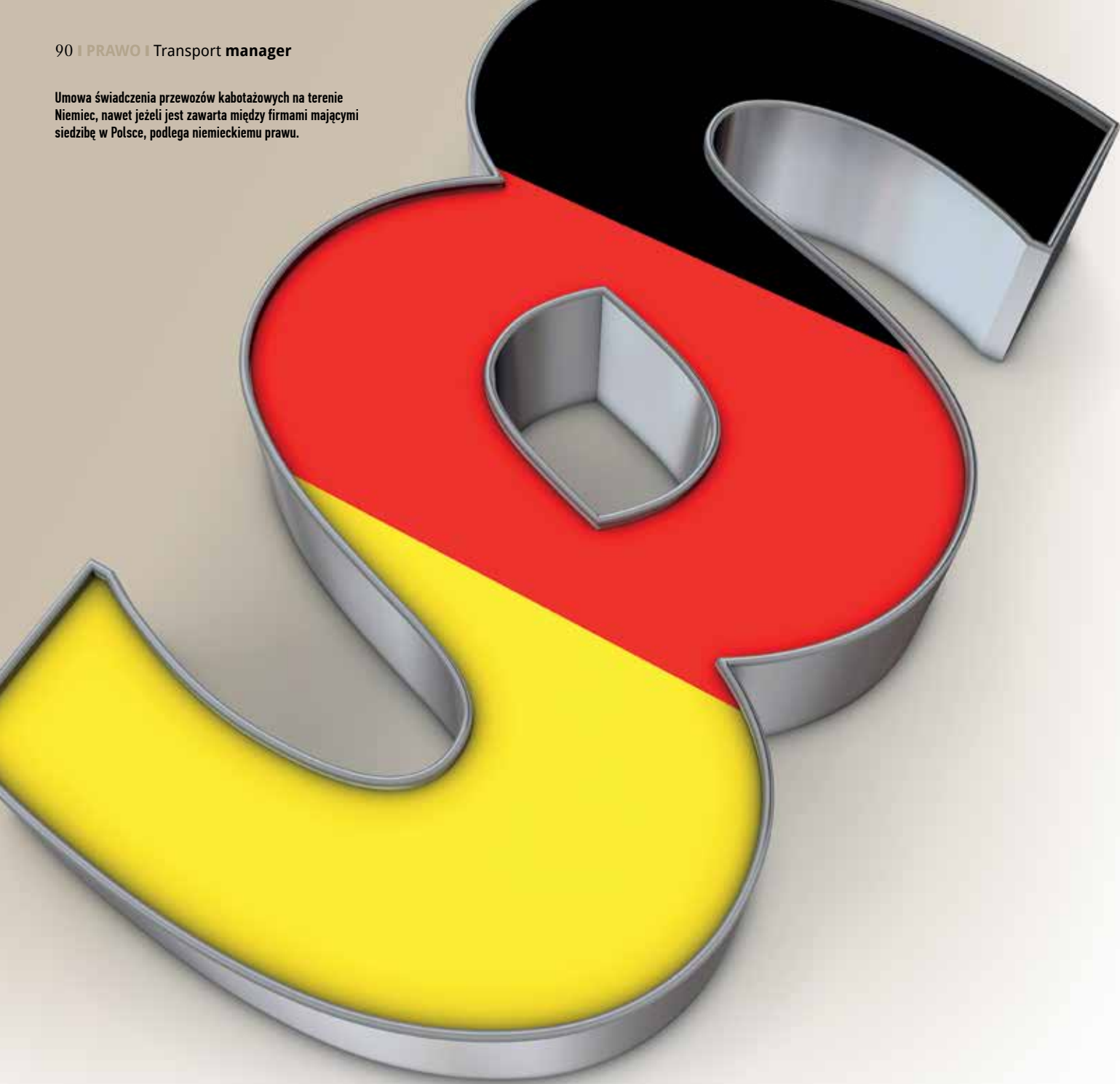


Umowa świadczenia przewozów kabotażowych na terenie Niemiec, nawet jeżeli jest zawarta między firmami mającymi siedzibę w Polsce, podlega niemieckiemu prawu.



