

PRZEWOZY WYKONYWANE POJAZDAMI DO 3,5 TONY

BUS-PRZEWOZY PLUSY DODATNIE I PLUSY UJEMNE

Kierowców busów nie obejmują regulacje o czasie pracy, opłatach e-myta w Europie, zezwoleniach i licencjach transportowych.



W ostatnich latach, w naszym kraju powstała nowa grupa przewoźników, tzw. busiarzy. Przewozy międzynarodowe, a od 2012 r. również kabotażowe, stały się dla nich na tyle atrakcyjne, że przestali ograniczać się do przewozów miejskich i lokalnych, krótkich dostaw i masowo ruszyli na europejskie trasy.

A ponieważ trend dotyczył również firm spedycyjnych, zaczęły one pozyskiwać bus-zlecenia, które później przekazywali bus-przewoźnikom operującym na lokalnych rynkach. BUS-przewozy to jednak nie tylko plusy, ale również sporo minusów.

Przewozy autami do 3,5 t – historia kariery

Pakiet drogowy, który wszedł w życie w 2012 r., wprowadził szereg nowych regulacji w obszarze transportu drogowego. O ile większość z nich dotyczy wszystkich przewoźników, to niektóre nie dotyczą przewoźników wykonujących przewozy pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej

(dmc) nieprzekraczającej 3,5 t. Daje to tej grupie przedsiębiorców niewątpliwie dość spore ułatwienia, a także określone korzyści.

Głównym plusem jest utrzymanie przepisów zwalnających Bus-przewoźników z wymogu posiadania zezwoleń i licencji i nawet bez nich są uprawnieni do wykonywania przewozów, zarówno międzynarodowych, krajowych, jak też kabotażowych. Do wykonywania działalności transportowej niezbędne jest jedynie zgłoszenie jej w CEIDG lub KRS (wpisanie odpowiedniego PKD).

Drugim, i może ważniejszym, plusem jest obniżenie kosztów przewozów, które dla wielu przewoźników, którzy dysponują ciężkimi środkami transportu są na poziomie nie gwarantującym

osiąganie zysków z prowadzonej działalności transportowej.

Kolejnym plusem jest wyłączenie pojazdów do 3,5 t spod regulacji dotyczących opłat za płatne odcinki dróg, zarówno w Polsce, jak też za granicą.

Plusem jest również to, że takie pojazdy nie muszą być wyposażone w urządzenie rejestrujące czas pracy kierowcy, czyli tzw. tachograf. Kierowcy nie muszą też posiadać karty kierowcy, tym samym unikają ponoszenia dodatkowych opłat za jej wydanie oraz przechodzenia samej procedury z tym związanej.

Jak wynika z powyższego, prowadzenie działalności transportowej w oparciu o małe samochody dostawcze ma wiele zalet. W praktyce wystarczy posiadać środek transportu, zarejestrować działalność, uzyskać intratne zlecenie i można jechać w trasę.

Nowe rozwiązania transportowe dla BUS-przewoźników

BUS-przewoźnicy dość szybko zauważyli, że dotychczasowe rozwiązania 8-paletowe ograniczają możliwości przewozowe. Producenci pojazdów równie szybko zareagowali na zapotrzebowanie rynku, czego efektem było zastosowanie rozwiązań umożliwiających przewożenie małymi dostawczakami 9, 10, a nawet 12 palet.

Przestrzeń ładunkową ogranicza jednak dmc, a tym samym również dopuszczalna ładowność, które nie chcą się zwiększać wraz ze wzrostem przestrzeni ładunkowej. Zważywszy na fakt, że większość pojazdów dostawczych ma tradycyjną, częściowo stalową i ciężką konstrukcję, dopuszczalna ładowność wynosi około 1 tys. kg. Zaczęto zatem stosować lekką zabudowę aluminiową (burty, słupki, stelaż i „odeskowanie”), co w połączeniu z zastosowaniem firanki i częściowym „odchudzeniem” części napędowej pojazdu, znacznie zwiększyło możliwości ładunkowe. Dopuszczalna ładowność dzisiejszych dostawczaków sięga już 1,5 tys. kg.

