

Właściciel busów niekoniecznie jest **BUS-przewoźnikiem**

Wielu przewoźnikom wydaje się, że mając busy nie muszą mieć licencji. Mają rację tylko wtedy, gdy faktycznie wykonują działalność transportową wyłącznie busami.

Co, jeśli BUS-przewoźnik zleca innym przewoźnikom przewozy towarów pojazdami większymi niż busy? Czy wykonywanie takich przewozów wymaga posiadania zezwolenia i licencji? Czy jego polisa OCP pokryje szkodę powstałą w czasie wykonywania takiego przewozu przez podwykonawcę?

Ustawa o transporcie drogowym a licencje transportowe

Zgodnie z art. 3. ust. 1 pkt 2) ustawy o transporcie drogowym, przepisów ustawy nie stosuje się do przewozu drogowe-

wymi lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony w transporcie drogowym rzeczy. Konsekwencją tego przepisu jest zniesienie – w odniesieniu do takich przewozów – obowiązku posiadania zezwolenia określonego w art. 5 i licencji wspólnotowej, określonej w art. 5a ustawy.

Czym według ustawodawcy jest przewóz drogowy? Zgodnie z art. 4 ust. 6a ustawy, przewozem drogowym jest transport drogowy lub niezarobkowy przewóz drogowy, a także inny przewóz drogowy w rozumieniu przepisów rozporządzenia (WE) nr 561/2006 Parlamentu Europej-

Wynika z tego wniosek, że przepisy nie kwalifikują nas automatycznie jako „bursiarzy” tylko dlatego, że mamy jedynie busy. Zwolnienie z obowiązku posiadania uprawnień transportowych, określone w art. 3. ust. 1 pkt 2) ustawy o transporcie drogowym dotyczy bowiem wyłącznie przewozów drogowych wykonywanych pojazdami o DMC nieprzekraczającej 3,5 tony i tylko wtedy, gdy rzeczywista masa całkowita pojazdu z ładunkiem nie przekracza 3,5 tony – w praktyce, gdy waga przewożonego ładunku nie przekracza dopuszczalnej ładowności pojazdu. W przypadku, gdy zlecamy przewozy ładunków

Przepisów Ustawy o transporcie drogowym nie stosuje się do przewozu drogowego (nie mylić z transportem drogowym) wykonywanego pojazdami samochodowymi lub zespołami pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony w transporcie drogowym rzeczy.

go (nie mylić z transportem drogowym, któremu ustawa nadaje szersze znaczenie) wykonywanego pojazdami samocho-

skiego i Rady z dnia 15 marca 2006 r., które w art. 4 lit. a) za przewóz drogowy uznaje każdą podróż odbywaną w całości lub części po drogach publicznych przez pojazd, z ładunkiem lub bez, używany do przewozu rzeczy. Według Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. przewozem międzynarodowym jest przejazd pojazdu z ładunkiem, co jeszcze bardziej uściśla znaczenie przewozu drogowego. Przewozem drogowym jest więc każdy przewóz ładunku, każdy przejazd i każda podróż z ładunkiem. Zwolnienie od posiadania uprawnień, o których mowa w art. 3. ust. 1 pkt 2) ustawy, dotyczy zatem wyłącznie przewozów drogowych wykonywanych busami o DMC do 3,5 tony w rozumieniu przepisów prawa. Istotne jest również, aby przewóz, przejazd lub podróż z ładunkiem były wykonywane w granicach normatywu wagowego, przewidzianego dla danego rodzaju pojazdu – w praktyce do 1 000 kg.



Za przewoźnika uprawnionego należy uznać takiego, który posiada stosowne zezwolenia i licencje wymagane przepisami prawa, ale również takiego, w odniesieniu do którego przepisy ustawy nie nakładają obowiązku posiadania zezwolenia i licencji

wymagających wykorzystywania pojazdów większych niż 3,5 tony lub świadomie decydujemy się na przeważanie naszych 3,5-tonowych busów, stajemy się nie tylko klasycznymi przewoźnikami, a dodatkowo pośrednikami przy przewozie rzeczy, co wymusza na nas posiadanie stosownych uprawnień wymaganych przez ustawę o transporcie drogowym.

Kiedy ustawa wymaga od BUS-przewoźnika posiadania licencji?

