



# network

enterprise europe



*Wsparcie dla biznesu w zasięgu ręki*

## Międzynarodowe prawo transportowe na przykładzie Polski i Niemiec

**Międzynarodowe prawo  
transportowe  
na przykładzie Polski i Niemiec**

Kraków 2011

## Wstęp

Z wielką przyjemnością oddajemy do rąk Państwa następną publikację. Tym razem merytorycznie temat opracowała Kancelaria Goldenstein & Partner, Villa Quistorp, Hegelallee 1, 14467 Poczdam (Niemcy). Prawnicy z tej Kancelarii, o której szerzej na końcu publikacji, piszą: " W związku z nieustannie rosnącą liczbą przewozów krajowych i międzynarodowych oraz rosnącym zapotrzebowaniem na nowe rozwiązania logistyczne, prawo transportowe, spedycyjne i logistyczne rozwinęło się do tego stopnia, że obecnie stanowi jeden z filarów prawa gospodarczego, którego znaczenie odczuwalne jest prawie we wszystkich dziedzinach działalności gospodarczej. Prawo transportowe to ogromny gąszcz regulacji, stanowiący płatanię przepisów prawa wspólnotowego, umów międzynarodowych, krajowych norm i katalogów zawierających wymogi obowiązujące w branży transportowej i spedycyjnej."

Jak każda nasza publikacja, także ta powstała w oparciu o bezpośrednie kontakty z przedsiębiorcami w trakcie konferencji, szkoleń, spotkań oraz konsultacji EEN. Przy pomocy specjalistów spieszymy zatem z pomocą. Zwięźle oraz prostym językiem prawnicy Kancelarii Goldstein & Partner przedstawiają zawiłe problemy transportowe i spedycyjne obu krajów. Z naszych badań wynika, że tego od nas Państwo oczekują z dużą niecierpliwością.

Wydanie „Międzynarodowego prawa transportowego na przykładzie Polski i Niemiec” dochodzi do skutku dzięki finansowaniu ze środków Unii Europejskiej i PARP-u (Programu CIP, Projekt: Enterprise Europe Network).

Broszura jest bezpłatna, zaś autorzy i wydawcy mają głęboką nadzieję, że okaże się przydatna w codziennej działalności gospodarczej i zacieśnianiu współpracy międzynarodowej w ramach Unii Europejskiej.

Iwona Rokita-Kwietniak  
Dyrektor Enterprise Europe Network  
Izba Przemysłowo-Handlowa w Krakowie

## Spis Treści

Akty prawne regulujące międzynarodowy transport towarów . . . . .	6
Ogólne warunki umów . . . . .	7
Konwencja CMR3 . . . . .	10
Bezwzględne obowiązywanie . . . . .	10
Warunki stosowania . . . . .	11
Stosowanie prawa krajowego . . . . .	12
Umowa transportowa według konwencji CMR. . . . .	13
Spedycja międzynarodowa . . . . .	14
Różnica między spedycją a transportem międzynarodowym . . . . .	15
Znaczenie listu przewozowego CMR . . . . .	18
Zasady wystawiania listu przewozowego CMR. . . . .	21
Treść listu przewozowego . . . . .	21
Obowiązki nadawcy i jego odpowiedzialność . . . . .	22
Obowiązki nadawcy. . . . .	22
Odpowiedzialność nadawcy . . . . .	23
Odpowiedzialność przewoźnika . . . . .	24
Osoba uprawniona . . . . .	24
Zwolnienie z odpowiedzialności . . . . .	25
Wysokość odszkodowania . . . . .	26
Zamiar i niedbalstwo równoznaczne z zamiarem . . . . .	27
Prawa przewoźnika . . . . .	28
Zastaw . . . . .	28
Przeszkody w wykonaniu umowy . . . . .	29
Obowiązki przewoźnika . . . . .	30
Prawa i obowiązki odbiorcy . . . . .	32
Prawa odbiorcy . . . . .	32
Obowiązki odbiorcy . . . . .	33
Dochodzenie roszczeń z umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów . . . . .	34
Przedawnienie roszczeń . . . . .	35
VAT od usługi międzynarodowego transportu towarów . . . . .	36
Usługobiorca ma decydujące znaczenie. . . . .	36
Transport wewnątrz UE . . . . .	36
Transport poza UE . . . . .	37
Transport na rzecz konsumenta . . . . .	38
Stawka VAT . . . . .	38
Wysokość stawki VAT przy transporcie na rzecz polskiego kontrahenta . . . . .	39
Faktura bez VAT . . . . .	40
Usługa dla polskiej firmy . . . . .	40
Usługa na rzecz niepodatnika . . . . .	40
Powstanie obowiązku podatkowego . . . . .	41
Zasady rozliczania importu . . . . .	42
Usługa opodatkowana za granicą . . . . .	42
Obowiązek wystawienia faktury . . . . .	43
System INTRASTAT . . . . .	43
Cele systemu. . . . .	43
Podmioty zobowiązane do przekazywania informacji INTRASTAT . . . . .	44
Przedsiębiorstwa transportowe . . . . .	44
Progi statystyczne . . . . .	45
Dokonywanie zgłoszeń INTRASTAT . . . . .	48
Informacje praktyczne dla przedsiębiorstw transportowych. . . . .	49
Niezbędne dokumenty podczas kontroli . . . . .	49
Przewozy kabotażowe w Niemczech . . . . .	52



## Akty prawne regulujące międzynarodowy transport towarów

W przypadku gdy dochodzi do zawarcia umowy samochodowego międzynarodowego przewozu towarów, w pierwszej kolejności zastosowanie mają przepisy ustaw odpowiedniego prawa krajowego. Jeśli przewóz odbywa się wyłącznie w Polsce, to niezależnie od tego jakie przedsiębiorstwo ten przewóz wykonuje, stosowane są artykuły od 774 do 793 polskiego kodeksu cywilnego, a w przypadku Niemiec paragrafy 407 – 452 d niemieckiego kodeksu handlowego Handelsgesetzbuch (HGB). Rangę ustawową posiadają również umowy międzynarodowe jeżeli państwo, którego prawo jest stosowane jest również stroną danej umowy międzynarodowej.

Jeśli jakieś obszary prawa objęte zostały dyrektywami Unii Europejskiej, to ich przepisy zostały wprowadzone do przepisów krajowych poszczególnych państw. Przykładowo przepisy dyrektywy 2002/15/WE w sprawie organizacji czasu pracy osób wykonujących czynności w trasie w zakresie transportu drogowego zostały wprowadzone do polskiego prawa w Ustawie o czasie pracy kierowców.

Rozporządzenia wydane przez odpowiednie organy Unii Europejskiej obowiązują bezpośrednio, np. Rozporządzenie 561/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego. Te przepisy stosuje się wprost, bez konieczności wprowadzania ich do krajowego systemu prawnego.

Najważniejsze rozporządzenia regulujące międzynarodowy transport towarów to w szczególności:

- nr 561/2006 z dnia 15 marca 2006 r. w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego
- nr 3821/85 z dnia 20 grudnia 1985 r. w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym
- nr 4060/89 z dnia 21 grudnia 1989 r. w sprawie zniesienia kontroli przeprowadzanych na granicach Państw Członkowskich w dziedzinie transportu drogowego i żeglugi
- nr 3688/92 z dnia 21 grudnia 1992 r. dostosowujące do postępu technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących stosowanych w transporcie drogowym

- nr 2479/95 z dnia 25 października 1995 r. dostosowujące do postępu technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3821/85 w sprawie urządzeń rejestrujących w transporcie drogowym
- nr 881/92 z dnia 26 marca 1992 r. w sprawie dostępu do rynku przewozów rzeczy we Wspólnocie, na lub z terytorium Państw Członkowskich lub w tranzycie przez jedno lub więcej Państw Członkowskich
- nr 12/98 z dnia 11 grudnia 1997 r. ustanawiające warunki dostępu przewoźników nie mających stałej siedziby w Państwie Członkowskim do transportu drogowego w Państwie Członkowskim.
- nr 3118/93 z dnia 25 października 1993 r. ustanawiające warunki wykonywania w Państwach Członkowskim usług krajowego transportu drogowego rzeczy przez przewoźników nie mających siedziby w tym państwie
- nr 484/2002 z dnia 1 marca 2002 r. wprowadzenia zaświadczeń dla kierowców

## Ogólne warunki umów

Do zawieranej umowy transportu wprowadzone mogą być ogólne warunki umów. Ogólne warunki umów służą dołączeniu do każdej zawieranej umowy pewnych uniwersalnych postanowień, takich jak zakres odpowiedzialności kontrahentów, czy szczegóły wykonania umowy. Każda ze stron umowy może posiadać swoje ogólne warunki umów, które stają się częścią każdego zawieranego kontraktu na przewóz towarów.

Zgodnie z art. 384 kodeksu cywilnego ogólne warunki umów wiążą drugą stronę, jeżeli zostały jej doręczone przy zawarciu umowy. W razie gdy posługiwanie się wzorcem jest w stosunkach danego rodzaju zwyczajowo przyjęte, wiąże on także wtedy, gdy druga strona mogła się z łatwością dowiedzieć o jego treści. Nie dotyczy to jednak umów zawieranych z udziałem konsumentów, z wyjątkiem umów powszechnie zawieranych w drobnych, bieżących sprawach życia codziennego. Podobna jest regulacja dotycząca Allgemeine Geschäftsbedingungen (AGB) obowiązująca w prawie niemieckim. Zagadnienie unormowane jest w paragrafach 305-310 BGB.

Przedsiębiorca stosujący ogólne warunki handlowe musi umożliwić drugiej stronie umowy zaznajomienie się w miarę możliwości z treścią ogólnych warunków handlowych. W przypadku zawarcia umowy jedynie w formie pisemnej wystarczy przesłać ogólne warunki handlowe drugiej stronie umowy. W przypadku stosowania ogólnych warunków transportu zalecane jest koniecznie zapewnienie, że po pierwsze odpowiednia – wyraźna – informacja o obowiązywaniu ogólnych warunków handlowych zawarta jest na przedniej stronie potwierdzenia zlecenia, a po drugie, że treść ogólnych warunków umowy transportu wydrukowana jest na tylnej stronie potwierdzenia zlecenia. Najpóźniej w momencie wystawienia listu przewozowego musi być jasno zastrzeżone, że ogólne warunki są częścią umowy transportu.

Również w przypadku zawarcia umowy przez telefon należy umożliwić drugiej stronie zapoznanie się z ogólnymi warunkami handlowymi. Choć partner umowy może tutaj całkowicie zrezygnować z przedłożenia mu ogólnych warunków handlowych, takie podejście może powodować późniejszy problem dowodowy. Umowa może zostać zawarta również telefonicznie z warunkiem zawieszającym, że druga strona umowy zatwierdzi przekazane jej ogólne warunki handlowe w terminie późniejszym.

Jeżeli strony umowy utrzymują bieżące kontakty handlowe, których podstawą są zawsze ogólne warunki handlowe, klient zobowiązany jest wyrazić w jednoznaczny sposób swój sprzeciw co do włączenia stosowanych do tej pory ogólnych warunków handlowych, jeżeli nie zgadza się już na ich stosowanie. Te same zasady dotyczą sytuacji, gdy określone ogólne warunki handlowe są zawsze stawiane jako podstawa dla danej branży, jak to jest przykładowo w działalności spedycyjnej.

Stronę stosującą ogólne warunki handlowe dotyczy nakaz zrozumiałego ich formułowania w taki sposób, żeby były jasne także dla osób, które nie są prawnikami. Stosowane ogólne warunki handlowe muszą zatem być łatwe do zrozumienia oraz odczytania bez jakichkolwiek trudności. Wymogiem jest tutaj także sporządzenie wskazówki na temat ogólnych warunków handlowych, a także samego tekstu ogólnych warunków handlowych w języku, w jakim prowadzone są negocjacje lub języku partnera umowy. Jeśli więc ogólne warunki umów mają być stosowane w kontaktach z niemieckimi kontrahentami, muszą być sporządzone również w języku niemieckim.

Aby zapobiec niebezpieczeństwu, że strona stosująca ogólne warunki handlowe kieruje się swoim interesem w sposób jednostronny na niekorzyść partnera umowy, wykorzystując jego słabszą gospodarczo lub intelektualnie pozycję, ogólne warunki handlowe podlegają kontroli ich treści, o ile zmieniają bądź uzupełniają one przepisy prawa. Poszczególne klauzule ogólnych warunków handlowych są więc nieskuteczne, jeżeli zbyt bardzo dyskryminują partnera umowy. Kryteria te określają przepisy niemieckiego kodeksu cywilnego, który między innymi zawiera także katalog klauzul zabronionych.