## KABOTAŻ W NIEMCZECH

UBEZPIECZENIE A WYMOGI PRAWA NIEMIECKIEGO

# GDY WOZISZ W NIEMCZECH

Przepisy dotyczące kabotażu drogowego zostały określone w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 3118/93 z dnia 25 października 1993 r., jednakże polscy przewoźnicy nie byli dopuszczeni do świadczenia usług przewozowych w krajach starej UE. Sytuacji nie zmieniło również wstąpienie Polski do Unii Europejskiej. Wykonywanie przez polskich przewoźników przewozów kabotażowych na terenie krajów UE stało się możliwe dopiero po 1 maja 2009 r. Szczegółowe regulacje zostały jednak wprowadzone rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z 21 października 2009 r., które weszło w życie z dniem 4 grudnia 2011 r. (z wyjątkami).

Rozporządzenie określało zasady wykonywania przewozów kabotażowych i dotyczyło wszystkich unijnych przewoźników. Przy wykonywaniu przewozów kabotażowych polscy przewoźnicy muszą zatem dostosować się do wymogów określonych w rozporządzeniu i co ważne, muszą uwzględniać przepisy krajów, w których takie przewozy wykonują.

### Unia Europejska – kabotaż, ale jak?

Rozporządzenie (WE) nr 1072/2009 z 21 października 2009 r. wprowadziło kilka kluczowych regulacji, które powinien znać każdy przewoźnik wykonujący przewozy kabotażowe. Jedną z nich jest wymóg określony w art. 8 ust. 1, dotyczący posiadania licencji wspólnotowej, a w przypadku gdy kierowca jest obywatelem państwa trzeciego, posiadania przez niego świadectwa kierowcy. Wymóg posiadania przez przewoźnika licencji wspólnotowej nie dotyczy jednak wykonywania przewozów pojazdami, których dopuszczalna masa całkowita (dmc), włącznie z dmc przyczep, nie przekracza 3,5 t.

Rozporządzenie określa również szczegółowe warunki wykonywania przewozów kabotażowych. Art. 8 ust. 2 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.

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”. Informacje otrzymywane od przewoźników potwierdzają, że lokalne organy kontrolne dość skutecznie czuwają nad przestrzeganiem warunków wykonywania przewozów kabotażowych i niejednokrotnie nakładają na przewoźników dotkliwe kary finansowe.

### Niemcy – co jest ważne w niemieckim kabotażu

Inną ważną regulacją, jaka wynika z rozporządzenia, jest art. 9 ust. 1, który mówi, że: „O ile przepisy wspólnotowe nie stanowią inaczej, wykonywanie przewozów kabotażowych podlega przepisom ustawowym, wykonawczym i administracyjnym przyjmującego państwa członkowskiego w następujących kwestiach:

- zasad dotyczących umowy przewozu;
- masy i wymiarów pojazdów drogowych;
- wymogów związanych z przewozem określo-

nych kategorii rzeczy, w szczególności rzeczy niebezpiecznych, szybko psujących się artykułów żywnościowych oraz żywych zwierząt;

- czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku kierowcy;
- podatku od wartości dodanej (VAT) od usług transportowych.”

Wykonując przewozy kabotażowe na terenie Niemiec należy zatem wiedzieć, jakie są w tym zakresie wymogi prawa niemieckiego, gdyż od tego zależą prawa i obowiązki przewoźnika, jego odpowiedzialność oraz to, w jakim zakresie powinien tę odpowiedzialność ubezpieczyć. A skoro niemiecki kabotaż, to przepisy również niemieckie. Podstawowymi regulacjami prawnymi w tym zakresie w Republice Federalnej Niemiec są:

- Handelsgesetzbuch (HGB) – kodeks spółek handlowych,
- Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) – ustawa o towarowym transporcie drogowym.

### Handelsgesetzbuch (HGB) – kodeks spółek handlowych

Regulacje dotyczące umowy przewozu są zawarte w Czwartej Księdze niemieckiego HGB, §§ 407 – 452d. Jest to niemiecki odpowiednik polskiego prawa przewozowego. Jednymi z istotnych dla polskiego przewoźnika są przepisy określające granice odpowiedzialności przewoźnika za szkody w przesyłce, powstałe w czasie wykonywania przewozu kabotażowego. Są one określone w §§ 431 i 449 HGB. Zgodnie z § 431 ust. 1, przewoźnik ponosi odpowiedzialność do wysokości 8,33 SDR za każdy kilogram wagi brutto przesyłki. HGB w §449 ust. 2 dopuszcza jednak umowne określenie tego limitu w wysokości innej niż określona w § 431 ust. 1. Zgodnie z § 449 ust. 2, limit odpowiedzialności przewoźnika nie może być określony w wysokości wyższej niż 40 SDR i niższej niż 2,00 SDR za każdy kilogram wagi brutto przesyłki.

