

Wykonywanie przewozów kabotażowych podlega przepisom ustawowym, wykonawczym i administracyjnym przyjmującego państwa członkowskiego, m. in. w kwestiach: zasad dotyczących umowy przewozu, masy i wymiarów pojazdów drogowych i czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku kierowcy



## Busy do 3,5 t, czyli jak ubezpieczyć swoją odpowiedzialność cywilną

Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 z dnia 21.10.2009 r. umożliwiło przewoźnikom wykonywanie przewozów kabotażowych w krajach Unii Europejskiej. Wprowadziło jednak szereg regulacji, które dotyczą wykonywania takich przewozów. Do kluczowych można zaliczyć wymóg posiadania licencji wspólnotowej oraz zasady dotyczące samego wykonywania przewozów.

**O** ile zasady dotyczą wszystkich przewoźników, to wymóg posiadania licencji wspólnotowej nie dotyczy wykonywania przewozów pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej do 3,5 tony. Przewoźnicy posiadający tzw. busy nie muszą więc posiadać licencji wspólnotowej i nawet bez niej są uprawnieni do wykonywania przewozów kabotażowych takimi pojazdami.

### Jaki jest efekt tej regulacji?

W naszym kraju powstała nowa kasta przewoźników, tzw. busiarzy, którzy masowo ruszyli za granicę w poszukiwaniu zarobku. Krajami, w których na stałe posadowili się

nasi „busiarze” stały się Niemcy, a później Francja. A ponieważ trend dotyczył również firm spedycyjnych, zaczęły one pozyskiwać zlecenia z tych krajów, które później przekazywały „busiarzom” operującym na lokalnych rynkach. Polscy przewoźnicy stali się poważnymi graczami na rynku europejskim. Efektami ubocznymi było wpro-

wadzenie przez niektóre kraje UE (Francja i Belgia) obostrzeń dotyczących ryczałtów za noclegi kierowców w kabinach pojazdów oraz wprowadzenie przez Niemcy ustawy o stawce minimalnej MiLoG. W ślad za Niemcami poszła Francja, a już słyszy się o wprowadzeniu godzinowej stawki minimalnej przez władze Holandii i Włoch.

**Przewoźnicy posiadający tzw. busy nie muszą posiadać licencji wspólnotowej i nawet bez niej są uprawnieni do wykonywania przewozów kabotażowych takimi pojazdami.**

Bez wątpienia ma to na celu ograniczenie dostępności polskich przewoźników do niemieckiego i francuskiego rynku.

Póki co, kwestia ryczałtów nie została do końca rozwiązana, batalia o stawki minimalne trwa, a koła polskich ciężarówek jak jeździły po niemieckich i francuskich drogach, tak do dziś po nich jeżdżą.

### Kabotaż, ale jaki?

Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 z dnia 21.10.2009 r. określa szczegółowe warunki wykonywania przewozów kabotażowych, które wbrew pozorom odnoszą się również do przewozów wykonywanych pojazdami o DMC nieprzekraczającej 3,5 tony. 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.

## Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 z dnia 21.10.2009 r. określa szczegółowe warunki wykonywania przewozów kabotażowych, które wbrew pozorom, odnoszą się również do przewozów wykonywanych pojazdami o DMC nieprzekraczającej 3,5 tony.

Dodatkowo, art. 8. ust. 3. rozporządzenia nakłada obowiązek, aby kierowca posiadał przy sobie dokumenty potwierdzające – *przewóz w przychodzącym ruchu międzynarodowym oraz każdy kolejny wykonany przewóz kabotażowy*. Inną ważną regulacją, jaka wynika z rozporządzenia, jest ta w art. 9. ust. 1., który stanowi, że: wykonywanie przewozów kabotażowych podlega przepisom ustawowym, wykonawczym i administracyjnym przyjmującego państwa członkowskiego, m. in. w następujących kwestiach: zasad dotyczących umowy przewozu, masy i wymiarów pojazdów drogowych i czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku kierowcy.

Pomimo istnienia szczegółowych regulacji i kilkuletnich doświadczeń nabytych przy wykonywaniu przewozów kabotażowych, środowisko polskich „busiarzy” nie jest jeszcze dostatecznie przygotowane do świadczenia usług kabotażowych, albo całkowicie lekceważy istniejące przepisy. Wynika to po części z niezajomości obo-



### Jerzy Różyk

Ponad 27 lat w branży ubezpieczeniowej (ocena ryzyka, ubezpieczenia, likwidacja szkód), w tym 12 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.

wiązującego w tym zakresie prawa wspólnotowego, z braku wiedzy na temat prawa obowiązującego w krajach wykonywania przewozów, ale głównie z ... wykonywania przewozów telewizyjnym „pędzikiem”, czyli w praktyce za wszelką cenę.