Treścią umowy nigdy nie mogą być klauzule zaskakujące, czyli nietypowe postanowienia, z którymi pod żadnym pozorem nie należy się liczyć przy zawieraniu umowy. Niejasne lub wieloznaczne klauzule są w razie wątpliwości interpretowane na niekorzyść strony stosującej ogólne warunki handlowe. Dla partnera umowy oznacza to korzystniejszą interpretację danej klauzuli, ponieważ strona stosująca ogólne warunki handlowe miała możliwość sformułowania jej w sposób bardziej zrozumiały.

W obrocie gospodarczym z przedsiębiorstwami ogólne warunki handlowe podlegają tylko ograniczonej kontroli ich treści. W takim przypadku nie znajduje zastosowania cały szereg przepisów niemieckiego kodeksu cywilnego, lecz odbywa się wyłącznie ogólna kontrola ukierunkowana na dobrą wiarę strony stosującej ogólne warunki handlowe, która ma wykluczyć zbytnią dyskryminację partnera umowy.

Przykład:

W ogólnych warunkach umowy przedsiębiorstwa transportowego zawarte jest postanowienie, że nadawca towaru ponosi koszty naprawy pojazdu w przypadku usterki w trakcie wykonania umowy.

Tego rodzaju postanowienie nie może być stosowane, ponieważ jest sprzeczne z normalnymi relacjami pomiędzy nadawcą i przedsiębiorstwem transportowym.

W celu uniknięcia późniejszych sporów prawnych zaleca się zamieszczenie informacji o stosowaniu ogólnych warunków handlowych w każdej ofercie umowy, a tym samym umożliwienie partnerowi umowy przyjęcia oferty na warunkach zawartych w ogólnych warunkach handlowych lub rozpoczęcie nowych negocjacji. W przypadku, gdy po zawarciu umowy okaże się, że obie strony umowy chcą włączyć do umowy własne, sprzeczne wobec siebie ogólne warunki handlowe, należy z reguły przyjąć, że ogólne warunki handlowe obu stron są tylko w takim stopniu częścią umowy, w jakim nie są ze sobą sprzeczne. W odniesieniu do klauzul sprzecznych obowiązują odpowiednie przepisy ustawowe.

## Konwencja CMR

Najważniejszym aktem prawnym regulującym międzynarodowy drogowy transport towarów jest konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzona w Genewie dnia 19 maja 1956 r.

### Bezwzględne obowiązywanie

Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) zgodnie z postanowieniami jej art. 41 jest prawem bezwzględnie obowiązującym. Oznacza to, że jej stosowanie nie jest zależne od woli stron. Postanowienia konwencji CMR są elementem porządku prawnego państw sygnatariuszy konwencji i znajdują zastosowanie podobnie jak wszystkie inne akty prawne o randze ustawowej. Na skutek tego, postanowienia umowne sprzeczne z przepisami konwencji lub zmierzające do ich obejścia są nieważne.

### Przykład

Europejski producent batonów zleca cotygodniowy przewóz orzeszków ziemnych z Hamburga do Poznania, gdzie znajduje się wytwórnia produktów końcowych. W umowie ustalono czas podróży na 12 godzin oraz cenę 1.000 EUR za każdy przewóz. W umowie ustalono ponadto, że w przypadku gdy przewoźnik nie dostarczy towaru w uzgodnionym czasie, zobowiązany będzie zapłacić karę umowną w wysokości 5000 EUR dziennie. Postanowienia tego nie umieszczono jednak w liście przewozowym CMR (Brief). W trzecim transporcie wystąpiło opóźnienie przewozu o 2 dni. Zleceniodawca przewozu domaga się wypłaty 10.000 EUR kary umownej i wnosi pozew przeciwko przewoźnikowi.

Pozew w takim przypadku zostanie oddalony, ponieważ porozumienie o karze umownej jest niezgodne z art. 41 w związku z 23 V konwencji CMR. Dla skuteczności tego rodzaju porozumień konieczne jest umieszczenie wzmianki w liście przewozowym. Niedochowanie tego obowiązku skutkuje nieważnością postanowienia umownego na podstawie art. 41 CMR, a strony umowy nie mają wpływu na obowiązywanie tej regulacji.

## Warunki stosowania

Art. 1 konwencji CMR stanowi, że konwencję stosuje się do wszelkiej umowy o zarobkowy przewóz drogowy towarów pojazdami, niezależnie od miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron, jeżeli miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsce przewidziane dla jej dostawy, stosownie do ich oznaczenia w umowie, znajdują się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się.

### Warunki stosowania konwencji CMR:

1. Umowa przewozu pomiędzy nadawcą i przewoźnikiem.
2. Przekraczanie granicy, w więc gdy umowne miejsce przekazania towaru znajduje się w innym państwie niż umowne miejsce dostawy.
3. Co najmniej jedno państwo jest stroną konwencji CMR.
4. Przewóz następuje za wynagrodzeniem.
5. Umową objęte są towary (nie objęty konwencją jest przewóz listów, artykułów rzeczy przesiedlenia lub zwłok).
6. Przewóz następuje drogami (wyjątek przewiduje art. 2 konwencji).
7. W pojazdach: wszelkiego rodzaju pojazdy, przyczepy, pojazdy przegubowe. Naczepy i kontenery z własnym podwoziem, jeśli podczas przewozu są prawidłowo i trwale połączone z pojazdem.

Istotną przesłanką stosowania konwencji CMR jest, aby miejsce przyjęcia towaru do transportu i przewidziane miejsce dostarczenia towaru znajdowały się w różnych państwach oraz aby przynajmniej jedno z tych państw było stroną konwencji CMR.

Oznacza to zatem, że również umowa przewozu towarów z Polski do państwa nie będącego stroną konwencji CMR, np. Indii, objęta zostałaby przepisami CMR. W praktyce jednak może dojść do sytuacji, że sąd państwa nie będącego stroną konwencji, a do którego na przykład wpłynię pozwu wynikający z umowy przewozu odmówi stosowania jej przepisów. Dlatego w przypadku transportu towarów do państwa, lub z państwa nie będącego stroną konwencji CMR zaleca się zawarcie w umowie przewozu klauzuli dotyczącej stosowania przepisów CMR.

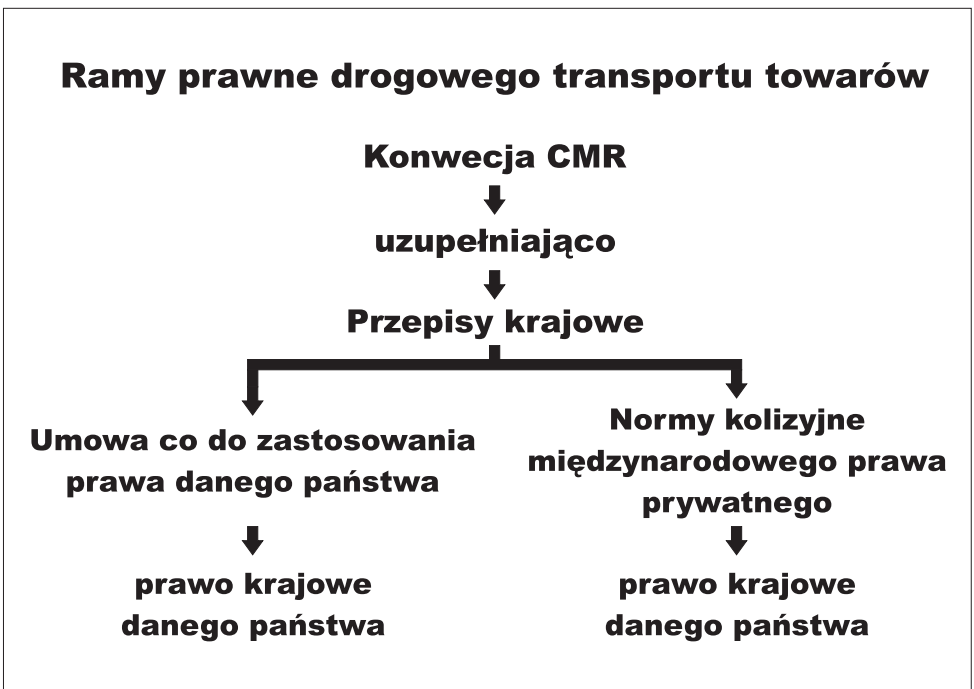
Odnośnie stosowania przepisów CMR należy zauważyć, że zgodnie z Art. 4 pkt. 4 przepisów konwencji nie stosuje się do przewozów wykonywanych na podstawie międzynarodowych konwencji pocztowych, do przewozów zwłok oraz do przewozów rzeczy przesiedlenia



## Stosowanie prawa krajowego

• W przypadku stosowania konwencji CMR prawo krajowe państw-stron konwencji ustępuje i nie jest stosowane. Jednakże w przypadku gdy problem prawny świadomie nie został uregulowany w konwencji, stosuje się uzupełniająco przepisy krajowe. W przypadku Polski są to artykuły 774 - 793 polskiego kodeksu cywilnego, a w przypadku Niemiec paragrafy 407 - 452 d niemieckiego Handelsgesetzbuch (HGB). Uzupełnienie przepisami krajowymi dotyczy również niezwykle istotnych i decydujących dla postępowania i istnienia roszczenia kwestii. Prawu krajowemu podlegają między innymi kwestie:

- potrącenia,
- zawarcia umowy,
- wygaśnięcia i rozwiązania umowy,
- naruszenie ogólnych zasad zobowiązań umownych (wynikających z § 280 BGB),
- skutków niewykonania lub niewłaściwego wykonania umowy,
- odszkodowania,
- zastawu,
- załadunku i rozładunku towarów,
- ubezpieczenia.



## Umowa transportowa według konwencji CMR

Konwencję stosuje się do wszelkiej umowy o zarobkowy przewóz drogowy towarów pojazdami, niezależnie od miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron, jeżeli miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsce przewidziane dla jej dostawy, stosownie do ich oznaczenia w umowie, znajdują się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się. Konwencję CMR stosuje się także wówczas, gdy przewozy mieszczące się w jej ramach wykonywane są przez państwa lub rządowe instytucje albo organizacje. Tak więc Konwencja CMR ma zastosowanie jedynie w stosunku do odpłatnych usług świadczonych w międzynarodowym transporcie towarów przez profesjonalnych przewoźników, na podstawie uzyskanych odpowiednich uprawnień w danym państwie.

Zgodnie z definicją polskiego prawa zawartą w art. 774 kodeksu cywilnego, przez umowę przewozu przewoźnik zobowiązuje się w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do przewiezienia za wynagrodzeniem osób lub rzeczy. Umowa przewozu należy do kategorii umów o świadczenie usług. Przewoźnik nie musi oczywiście wykonywać transportu osobiście i może do tego celu posłużyć się pracownikami (kierowcami).

Pojęcie umowy transportowej według konwencji CMR jest więc zbieżne z polskim pojęciem umowy przewozu, jednak uzupełnioną o decydujący element transgraniczny.

Należy zwrócić uwagę na fakt, iż w przypadku przewozów międzynarodowych mamy często do czynienia w trzema osobami. Prócz zleceniodawcy i przewoźnika pojawia jeszcze osoba trzecia, która jest najczęściej odbiorcą przewożonego towaru. Dlatego umowę przewozu nazywa się też umową na rzecz osoby trzeciej.

Konwencja CMR znajduje zastosowanie wyłącznie pomiędzy udzielającym zlecenia przewozu, a przewoźnikiem. Ewentualne umowy zawarte z osobą trzecią, takie jak umowa sprzedaży, czy rękojmi za zgodność towaru z umową, nie są regulowane przepisami konwencji CMR. Przepisy konwencji CMR nie znajdują zastosowania ani do umowy spedycji, ani też umowy najmu środka transportu lub innych umów pokrewnych.