Niektórzy producenci samochodów dostawczych, np. Iveco, stosują rozwiązania 12-paletowe. Należy jednak mieć na uwadze, że już 10-paletowa konstrukcja wydłuża skrzynię pojazdu do 5 m, a dwie dodatkowe palety zwiększają jej szerokość do ok. 2,5 m. Istnieją oczywiście rozwiązania umożliwiające przewóz większej ilości towaru, jednak pociąga to za sobą wydłużenie długości skrzyni ładunkowej do 6 m i zwiększenia wysokości do ok. 2,4 m. Oczywiście nie zwiększa to ani dopuszczalnej masy całkowitej, ani ładowności pojazdów, ale pozwala na przewóz większej ilości spaletyzowanych ładunków lekkich lub mieszanych, bądź lekkich ładunków niespaletyzowanych. Takie rozwiązania niekoniecznie są lubiane przez kierowców, gdyż pojazd szerszy, wyższy i dłuższy zwraca uwagę służb kontrolnych, co w przypadku zatrzymania pojazdu może skutkować stratą na-

wet kilkudziesięciu minut, a w przypadku stwierdzenia przez kontrolujących przekroczenia dmc – co nie jest rzadkością – nawet dłuższym zatrzymaniem pojazdu i karami grzywny.

Oferta producentów dostawczaków jest na tyle szeroka, że każdy przewoźnik z pewnością dobierze sobie model zgodny z oczekiwaniami.

Z jakimi ryzykami wiąże się wykonywanie przewozów takimi pojazdami, czyli słów kilka o plusach ujemnych.

Imigranci i uchodźcy

Jeszcze niedawno tym ryzykiem obłożone były jedynie przewozy wykonywane z Francji do Wielkiej Brytanii. W 2015 r. ruch imigracyjny uległ nasileniu i niebezpieczne stały się transporty z Włoch, Turcji i Grecji, a także z Hiszpanii i te wykonywane również pomiędzy krajami położonymi w środkowej części kontynentu. Przewozy do Wielkiej Brytanii w dalszym ciągu są obłożone wysokim ryzykiem, gdyż oprócz ponoszenia odpowiedzialności za szkody w przewożonych ładunkach, przewoźników dotykają bardzo surowe kary finansowe. Brytyjskie służby Border Force i Civil Penalty Unit od kilku lat prowadzą bowiem zaostrzone kontrole pojazdów wjeżdżających do Wielkiej Brytanii.

Niezależnie od miejsca wejścia imigrantów do ładowni pojazdu, ingerencja w przewożony ładunek często doprowadza do dyskwalifikacji całego towaru. Dotyczy to szczególnie artykułów spożywczych oraz farmaceutyków, które często w całości są kierowane do utylizacji już przez służby kontrolujące. W najlepszym wypadku odbiorcy odmawiają ich przyjęcia, co umożliwia zorganizowanie sprzedaży awaryjnej i zmniejszenia rozmiarów szkody. Utylizacja i sprzedaż awaryjna jest jednak dość kosztowna (m. in. przestój pojazdu i sama utylizacja) i zwiększa rozmiar szkody.

Przeładowanie pojazdów

Przekraczanie dopuszczalnej masy całkowitej, powszechnie określane jako przeładowanie pojazdu, to codzienny proceder. Potwierdzają to liczne orzeczenia sądów administracyjnych. Dotyczy to szczególnie małych pojazdów do 3,5 t, których konstrukcja pozwala nawet na kilkakrotne przekroczenie dopuszczalnej ładowności. W większości przypadków za tego typu naruszenie organy kontrolujące, niezależnie od miejsca stwierdzenia naruszenia, nakładają w drodze decyzji administracyjnej kary pieniężne na podmiot wykonujący przewóz.

Kara pieniężna nie jest jednak jedynym kosztem, jaki może ponieść przewoźnik. Często bowiem środek transportu zostaje zatrzymany w celu zważenia, co może powodować opóźnienie w dostawie towaru. W razie stwierdzenia znacznych różnic w wadze towaru, organ kontrolujący może zalecić rozładunek nadwyżki towaru ponad dopuszczalną



Autor artykułu
Jerzy Różyk
jest ekspertem

ds. oceny ryzyka w transporcie
i ubezpieczeń transportowych
w CDS Kancelaria Brokerska.

www.cds-odszkodowania.info
www.oc-przewoźnika.info



normę. To zaś powoduje powstanie dodatkowych kosztów, związanych ze składowaniem oraz użyciem drugiego pojazdu w celu zrealizowania przewozu.