To, czy mamy obowiązek posiadania licencji transportowej i jakiej, zależy więc od tego jakimi środkami transportu wykonujemy przewozy drogowe, jaka jest waga



Gdy zlecamy przewozy ładunków wymagających wykorzystywania pojazdów większych niż 3,5 tony lub świadomie decydujemy się na przeważanie naszych 3,5-tonowych busów, stajemy się nie tylko klasycznymi przewoźnikami, a dodatkowo pośrednikami przy przewozie rzeczy



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.

przewożonych ładunków oraz od tego, czy wykonujemy je samodzielnie, czy poprzez zaangażowanych podwykonawców. I tak, jeżeli:

➤ wykonujemy samodzielnie przewozy drogowe pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony (czyli tzw. busami) i nie zlecamy przewozów podwykonawcom:

- nie musimy mieć ani zezwolenia na prowadzenie działalności transportowej (lub licencji krajowej), ani licencji wspólnotowej uprawniającej do wykonywania przewozów międzynarodowych i kabotażowych na terenie krajów UE, ale...

- jeżeli do przewozu busem przyjmujemy ładunki o wadze przekraczającej dopuszczalną ładowność busa, musimy liczyć się z tym, że kontrolujący organ może zarządzić nam wykonywanie transportu drogowego bez uprawnień – w tym przypadku brak licencji na przewozy krajowe lub zezwolenia obowiązującego od 15 sierpnia 2013 r., a w przypadku przewozu międzynarodowego również licencji wspólnotowej;

➤ wykonujemy samodzielnie przewozy drogowe pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony (czyli tzw. busami) i zlecamy wykonywanie przewozów wyłącznie busami:

- nie musimy mieć ani zezwolenia na prowadzenie działalności transportowej, ani licencji wspólnotowej uprawniającej do wykonywania przewozów międzynarodowych i kabotażowych na terenie krajów UE, ale...

- powinniśmy mieć licencję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy (licencja krajowa wydana przed 15 sierpnia 2013 r. lub licencja na p.p.r. wydana po 15 sierpnia 2013 r.);

➤ wykonujemy samodzielnie przewozy drogowe pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej

3,5 tony (czyli tzw. busami) i zlecamy podwykonawcom wykonywanie przewozów wymagających użycia pojazdów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 3,5 tony:

- nie musimy mieć ani zezwolenia na prowadzenie działalności transportowej (lub licencji krajowej), ani licencji wspólnotowej uprawniającej do wykonywania przewozów międzynarodowych i kabotażowych na terenie krajów UE, ale...

- powinniśmy mieć licencję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie pośrednictwa przy przewozie

rzeczy (licencja krajowa wydana przed 15 sierpnia 2013 r. lub licencja na p.p.r. wydana po 15 sierpnia 2013 r.) .

Nieprzestrzeżenie powyższego może skutkować sankcjami finansowymi nakładanymi przez organy kontrolujące za wykonywanie działalności transportowej bez wymaganych uprawnień. Wysokość kary grzywny w takim przypadku wynosi 8 tys. zł. O ile mandaty karne za przewożenia busów nie stanowią dla przewoźnika dużego obciążenia, gdyż najczęściej godzą w kierowców, sankcje finansowe za wykonywanie transportu drogowego bez uprawnień obciążają bezpośrednio przewoźnika i są o wiele bardziej dotkliwe. W każdym przypadku wiąże się to z dodatkowymi i nieplanowanymi kosztami.

Jaką polisę OCP powinien mieć każdy BUS-przewoźnik?

O ile organy kontrolujące ograniczają się jedynie do nakładania mandatów za przewożenia busów i – póki co – nie wnikają w uprawnienia BUS-przewoźników, to zakłady ubezpieczeń nie są już dla nich tak pobłażliwe. Klasyczny BUS-przewoźnik nie posiadający zezwolenia i licencji transportowej najczęściej ubezpiecza swoją odpowiedzialność cywilną na standardowych

Przewozem drogowym jest każdy przewóz ładunku, każdy przejazd i każda podróż z ładunkiem. Zwolnienie od posiadania uprawnień, o których mowa w art. 3. ust. 1 pkt 2) ustawy, dotyczy wyłącznie przewozów drogowych wykonywanych busami o DMC do 3,5 t w rozumieniu przepisów prawa.



Sankcje finansowe za wykonywanie transportu drogowego bez uprawnień obciążają bezpośrednio przewoźnika i są o wiele bardziej dotkliwe. W każdym przypadku wiąże się to z dodatkowymi i nieplanowanymi kosztami



Jeżeli BUS-przewoźnik zleca przewoźnikom dalszym (podwykonawcom) wykonanie przewozów drogowych pojazdami o DMC powyżej 3,5 tony, z powodu braku zezwolenia i licencji pozbawiony jest ochrony ubezpieczeniowej za szkody powstałe przy wykonywaniu takich przewozów

warunkach OCP, jakie są dedykowane wszystkim przewoźnikom. Przewoźnikiem w rozumieniu większości warunków jest przedsiębiorca uprawniony do wykonywania działalności transportowej. W świetle powyższego, za przewoźnika uprawnionego należy uznać takiego, który posiada stosowne zezwolenia i licencje wymagane przepisami prawa, ale również takiego, w odniesieniu do którego przepisy ustawy nie nakładają obowiązku posiadania zezwolenia i licencji. Jak opisałem powyżej, BUS-przewoźnik bez zezwolenia i licencji jest uprawniony do wykonywania przewo-