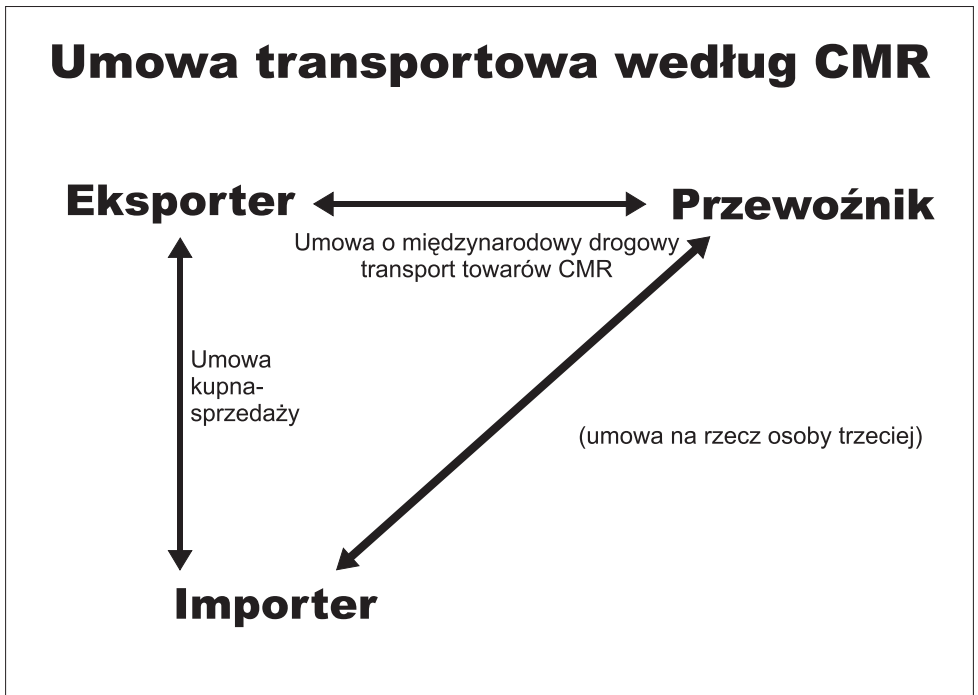
Umowę przewozu towarów należy odróżnić również od umowy najmu środka transportu wraz z udostępnieniem kierowcy. Charakterystyczną różnicą przy umowie najmu jest brak zobowiązania do spełnienia określonego celu jakim jest dostarczenie towaru.



## Spedycja międzynarodowa

Od umowy transportu należy odróżnić umowę spedycji. Spedycja to umowa na mocy której spedytor zobowiązuje się za wynagrodzeniem w ramach działalności swojego przedsiębiorstwa do wysłania lub odbioru przesyłek lub innych usług związanych z przewozem międzynarodowym towarów. Zgodnie z Art. 794 § 1 kodeksu cywilnego przez umowę spedycji spedytor zobowiązuje się za wynagrodzeniem w zakresie działalności swego przedsiębiorstwa do wysyłania lub odbioru przesyłki albo do dokonania innych usług związanych z jej przewozem.

Generalnie, spedycja międzynarodowa jest to zbiór odpłatnych czynności, które dotyczą zorganizowania transportu i przesłania towaru w handlu zagranicznym. Przedsiębiorstwo spedycji międzynarodowej to takie przedsiębiorstwo, którego działalność opiera się na pośrednictwie pomiędzy eksporterem /importerem a przewoźnikami występującymi w imieniu własnym lub zleceniodawcy jako strona zawieranych umów.



## Różnica między spedycją a transportem międzynarodowym

Art. 1 konwencji CMR stanowi, iż konwencja znajduje zastosowanie dla każdej umowy dotyczącej odpłatnego przewozu towarów na drogach, o ile zaistnieją określone przesłanki. Oznacza to niemalże jednoznacznie - co znajduje także w dużym stopniu odbicie w orzecznictwie międzynarodowym - iż klasyczne umowy spedycyjne nie wchodzą w zakres obowiązywania konwencji CMR.

Zaznaczyć należy przy tym, iż definicje umowy spedycji oraz przewozu nie są jednolite w skali międzynarodowej. Z polskiego punktu widzenia należy przyjąć, iż spedytor jedynie pośredniczy pomiędzy zleceniodawcą i zleceniobiorcą umowy przewozu co oznacza, iż organizuje transport, który przez przewoźnika jest wykonywany. Spedytor zobowiązany jest do usługi wykonania przewozu, natomiast przewoźnik odpowiada za dopełnienie skutku - dostarczenie towaru do odbiorcy.

Problematyka rozgraniczenia pomiędzy umową spedycji i umową przewozu komplikuje się dodatkowo poprzez to, iż orzecznictwo poszczególnych krajów nakłada na przedsiębiorców przy spełnieniu określonych przesłanek odpowiedzialność według przepisów CMR, także wtedy, gdy zawarli oni jedynie umowę spedycji. Precyzyjne rozgraniczenie tych dwóch rodzajów umów jest więc niezbędne w celu uniknięcia zaskakujących oczekiwań kontrahentów lub niespodziewanych orzeczeń sądów.

Rozróżnienie umów spedycji i przewozu jest coraz trudniejsze, ponieważ przewoźnicy coraz częściej podejmują się zadań typowych dla spedycji takich jak poszukiwanie zleceń i organizacja sieci transportowej. Jednocześnie w odpowiedzi na oczekiwania rynku, spedytorzy niejednokrotnie sami podejmują się wykonania usługi przewozu. Przedsiębiorstwa spedycyjne są postrzegane jako kompleksowi dostawcy usług logistycznych, szczególnie w transporcie kombinowanym w formie multimodalnej.

Odpowiedź na pytanie, czy indywidualne zamówienia mają być klasyfikowane jako spedycja, czy transport, musi być określone w drodze wykładni umowy. Nie zależy to jednak wyłącznie od formy i nazwy umowy, lecz wynika przede wszystkim z jej wewnętrznej treści i głównych obowiązków stron.

Takie podejście oznacza, że sądy wielu państw-stron konwencji CMR przy rozróżnieniu pomiędzy umową spedycji i transportu biorą pod uwagę indywidualne okoliczności zawarcia umowy, takie jak:

- materiały reklamowe,
- stosowanie niektórych dokumentów,
- posiadanie własnych pojazdów oraz ich rzeczywiste wykorzystanie,
- nazwę i informacje w rejestrze handlowym,
- poprzednie umowy,
- korespondencja pomiędzy stronami.

Ostatnio przy rozróżnianiu umów spedycji i przewozu sądy coraz częściej dochodzą do wniosku, że dana umowa musi być sklasyfikowana jako umowa przewozu i konwencja CMR musi być do niej stosowana. Z tej praktyki wynika, że umowy spedycji, które nie podlegają konwencji CMR muszą być zawierane w jednoznaczny sposób, który nie budzi wątpliwości co do charakteru umowy.

Zasada niestosowania CMR do umów spedycji napotyka różne wyjątki, w tym w szczególności coraz częściej w praktyce spotykane przypadki:

- spedycji za ustaloną sztywno cenę,
- samodzielnego wyjazdu,
- spedycji zbieranych ładunków,
- komisju transportowego.

Spedytor reklamujący swe usługi z podaniem sztywnej ceny końcowej za przewóz musi dysponować niezbędną flotą transportową, a jednocześnie w umowie stawia się w pozycji pośrednika. Zawierana w ten sposób umowa bliższa jest umowie przewozu niż spedycji, szczególnie gdy zawiera ona konkretne postanowienia co do ostatecznej ceny transportu. To samo dotyczy umowy komisju transportowego, w której „spedytor” przejmuje na siebie obowiązki dostarczenia ładunku w stanie nieuszkodzonym i tym samym przejmuje obowiązki i odpowiedzialność typową dla przewoźnika, które to są przedmiotem regulacji konwencji CMR.

Sądy państw-stron zobowiązały się do niezależnego i szerokiego rozumienia pojęcia umowy przewozu i w przypadku wątpliwości kwalifikują nietypowe umowy spedycji jako umowy transportowe podlegające konwencji CMR. Ma to na celu uniknięcie sytuacji w której przewoźnicy uchylają się od zastosowania konwencji i niektórych jej restrykcyjnych postanowień. Takie podejście jest zgodne z polskimi przepisami art. 800 kodeksu cywilnego, zgodnie z którymi spedytor może sam dokonać przewozu, jednak w tym wypadku ma jednocześnie prawa i obowiązki przewoźnika.

Inne podejście prawne i metodologiczne do definicji spedycji i przewozu prowadzi do wąskiej interpretacji pojęcia "umowa przewozu" użytego w art. 1 CMR i odrzuca bezpośrednie stosowanie konwencji. Zwolennicy tego podejścia zwracają uwagę na podjęte i nieudane próby międzynarodowej regulacji umowy spedycji. Unifikacja przepisów o umowie spedycji nie powinna następować „tylnymi drzwiami” poprzez rozszerzone rozumienie pojęcia spedycji i stosowania do niej przepisów o przewozie towarów. Umowy spedycji muszą więc podlegać odpowiedniemu prawu krajowemu, a nie przepisom konwencji CMR. Tego rodzaju argumentacja należy jednak do mniejszości.

Tendencja do zacierania się granic pomiędzy umową spedycji i umową przewozu jest przejawem dążenia do ograniczania kosztów i wzmagającej się konkurencji w dziedzinie międzynarodowego przewozu towarów. Powstanie szarej strefy pojęciowej pomiędzy spedycją i przewozem stawia przed sądami stosującymi przepisy konwencji CMR niejednokrotnie trudne zadanie ustalenia właściwego dla danej umowy prawa.

## Znaczenie listu przewozowego CMR

Stosowanie i upowszechnienie listu przewozowego CMR (CMR-Brief) jest jednym z najważniejszych praktycznych skutków obowiązywania konwencji CMR. Wpisy do listu przewozowego CMR mają w międzynarodowym transporcie większe znaczenie niż w przewozach wewnątrz krajowych. Wynika to z faktu, że list przewozowy CMR jest środkiem przekazywania informacji pomiędzy stronami umowy przewozu a także odbiorcą towaru. Zgodnie z art. 4 konwencji CMR, dowodem zawarcia umowy przewozu jest list przewozowy. Brak, nieprawidłowość lub utrata listu przewozowego nie wpływa jednak na istnienie ani na ważność umowy przewozu, która mimo to podlega przepisom konwencji CMR.

Z przepisu tego wynika, że wystawienie CMR-Brief nie jest niezbędne do zawarcia umowy międzynarodowego transportu. Również bez listu przewozowego umowa będzie ważna, a przepisy konwencji znajdują zastosowanie.

List przewozowy CMR pełni różne role we wszystkich fazach zawierania i wykonania umowy drogowego przewozu międzynarodowego.



Zgodnie z postanowieniami art. 9 konwencji, w braku przeciwnego dowodu, list przewozowy stanowi dowód zawarcia umowy, warunków umowy oraz przyjęcia towaru przez przewoźnika. W braku uzasadnionych zastrzeżeń przewoźnika wpisanych do listu przewozowego, istnieje domniemanie, że towar i jego opakowanie były widoczne w dobrym stanie w chwili przyjęcia przez przewoźnika i że ilość sztuk, jak również ich cechy i numery były zgodne z oświadczeniami w liście przewozowym.

Poprawnie wypełniony CMR stwarza ustawowe domniemanie prawne i dowód na:

- zawarcie umowy transportu,
- treść tej umowy,
- przejęcie towaru przez przewoźnika,
- dobry stan towaru i jego opakowania, o ile to widoczne,
- ilość sztuk oraz cechy i numery towaru były zgodne z oświadczeniem w CMR.

Przy przyjęciu towaru przewoźnik jest obowiązany sprawdzić dokładność danych listu przewozowego dotyczących ilości sztuk, jak również ich cech i numerów, oraz widoczny stan towaru i jego opakowania.

Jeżeli przewoźnik nie ma możliwości sprawdzenia w wystarczający sposób ścisłości tych danych, wpisuje do listu przewozu zastrzeżenia, które powinny być również w treści listu przewozowego uzasadnione. Przewoźnik powinien także uzasadnić wszelkie zastrzeżenia, jakie uczyni w przedmiocie widocznego stanu towaru i jego opakowania. Zastrzeżenia te nie wiążą nadawcy, jeżeli nie przyjął on ich wyraźnie w liście przewozowym.

Nadawca ma prawo żądać sprawdzenia przez przewoźnika wagi brutto albo inaczej wyrażonej ilości towaru. Może on także żądać sprawdzenia zawartości sztuk przesyłki. Przewoźnik może domagać się zapłacenia kosztów sprawdzenia. Wynik sprawdzenia wpisuje się do listu przewozowego.

Obowiązki te określają ogromne znaczenie dowodowe listu przewozowego w międzynarodowym transporcie towarów. Brak listu przewozowego nie pociąga za sobą wprawdzie powstania roszczenia pomiędzy stronami umowy przewozu, ale negatywne skutki dowodowe dla przewoźnika są tak dalece idące, że trudno wyobrazić sobie wykonanie przewozu bez wystawienia CMR-Brief.

Obowiązki te określają ogromne znaczenie dowodowe listu przewozowego w międzynarodowym transporcie towarów. Brak listu przewozowego nie pociąga za sobą wprawdzie powstania roszczenia pomiędzy stronami umowy przewozu, ale negatywne skutki dowodowe dla przewoźnika są tak dalece idące, że trudno wyobrazić sobie wykonanie przewozu bez wystawienia CMR-Brief.