Nieprzestrzeganie przepisów dotyczących przewozów kabotażowych

Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 z 21 października 2009 r. określa szczegółowe warunki wykonywania przewozów kabotażowych, które wbrew pozorom, odnoszą się również do przewozów wykonywanych pojazdami dostawczymi do 3,5 t. Do jednego z kluczowych można zaliczyć art. 8. ust. 2., który dopuszcza wykonanie:

- 3 przewozów w ciągu 7 dni, liczonych od daty rozładunku towaru wwiezionego do kraju na liście CMR do ostatniego rozładunku towaru, przewożonego w ramach przewozu kabotażowego,
- 1 przewozu w ciągu 3 dni, liczonych od daty wjazdu do kraju bez ładunku, do rozładunku towaru przewożonego w ramach przewozu kabotażowego.

Należy przy tym wiedzieć, że o ilości przewozów nie decyduje ilość przejazdów z punktu A do punktu B, a ilość listów przewozowych wystawionych na te przewozy w wyżej wymienionych okresach. W uproszczeniu można powiedzieć, że jeden list

do kraju w relacji międzynarodowej są wysyłane do Polski celem ich dalszego przekazania zlecniodawcy, zgodnie z postanowieniami zawartej umowy przewozu. Pozbawienie się przez kierowcę tych dokumentów nie pozwala na udokumentowanie wjazdu do kraju na liście CMR, co w przypadku podjęcia przewozu kabotażowego i kontroli naraża przewoźnika na karę grzywny w podobnym wymiarze jak w przypadku naruszenia art. 8. ust. 2. rozporządzenia.

Ubezpieczenia BUS-odpowiedzialności cywilnej

Niektórzy ubezpieczyciele niechętnie ubezpieczają odpowiedzialność cywilną BUS-przewoźników, a jeżeli już się na to godzą, takie ubezpieczenie nie daje dostatecznej ochrony. Wynika to z faktu, że zakłady ubezpieczeń nie znają ani specyfiki transportowej, ani też nie umieją ocenić ryzyka. Obsługa ubezpieczeń transportowych wymaga szerokiej wiedzy z zakresu prawa przewozowego i ryzyka, gdyż od tego zależy to, jaką odpowiedzialność ponosi przewoźnik, co jest najważniejsze przy zawieraniu ubezpieczenia OCP.

Rekomendowane przez naszą kancelarię rozwiązania dedykowane BUS-przewoźnikom dają możliwość zawierania ubezpieczenia OCP, które gwarantuje ochronę ubezpieczeniową ponoszonej odpowiedzialności cywilnej, jaka wynika ze specyfiki prowadzonej przez nich działalności. Co jest ważne, rozwiązania te dają możliwość ustalenia wspólnego zakresu ubezpieczenia, niezależnie od tego, czy dotyczy ono przewozów międzynarodowych, krajowych, czy też kabotażowych.

Ryzyka do ubezpieczenia

Model ubezpieczenia OCP zapewniający największe bezpieczeństwo bus-przewoźnikom towarowym, przewiduje objęcie ochroną m. in. szkód rzeczowych w przesyłce:

- wyrządzonych przez ubezpieczonego wskutek rażącego niedbalstwa;
- spowodowanych kradzieżą, rabunkiem, rozbojem, kradzieżą rozbójniczą lub zuchwałą;
- powstałych wskutek przedostania się imigrantów i uchodźców do przestrzeni ładunkowej pojazdu;
- powstałych wskutek wykonywania przewozu przez osobę będącą w stanie nietrzeźwości lub pod wpływem środków odurzających;
- powstałych w przesyłce w związku z konfiskatą, przypadkiem, zaborem, przetrzymaniem lub wskutek innych rozporządzeń towarem przez uprawnione organy;
- powstałych wskutek niewłaściwego, niedostatecznego lub nieprawidłowego zamocowania i zabezpieczenia przesyłki na środku transportu;
- powstałych wskutek naruszenia przez kierowcę pojazdami przepisów ruchu drogowego obowiązujących w kraju, w którym doszło do zdarzenia (szkody);
- powstałych w przesyłce w czasie przewozy

PRZYKŁAD 1. – JEDEN NADAWCA I CZTERECH ODBIORCÓW WE FRANCJI TO PRZEKROCZENIE LIMITU KABOTAŻU

Jeżeli przewoźnik w czasie jednego przejazdu (jednej trasy) z Metz do Bordeaux załaduje towar u nadawcy w Metz dla czterech odbiorców: w Paryżu, Caen, Nantes i Bordeaux, przekroczy limit przewozów określony w art. 8. ust. 2. rozporządzenia. W przypadku kontroli, dokonanej przez organ kontrolujący na trasie przewozu z Metz do Paryża, naraża się na dotkliwą karę za przekroczenie limitu przewozów, co może go kosztować od 2-3 tys. euro. W takim przypadku oprócz kary grzywny, kierowca może być zmuszony do przymusowego pauzowania w celu rozładowania części towaru lub przeładowania go na inny środek transportu. Tak samo, jeżeli do kontroli dojdzie na pozostałych trasach, a kierowca udostępni do kontroli komplet dokumentów przewozowych. Po dostarczeniu towaru ostatniemu odbiorcy, pojazd musi opuścić Francję na pusto lub na liście CMR, gdyż wyczerpał już 7-dniowy limit przewozów. To zaś wiąże się z koniecznością oczekiwania na odpowiednie zlecenie. Niestety, kolejnych przewozów kabotażowych przewoźnik wykonać już nie może.