Efektom „pędzikowego transportu” są: wykonywanie przewozów ponad limity określone w art. 8. ust. 2., brak dokumentów określonych w art. 8. ust. 3. i przeważanie pojazdów oraz wynikające z tego

### Bus-przewozy – jak się dobrze ubezpieczyć?

Polski rynek ubezpieczeniowy nie wypracował jeszcze oferty OCP dla „busiarzy” i często zawarcie takiego ubezpieczenia w ogóle nie jest możliwe, a jeżeli już, takie ubezpieczenie nie daje dostatecznej ochrony. Wynika to z faktu, że zakłady ubezpieczeń nie umieją ani ocenić ryzyka, ani też nie znają specyfiki transportowej. Dodatkowo, większość pośredników ubezpieczeniowych (agentów, multiagentów i brokerów) nie ma zielonego pojęcia, na czym polega transport, z jakim ryzykiem związane jest wykonywanie przewozów i jaka odpowiedzialność spoczywa na przewoźnikach.

Wykonując przewozy należy względnie jakim regulacjom prawnym podlega dany przewóz, gdyż od tego zależy jakie są w tym zakresie obowiązki, prawa i ograniczenia. Od tego zależy również to, jaką odpowiedzialność ponosi przewoźnik, co jest niezmiernie ważne przy zawieraniu ubezpieczenia OCP.

dość dotkliwe kary nakładane przez organy kontrolujące krajów, w których są wykonywane przewozy.



Efektom „pędzikowego transportu” są: wykonywanie przewozów ponad limity określone w art. 8. ust. 2., brak dokumentów określonych w art. 8. ust. 3. i przeważanie pojazdów oraz wynikające z tego dość dotkliwe kary nakładane przez organy kontrolujące krajów, w których są wykonywane przewozy



Polski rynek ubezpieczeniowy zazwyczaj ogranicza zakres ubezpieczenia OCP do szkód rzeczowych w przesyłkach. Powyższe opcje są o tyle korzystne, że dają Ubezpieczającym możliwość pokrywania kosztów ponoszonych poza standardową ochroną ubezpieczeniową

Rekomendowane przez naszą kancelarię rozwiązania dedykowane „busiarzom”, dają możliwość zawierania ubezpieczenia OCP, które uwzględnia bardzo szeroki zakres ochrony. I co jest ważne, gwarantuje ochronę nie tylko odpowiedzialności cywilnej ponoszonej w związku z wykonywaniem przewozów międzynarodowych i krajowych, ale również przewozów kabotażowych na terenie krajów Unii Europejskiej, w tym Niemiec.

### Jakie ryzyka ubezpieczamy?

Nasze modelowe ubezpieczenie OCP standardowo obejmuje szkody rzeczowe w przesyłkach, powstałe na terenie Europy, w tym: Rosji, Białorusi, Ukrainy i Mołdawii oraz azjatyckiej części Turcji, powstałe wskutek:

- rażącego niedbalstwa osób pracujących u Ubezpieczającego,
- wydania towaru osobie nieuprawnionej (podwykonawcy lub odbiorcy),
- rabunku i kradzieży z włamaniem,
- przedostania się osób trzecich do przestrzni ładunkowej pojazdu,
- naruszenia przepisów ruchu drogowego podczas wykonywania zlecenia transportowego,
- niewłaściwego, niedostatecznego lub nieprawidłowego zamocowania i zabezpieczenia przesyłki na środku transportu,
- opóźnienia w dostawie przesyłki.

Ubezpieczeniem objęte są również szkody rzeczowe w przesyłkach powstałe:

- w czasie wykonywania przewozu przez podwykonawców, bez konieczności wpiśnięcia Ubezpieczającego w list przewozowy – co jest zazwyczaj wyłączone z ubezpieczenia,
- w czasie załadunku i wyładunku w przypadku, gdy Ubezpieczający jest zobowiązany do wykonywania tych czynności,

- w następstwie zamoczenia, zawilgocenia i zabrudzenia będącego wynikiem niewystarczającego umycia cysterny, przewodów odprowadzających, pomp, itp.

Ochrona obejmuje również udokumentowane koszty dodatkowe, jak np. koszty transportu zastępczego, uprzątnię-

innych jednostek ładunkowych oraz kontenerach.