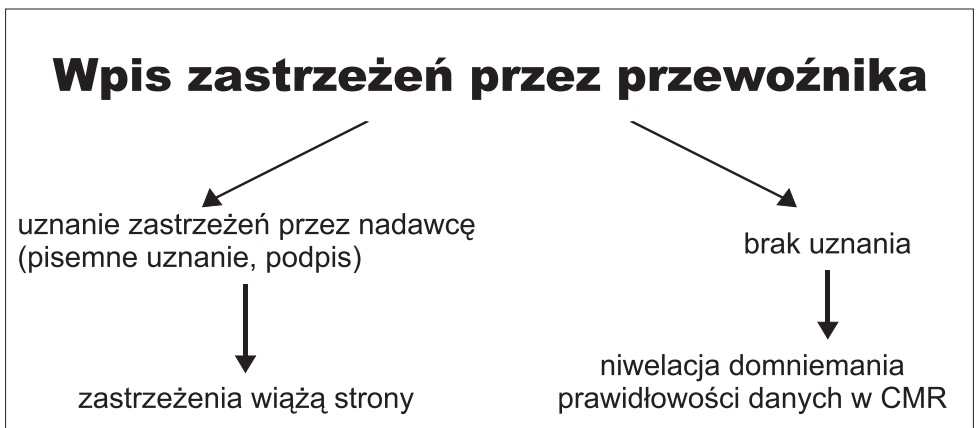
Znaczenie listu przewozowego prowadzi do traktowania jego przekazania podobnie do przekazania gotówki. W związku z tym przy przekazaniu CMR-Brief należy zachować szczególną ostrożność i drobiazgowość w jego kontroli. Powierzchowność, szczególnie często spotykana w sytuacjach pośpiechu na stacjach przeładunkowych, może doprowadzić do daleko idących konsekwencji w dochodzeniu należności za przewóz.

W liście przewozowym należy dokonać adnotacji, jeśli sprawdzenie ilości przyjętego towaru nie było możliwe.

### Przykład

Przewoźnik przyjmuje zgodnie z wpisem do listu przewozowego 873 sztuki rowerów dla dzieci różnego rodzaju, które są zapakowane pojedynczo i z trudem mogą być od siebie odróżnione. W dodatku niektóre rowery zapakowane są w opakowania zbiorcze, których nie można otworzyć bez ich uszkodzenia.

W takim przypadku przewoźnik (w praktyce zatrudniony kierowca) może jedynie poświadczyc ile zamkniętych fabrycznie opakowań przyjął do przewozu. Dokładnej ilości rowerów i ich rodzajów w takim przypadku nie można potwierdzić w liście przewozowym CMR. W przypadku jednak, gdy zleceniodawca domaga się dokładnego sprawdzenia ilości wydanego towaru, przewoźnik zobowiązany jest ilość tę sprawdzić. Zgodnie z art. 8 ust. 3 konwencji CMR przewoźnik ma jednak prawo żądać od zleceniodawcy zwrotu kosztów takiego przeliczenia towaru.





## Zasady wystawiania listu przewozowego CMR

Zgodnie z art. 5 konwencji CMR list przewozowy wystawia się w trzech oryginalnych egzemplarzach, podpisanych przez nadawcę i przez przewoźnika, przy czym podpisy te mogą być wydrukowane lub też zastąpione przez stemple nadawcy i przewoźnika, jeżeli pozwala na to ustawodawstwo kraju, w którym wystawiono list przewozowy. Pierwszy egzemplarz wręcza się nadawcy, drugi towarzyszy przesyłce, a trzeci zatrzymuje przewoźnik.

W praktyce wystawia się cztery do sześciu egzemplarzy listów przewozowych, lub ich kopii, gdyż są one używane przy załatwianiu postępowań administracyjnych lub celnych.

Jeżeli przeznaczony do przewozu towar ma być ładowany na różne pojazdy lub jeżeli chodzi o różne rodzaje towarów albo o oddzielne partie, nadawca lub przewoźnik ma prawo wymagać wystawienia tylu listów przewozowych, ile pojazdów należy użyć lub ile jest rodzajów bądź partii towarów.

Język listu przewozowego nie został ustalony w konwencji. Zarówno prawo polskie jak i niemieckie dopuszczają sporządzanie ważnych dokumentów w obcych językach. Osoby składające podpis na liście przewozowym CMR mają jednak prawo do stosowania podpisów w ich własnych językach. Możliwe jest zatem na przykład złożenie podpisu używając cyrylicy, czy też znaków występujących w języku osoby składającej podpis.

## Treść listu przewozowego

List przewozowy powinien zawierać następujące dane :

- miejsce i datę jego wystawienia;
- nazwisko (nazwę) i adres nadawcy;
- nazwisko (nazwę) i adres przewoźnika;
- miejsce i datę przyjęcia towaru do przewozu oraz przewidziane miejsce jego wydania;
- nazwisko (nazwę) i adres odbiorcy;
- powszechnie używane określenie rodzaju towaru oraz sposób opakowania, a dla towarów niebezpiecznych ich ogólnie uznane określenie;



- ilość sztuk, ich cechy i numery;
- wagę brutto lub inaczej wyrażoną ilość towaru;
- koszty związane z przewozem (przewoźne, koszty dodatkowe, należności celne i inne koszty powstałe od chwili zawarcia umowy do chwili dostawy);
- instrukcje niezbędne dla załatwienia formalności celnych i innych;
- oświadczenie, że przewóz, bez względu na jakąkolwiek przeciwną klauzulę, podlega przepisom niniejszej Konwencji.

Mimo że przepisy konwencji sprawiają wrażenie, że wszystkie wyżej wymienione punkty muszą zostać zawarte w liście przewozowym, to jednak ich pominięcie nie ma wpływu na ważność listu. Brak istotnych elementów listu przewozowego ma jednak decydujące znaczenie dowodowe i w interesie stron umowy jest jego dokładne sporządzenie.

W razie potrzeby list przewozowy powinien zawierać poza tym następujące dane :

- zakaz przeładunku;
- koszty, jakie nadawca przyjmuje na siebie;
- kwotę zaliczenia do pobrania przy wydaniu towaru;
- zadeklarowaną wartość towaru i sumę przedstawiającą interes specjalny w jego dostawie;
- instrukcje nadawcy dla przewoźnika dotyczące ubezpieczenia przesyłki;
- umówiony termin, w jakim ma być wykonany przewóz;
- wykaz dokumentów wręczonych przewoźnikowi.

## **Obowiązki nadawcy i jego odpowiedzialność**

### **Obowiązki nadawcy**

Najważniejszy obowiązek nadawcy- zapłata za wykonany przewóz towaru nie jest uregulowany w konwencji CMR, ale wynika z poszczególnych przepisów krajowych, czyli polskiego kodeksu cywilnego i niemieckiego HGB.

Jedynie art. 13 CMR wspomina o zapłacie ceny za przewóz, mianowicie, że to odbiorca towaru jest zobowiązany do zapłaty w momencie odbioru towaru.

Zgodnie z art. 10 konwencji CMR, nadawca odpowiada wobec przewoźnika za szkody, wyrządzone osobom, wyposażeniu lub innym towarom, jak również za koszty, których przyczyną byłoby widoczne wadliwe opakowanie towaru chyba, że wadliwość była widoczna lub znana przewoźnikowi w chwili jego przyjęcia, a przewoźnik nie wniósł co do tego zastrzeżeń.

Ponadto nadawca powinien w celu załatwienia formalności celnych lub innych, jakie należy wypełnić przed wydaniem towaru, załączyć do listu przewozowego lub postawić do dyspozycji przewoźnika potrzebne dokumenty oraz udzielić mu wszelkich żądanych informacji. Przewoźnik nie jest obowiązany sprawdzać, czy te dokumenty i informacje są ścisłe i dostateczne. Nadawca odpowiada wobec przewoźnika za wszelkie szkody, które mogłyby wynikać wskutek braku, niedostateczności lub nieprawidłowości tych dokumentów i informacji, chyba że zachodzi wina ze strony przewoźnika.

Dalszym obowiązkiem nadawcy wynikającym bezpośrednio z konwencji, jest informowanie przewoźnika w przypadku gdy przewożony towar jest niebezpieczny. Jeżeli nadawca powierza przewoźnikowi towary niebezpieczne, powinien mu dokładnie opisać jakie niebezpieczeństwo przedstawiają i wskazać mu w razie potrzeby jakie środki ostrożności należy podjąć.

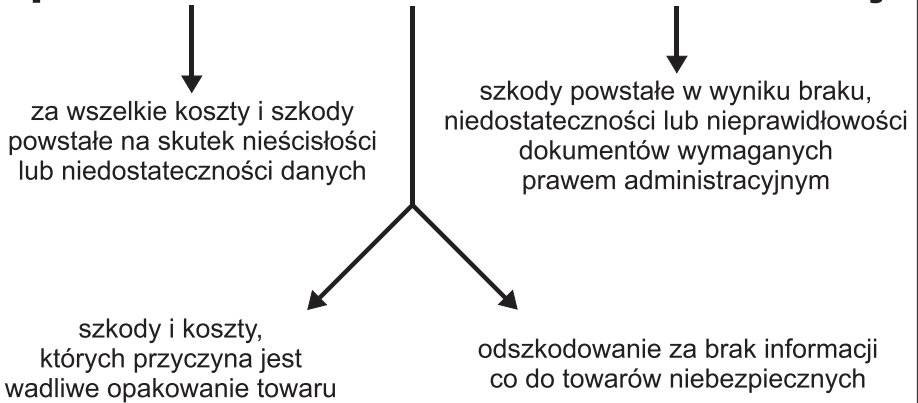
W przypadku, gdy informacja ta nie została zamieszczona w liście przewozowym, do nadawcy lub do odbiorcy należy przeprowadzenie wszelkimi innymi sposobami dowodu, że przewoźnik wiedział jakie niebezpieczeństwo przedstawiał przewóz wymienionych towarów.

Jeśli więc informacja nie zostanie wpisana do CMR-Brief, to nadawca musi udowodnić, że należycie poinformował przewoźnika o grożących niebezpieczeństwach.

## **Odpowiedzialność nadawcy**

Nadawca towaru ponosi odpowiedzialność za nieścisłości lub braki w treści listu przewozowego. W przypadku gdy z braków w liście przewozowym wynikną szkody po stronie przewoźnika, nadawca towaru obowiązany jest do ich naprawienia.

## Odpowiedzialność odszkodowawcza nadawcy



## Odpowiedzialność przewoźnika

Przewoźnik odpowiada za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, które nastąpiło w czasie między przyjęciem towaru a jego wydaniem, jak również za opóźnienie dostawy.

Zgodnie z art. 17 ust. 2 konwencji CMR przewoźnik może uwolnić się od odpowiedzialności za całkowite lub częściowe zaginięcie towaru lub za jego uszkodzenie, jeżeli:

- zaginięcie, uszkodzenia lub opóźnienie spowodowane zostało winą osoby uprawnionej do rozporządzania towarem,
- jej zleceniem nie wynikającym z winy przewoźnika,
- wadą własną towaru lub
- okolicznościami, których przewoźnik nie mógł uniknąć i których następstwom nie mógł zapobiec.

### Osoba uprawniona

Osobą uprawnioną do decydowania o towarze jest początkowo nadawca towaru. Uprawnienie to przechodzi na odbiorcę w momencie wydania mu ładunku i przekazania drugiego egzemplarza listu przewozowego. Uprawnienie do rozporządzania towarem może jednak zostać przeniesione

na odbiorcę lub inną osobę wcześniej niż następuje wydanie, musi to jednak zostać wpisane do listu przewozowego. Wówczas to do tej osoby wpisanej do listu przewozowego należy się zwrócić w przypadku wątpliwości co do dalszego postępowania z towarem.

### **Zwolnienie z odpowiedzialności**

Ciężar dowodu co do faktu że zaginięcie, uszkodzenie lub opóźnienie spowodowane zostało jedną z przyczyn wymienionych powyżej spoczywa na przewoźniku. Jeśli więc nie ma dowodów, że za straty odpowiedzialny jest kto inny, odpowiedzialność odszkodowawczą ponosi przewoźnik towaru.

Przewoźnik nie może powoływać się dla zwolnienia się od odpowiedzialności ani na wady pojazdu, którym się posługuje dla wykonania przewozu, ani na winę osoby lub pracowników osoby, u której pojazd wynajął.

Jeżeli jednak przewoźnik ustali, że ze względu na okoliczności faktyczne, zaginięcie lub uszkodzenie mogło wynikać z jednej z przyczyn wymienionych w artykule 17, ustęp 4, istnieje domniemanie, że straty wynikły z tych właśnie przyczyn.

