z ich pieniędzmi, a skoncentrujemy się na tym, kto tak naprawdę jest pośrednikiem przy przewozie rzeczy.

Czy pośrednikiem przy przewozie rzeczy jest tylko spedytor

Mając na uwadze powyższe, nasz pośrednik kupuje frachty i je odsprzedaje. Taki model prowadzenia działalności preferują nie tylko „zabiurkowi spedytorzy”, ale również większość przewoźników. Pośrednictwo przy przewozie rzeczy nie jest więc zarezerwowane wyłącznie dla spedytorów. Niezależnie kto wykonuje taką działalność, ustawa o transporcie drogowym nakłada obowiązek posiadania stosownych uprawnień. Takimi jest licencja na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, powszechnie określana jako licencja p.p.r. lub pepeerka

Pośrednictwo przy przewozie rzeczy nie zostało zdefiniowane w ustawie o transporcie drogowym, ani w innych aktach prawnych. W polskim kodeksie cywilnym brak jest przepisów regulujących umowę o pośrednictwo. Należy ona zatem do kategorii umów nienazwanych.

pośrednik w odróżnieniu od handlowca, usługę kupuje drożej i sprzedaje taniej. Choć jedni nazywają to marżą spedycyjną, inni zaś prowizją spedycyjną, uzyskany w ten sposób przychód nie ma jednak nic wspólnego z zapłatą, jaką otrzymuje klasyczny pośrednik. Pieniądz zawsze oznacza pieniądz, zatem zostawmy pośredników

(nie mylić z PPR-em). Aby spełnić wymogi ustawy o transporcie drogowym, taką licencję powinien posiadać każdy pośrednik przy przewozie rzeczy, niezależnie, czy jest „zabiurkowym spedytorem”, czy przewoźnikiem. Powinien spełniać również ustawowe wymogi co do zdolności finansowej. W skrócie można stwierdzić,



Niezależnie kto zajmuje się pośrednictwem przy przewozie rzeczy, ustawa o transporcie drogowym nakłada obowiązek posiadania licencji na wykonywanie transportu drogowego w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, powszechnie określanej jako licencja p.p.r. lub pepeerka



Przewozem drogowym, zgodnie z art. 4 ust. 6a) ustawy jest każda podróż odbywana w całości lub części po drogach publicznych przez pojazd używany do przewozu rzeczy (art. 4 lit. a) rozporządzenia)

że każde tzw. „odsprzedawanie frachtów” wymaga posiadania licencji p.p.r. Wyjątkiem może być wykonywanie pośrednictwa przy przewozie rzeczy pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony. Przewozy takimi pojazdami są bowiem wyłączone spod rządów ustawy transportowej. Ale czy zawsze?

Przewozy rzeczy busami a pośrednictwo

Art. 3 ust. 1 pkt 2) ustawy stanowi, że przepisów ustawy nie stosuje się do przewozu

drogowego wykonywanego pojazdami samochodowymi lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej (dalej DMC) nieprzekraczającej 3,5 tony. Przewozem drogowym, zgodnie z art. 4 ust. 6a) ustawy, jest transport drogowy lub inny przewóz drogowy w rozumieniu przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 z dnia 15 marca 2006 r., czyli każda podróż odbywana w całości lub części po drogach publicznych przez pojazd używany do przewozu rzeczy (art. 4 lit. a) rozporządzenia). Ustawa prawo o ruchu drogowym definiuje to, co jest niezbędne przy ocenie:

Ale podobnie jak w wielu, tak i w tym przypadku, ustawa nieprecyzyjnie określa ten przepis. Przewożenie towarów pojazdem o DMC do 3,5 tony nie zawsze jest traktowane jako przewóz towaru wykonywany pojazdem o DMC do 3,5 tony w rozumieniu przepisów prawa. Aby to dobrze zrozumieć, należy mieć na uwadze warunki, jakie muszą spełnić uczestnicy ruchu drogowego. Pojazdem o DMC do 3,5 tony, czyli tzw. busem, można przewozić ładunki, których waga nie przekracza dopuszczalnej ładowności przewidzianej dla konstrukcji takiego pojazdu. W praktyce jest to nie więcej niż 800 -1000 kg. Niezależnie od wagi ładunku, rzeczywista masa całkowita pojazdu nie może przekraczać 3,5 tony. W przypadku busów, przekraczanie dopuszczalnej masy całkowitej to jednak codzienny proceder. Potwierdzają to statystyki prowadzone przez GITD. W 2015 r. na 6507 przeprowadzonych kontroli pojazdów o DMC do 3,5 tony, polskie organy kontrolne wykryły 6172 przypadków przeważenia i nałożyły tyleż samo mandatów. Stanowi to ok. 95% skontrolowanych pojazdów. Można zatem stwierdzić, że w 95 przypadkach na 100, rzeczywista masa całkowita busów wyruszających w trasy znacznie przekraczała dopuszczalną masę całkowitą – niekiedy nawet dwukrotnie. Oznacza to, że w 95% transportów firmy transportowe i pośrednicy organizujący przewozy świadomie łamali przepisy prawa.

Jak traktują takie przewozy policja i ITD? Jako niezgodne z przepisami prawa o ruchu drogowym i w drodze decyzji administracyjnej nakładają na kierowców kary grzywny w postaci mandatu karnego (patrz: statystyki powyżej). Bezpiecznie



Licencja na wykonywanie krajowych przewozów drogowych wydana przed 15 sierpnia 2013 r. uprawnia nie tylko do wykonywania przewozów, ale również do wykonywania działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy

Zyskiem pośrednika transportowego jest różnica pomiędzy ceną zakupu i ceną sprzedaży, z tym, że pośrednik w odróżnieniu od handlowca, usługę kupuje drożej i sprzedaje taniej. Choć jedni nazywają to marżą spedycyjną, inni zaś prowizją spedycyjną.

