

Kierowcy a ryzyko w transporcie towarów

O ryzyku i jego wpływie na bezpieczeństwo finansowe przewoźników pisałem już kilkakrotnie w periodykach transportowych. Dość szczegółowo zaprezentowałem w nich poszczególne aspekty związane z ryzykiem i wskazywałem na metody zarządzania nim. Ryzyko zostało jednak przedstawione jako zespół czynników zewnętrznych powodujących szkody i w efekcie stanowiących zagrożenie dla przewoźników. Dziś chciałem zadać pytanie, czy kierowca stanowi jeden z owych elementów szeroko pojętego ryzyka?

Według danych Ministerstwa Infrastruktury w naszym kraju do 30.06.2011 r. zostało wydanych ok. 9,3 tys. licencji na krajowy przewóz drogowy osób dla ok. 67 tys. pojazdów i ok. 63,3 tys. licencji na krajowy przewóz drogowy rzeczy dla ok. 186,8 tys. pojazdów, w tym ok. 4,7 tys. tych licencji dotyczyło uprawnienia tylko na wykonywanie pośrednictwa przy przewozie rzeczy.

Wyłączając przewóz osób, do transportu drogowego towarów zaangażowanych jest ok. 187 tys. pojazdów i należy przyjąć, że tyleż samo kierowców potrzebnych jest do ich prowadzenia. Dane nie uwzględniają zapewne pojazdów o DMC do 3,5 tony, więc liczba pojazdów i kierowców wzrośnie jeszcze bardziej. Szacuje się, że ok. 23 tys. licencji zostało wydanych przewoźnikom towarowym i osobowym prowadzącym jednoosobową firmę i posiadających jeden samochód ciężarowy lub autobus.

Przyjmując, że 50% to przewoźnicy towarowi, liczba pojazdów kierowanych przez kierowców zawodowych, którzy są jednocześnie przewoźnikami towarowymi wyniesie ok. 12 tys.

Mając na uwadze powyższe, dochodzimy do wniosków, że liczba kierowców zatrudnionych przez przewoźników towarowych będzie oscylowała w granicach ok. 175 tys. Gdyby dodać do tego kierowców samochodów o DMC do 3,5 t. oraz tych którzy mają stosowne uprawnienia a nie pracują, liczba ta ulegnie znacznemu zwiększeniu. Można więc wysnuć tezę, że gdyby wszystkie samochody w danym momencie przewoziły towar, a średnia szkoda będąca w odpowiedzialności przewoźnika wynosiłaby np. 100 tys. zł, po drogach jeździłoby ok. 175 tys. ryzyk o łącznym wolumenie 17 500 000 000 zł (siedemnaście miliardów pięćset milionów złotych).

Ryzyko – to według definicji – możliwość wystąpienia określonego zdarzenia.



Jerzy Różyk

Ponad 24 lata w branży ubezpieczeniowej (likwidacja szkód i ubezpieczenia), w tym ponad 9 lat w obsłudze szkód i ubezpieczeń dla branży TSL w firmach brokerskich.

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.



W ujęciu transportowym takim ryzykiem może być np. kradzież towaru, zabór towaru wskutek oszustwa, zepsucie się towaru chłodniczego bądź uszkodzenie towaru wskutek wypadku drogowego. Powyżej przywołałem tylko niektóre czynniki, które można określić mianem czynników zewnętrznych, tkwiących poza sferą przewoźnika – złodziej, oszust, awaria agregatu chłodniczego lub inne okoliczności zewnętrzne stanowiące przyczyny wypadków, np. uderzenie w pojazd innego pojazdu, zajęcie drogi, przebiegające przez drogę zwierzę, niebezpieczna sytuacja na drodze, itp. Są one determinantami ryzyka i stanowią przyczyny większości szkód transportowych.

Niemniej jednak należy sobie zadać pytanie, czy przywołane czynniki zewnętrzne są jedynymi determinantami szkód w transporcie i czy przypadkiem nie są one konsekwencją działania (braku, zaniechania lub niewłaściwego działania) przewoźnika lub osób, za które ponosi on odpowiedzialność, np. kierowców lub pracowników organizujących i nadzorujących transport. Od tych osób, a szczególnie od kierowców, w dużej mierze zależy to, w jakim stopniu to ryzyko jest redukowane.