Jeśli więc przewoźnik dowiedzie, że zaginięcie lub uszkodzenie towaru wystąpiło w wyniku jednej lub kilku poniższych przyczyn, to nadawca (zgłaszający roszczenie odszkodowawcze za utratę lub uszkodzenie) będzie musiał stwierdzić, że przyczyny powstania strat są inne i będzie musiał tego dowieść. Dopiero gdy zgłaszający roszczenie odszkodowawcze dowiedzie, że odpowiedzialność leży po stronie przewoźnika, będzie on obowiązany do wypłaty odszkodowania. Przyczyny te, to:

- a. użycie pojazdów otwartych i nie przykrytych opończę, jeżeli to użycie było wyraźnie uzgodnione i zaznaczone w liście przewozowym;
- b. brak lub wadliwe opakowanie, jeżeli towary, ze względu na swe naturalne właściwości, w razie braku lub wadliwego opakowania, narażone są na zaginięcie lub uszkodzenie;
- c. manipulowanie, ładowanie, rozmieszczenie lub wyładowanie towaru przez nadawcę lub przez odbiorcę albo przez osoby działające na rachunek nadawcy lub odbiorcy;
- d. naturalne właściwości niektórych towarów, mogące powodować całkowite lub częściowe ich zaginięcie albo uszkodzenie, w szczególności przez połamanie, rdzę, samoistne wewnętrzne zepsucie, wyschnięcie, wyciek, normalny ubytek lub działanie robactwa i gryzoni;

- e. niedostateczność lub wadliwość cech lub numerów na sztukach przesyłki;
- f. przewóz żywych zwierząt.

Powyższe wyłączenie nie ma zastosowania w przypadku a), jeśli nastąpi nadmierny ubytek lub w razie zaginięcia towaru. Użycie pojazdów otwartych i nie przykrytych opończę nie zwalnia więc przewoźnika całkowicie z dbałości o dostarczenie towaru, a jedynie zmniejsza jego odpowiedzialność w przypadku utraty części ładunku.

Jeżeli przewóz wykonywany jest przy pomocy pojazdu, urządzonego specjalnie dla ochrony towarów przed wpływem ciepła, zimna, zmian temperatury lub wilgotności powietrza, przewoźnik może powoływać się na punkt d) jedynie wówczas, gdy udowodni, że przedsięwziął wszelkie obowiązujące go w danych okolicznościach środki co do wyboru, utrzymania i użycia tych urządzeń, oraz że zastosował się do specjalnych instrukcji, które zostały mu udzielone. Przewoźnik może powoływać się na punkt f) jedynie wówczas, gdy udowodni, że przedsięwziął wszelkie obowiązujące go w danych okolicznościach środki i że zastosował się do specjalnych instrukcji, które zostały mu udzielone.

### **Przykład:**

Przewoźnik stwierdza, że uszkodzenie towaru nastąpiło przy wyładowaniu towaru przez odbiorcę, co powoduje wyłączenie jego odpowiedzialności na podstawie punktu c).

W takim przypadku dochodzący odszkodowania zleceniodawca transportu musi dowieść, że uszkodzenie nie nastąpiło przy rozładowaniu towaru. Jeśli uda mu się przeprowadzić dowód, że uszkodzenie nie nastąpiło z winy dokonującego rozładowania odbiorcy, przewoźnik musi wypłacić odszkodowanie za uszkodzenia towaru. W przeciwnym wypadku jego pozew o odszkodowanie zostanie oddalony. Każdy z działających musi dowieść poprawności własnego działania.

## **Wysokość odszkodowania**

Jeśli przewoźnik nie wyłączy swojej odpowiedzialności za utratę lub uszkodzenie towaru, musi wypłacić za nie odszkodowanie.

Wysokość odszkodowania oblicza się według wartości towaru w miejscu i w okresie przyjęcia go do przewozu. Wartość towaru określa się według ceny giełdowej lub w razie jej braku według bieżącej ceny rynkowej, a w braku jednej i drugiej, według zwykłej wartości towarów tego samego rodzaju i jakości.

Oprócz tego zwraca się przewoźne, cło i inne wydatki poniesione w związku z przewozem towaru, w całości w razie całkowitego zaginięcia i proporcjonalnie w razie częściowego zaginięcia; inne odszkodowania nie należą się.

W razie opóźnienia dostawy, jeżeli osoba uprawniona do rozporządzania towarem udowodni, że wynika stąd dla niej szkoda, przewoźnik obowiązany jest zapłacić odszkodowanie, które nie może przewyższyć kwoty przewoźnego.

Maksymalna kwota odszkodowania za uszkodzenie przesyłki nie może przewyższać kwoty, którą należałoby zapłacić w razie zaginięcia całej przesyłki. Jeśli jednak w umowie przewozu ustalona zostanie wyższa kwota odszkodowania za uszkodzenie, utratę towaru lub opóźnienie dostawy niż wynosi wartość tego towaru, postanowienie takie musi zostać wpisane do listu przewozowego.

Artykuł 28 konwencji CMR wyłącza odpowiedzialność przewoźnika wynikającą z prawa krajowego, a wykraczającą poza granice określone w konwencji. Jeśli odpowiedzialność przewoźnika wynikałaby z przepisów prawa polskiego, na przykład art. 415 kodeksu cywilnego, to górna granica odpowiedzialności określona w konwencji CMR znajdzie zastosowanie również do tej odpowiedzialności.

## **Zamiar i niedbalstwo równoznaczne z zamiarem**

Należy pamiętać, że opisane wyżej ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika nie mają zastosowania, jeśli szkoda powstała wskutek złego zamiaru przewoźnika lub jego niedbalstwa, które według prawa obowiązującego w miejscu prowadzenia sprawy sądowej, uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem. Istotne jest więc jakie prawo znajduje zastosowanie w danej sprawie.

W prawie niemieckim niedbalstwo równoznaczne z zamiarem występuje wówczas, gdy „działa się lekkomyślnie i ze świadomością że szkoda może nastąpić z dużym prawdopodobieństwem”. Orzecznictwo dostarcza w tym względzie wielu przykładów, przykładowo:

1. Pozostawienie samochodu załadowanym bardzo drogim towarem na niestrzeżonym parkingu we Włoszech podczas przerwy obiadowej bez włączonych przynajmniej dwóch systemów chroniących przed kradzieżą. W wypadku kradzieży stwierdzić należy niedbalstwo równoznaczne z zamiarem.
2. Wydanie towaru w Moskwie osobom, które twierdzą że są umocowane do odbioru towaru w innym niż wcześniej ustalone miejsce, bez sprawdzenia ich personaliów oznacza niedbalstwo równoznaczne z zamiarem utraty towaru.

W standardowej umowie ubezpieczenia obejmującej przewożony towar nie obejmuje się utraty towaru w wyniku zamiaru lub niedbalstwa równoznacznego z zamiarem. Jeśli więc utrata towaru przez przewoźnika nastąpi w tego rodzaju okolicznościach, będzie on zmuszony z własnych środków wypłacić odszkodowanie. Z uwagi na duże ryzyko, warto rozważyć więc zawarcie umowy ubezpieczenia obejmującej utratę towaru w wyniku niedbalstwa równoznacznego z zamiarem.

## **Prawa przewoźnika**

Przepisy konwencji CMR nie obejmują najważniejszego prawa przewoźnika - do otrzymania zapłaty za wykonaną usługę przewozu towarów. Przepisy regulujące to roszczenie przewoźnika znajdują się w § 407 ust. 2 HGB oraz odpowiednio w art. 785 kodeksu cywilnego.

### **Zastaw**

W przypadku nie wywiązania się zleceniodawcy z obowiązku zapłaty za wykonaną usługę przewozu towarów, przewoźnik uzyskuje prawo zastawu na towarze. Służy ono zabezpieczeniu roszczenia przewoźnika o zapłatę za transport.

Prawo zastawu jest uregulowane w przepisach krajowych. Art. 790 k.c. ustanawia na przesyłce ustawowe prawo zastawu w celu zabezpieczenia roszczenia z umowy przewozu. Przepis ten jest odpowiednikiem niemieckiego przepisu § 441 HGB. W takich wypadkach przewoźnik ma prawo odmówić wydania towaru aż do momentu zapłaty za wykonaną usługę oraz zwrotu dodatkowych kosztów związanych z przechowywaniem towaru do momentu jego wydania.



## **Przeszkody w wykonaniu umowy**

Konwencja CMR dodatkowo zabezpiecza interesy przewoźnika w wypadku gdy wystąpią przeszkody w realizacji transportu. Konwencja przewiduje dwa rodzaje takich przeszkód:

- wykonanie umowy przewozu na warunkach podanych w liście przewozowym CMR jest niemożliwe;
- występują przeszkody w wydaniu towaru.

Różnice w możliwych zachowaniach przewoźnika występują również w zależności od tego, czy w momencie wystąpienia przeszkód w realizacji przewozu towar dotarł już na miejsce przeznaczenia, czy też dopiero znajduje się w drodze.

### **Przed przybyciem na miejsce**

W takiej sytuacji przewoźnik jest obowiązany zażądać instrukcji od osoby uprawnionej do rozporządzenia towarem.

Jeżeli jednak okoliczności pozwalają na wykonanie przewozu na warunkach różniących się od przewidzianych w liście przewozowym i jeżeli przewoźnik nie zdoła uzyskać w dostatecznie krótkim czasie instrukcji od osoby uprawnionej do rozporządzania towarem, powinien on podjąć środki, jakie wydają mu się najlepsze w interesie osoby, uprawnionej do rozporządzania towarem.

### **Po przybyciu na miejsce**

Jeżeli po przybyciu towaru do miejsca przeznaczenia okażą się przeszkody w jego wydaniu, przewoźnik powinien zażądać instrukcji od nadawcy. Jeżeli odbiorca odmawia przyjęcia towaru, nadawca ma prawo rozporządzać nim bez obowiązku przedstawienia pierwszego egzemplarza listu przewozowego.

Odbiorca, nawet jeżeli uprzednio odmówił przyjęcia towaru, może jednak zawsze zmienić zdanie i domagać się jego wydania, dopóki przewoźnik nie otrzyma przeciwnych instrukcji od nadawcy.

Przewoźnik ma więc w wypadkach wystąpienia przeszkód w realizacji przewozu do wyboru następujące zachowania:

1. Zasięgnięcie instrukcji od nadawcy. Jeżeli zaciągnięcie instrukcji niemożliwe - wykonanie transportu na warunkach odmiennych w interesie nadawcy (koszty zaciągnięcia instrukcji i ich wykonania ponosi nadawca).



2. Rozładowanie towaru na rachunek nadawcy i dozór nad towarem jest obowiązkiem przewoźnika. Przewóz uważa się za zakończony, a dozór nad towarem jest obowiązkiem przewoźnika. Przewoźnik może zlecić dozór osobie trzeciej. Koszty dozoru ponosi nadawca.

3. Jeżeli jest to wskazane ze względu na rodzaj i stan towaru (towar, który ulega szybkiemu zepsuciu), przewoźnik może towar sprzedać, wydając zysk nadawcy po potrąceniu kosztów ciężących na towarze.

W przypadku rozładowania towaru, objęcia go zastawem, zbycia towaru na własną rękę przez przewoźnika lub przechowania towaru do momentu zapłaty za przewóz, czynności te objęte są prawem miejscowym. Tak więc jeśli transport odbył się z Polski do Niemiec, a przeszkody wystąpiły już po przybyciu na miejsce przeznaczenia, zastosowanie znajdą przepisy prawa niemieckiego, gdyż tego rodzaju sytuacje nie są objęte pełną regulacją w konwencji CMR.

## Obowiązki przewoźnika

Obowiązki przewoźnika w międzynarodowej umowie przewozu towarów w transporcie drogowym są bardzo podobne do obowiązków obowiązujących w krajowych regulacjach- zarówno polskich kodeksu cywilnego, jak i niemieckich w kodeksie HGB.

Głównym obowiązkiem przewoźnika jest oczywiście przewóz towaru i wydanie go odbiorcy w miejscu przeznaczenia. Przewoźnik odpowiada również za niepogorszenie stanu przewożonego towaru.

W zależności od stopnia naruszenia podstawowych obowiązków przewoźnika, następują zróżnicowane skutki prawne:

## Odpowiedzialność przewoźnika

Naruszenie obowiązku	Niewykonanie umowy	Niedostarczenie towaru / w dobrym stanie	Opóźnienie
Przykład	<i>Przewoźnik nie wykonał transportu</i>	<i>Utrata, uszkodzenia (częściowe)</i>	<i>Niezachowanie ustalonego terminu lub czasu, którego można słusznie oczekiwać</i>
Skutki Prawne	Odszkodowanie; Wykonanie zastępcze	Odszkodowanie; wg. wartości towaru (limitowane)	Odszkodowanie (limitowane) < przewoźne
Normy	Prawo krajowe	Art. 17, 23 I, IV CMR	Art 17, 23 V CMR

Należy pamiętać, że odpowiedzialność przewoźnika nie ma zastosowania, jeżeli utrata i uszkodzenie towaru nastąpiły na skutek działania umyślnego nadawcy towarów lub na skutek jego rażącego niedbalstwa. Dotyczy to również winy pracowników lub osób trzecich, którymi przewoźnik się posługuje dla wykonania umowy przewozu. Jeśli więc pracownik przewoźnika (kierowca) umyślnie zniszczy towar, za zniszczenia odpowiada sam kierowca, o ile przewoźnik zatrudniając tego pracownika działał z należytą starannością.