Mniej istotnym, ale również ważnym jest przepis określony w § 431 ust. 3, z którego wynika, że przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkody powstałe wskutek opóźnienia w dostawie do 3-krotnej wartości przewożonego. Dla porównania w Polsce obowiązuje limit w wysokości 2-krotnej wartości przewożonego, a przy przewozach międzynarodowych tylko do 1-krotnej wartości przewożonego.

Dość ważną kwestią, jaką należy mieć na uwadze, jest to, że analogicznie jak w przypadku konwencji CMR i polskiego prawa przewozowego, niemieckie przepisy regulujące umowę przewozu odnoszą się do przewoźników wykonujących przewozy zarówno pojazdami o dmc powyżej, jak również poniżej 3,5 t. Zatem przepisy w takim samym stopniu dotyczą przewoźników posiadających duże zestawy, jak i tzw. busiarzy.



Autor artykułu  
**Jerzy Różyk**  
jest ekspertem ds.

oceny ryzyka w transporcie  
i ubezpieczeń transportowych  
w CDS Kancelaria Brokerska.  
[www.cds-odszkodowania.info](http://www.cds-odszkodowania.info)



Wykonując przewozy kabotażowe, polscy przewoźnicy muszą dostosować się do wymogów określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z 21 października 2009 r.

### Güterkraftverkehrsgesetz (GüKG) – ustawa o towarowym transporcie drogowym

Ustawa ta określa wymogi, jakie muszą spełnić przewoźnicy wykonujący przewóz kabotażowy w zakresie ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej. Są one określone w § 7a GüKG. Zgodnie § 7a ust. 2, suma gwarancyjna nie może być niższa niż 600 tys. euro na jedno i 1,2 mln euro na wszystkie zdarzenia w okresie ubezpieczenia. Wymagania niemieckiego prawa co do wysokości sumy gwarancyjnej, uzasadnia możliwość ustalania w umowach przewozu kabotażowego limitu odpowiedzialności przewoźnika za szkody w przewożonych przesyłkach na zasadach określonych w § 449 ust. 2 HGB. Wykupienie ubezpieczenia OCP z tak wysoką sumą gwarancyjną w polskim zakładzie ubezpieczeń nie stanowi jednak problemu, gdyż większość polskich polis spełnia wymogi określone w § 7a ust. 2 GüKG. Ważne dla polskich przewoźników jest jednak to, że zgodnie § 7a ust. 1 niemieckiego GüKG, ubezpieczenie OCP jest obowiązkowe, a potwierdzenie posiadania takiego ubezpieczenia, zgodnie z § 7a ust. 1, kierowca musi mieć ze sobą i okazywać je na żądanie niemieckich służb kontrolnych. Ubezpieczenie, o jakim mowa w § 7a ust. 1, musi również obejmować zakres odpowiedzialności przewoźnika, jaki wynika z przepisów określonych w Czwartej Księdze niemieckiego HGB. Pocięszającym jest jednak fakt, iż wymogi prawa niemieckiego odnośnie polis OCP dotyczą wyłącznie przewozów wykonywanych pojazdami o dmc powyżej 3,5 t (patrz: § 1 ust. 1 GüKG).

Bardzo ważnymi, a jednocześnie mogącymi rodzić spory z polskimi ubezpieczycielami, są regulacje zawarte w § 7a ust. 3 GüKG. Zgodnie bowiem z tym przepisem, z ubezpieczenia mogą być wyłączone jedynie rozszczenia za szkody:

- popełnione przez przedsiębiorcę lub jego przedstawicieli umyślnie;
- spowodowane przez klęski żywiołowe, powstałe w wyniku działania energii jądrowej, wojny lub wojny domowej,

wskutek niepokoju społecznego, strajków, lokautu, aktów terrorystycznych, a także wynikiem z decyzji władz lub instytucji oraz powstałe w związku z konfiskatą towaru przez uprawnione władze;

- powstałe w czasie przewozu metali szlachetnych, kamieni szlachetnych, klejnotów, środków pieniężnych, papierów wartościowych, pieczęci, dokumentów i certyfikatów ich dotyczących.