Zgodnie z obowiązującym prawem, ryzyko spoczywa na przewoźniku, który jest stroną zawartej umowy przewozu. Prawo przewozowe nie przewiduje możliwości uwolnienia się przewoźnika od odpowiedzialności tylko dlatego, że „podzlecił” przewóz dalszemu przewoźnikowi lub zlecił przewóz zatrudnionemu kierowcy. Zgodnie z art. 5 ustawy Prawo przewozowe, przewoźnik ponosi odpowiedzialność za czynności wykonane przez przewoźników dalszych jak za swoje własne. Konwencja CMR, w art. 3 przewidziała odpowiedzialność przewoźnika nie tylko za czynności wykonane przez przewoźników dalszych, ale również za „(...) czynności i zaniechania swoich pracowników i wszystkich innych osób, do których usług odwołuje się w celu wykonania przewozu, (...)”. Takimi

osobami, w rozumieniu Konwencji CMR, mogą być więc również pracownicy biurowi oraz zatrudnieni kierowcy.

Kierowca materialnie odpowiedzialny?

Czy przepisy prawa wykluczają możliwość ponoszenia przez kierowców materialnej odpowiedzialności za szkodę w towarze w czasie przewozu? O ile przenoszenie na przewoźników dalszych owej odpowiedzialności materialnej za szkodę jest jak najbardziej możliwe (patrz. art. 3 Konwencji CMR i art. 5 Prawa przewozowego), przenoszenie jej na zatrudnionych kierowców już niestety jest znacznie ograniczone.

Zakres odpowiedzialności pracownika za szkodę wyrządzoną pracodawcy reguluje ustawa Kodeks pracy. Zgodnie z art. 115 k.p. „Pracownik ponosi odpowiedzialność za szkodę w granicach rzeczywistej straty poniesionej przez pracodawcę i tylko za normalne następstwa działania lub zaniechania, z którego wynika szkoda.”, z ograniczeniem określonym w art. 119 k.p. do „(...) kwoty trzymiesięcznego wynagrodzenia przysługującego pracownikowi w dniu wyrządzenia szkody”.

Odpowiedzialność, o jakiej mowa powyżej, nie wiąże się jednak z jakąkolwiek

odpowiedzialnością osobistą pracownika wobec osoby trzeciej, gdyż zgodnie z art. 120 § 1 k.p. zobowiązany do naprawienia szkody wyrządzonej przez pracownika przy wykonywaniu przez niego obowiązków pracowniczych jest wyłącznie pracodawca. Dopiero gdy pracodawca naprawi szkodę wyrządzoną osobie trzeciej, na podstawie art. 120 § 2 k.p. może obciążyć szkodą pracownika, jednakże z uwzględnieniem ograniczenia kwotowego do wysokości trzymiesięcznego wynagrodzenia. Dotyczy to jednak sytuacji, gdy pracownikowi (sprawcy szkody) przypisuje się winę nieumyślną.

Niedbalstwo lub szkoda umyślna

Co w sytuacji, gdy pracownik wyrządzi szkodę umyślnie lub wskutek rażącego niedbalstwa? Kodeks pracy przewidział rozwiązanie również dla takich sytuacji. Art. 122 k.p. wskazuje, że „Jeżeli pracownik umyślnie wyrządził szkodę, jest obowiązany do jej naprawienia w pełnej wysokości.”. Doktryna i orzecznictwo definiują winę umyślną dla potrzeb określania materialnej odpowiedzialności pracowniczej na bazie prawa pracy.

Wina umyślna występuje w dwóch postaciach: zamiaru bezpośredniego i zamiaru ewentualnego. Zamiar bezpośredni



TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPEŁYCJA-LOGISTYKA

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

Zamów numery archiwalne na:
www.tsl-biznes.pl/archiwum

ma miejsce wtedy, gdy sprawca ma zamiar wyrządzić pracodawcy szkodę i doprowadza do jej wyrządzenia. Do takich sytuacji dochodzi raczej rzadko. Analizując przypadki szkód transportowych najczęściej mamy do czynienia z winą umyślną w formie zamiaru ewentualnego. Zamiar ewentualny objawia się takim zachowaniem się pracownika, kiedy zdaje on sobie sprawę, że może spowodować szkodę i akceptując je godzi się z ewentualnością powstania szkody, choć jej wyrządzenie nie jest jego celem.