Międzynarodowa konwencja CMR reguluje tylko przypadki niedostarczenia towaru w wyniku uszkodzenia lub utraty ładunku lub w przypadku opóźnienia dostawy.

W przypadku gdy umowa nie zostanie wykonana z innego powodu niż uszkodzenie towaru, zastosowanie znajdują przepisy prawa krajowego- na przykład polskie lub niemieckie.

Oprócz głównego obowiązku dostawy towaru we wskazane miejsce, przewoźnik ma również inne, poboczne obowiązki wynikające z konwencji CMR:

- dbałość o zabezpieczenie interesów nadawcy:
- obowiązek zasięgnięcia instrukcji od nadawcy w sytuacji gdy wystąpią przeszkody w wykonaniu umowy;
- obowiązek sprawdzenia zgodności listu przewozowego z rzeczywistą ilością i stanem towaru oraz podpisanie listu.

## Prawa i obowiązki odbiorcy

Odbiorca nie jest najczęściej stroną umowy przewozu, jest jednak beneficjentem jej wykonania. Jego prawa i obowiązki nie wynikają więc bezpośrednio z umowy, ponieważ nie jest jej stroną.

Prawa odbiorcy:

- odebranie towaru i drugiego egzemplarza listu przewozowego CMR (za pokwitowaniem);
- dochodzenie odszkodowania od przewoźnika za zaginięcie towaru lub opóźnienie dostawy.

Ponadto odbiorca posiada prawo wydawania poleceń co do postępowania z towarem:

- Po dostawie towaru i pokwitowaniu na liście przewozowym ma prawo wskazać miejsce wyładowania towaru, oraz w przypadku zmiany decyzji żądać ponownie wydania do momentu aż przewoźnik nie otrzymał innych instrukcji od zleceniodawcy transportu.
- Już od momentu wydania towaru przewoźnikowi może dysponować transportem i wydawać polecenia przewoźnikowi, o ile zostanie to wpisane do listu przewozowego CMR.

Dostawa oznacza w tym przypadku wydanie towaru odbiorcy i zgodę obu stron co do tego, że wydanie następuje w wykonaniu umowy transportu towaru.

Jeśli przykładowo kierowca zniecierpliwiony oczekiwaniem na odbiór towaru „zrzuci” towar przed magazynem odbiorcy, to nie będzie to dostawa, lecz raczej samowolne porzucenie towaru. Będzie to prowadziło do odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika i to w dodatku wynikającej z zamiaru na podstawie art. 29 konwencji CMR.

W przypadku zgłaszania reklamacji co do wykonanej umowy transportu, odbiorca obowiązany jest zgłosić swoje zastrzeżenia w ramach następujących terminów:

## System i terminy reklamacji

Rodzaj szkody	Braki i / lub uszkodzenia		Opóźnienia
Widoczność	Widoczne	Niewidoczne	
<b>Zgłoszenia zastrzeżeń</b>	Przy przekazaniu towaru	7 dni licząc od przekazania towaru	21 dni od pozostawienia towaru do dyspozycji odbiorcy
<b>Forma</b>	ustnie	pisemnie	pisemnie
<b>Skutki prawne braku zgłoszenia / niezachowania terminu</b>	<u>Wygaśnięcie roszczeń,</u> jeżeli towar sprawdzony wspólnie przez przewoźnika i odbiorcę lub <u>Wzruszalne domniemanie,</u> że towar został przekazany w stanie opisanym w liście przewozowym	Wzruszalne domniemanie, że towar został przekazany w stanie opisanym w liście przewozowym CMR	Wygaśnięcie roszczeń

### Obowiązki odbiorcy

Odbiorca obowiązany jest zapłacić za pokwitowaniem należność wynikającą z listu przewozowego, jeżeli wysokość przewoźnego jest wpisana. W przypadku sporu w tym przedmiocie przewoźnik obowiązany jest dostarczyć towar tylko wówczas, gdy odbiorca udzieli mu stosownego zabezpieczenia. Wydanie towaru i zapłata następują „z ręki do ręki”, czyli jednocześnie.

W przypadku gdy należność za transport nie jest jednoznacznie określona w liście przewozowym, obowiązek zapłaty ciąży na nadawcy towaru i wynika bezpośrednio z umowy między nadawcą i przewoźnikiem. Wynika to z faktu, że odbiorca towaru nie posiada często informacji co do szczegółów umowy nie zawartych w liście przewozowym.

Do wysokości należności za transport przy braku postanowień w tym temacie

## **Dochodzenie roszczeń z umowy międzynarodowego przewozu drogowego towarów**

Dochodzenie roszczeń, oprócz oczywiście polubownego rozstrzygnięcia spraw, pozostają w gestii sądów powszechnych krajów będących stronami konwencji. Sądy stosują zawsze swoje prawo postępowania cywilnego. Prawo procesowe sądu niemieckiego będzie zawsze niemieckie, a sądu polskiego polskie. Z tego powodu istotne znaczenie również dla ostatecznego rozstrzygnięcia sporu ma decyzja przed jakim sądem toczyć się ma spór.

Jednak prawo materialne może być inne niż sądu który je stosuje. Sąd niemiecki stosuje wtedy prawo polskie albo prawo międzynarodowe.

Zawierając umowę przewozu towarów kontrahenci mogą ustalić jaki sąd jest właściwy do rozstrzygania sporów wynikłych z umowy. Jeśli strony umowy zawarły takie porozumienie, to właściwy jest sąd wynikający z postanowień między kontrahentami umowy.

Przykładowo przy umowie transportu z Polski do Niemiec można postanowić, że do rozstrzygania sporów z umowy właściwy jest sąd szwajcarski. Ustalić można oczywiście też właściwość sądu polskiego lub niemieckiego.

Jeśli jednak strony nie zawarły postanowienia co do właściwości sądu, sąd właściwy ustala się na podstawie art. 31 konwencji. Według tego przepisu, pozwy o roszczenia wynikające z umowy kierować należy do sądu kraju, na którego obszarze:

- pozwany ma stałe miejsce zamieszkania, główną siedzibę lub filię albo agencję, za której pośrednictwem zawarto umowę o przewóz, albo
- znajduje się miejsce przyjęcia towaru do przewozu lub miejsce jego dostawy, i nie może wnosić sprawy do innych sądów.

Jeśli postępowanie już się rozpoczęło, albo wydano już końcowe orzeczenie, nie można wszcząć żadnej nowej sprawy z tej samej przyczyny między tymi samymi stronami, chyba że orzeczenie sądu, przed którym pierwsza sprawa została wszczęta byłoby niewykonalne.

## Przedawnienie roszczeń

Przedawnienie to instytucja, która polega na tym, że po upływie określonego w ustawie okresu (tzw. terminu przedawnienia), ten, przeciwko komu kieruje się roszczeniem, może uchylić się od jego zaspokojenia. Roszczenia przedawnione nie przestają istnieć, stają się jednak niemożliwe do wyegzekwowania w zwykłym trybie. Po upływie terminu przedawnienia są tzw. „roszczeniami niezupełnymi”, które nie korzystają z pełnej ochrony prawa.

Zgodnie z art. 32 Konwencji CMR roszczenia, które mogą wynikać z przewozów podlegających konwencji, przedawniają się po upływie jednego roku. Jednak w przypadku złego zamiaru lub niedbalstwa, które według prawa obowiązującego sąd rozpatrujący sprawę uważane jest za równoznaczne ze złym zamiarem, termin przedawnienia wynosi trzy lata.

Terminy przedawnienia nie mogą być w umowie ani skracane, ani wydłużane.

Podniesienie zarzutu przedawnienia podczas postępowania przed sądem spowoduje oddalenie powództwa. Jednak, jeśli się tego zarzutu nie zgłosi, sąd rozpatrzy powództwo, jakby przedawnienie nie nastąpiło. Bowiern sąd z urzędu nie może brać pod uwagę przedawnienia.

Istnieje możliwość przerwania biegu terminu przedawnienia. Następuje ono przez każdą czynność przed sądem lub innym organem powołanym do rozpoznawania spraw lub egzekwowania roszczeń danego rodzaju albo przed sądem polubownym, przedsięwziętą bezpośrednio w celu dochodzenia lub ustalenia albo zaspokojenia lub zabezpieczenia roszczenia. Do takich czynności zalicza się m.in. wytoczenie powództwa, wniesienie powództwa wzajemnego, zawezwanie do próby ugodowej oraz powołanie się na zarzut potrącenia; przez uznanie roszczenia przez osobę, przeciwko której roszczenie przysługuje, przez wszczęcie mediacji. W wyniku przerwania biegu terminu przedawnienia przez czynność w postępowaniu przed sądem lub innym organem przedawnienie nie biegnie na nowo, dopóki postępowanie to nie zostanie zakończone prawomocnym orzeczeniem (np. prawomocnym orzeczeniem o umorzeniu egzekucji).

## **VAT od usługi międzynarodowego transportu towarów**

Przedsiębiorcom świadczącym usługi transportu towarów na rzecz zagranicznych kontrahentów łatwiej jest rozliczyć VAT od tych usług, obowiązuje bowiem jeden sposób ich opodatkowania, bez żadnych wyjątków. To skutek nowelizacji ustawy o VAT, która weszła w życie od stycznia 2010 roku.

### **Usługobiorca ma decydujące znaczenie**

Sposób opodatkowania VAT usługi międzynarodowego transportu towarów zależy od tego, na czyją rzecz jest ona świadczona: podatnika czy niepodatnika.

Obecnie więc bardzo istotne jest posiadanie informacji o statusie nabywcy usługi: czy jest on podatnikiem, czy nie. Pojęcie podatnika jest nieco szersze od dotychczas obowiązującej definicji zawartej w art. 15 ustawy o VAT.

Dla celów rozliczania miejsca opodatkowania usług podatnikiem jest:

- podatnik w rozumieniu art. 15,
- osoba prawna niebędąca podatnikiem oraz
- podmiot niewykonyjący w Polsce żadnych czynności opodatkowanych, ale wykonujący takie za granicą.

Obowiązuje reguła, iż miejscem opodatkowania usług świadczonych na rzecz podatnika (w uproszczeniu innego przedsiębiorcy) jest miejsce, w którym nabywca usługi ma swoją siedzibę, miejsce zamieszkania lub miejsce wykonywania działalności, dla którego świadczona jest usługa (art. 28b ustawy o VAT).

Od tej zasady ustawodawca nie wprowadził żadnego wyjątku. Zatem takie usługi zawsze będą opodatkowane w całości w kraju nabywcy.

Nawet usługa transportu towarów wykonywana w całości na terytorium Polski na rzecz np. kontrahenta niemieckiego nie jest już usługą opodatkowaną w Polsce (jak to było do końca 2009 r.), ale objętą podatkiem od wartości dodanej w Niemczech.

### **Transport wewnątrz UE**

W praktyce nowe zasady nie są wielką nowością dla przedsiębiorców świadczących usługi wewnątrzwspólnotowego transportu towarów w



rozumieniu dotychczasowych przepisów. Najczęściej bowiem firmy transportowe za usługi transportu towarów wykonywane w ramach Unii Europejskiej wystawiały faktury zawierające NIP UE nabywcy usługi.

W takiej sytuacji usługi były opodatkowane w całości w kraju nabywcy usługi. Podatnik jednak musiał mieć pewność, że podany przez nabywcę numer NIP UE jest prawidłowy.

To decydowało bowiem o miejscu opodatkowania usługi. Podatnik stosujący w prowadzonej działalności gospodarczej art. 28 ust. 3 ustawy, jeśli zawierał transakcje z nowym kontrahentem, podmiotem, którego nie zna, z którym nie miał wcześniej żadnych kontaktów, nieznanym również ze swej rzetelności innym znanym skarżącemu podmiotom gospodarczym, aby uwolnić się od ciężaru podatkowego wynikającego z tytułu wykonanych usług, powinien był rzetelnie sprawdzić nabywcę usługi.

Zmieniło się to, że obecnie podanie lub brak numeru NIP UE nabywcy usługi nie wpływa w żaden sposób na miejsce opodatkowania usługi. Zawsze usługa ta będzie opodatkowana w kraju nabywcy. Brak numeru NIP UE utrudni jednak sporządzenie informacji podsumowującej.

Ponadto dotąd, jeśli nabywcą usługi wewnątrzspółnotowego transportu towarów była firma posiadająca siedzibę poza terytorium Wspólnoty i niemająca numeru NIP UE, to usługa opodatkowana była w całości w kraju, z którego transport się rozpoczyna.