PRZYKŁAD 2. – CZTERECH NADAWCÓW I JEDEN ODBIORCA WE FRANCJI TO TEŻ PRZEKROCZENIE LIMITU KABOTAŻU

Podobnie jest w sytuacji, gdy przewoźnik załaduje towar u czterech nadawców, np. w Metz, Paryżu, Caen i Nantes i całość będzie przewoził do jednego odbiorcy w Bordeaux. W takim przypadku, ryzyko nałożenia na niego kary grzywny jest ograniczone do odcinka z Nantes do Bordeaux (ostatni odcinek trasy), gdyż kierowca będzie już wtedy posiadał cztery listy przewozowe. Skutek finansowy będzie taki sam jak w przykładzie 1. Sprawni kierowcy często ukrywają nadwyżkowe listy przewozowe, co może zmniejszyć ryzyko nałożenia na nich kary grzywny za przekroczenie limitu przewozów. Nie zawsze jest to skuteczne, gdyż kontrolujący może sprawdzić ilość ładunku na środku transportu i nawet ukrycie jednego listu przewozowego nic nie pomoże.

przewozowy odpowiada jednemu przewozowi.

Art. 8. ust. 3. wprowadza jeszcze jeden dość istotny obowiązek. Mianowicie kierowcy muszą posiadać przy sobie również dokumenty potwierdzające „przewóz w przychodzącym ruchu międzynarodowym...”. Zdarzają się przypadki, że po rozładunku dokumenty potwierdzające wjazd



Analizując polisę OCP, również dla pojazdów o dmc do 3,5 t, warto zacząć od próby określenia ryzyk towarzyszących przewozom.

wykonywanego przez podwykonawców, bez konieczności wpisywania ubezpieczonego w list przewozowy;

- powstałych w czasie załadunku i wyładunku, jeżeli ubezpieczony jest zobowiązany w umowie przewozu do wykonania tych czynności.

Istnieją również ryzyka, które zazwyczaj w polisach OCP nie są asekurowane, a powinny. Należą do nich:

- nieterminowe podstawienie środka transportu pod załadunek;
- dochodzenie bezpodstawnie potrąconych należności z tytułu przewoźnego;
- podniesienie i wyciągnięcie środka transportu, nawet jeśli koszty te nie są bezpośrednio związane z ratowaniem, przeładunkiem przewożonej przesyłki i/lub dalszą kontynuacją transportu tym środkiem transportu (dodatkowy assistance);
- zanieczyszczenie gleby paliwem pochodzącym ze zbiorników.

Polski rynek ubezpieczeniowy zazwyczaj ogranicza zakres ubezpieczenia OCP do szkód rzeczowych w przesyłkach. Powyższe opcje są dla Bus-

-przewoźników o tyle korzystne, że dają możliwość pokrywania kosztów ponoszonych poza standardową ochroną ubezpieczeniową, np. związanych z ochroną prawną, obciążeniami umownymi, czy też związane z usuwaniem zanieczyszczeń gleby wskutek wycieku paliwa ze zbiornika.

W interesie każdego przewoźnika powinno być jak najpełniejsze zabezpieczenie ponoszonej odpowiedzialności, która wynika nie tylko z obowiązującego prawa, ale również z tytułu innych zobowiązań, np. wynikających z opóźnienia w podstawieniu środka transportu pod załadunek, czy konieczności pokrycia kosztów związanych z zanieczyszczeniem gleby. Tylko takie ujęcie ubezpieczenia gwarantuje optymalne bezpieczeństwo finansowe. Sięgając po polisę OCP warto zatem zacząć od próby określenia ryzyk towarzyszących przewozom, a dopiero później zastosować takie rozwiązanie ubezpieczeniowe, które pozwoli na pełną asekurację ponoszonych zobowiązań, jakie wynikają ze specyfiki prowadzonej działalności.

Jerzy Różyk