Za zamiar ewentualny może być uznane np. na kierowanie pojazdem pod wpływem alkoholu, wyprzedzanie na tzw. trzeciego, jazda z niedozwoloną prędkością, jazda w sta-

nie senności lub nawet ustawienie agregatu w trybie, który nie daje gwarancji na utrzymanie temperatury wymaganej przez nadawcę towaru. Takie działanie może zostać uznane przez pracodawcę za niewykonanie lub nienależyte wykonanie przez kierowcę obowiązków pracowniczych i w przypadku szkody powstałej po jego stronie (np. w środku transportu lub w związku z uszkodzeniem przewożonego towaru), może skutkować żądaniem naprawienia przez kierowcę szkody w pełnej wysokości na podstawie art. 122 k.p.



foto: Renault

Kodeks pracy jednak dość opiekuńczo traktuje w tym zakresie pracowników i przypisanie im przez pracodawców winy umyślnej jest w takich przypadkach trudne do udowodnienia.

Aby więc postawić kierowcy zarzut zamiaru ewentualnego, czyli winy umyślnej, pracodawca musiałby udowodnić pracownikowi, że ten był świadomy zagrożenia wystąpienia szkody i akceptował swoje działanie, skutki tego działania oraz samą szkodę. W większości przypadków takie działanie kierowców jest oceniane jako lekkomyślność lub niedbalstwo, tym samym nie są oni zobowiązani do pokrycia szkody w pełnej wysokości – odpowiedzialność, jaką w tym przypadku poniosą to maksymalnie wysokość trzymiesięcznego wynagrodzenia. Należy też wiedzieć, że ocena, czy działanie pracownika nosi znamiona winy umyślnej czy tylko niedbalstwa, zależy od konkretnych okoliczności i wymaga indywidualnego rozpatrywania.

Przy ocenie materialnej odpowiedzialności pracownika za szkodę wyrządzoną pracodawcy należy mieć również na uwadze, że w Kodeksie pracy istnieje art. 300, który stanowi, że „W sprawach

nie unormowanych przepisami prawa pracy do stosunku pracy stosuje się odpowiednio przepisy Kodeksu cywilnego, jeżeli nie są one sprzeczne z zasadami prawa pracy.” Niemniej jednak, wobec dość szczegółowych i jednoznacznych zapisów zawartych w Kodeksie pracy, odwoływanie do Kodeksu cywilnego jest rzadkie i w powyższych przypadkach raczej nie jest stosowane.

Szansa na zmianę?

Czy powyższy stan rzeczy, który bardzo niepokoi środowisko przewoźników, może się zmienić? Zapewne może, ale niestety nie zmienia się, a jeśli już, nie będzie to zmiana rewolucyjna – a raczej ewolucyjna. Nasze uczestnictwo w Unii Europejskiej wymusza na Polsce dostosowywanie zmian w prawie. Proces ten jest jednak rozłożony na długie lata, więc i w tym obszarze nie należy spodziewać się szybkich i radykalnych zmian. Póki co, unijny pakiet drogowy doprowadził do zmiany ustawy o transporcie drogowym, która wejdzie w życie od 1 stycznia 2012 r., a która wprowadza szereg istotnych zmian w odpowiedzialności przewoźników i... kierowców. Ustawa z dnia 16 września 2011 r. o zmianie ustawy o transporcie drogowym wprowadza odpowiedzialność kierowców za złamanie prawa, tym samym zdejmując ten ciężar z przewoźników. Ponieważ ustawa przewiduje odpowiedzialność kierowców na zasadzie winy, za niektóre naruszenia przepisów będzie osobiście odpowiadał kierowca a nie przewoźnik.

Za co odpowiada kierowca?

Za co będzie ponosił odpowiedzialność kierowca w razie stwierdzenia nieprawidłowości w czasie kontroli drogowej? Między innymi za wydłużenie czasu prowadzenia pojazdu, za skrócenie przerwy w czasie jazdy lub odpoczynków, za nieprawidłowości stwierdzone na wykresówkach bądź za niestosowanie się do zakazów ruchu lub okresowych ograniczeń w ruchu. Przewidziane będą również kary za stosowanie niedozwolonych urządzeń przy obsłudze tachografu.