### Postoje a odpowiedzialność z polisy OCP

Preferowany przez nas model uwzględnia specyfikę transportową, przez co Ubezpieczający lub jego podwykonawcy, w czasie wykonywania przewozów nie muszą odbywać postojów na parkingach strzeżonych. Nie muszą również parkować pojazdów wyłącznie na parkingach przy całodobowych: stacjach paliw, motelach, hotelach, restauracjach lub barach, jeżeli postój wynika z:

- obowiązku przyjęcia/wydania przesyłki tj. czynności związanych z załadunkiem, doładunkiem, przeładunkiem i rozładunkiem towaru, w tym także w czasie oczekiwania na rozpoczęcie tych czynności,
- braku możliwości odebrania od załadowcy lub przekazania ładunku odbiorcy wskutek dotarcia na miejsce załadunku lub wyładunku poza godzinami pracy załadowcy lub odbiorcy,

## Wykonując przewozy należy bezwzględnie wiedzieć jakim regulacjom prawnym podlega dany przewóz, gdyż od tego zależy jakie są w tym zakresie obowiązki, prawa i ograniczenia. Od tego zależy również to, jaką odpowiedzialność ponosi przewoźnik.

cia miejsca zdarzenia, usunięcia pozostałości po szkodzie (np. wywóz, składowanie lub utylizacja) oraz w przypadku braku ważności badania technicznego pojazdu, jeżeli stan techniczny pojazdu nie przyczynił się do powstania szkody.

### Jakie przesyłki podlegają ubezpieczeniu?

Ze względu na brak możliwości oceny jakie przesyłki będą przewożone w okresie ubezpieczenia, nasz model przewiduje objęcie ubezpieczeniem rodzajów przesyłek, które są lub mogą być przewożone w przyszłości. Ubezpieczane są więc wszelkie przesyłki, w tym m. in.: sprzęt RTV, komputerowy i jego części składowe, telekomunikacyjny, AGD, telefony komórkowe, wyroby alkoholowe i tytoniowe, leki, opony, części zamienne i podzespoły samochodowe, samochody i motocykle oraz materiały niebezpieczne (z wyjątkiem klas I i VII). Ochroną objęte są również szkody w przewożonych paletach, giterboxach,

- konieczności załatwienia formalności finansowych i celnych związanych z realizacją transportu, także w czasie oczekiwania na załatwienie tych formalności,
- koniecznego postoju na parkingach przy przejściach granicznych, terminalach granicznych,
- z przepisów prawa, m.in. przepisów o czasie pracy kierowcy, o czasie jazdy lub o zakazie poruszania się pojazdów ciężarowych w określonym czasie.

Daje to możliwość odbywania postojów wszędzie tam, gdzie tego wymaga konieczność transportowa i nie ogranicza przy tym ochrony ubezpieczeniowej, co jest praktyką stosowaną przez wiele zakładów ubezpieczeń.

### Co może być ważne i jakie dajemy bonusy?

To co wyróżnia nasze rozwiązania, to możliwość objęcia ochroną ryzyk, które zazwyczaj nie są asekurowane polisami OCP, m. in. ryzyk związanych z:

- nieterminowym podstawieniem środka transportu pod załadunek,
- dochodzeniem bezpodstawnie potrąconych należności z tytułu przewoźnego,
- podniesieniem i wyciągnięciem 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),
- wykonywaniem przewozu przez osobę będącą w stanie nietrzeźwym lub pod wpływem środków odurzających,
- konfiskatą, przypadkiem, zaborem, przetrzymaniem lub skutkiem innych rozporządzeń towarem przez organy państwowe do tego uprawnione,
- zanieczyszczeniem gleby substancjami pochodzącymi z cystern i silosów oraz paliwem pochodzącym ze zbiorników.

Polski rynek ubezpieczeniowy zazwyczaj ogranicza zakres ubezpieczenia OCP do szkód rzeczowych w przesyłkach. Powyższe opcje są o tyle korzystne, że dają Ubezpieczającym możliwość pokrywania kosztów ponoszonych poza standardową ochroną ubezpieczeniową – możliwość rozszerzenia zakresu o ochronę prawną, koszty obciążeń umownych i assistance, a także o koszty związane ze szkodami środowiskowymi.