- ▶ dopuszczalna masa całkowita – największa określona masa pojazdu obciążonego osobami i ładunkiem, dopuszczonego do poruszania się po drodze,
- ▶ dopuszczalna ładowność – największa masa ładunku, jaką może przewozić pojazd, która stanowi różnicę dopuszczalnej masy całkowitej i masy własnej pojazdu,
- ▶ rzeczywista masa całkowita – masa pojazdu łącznie z masą znajdujących się na nim rzeczy.

można zatem przewozić ładunki pojazdami o DMC do 3,5 tony, gdy rzeczywista masa całkowita nie przekracza dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu. Gdy rzeczywista masa całkowita pojazdu jest wyższa niż 3,5 tony, trudno jest uznać przewóz za wykonywany pojazdem o DMC do 3,5 tony. Nawet, gdy jest on faktycznie wykonywany pojazdem o DMC do 3,5 tony. Misch-masz, ale niestety tak należy rozumieć przepisy prawa.

Skoro nie każde przewożenie towaru pojazdem o DMC do 3,5 tony jest przewozem towaru wykonywanym pojazdem o DMC do 3,5 tony w rozumieniu przepisów prawa, powstaje pytanie, czy aby wykonywać ponadnormatywne przewozy takimi pojazdami, przewoźnicy i spedytorzy nie powinni posiadać uprawnień wymaganych ustawą o transporcie drogowym. Przypomnę, że dla przewozów są to zezwolenie na wykonywanie zawodu przewoźnika i ewentualnie licencja wspólnotowa, dla pośrednictwa przy przewozie rzeczy – licencja p.p.r.

Póki co, organy kontrolujące nie dokonują kontroli pod tym kątem. Jednakże jeżeli jakiś „życzliwy” uprzejmie doniesie do ITD o uprawianiu przez przewoźnika lub spedytora takich praktyk, z pewnością spotka się to z zainteresowaniem właściwych funkcjonariuszy. Jeżeli kontrolowany transportowiec, sądząc że dla przewozów busami nie potrzebuje licencji i takowych nie posiada, w przypadku stwierdzenia przez kontrolującego faktu wykonywania przewozów ponadnormatywnych busami lub organizowania takich przewozów, może go to kosztować całkiem niemałe pieniądze. Organ kontrolujący może orzec, że działalność jest wykonywana bez wymaganych uprawnień i nałożyć na przewoźnika i spedytora karę grzywny w wysokości 8000 zł. Takie sytuacje zdarzały się już zarówno przewoźnikom, jak też spedytorom.

W nieco innej sytuacji są przewoźnicy, którzy uzyskali licencję uprawniającą do wykonywania krajowych przewozów drogowych przed 15 sierpnia 2013 r. Uprawnia ona bowiem nie tylko do wykonywania przewozów, ale również do wykonywania działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Dla tych mam jednak radę, aby sprawdzili, czy taką działalność zgłosili w organie wydającym licencję i ewidencji działalności gospodarczej lub obecnej CEIDG. Okazać się bowiem może, że przewoźnik zgłosił jedynie działalność

Bezpiecznie można przewozić ładunki pojazdami o DMC do 3,5 t, gdy rzeczywista masa całkowita nie przekracza dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu. Gdy jest ona wyższa niż 3,5 t, trudno jest uznać przewóz za wykonywany pojazdem o DMC do 3,5 t.



Fot. Fiat

W 95 przypadkach na 100, rzeczywista masa całkowita busów wyruszających w trasy znacznie przekraczała dopuszczalną masę całkowitą. Oznacza to, że w 95% transportów firmy transportowe i pośrednicy organizujący przewozy świadomie łamali przepisy prawa

przy przewozie rzeczy, ale temat nie jest już tak istotny, jak sam fakt posiadania uprawnień.

Reasumując, każdy pośrednik przy przewozie rzeczy, niezależnie od tego, czy jest spedytorem, czy przewoźnikiem, powinien posiadać stosowne uprawnienia do wykonywania takiej działalności określone ustawą o transporcie drogowym. Dla tych, którzy nabyli uprawnienia przed 15 sierpnia 2013 r. jest to licencja na krajowy drogowy przewóz rzeczy, dla tych którzy działalność rozpoczęli po 15 sierp-

wozy pojazdami ciężkimi, czy też busami. Ryzyko zapłacenia kary zostanie wtedy całkowicie wyeliminowane, a przewoźnik lub spedytor będą mogli prowadzić swoją działalność bez nieplanowanych niespodzianek. ◀

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

Każde tzw. „odsprowadzanie frachtów” wymaga posiadania licencji p.p.r. Wyjątkiem może być wykonywanie pośrednictwa przy przewozie rzeczy pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony.

przewozową i na dziś licencja krajowa daje uprawnienia jedynie do wykonywania przewozów. Ważny jest też aspekt zdolności finansowej jaką musi posiadać pośred-

nia 2013 r., licencja na pośrednictwo przy przewozie rzeczy. Sugeruję też, aby takie uprawnienia posiadali niezależnie od tego, czy wykonują lub organizują prze-

CDS odszkodowania Beratstwo transportowe

Prowadzimy obsługę prawną-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 pomocowej 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. 203 Warszawa, ul. Wokulskiego 11/64, 03
tel.: 22 767 09 54, 22 767 97 54, 22 767 97 54; fax: 22 490 70 54
e-mail: biuro@cds-odszkodowania.pl