Mamy już więc zrobiony mały krok w kierunku prawnego usankcjonowania odpowiedzialności kierowców za naruszenia przez nich niektórych przepisów. Większym krokiem, zapewne ku uciesze tysięcy przewoźników, byłaby zmiana Kodeksu pracy w takim zakresie, która umożliwiałaby egzekwowanie od kierowców odszkodowań do wysokości po-

CDS
ODSZKODOWANIA

CDS powstał w 2001 roku i jest kontynuacją wieloletnich doświadczeń założyciela firmy w zakresie likwidacji szkód w ryzyku 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

niesionej szkody w przypadku wykazania, że powstała ona wskutek rażącego niedbalstwa lub winy umyślnej kierowcy. Gdyby za tym wprowadzić obowiązkowe ubezpieczenie OC kierowcy zawodowego, sytuacja byłaby już dla przewoźników całkiem dobra.

Widocznym plusem takich rozwiązań byłoby zmniejszenie szkodowości przewoźnika w sytuacji, gdy szkodę wyrządził kierowca, a to zaś mogłoby doprowadzić do zmniejszenia składek za OC i AC pojazdów ciężkich oraz za ubezpieczenie OCP i znacznie odciążyć finansowo przewoźników. Konsekwencje szkód i ewentualnych zwwyżek za ubezpieczenie ponosiłby bowiem sam kierowca. Sama składka za obowiązkowe ubezpieczenie OC jednego ciągnika siodłowego wynosi rocznie średnio 8-10 tys. złotych. Zmiana źródła finansowania szkód (np. z polisy OC kierowcy) mogłaby doprowadzić do znacznego zmniejszenia składki i tym samym do uzyskania oszczędności, które przewoźnicy mogliby wykorzystać np. na rozwój firmy.

Póki co, nadchodzące zmiany nie doprowadzą do poprawy sytuacji przewoźników, albowiem w ślad za zmianą Ustawy o transporcie drogowym nie idą dalsze zmiany, które pozwoliłyby egzekwować od kierowców odszkodowań za spowodowane przez nich szkody.

W Kodeksie cywilnym mamy art. 471, który dosyć wyraźnie wskazuje, że „Dłużnik obowiązany jest do naprawienia szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, chyba że niewykonanie lub nienależyte wykonanie jest następstwem okoliczności,



za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi.”. Taką orientację prezentuje również art. 415 k.c., który mówi, że „Kto z winy swojej wyrządził drugiemu szkodę, obowiązany jest do jej naprawienia.”. Gdyby nie fakt, iż prawo cywilne statuowane Kodeksem cywilnym ma charakter ogólny i ustępuje aktom prawnym, które w sposób szczegółowy regulują odpowiedzialność podmiotów prawa, nic nie stałoby na przeszkodzie, aby powyższy/e zapis/y stosować również wobec zatrudnionych kierowców. Ale, niestety, przepisy Kodeksu cywilnego są w dalszym ciągu podporządkowane Kodeksowi pracy i koło się zamyka. Wróciliśmy więc do punktu wyjścia i nie mamy co liczyć na to, że kierowcy będą odpowiadać za cokolwiek innego, niż wynika to z prawa, jakie będziemy mieli. A jak wynika z nowych przepisów, w tej materii radykalnych zmian nie będzie.

Zbytńia pobłażliwość?

Czy to jest sprawiedliwe, trudno ocenić. Punkt widzenia kierowców i przewoźników – ich pracodawców – bez wątpienia będą skrajnie różne. Według mojej oceny, w niektórych przypadkach, np. gdy kierowca spowoduje szkodę prowadząc pojazd pod wpływem alkoholu, takie zachowanie powinno być uznane za winę umyślną i taki kierowca powinien odpo-

wiadać do pełnej wysokości szkody poniesionej przez jego pracodawcę. Dodatkowo powinien otrzymać „wilczy bilet” i pracować przy budowie dróg dla trzeźwych kierowców. Fakt, że tak nie jest to, moim zdaniem, trudna do zaakceptowania nadopiekuńczość państwa.

Zapewne będą głosy oburzenia, a ci bardziej rezolutni zapytają „dlaczego”. Ano dlatego, że za szkodę spowodowaną przez kierowcę, który był pod wpływem alkoholu większość ubezpieczycieli odmówi odszkodowania i pracodawca owego kierowcy będzie musiał pokryć szkodę z własnej kieszeni. Kierowca nie dość, że tego nie pokryje, to odda dowód rejestracyjny i kluczyki, odwróci się i odejdzie – a o przeprosinach i podziękowaniu za pracę nawet pewnie nie pomyśli. ◀

Jerzy Różyk

CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.pl

www.forumtransportu.pl

Forum
transportu.pl

W dobrym
kierunku