### Bus-przewozy – jak ubezpieczamy kabotaż?

Zaprezentowany powyżej model ubezpieczenia OCP dotyczy nie tylko przewozów międzynarodowych i krajowych, ale również przewozów kabotażowych wykonywanych w krajach Unii Europejskiej. Przewoźnicy wykonujący przewozy kabotażowe mają więc możliwość uzyskania bardzo szerokiej ochrony, co jest praktycznie nie do uzyskania na rynku ubezpieczeniowym – szczególnie jeżeli chodzi o przewozy wykonywane „busami”. Dodatkowo, założenia oferty uwzględniają ochronę ubezpieczeniową w przypadku ponoszenia przez przewoźnika odpowiedzialności jaka wynika z przepisów obowiązujących w kraju wykonywania kabotażu. Dotyczy to w szczególności limitów odpowiedzialności za szkody, a także odpowiedzialności narzucanej przez lokalne prawo, która z racji wykonywania kabotażu, ani nie wynika z konwencji CMR, ani jej nie podlega. Daje to realną ochronę w przypadku powstania szkody w czasie wykonywania przewozu kabotażowego.

O prawnych aspektach kształtujących odpowiedzialność przewoźnika wykonującego przewozy kabotażowe pisałem w zeszłym roku, w marcowym wydaniu TSL Biznes. Publikację pt. „Kabotaż w krajach



Przewoźnicy wykonujący przewozy kabotażowe mają możliwość uzyskania bardzo szerokiej ochrony, co jest praktycznie nie do uzyskania na rynku ubezpieczeniowym – szczególnie jeżeli chodzi o przewozy wykonywane „busami”

UE - co należy wiedzieć” można pobrać z naszej strony: <http://www.cds-odszkodowania.info/publikacje/> lub ze strony <http://www.tsl-biznes.pl/wydania/1300-tsl-biznes-marzec-2014>.

### Franszyza redukcyjna – procentowa, czy kwotowa?

Procentowa franszyza redukcyjna jest niekorzystna z punktu widzenia interesów przewoźnika, gdyż zmniejsza znacznie zakres ochrony ubezpieczeniowej – ubezpieczyciel nie pokrywa szkody w tej części. Stosowane przez nas rozwiązania uwzględniają stosowanie wyłącznej franszyzy kwotowych, które nie są wyższe niż 200 euro. To powoduje, że już na etapie zawierania ubezpieczenia, Ubezpieczający może oszczędzić swój udział w szkodzie, a ewentualne potrącenie nie spowoduje poważnej straty finansowej.

Wykonywanie przewozów pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej 3,5 tony oraz to, że są one wykonywane za granicą nie oznacza, że przewoźnik jest zwolniony od odpowiedzialności za ewentualne szkody powstałe w czasie przewozów. Dlatego

też w interesie każdego przewoźnika powinno być jak najpełniejsze zabezpieczenie ponoszonej odpowiedzialności, gdyż tylko wtedy gwarantuje to bezpieczeństwo finansowe. Rynek ubezpieczeniowy niestety nie daje „busiarzom” dobrych rozwiązań ubezpieczeniowych, gdyż dla większości zakładów ubezpieczeń są oni niechcianymi klientami. Wynika to z tego, że niewiele osób potrafi ocenić ryzyko wynikające z faktu wykonywania przewozów kabotażowych oraz odpowiedzialność przewoźnika, jaka wynika z prawa danego kraju.

Ponieważ specjalizujemy się w ocenie ryzyka transportowego, potrafimy wypracować takie rozwiązania ubezpieczeniowe, które pozwalają na pełną asekurację odpowiedzialności ponoszonej przez przewoźników, niezależnie czy przewożą przesyłki dużymi truckami, czy busami i gdzie są one wykonywane. Sięgając po polisę OCP warto zatem rozważyć, czy spełnia ona wszelkie normy bezpieczeństwa, a jeśli nie, skontaktować z naszymi autorskimi rozwiązaniami. ◀

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



CDS powstał w 2001 roku i jest kontynuacją wieloletnich doświadczeń założyciela firmy w zakresie oceny ryzyka, ubezpieczeń oraz obsługi szkód i roszczeń.

CDS działa jako kancelaria doradczą, której celem jest ochrona interesów przewoźników i spedytorów poprzez świadczenie usług w zakresie oceny ryzyka transportowego oraz obsługi ubezpieczeń transportowych (OCP, OCS, OCP kabotażowe na terenie Niemiec, Cargo) oraz przeprowadzanie audytów i szkoleń z zakresu procedur i stosowania prawa transportowego.

**Kontakt:**  
ul. Okopowa 56 lok. 152  
01-042 Warszawa  
Tel.: 22 392-97-58, 22 392-97-59,  
607 487 600  
E-mail: [biuro@cds-odszkodowania.pl](mailto:biuro@cds-odszkodowania.pl)

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