Było to kłopotliwe dla usługodawcy i wiązało się z koniecznością rozliczenia podatku od wartości dodanej w innym kraju niż kraj członkowski, w którym był zarejestrowany i rozliczał się z podatku. Obecnie rozliczenie jest łatwiejsze, ponieważ podatek od wartości dodanej będzie zawsze rozliczany w kraju nabywcy usługi.

## **Przykład**

Krajowa firma transportuje towary z Berlina do Paryża dla firmy mającej siedzibę w USA. Niezależnie od tego, czy firma amerykańska posiada status podatnika UE, czy nie, cała usługa opodatkowana ma być w Stanach Zjednoczonych. Polska firma transportowa wystawia fakturę za usługę bez VAT, informując, że podatek rozlicza nabywca.

## **Transport poza UE**

Również o wiele prościej określane jest obecnie miejsce opodatkowania międzynarodowego transportu towarów lub transportu towarów wykonywanego poza granicami Unii Europejskiej.



Dotychczas stosowano zasadę opodatkowania w każdym kraju, w którym wykonywany był transport, z uwzględnieniem pokonywanych odległości. Stosowanie tej zasady do transportu międzynarodowego towarów budziło początkowo pewne wątpliwości (transport międzynarodowy jest opisany jako szczególna kategoria transportu towarów w art. 83 ustawy o VAT, natomiast nie było szczególnego odniesienia w przepisach do miejsca opodatkowania tej usługi). Liczne pisma organów podatkowych wskazywały jednak, że stosujemy tu zasady ogólne.

Obecnie taka usługa transportu towarów opodatkowana jest zawsze w kraju nabywcy (oczywiście gdy jest on podatnikiem).

### **Przykład**

Polska firma na zlecenie firmy holenderskiej transportuje towary z Warszawy do Moskwy. Usługa ta, stanowiąca transport międzynarodowy, była dotychczas rozliczana na fakturze w dwóch częściach:

- odcinek do granicy polskiej opodatkowany zerową stawką VAT,
- odcinek od granicy Polski do Moskwy niepodlegający VAT.

Obecnie transport w całości zostanie rozliczony jako niepodlegający polskiemu VAT, natomiast podatek od wartości dodanej rozliczy nabywca w Holandii.

### **Transport na rzecz konsumenta**

Usługa transportu towarów na rzecz osoby nie będącej podatnikiem (w uproszczeniu konsumenta) jest rozliczana inaczej. Otóż jeśli usługobiorcą będzie osoba fizyczna nie prowadzącą działalności gospodarczej, to usługodawca powinien ją opodatkować w każdym kraju, w którym wykonywany jest transport z uwzględnieniem pokonywanych odległości. Jest to taka sama zasada rozliczeń jak przy transporcie osób.

Jedynym wyjątkiem jest wewnątrzspółnotowy transport towarów. W tym wypadku wykonawca usługi transportu towarów na rzecz niepodatnika rozliczy ją w kraju Unii Europejskiej, w którym transport się rozpoczyna.

Oznacza to, że konsument transportujący swoje mienie prywatne do Luksemburga z Polski, będzie miał uwzględniony w cenie usługi polski VAT. Natomiast gdy będzie ponownie przewoził majątek z Luksemburga do Polski, zapłaci podatek od wartości dodanej rozliczany w Luksemburgu.

### **Stawka VAT**

Jeśli miejscem opodatkowania usługi transportu towarów wykonywanej przez polskiego przedsiębiorcę jest Polska, to co do zasady będzie ona

objęta podstawową 22-proc. stawką VAT.

Nadal jednak do usługi międzynarodowego transportu towarów poza krajami Unii Europejskiej stosowana może być stawka obniżona w wysokości zero proc. Nie zmieniły się również zasady dokumentowania takiej usługi warunkujące stosowanie stawki preferencyjnej.

### **Wysokość stawki VAT przy transporcie na rzecz polskiego kontrahenta**

1) Gdy usługa transportu towarów wykonywana jest w całości w kraju, to usługodawca wystawi fakturę za całą usługę z 22-proc. VAT.

2) Gdy usługa transportu jest wewnątrzspółnotowym transportem towarów (np. towary transportowane są z Polski do Hiszpanii), wtedy polski usługodawca wystawi fakturę za całą usługę z 22-proc. VAT.

3) Gdy usługa transportu jest międzynarodowym transportem towarów (np. przewóz towarów z Polski na Białoruś), wtedy polski podatnik wystawia fakturę za całość transportu z zerową stawką VAT (inaczej niż dotychczas, gdy usługę dzielono na dwie części). Podstawą stosowania tej stawki jest art. 83 ust. 1 pkt 23 ustawy o VAT.

4) Jeśli usługa transportu towarów polega na wywozie towaru z obszaru UE poza terytorium Wspólnoty lub przywozu towaru spoza terytorium UE na obszar Wspólnoty z ominięciem terytorium Polski (przykładowo przewóz towarów z Estonii do Rosji), wtedy polski podatnik wystawi fakturę za cały odcinek z zerową stawką VAT (dotychczas taka usługa nie podlegała polskiemu VAT).

5) Podstawą stosowania tej stawki jest § 8 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia ministra finansów z 24 grudnia 2009 r. w sprawie wykonania niektórych przepisów ustawy o podatku od towarów i usług (DzU nr 224, poz. 1799), ponieważ opisana usługa nie spełnia definicji międzynarodowego transportu z art. 83 ust. 3 ustawy o VAT.

6) Gdy usługa transportu towarów wykonywana jest całkowicie poza granicami Wspólnoty (np. przewóz towarów z Ukrainy do Rosji), wtedy polski usługodawca opodatkuje ją w całości stawką podstawową 22 proc. Dotychczas taka usługa w ogóle nie była opodatkowana polskim VAT.

Gdy usługa będzie opodatkowana w innym kraju niż Polska, trzeba wystawić fakturę bez VAT.

Jeżeli wykonawcą usługi będzie zagraniczna firma transportowa nieposiadająca w Polsce siedziby, miejsca zamieszkania lub stałego miejsca wykonywania działalności, to obowiązek rozliczenia podatku od towarów i usług będzie ciążył na polskim usługobiorcy, który będzie musiał wykazać import usług.

### **Faktura bez VAT**

Należy zwrócić uwagę, że usługa transportu towarów wykonywana na rzecz podatnika zagranicznego (nieposiadającego w Polsce siedziby, miejsca zamieszkania, stałego miejsca wykonywania działalności) będzie zawsze opodatkowana za granicą, w kraju usługobiorcy.

W takim wypadku żadna stawka podatku VAT nie znajdzie zastosowania. Polska firma transportowa wystawi fakturę bez VAT z adnotacją, że podatek rozlicza nabywca.

### **Usługa dla polskiej firmy**

Usługa transportu towarów wykonywana przez polskiego podatnika będzie opodatkowana w Polsce tylko wtedy, gdy usługobiorcą będzie inny polski podatnik. W takiej sytuacji niezależnie od fizycznego miejsca jej wykonywania. Usługodawca powinien ją udokumentować zwykłą fakturą VAT z odpowiednią stawką.

Zaskakujący jest zwłaszcza przypadek świadczenia transportu poza granicami Polski dla polskiego przedsiębiorcy. Fizycznie usługa ta nie ma żadnego związku z Polskim terytorium, jednak nowe zasady określania miejsca opodatkowania jednoznacznie nakazują opodatkować ją w Polsce, jednocześnie nie ma podstawy prawnej do stosowania stawki obniżonej.

### **Usługa na rzecz niepodatnika**

Opisane powyżej przykłady rozliczenia VAT dotyczą usługi świadczonej na rzecz podatnika. Do usług świadczonych na rzecz niepodatnika zastosowanie będzie miała w większości wypadków stawka 22 proc., ale tylko wtedy, gdy choć część transportu odbywa się w Polsce i to w stosunku do tej części. Wyjątkiem będzie wewnątrzwspólnotowy transport towarów, gdy rozpoczyna się w Polsce. Wtedy stawka 22 proc. będzie dotyczyć całej usługi.

Jedynie usługa transportu międzynarodowego towarów lub usługa związana z eksportem uprawni do zastosowania zerowej stawki VAT na polskim odcinku.

## Wymagane dokumenty

Dokumentami uprawniającymi do stosowania zerowej stawki są w przypadku transportu:

- 1) towarów przez przewoźnika lub spedytora – list przewozowy lub dokument spedytorski (kolejowy, lotniczy, samochodowy, konosament morski, konosament żeglugi śródlądowej), stosowany wyłącznie w komunikacji międzynarodowej, lub inny dokument, z którego jednoznacznie wynika, że w wyniku przewozu z miejsca nadania do miejsca przeznaczenia nastąpiło przekroczenie granicy z państwem trzecim, oraz faktura wystawiona przez przewoźnika (spedytora);
- 2) towarów importowanych – oprócz dokumentów, o których mowa w pkt 1, dokument potwierdzony przez urząd celny, z którego jednoznacznie wynika wliczenie wartości usługi do podstawy opodatkowania z tytułu importu towarów;
- 3) towarów przez eksportera – dowód wywozu towarów.

Do zastosowania dla usług transportu międzynarodowego preferencyjnej stawki konieczne jest dopełnienie określonych warunków związanych przede wszystkim z dokumentowaniem tych usług. Niezbędne jest bowiem posiadanie określonych dokumentów potwierdzających wykonanie i charakter usługi.

## Powstanie obowiązku podatkowego

Moment powstania obowiązku podatkowego z tytułu usługi transportu towarów nie zmienił się, jeśli nie mamy do czynienia z importem tej usługi. Obowiązek podatkowy z tytułu usługi opodatkowanej w Polsce (ale nie na zasadzie importu usług) powstaje z chwilą otrzymania całości lub części zapłaty, nie później jednak niż 30 dnia licząc od dnia wykonania usługi (art. 19 ust. 13 pkt 2 lit. a ustawy o VAT).

Podatnik nie może jednak wybrać dowolnie terminu powstania obowiązku podatkowego w okresie 30 dni od daty wykonania usługi.

Moment powstania obowiązku podatkowego przy usługach transportowych wiąże się z chwilą otrzymania zapłaty, w całości lub w części. Jeżeli natomiast zapłata nie nastąpi, to wówczas obowiązek podatkowy powstaje 30 dnia od dnia wykonania usługi.

Przepisy ustawy nie dają w tym zakresie podatnikom żadnego wyboru ani dowolności w ustalaniu momentu powstania obowiązku podatkowego, który powstanie z mocy prawa, w ściśle określonym przypadku i czasie.

Nieuzasadniona jest zatem taka interpretacja tego przepisu, według której podatek może sobie sam wybrać dzień powstania obowiązku podatkowego, aby tylko zmieścił się w przedziale czasowym pomiędzy dniem wykonania usługi a 30 dniem od tego zdarzenia”.

Ten szczególny sposób określania obowiązku podatkowego został wprowadzony przez polskiego ustawodawcę na podstawie przepisów unijnych.

## **Zasady rozliczania importu**

Jeśli jednak podatek polski rozlicza import usługi transportu towarów, to zastosowanie ma znowelizowany przepis, art. 19 ust. 19a lub 19b ustawy o VAT, a import usługi rozliczymy wcześniej, już w momencie jej wykonania. Jeśli polski usługobiorca zapłacił wcześniej zaliczkę, to obowiązek podatkowy wystąpi już z chwilą zapłaty zaliczki.

Niektóre firmy polskie kupują usługi transportu towarów od firm zagranicznych rozliczane okresowo, np. w tygodniu lub w miesiącu. W takiej sytuacji obowiązek podatkowy z tytułu importu usługi powstanie z chwilą zakończenia okresu rozliczeniowego (np. tygodnia lub miesiąca).

## **Usługa opodatkowana za granicą**

Usługa transportu towarów wykonywana przez polskiego podatnika na rzecz podatnika zagranicznego (niemającego w Polsce siedziby, miejsca zamieszkania ani stałego miejsca prowadzenia działalności) będzie opodatkowana za granicą (w kraju nabywcy). Moment jej rozliczenia w ewidencji VAT określa art. 109 ust. 3a ustawy o VAT, zdanie ostatnie.

Ponieważ miejsce jej opodatkowania reguluje art. 28b ustawy o VAT, zatem usługa będzie rozliczona w momencie jej wykonania (czyli nie tak jak dotychczas, według opisanego art. 19 ust. 13 pkt 2 lit. a ustawy, w momencie otrzymania całości lub części zapłaty, nie później niż 30 dnia licząc od dnia wykonania usługi).

Jeśli krajem nabywcy będzie kraj Unii Europejskiej, to usługa ta powinna być ujęta w informacji podsumowującej również w rozliczeniu miesiąca (lub kwartału), w którym zakończono jej świadczenie. Mówi o tym nowy art. 100 ust. 11 ustawy o VAT.