Wyłączenia określone w powyższym przepisie stanowią katalog zamknięty. Oznacza to, że umowa ubezpieczenia OCP w ruchu kabotażowym nie może zawierać wyłączeń innych, aniżeli określone w tym przepisie. O ile dla niemieckich ubezpieczycieli jest to oczywiste, dla polskich już takie oczywiste nie jest. W wielu polskich polisach znajdują się bowiem zapisy, które mogą wskazywać na nadrzędność ogólnych warunków ubezpieczenia nad przepisami prawa niemieckiego. Aby było to precyzyjnie określone, warunki ubezpieczenia powinny wyraźnie wskazywać, że umowa ubezpieczenia została zawarta zgodnie z postanowieniami § 7a niemieckiej ustawy o towarowym transporcie drogowym (Güterkraftverkehrsgesetz – GüKG), a zakres ochrony obejmuje odpowiedzialność cywilną przewoźnika, jaką ponosi on zgodnie z przepisami Księgi Czwartej niemieckiego Kodeksu Handlowego (Handelsgesetzbuch – HGB), regulującymi umowę przewozu (§§ 407-452d). Zamieszczanie w polisach zapisów ograniczających zakres ochrony w stosunku do określonego w powyższych przepisach lub powoływanie się na warunki, które takie ograniczenia przewidują, należy uznać za błąd. Jeżeli takie zapisy pojawią się w umowie ubezpieczenia, fakt udzielenia przez ubezpieczyciela ochrony na warunkach określonych w przywołanych powyżej przepisach prawa niemieckiego spowoduje, że z mocy prawa będą one nieważne.

Bez względu na to, większość zakładów ubezpieczeń zapewne zastosuje sankcje przewidziane w warunkach ubezpieczeń i choć będzie to niezgodne z obowiązującym

w Polsce prawem, odmówi odszkodowania za szkodę. W takim przypadku przewoźnika czeka dowodzenie swoich racji w sądzie i długie oczekiwanie na korzystne dla siebie rozstrzygnięcie. Aby uniknąć takich sytuacji, ubezpieczenie OCP w ruchu kabotażowym na terenie Niemiec należy zawierać w zakładach ubezpieczeń, które albo nie stosują w umowach tego typu forteli, albo są na tyle zaznajomione z prawem, że podejmowane przez nich decyzje nie będą szkodzić ich klientom. Tacy ubezpieczyciele są, choć pozostają w zdecydowanej mniejszości.

### BUS-kabotaż niemiecki a niemieckie prawo

Jak już wspominałem, zgodnie z § 1 ust. 1 niemieckiej ustawy o towarowym transporcie drogowym (GüKG) wymogi prawa niemieckiego odnośnie polis OCP dotyczą wyłącznie przewozów wykonywanych pojazdami o dmc powyżej 3,5 t. Posiadacze pojazdów o dmc nieprzekraczającej 3,5 t (tzw. busiarze), którzy wykonują przewozy kabotażowe na terenie Niemiec nie mają więc obowiązku posiadania ubezpieczenia OCP. Nie oznacza to, że nie dotyczą ich przepisy o umowie przewozu, zawarte w §§ 407-452d niemieckiego Handelsgesetzbuch (HGB). Przewóz po Niemczech podlega niemieckiemu prawu i przewoźnik będzie ponosił odpowiedzialność za szkodę bez względu na to, czy ma ubezpieczenie OCP obejmujące tę odpowiedzialność, czy też nie. Dlatego zaleca się, aby BUS-przewoźnicy takie ubezpieczenia zawierali. Nie każdy polski ubezpieczyciel jednak oferuje BUS-przewoźnikom takie ubezpieczenia – w praktyce taką polisę można wykupić zaledwie w kilku z 40 zakładów ubezpieczeń. Warto jednak sięgnąć po takie rozwiązanie, gdyż w przeciwnym razie każda szkoda będzie musiała być pokryta we własnym zakresie, co przy tak wysokich limitach odpowiedzialności może być dotkliwie.

### Niemiecki kabotaż a właściwość sądu

Często zdarzają się przypadki zawierania umów przewozu kabotażowego po Niemczech przez przedsiębiorców, którzy mają siedzibę w Polsce. Wielu zadaje sobie pytanie, czy w związku z tym zawarta umowa podlega przepisom niemieckim o umowie przewozu czy prawu polskiemu. Odpowiedź jest prosta – taka umowa bezwzględnie podlega przepisom niemieckim. Fakt posiadania przez oba podmioty siedziby w Polsce daje jedynie możliwość rozpatrywania ewentualnych sporów w polskich sądach, jednakże te muszą sprawy rozpatrywać w oparciu o przepisy obowiązujące w Niemczech.

Jerzy Różyk