Dobłą alternatywą dla klasycznego ubezpieczenia OCP jest ubezpieczenie dedykowane spedytorom, które chroni odpowiedzialność przewoźnika umownego, a w przypadku samodzielnego wykonywania przewozów, również odpowiedzialność ubezpieczającego jako przewoźnika faktycznego.

wykonanie przewozów drogowych pojazdami o DMC powyżej 3,5 tony, z powodu braku zezwolenia i licencji pozbawiony jest ochrony ubezpieczeniowej za szkody powstałe przy wykonywaniu takich przewozów. Kupiona polisa OCP nie spełni zatem jego oczekiwań, gdyż zakład ubezpieczeń nie przyjmie odpowiedzialności za takie szkody. Polisa OCP spełni swoją funkcję, jeżeli do szkody dojdzie w czasie wykonywania przewozu drogowego przez jego podwykonawcę pojazdem od DMC nieprzekraczającej 3,5 tony, ale tylko wówczas, gdy jego polisa OCP:

- ▶ uwzględnia ochronę za szkody powstałe w czasie przewozów wykonywanych przez podwykonawców i
- ▶ nie wymaga wpisania ubezpieczającego/ubezpieczonego (tutaj nasz BUS-przewoźnik) w list przewozowy oraz
- ▶ nie będzie wyłączała ochrony za szkody powstałe podczas przewozu towaru z przekroczeniem dopuszczalnego tonażu pojazdu (dotyczy przypadków przeważenia pojazdu).

Jak widać, pełne zaasekurowanie odpowiedzialności cywilnej ponoszonej przez naszego „BUS-przewoźnika” nie jest takie proste. Jeżeli wykonuje on różnorodną działalność transportową, kupiona u agenta standardowa polisa OCP może nie ochronić całej jego odpowiedzialności.

W takich przypadkach powinien zastosować rozwiązanie ubezpieczeniowe, które pozwoli na ochronę ponoszonej odpowiedzialności również w wypadku wykonywania lub organizowania innych przewozów w ramach szeroko rozumianego transportu drogowego, w odniesieniu do których ustawa nakłada obowiązek posiadania stosownych uprawnień. Dobłą alternatywą dla klasycznego ubezpieczenia OCP jest ubezpieczenie dedykowane spedytorom, które chroni również odpowiedzialność przewoźnika umownego (w przypadku tzw. odsprzedawania zleceń), a w przypadku samodzielnego wykonywania przewozów, również odpowiedzialność ubezpieczającego jako przewoźnika faktycznego. Aby uzyskać pełną ochronę w tym modelu

ubezpieczenia, nie trzeba posiadać uprawnień przewozowych. Takie rozwiązanie jest co prawda droższe, ale jeżeli na jednej szali postawimy zobowiązanie do zapłaty odszkodowania w wysokości 20 tys. euro, a na drugiej dobrą polisę, z całą pewnością zrównoważy ona ciężar szkody, za którą zamiast nas, zapłaci zakład ubezpieczeń. ◀

Jerzy Różyk
ekspert ds. oceny ryzyka
w transporcie
prawa przewozowego
i ubezpieczeń transportowych

CDS Kancelaria Brokerska
www.cds-odszkodowania.info
www.oc-przewoźnika.info



Fot. Fotolia

Jeżeli BUS-przewoźnik wykonuje różnorodną działalność transportową, kupiona u agenta standardowa polisa OCP może nie ochronić całej jego odpowiedzialności

zów drogowych (nie mylić z transportem drogowym) wyłącznie pojazdami o dopuszczalnej masie całkowitej nieprzekraczającej 3,5 tony. Zawarcie przez niego umowy ubezpieczenia OCP na standardowych warunkach nie pozbawia go więc całkowicie ochrony ubezpieczeniowej, ale ogranicza ją wyłącznie do przewozów drogowych takimi właśnie pojazdami. Jeżeli zatem BUS-przewoźnik zleca przewoźnikom dalszym (podwykonawcom)

CDS Biuro doradztwa transportowego

ODSZKODOWANIA

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 ponoszonej w związku z wykorzystaniem działalności transportowej i spedycyjnej.

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

Dane kontaktowe:

CDS Kancelaria Brokerska
 ul. Wolności 10 lok. 33
 tel.: 22 761 09 54, 22 761 97 54, 22 761 47 54; fax: 22 491 51 54
 e-mail: biuro@cds-odszkodowania.pl