Biorąc pod uwagę moment ujęcia w ewidencji VAT i ujęcia w informacji podsumowującej, należy uznać, że rozliczenie usługi w deklaracji VAT-7 również powinno nastąpić w okresie rozliczeniowym, w którym ją zakończono. Nie wynika to jednak wprost z art. 19 ustawy o VAT

definiującego moment rozliczenia podatku (obowiązek podatkowy), lecz z przepisów o ewidencji VAT i informacji podsumowującej.

### **Obowiązek wystawienia faktury**

Zasady wystawiania faktur opisuje rozporządzenie ministra finansów z 28 listopada 2008 r. (DzU nr 212, poz. 1337 ze zm.).

Zgodnie z jego § 11 ust. 1 fakturę dokumentującą usługi transportowe krajowe wystawiamy zawsze nie później niż z chwilą powstania obowiązku podatkowego. Nie ma w takiej sytuacji problemu, ponieważ obowiązek podatkowy z tego tytułu powstaje najczęściej w 30 dniu licząc od daty wykonania usługi.

W tym czasie usługodawca zawsze zdążył taką fakturę wystawić. Po nowelizacji zasada ta obowiązuje jednak również, gdy podatnik stosuje do określania obowiązku podatkowego nowy art. 19 ust. 19a ustawy o VAT, czyli przy imporcie i „eksporcie” usługi transportowej. Zatem obecnie, po zmianie przepisów, polska firma transportowa powinna wystawić fakturę dla zagranicznego kontrahenta najpóźniej w chwili wykonania usługi.

## **System INTRASTAT**

### **Cele systemu**

Z chwilą przystąpienia Polski do Unii Europejskiej towary przywożone z obszaru pozostałych państw członkowskich Unii Europejskiej albo wywożone na ich obszar nie są już objęte zgłoszeniami celnymi. Jest to konsekwencja funkcjonowania unii celnej pomiędzy wszystkimi krajami należącymi do Wspólnoty.

W celu zapewnienia niezbędnych informacji o obrocie handlowym towarami pomiędzy państwami członkowskimi Unii Europejskiej zaistniała konieczność wprowadzenia systemu monitorującego obrót towarowy podmiotów mających swoją siedzibę w kraju i dokonujących obrotów towarowych z innymi państwami należącymi do Wspólnoty. Systemem, który zapewnia dopływ takich informacji, jest INTRASTAT.

Wprowadzenie w Polsce systemu INTRASTAT zaowocowało nałożeniem na podmioty prowadzące obrót towarowy z innymi państwami członkowskimi Unii Europejskiej obowiązku przekazywania informacji o zrealizowanych przez nich obrotach, tj. o dokonanych przywozie towarów z terytorium innych państw Unii Europejskiej na terytorium Polski i wywozie towarów z terytorium



Polski na terytorium innych państw należących do Wspólnoty. Informacje o handlu towarami pomiędzy Polską a pozostałymi krajami Wspólnoty są zbierane przez służby celne bezpośrednio od zobowiązanych podmiotów lub przedstawicieli reprezentujących te podmioty.

Podmioty (przedsiębiorcy) zobowiązane do przekazywania danych dotyczących ich obrotów towarowych z krajami Unii Europejskiej są zobligowane do dokonywania zgłoszeń na deklaracjach INTRASTAT – Przywóz i INTRASTAT – Wywóz. Jest to zbiorcza, miesięczna informacja o dokonanych w ciągu danego okresu sprawozdawczego przywozach i wywozach towarów.

## **Podmioty zobowiązane do przekazywania informacji INTRASTAT**

W myśl przepisów prawa celnego osobą zobowiązaną do przekazywania informacji w ramach systemu INTRASTAT jest osoba fizyczna lub osoba prawna, a także jednostka organizacyjna bez osobowości prawnej, która jest podatnikiem VAT i realizuje wymianę towarową z krajami Unii Europejskiej. Podmiotem odpowiedzialnym za dostarczenie informacji do systemu INTRASTAT jest więc osoba fizyczna lub prawna zarejestrowana jako podatek VAT w Państwie Członkowskim przywozu, która:

- zawarła umowę, z wyjątkiem umowy przewozu, na dostawy towarów lub,
- dokonuje lub przewiduje przyjmowanie dostaw towarów lub,
- jest w posiadaniu towarów pochodzących z przywozu.

Przedsiębiorstwa transportowe

Przedsiębiorstwa transportowe co do zasady nie są zobowiązane do składania deklaracji INTRASTAT, ponieważ to nie one są podmiotami realizującymi wymianę towarową pomiędzy krajami, a jedynie wykonują służebną tej wymianie usługę przewozu towaru.

Przedsiębiorstwa zajmujące się spedycją często podejmują się w ramach oferowanych usług wypełniania deklaracji INTRASTAT dla swoich zleceniodawców w ramach usługi spedycji towarów. Również osoby, które dokonują transakcji handlowej, a następnie samodzielnie wykonują przewóz towarów zobowiązane są do deklaracji statystycznych. Nie wynika to wówczas z samego faktu przewozu, ale z połączenia w jednym podmiocie przewoźnika i osoby realizującej wymianę towarową.



W ramach wykonywania przewozu towarów również czynności dokonywane przez przedsiębiorstwa transportowe mogą mieć znaczenie dla składanej deklaracji INTRASTAT. Duże znaczenie dla zgłoszenia ma dokładny termin przekroczenia towaru przez granicę. Jeżeli na przykład przewoźnik przyjmie towar 31 stycznia, to od konkretnej sytuacji na drogach, czy od godziny wyruszenia transportu zależy w jakim miesiącu uwzględniony zostanie przewóz towaru przez granicę.

Zgłoszeniu nie podlegają mianowicie towary w tranzycie, o ile w drodze do kraju przeznaczenia nie mają miejsca zatrzymania i operacje niezwiązane bezpośrednio z transportem towaru.

### **Przykład**

Polskie przedsiębiorstwo sprzedaje towar francuskiemu przedsiębiorstwu. Towar ten dostarczany jest z Polski do Francji przez terytorium Niemiec. Jeżeli nie wystąpi przerwa w transporcie na terenie Niemiec i nie nastąpi np. przeładunek towaru, przepakowanie lub podobna operacja nie mająca bezpośredniego związku z transportem lub zmieniająca status prawny towaru, to deklaracja INTRASTAT jest wystawiana tylko we Francji (przywóz) i Polsce (wywóz). Jeżeli nastąpi przerwa w transporcie i wykonane zostaną określone czynności, wówczas do statystyki jest zgłaszany: we Francji przywóz z Niemiec, w Niemczech wywóz do Francji oraz w Niemczech przywóz z Polski, a w Polsce wywóz do Niemiec.

### **Progi statystyczne**

W celu zredukowania obciążeń wynikających z wypełniania obowiązku sprawozdawczego, wprowadzono system progów statystycznych, który w sposób kwotowy określa samo zobowiązanie do dokonywania zgłoszeń INTRASTAT jak również jego zakres informacyjny. Progi statystyczne ustalane są na dany rok sprawozdawczy i ogłaszane przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.

Progi ustala się osobno dla przywozu i wywozu, w związku z czym także obowiązek sprawozdawczy z nich wynikający musi być rozpatrywany niezależnie dla każdego rodzaju obrotu.

Pierwszym ze zdefiniowanych progów jest tzw. próg podstawowy. Wartości progu, kalkulowane osobno dla przywozu i wywozu, określone są w złotych polskich.

Jeśli przywóz lub wywóz danego podmiotu przekroczy w danym roku sprawozdawczym lub przekroczył w roku poprzednim wartość progu podstawowego ustalonego dla danego rodzaju obrotu na aktualny rok

sprawozdawczy, to podmiot zobowiązany jest do dokonywania zgłoszeń INTRASTAT. Obowiązek dotyczy tego lub tych rodzajów obrotu, w których nastąpiło przekroczenie progu.

W systemie progów zdefiniowano także próg szczegółowy. Tak jak w poprzednim przypadku, jego wartość ustalona jest oddzielnie dla przywozu i wywozu. Również zasady związane z przekroczeniem progu działają analogicznie. Przekroczenie tego progu oznacza dla podmiotu zobowiązanego konieczność wypełnienia wszystkich pól deklaracji INTRASTAT dla rodzaju obrotu, w którym nastąpiło przekroczenie.

Na 2010 r. ustalono następujące wartości progów statystycznych dla podmiotów realizujących obroty z krajami Unii Europejskiej:

- próg podstawowy: dla przywozu 1.000.000 zł, dla wywozu 1.000.000 zł
- próg szczegółowy: dla przywozu 33.000.000 zł, dla wywozu 60.000.000 zł.
- Obowiązek wypełniania deklaracji INTRASTAT powstaje, jeśli: wartość dokonanych przez ten podmiot przywozów lub wywozów towarów w roku poprzedzającym rok sprawozdawczy przekroczyła wartość określoną odpowiednio dla ustalonego na aktualny rok sprawozdawczy progu podstawowego w przywozie lub w wywozie.
- wartość dokonanych przez ten podmiot przywozów lub wywozów towarów przekroczyła w danym roku sprawozdawczym wartość określoną dla ustalonego na dany rok sprawozdawczy progu podstawowego w przywozie lub w wywozie. W tym przypadku osoba zobowiązana dokonuje zgłoszeń INTRASTAT poczynając od zgłoszenia INTRASTAT za okres sprawozdawczy, w którym wartość dokonanych przywozów albo wywozów towarów przekroczyła wartość określoną dla odpowiedniego statystycznego progu podstawowego.

Podmiot, którego wartość obrotów zawiera się pomiędzy wartością progu podstawowego a wartością progu szczegółowego, wypełnia następujące pola na deklaracji INTRASTAT:

<b>1</b>	Okres sprawozdawczy
<b>2</b>	Rodzaj deklaracji
<b>3</b>	Kod izby celnej, do której adresowana jest deklaracja INTRASTAT
<b>4</b>	Odbiorca - w przypadku zgłoszenia INTRASTAT w przywozie albo Nadawca - w przypadku zgłoszenia INTRASTAT w wywozie
<b>5</b>	Przedstawiciel - w przypadku dokonywania zgłoszenia INTRASTAT przez przedstawiciela
<b>6</b>	Łączna wartość fakturowa w PLN
<b>8</b>	Łączna liczba pozycji
<b>9</b>	Numer pozycji
<b>10</b>	Opis towaru
<b>11</b>	Kod kraju wysyłki - w przypadku zgłoszenia INTRASTAT w przywozie albo "Kod kraju przeznaczenia" - w przypadku zgłoszenia INTRASTAT w wywozie
<b>13</b>	Kod rodzaju transakcji
<b>14</b>	Kod towaru
<b>16</b>	Kod kraju pochodzenia - w przypadku zgłoszenia INTRASTAT w przywozie
<b>17</b>	Masa netto (w kg)
<b>18</b>	Ilość w uzupełniającej jednostce miary
<b>19</b>	Wartość fakturowa w PLN
<b>21</b>	Wypełniający

natomiast zwolniony jest z wypełniania następujących pól na deklaracji INTRASTAT:

7 - Łączna wartość statystyczna w PLN

12 - Kod warunków dostawy

15 - Kod rodzaju transportu

20 - Wartość statystyczna w PLN

Podmioty, które nie mają obowiązku wypełniania powyższych pól na deklaracji INTRASTAT powinny pozostawić te pola puste. Nie należy ich wypełniać żadnymi znakami!

Podmiot, którego wartość przywozów bądź wywozów przekroczyła próg szczegółowy, jest zobowiązany do wypełniania wszystkich pól na deklaracji INTRASTAT.

## **Dokonywanie zgłoszeń INTRASTAT**

Okresem sprawozdawczym jest miesiąc kalendarzowy, w trakcie którego dokonano wewnątrzspółnotowej wymiany towarowej (wywozu lub przywozu towarów). Istnieje możliwość przekazywania informacji obejmującej okres krótszy niż miesiąc w formie deklaracji częściowej, jednak te częściowe informacje muszą łącznie obejmować cały miesięczny okres sprawozdawczy.

Zgłoszenie INTRASTAT za dany okres sprawozdawczy powinno być dokonane nie później niż do 10 dnia miesiąca następującego po okresie, którego dotyczy deklaracja INTRASTAT.

Ostatnie zgłoszenie częściowe za dany okres sprawozdawczy musi być dokonane nie później niż do 10 dnia miesiąca następującego po okresie, którego dotyczy deklaracja INTRASTAT.

Podmiot zobowiązany do dostarczania danych może wypełnić ten obowiązek osobiście lub przez przedstawiciela. Upoważnienie powinno zostać sporządzone w formie pisemnej.

Przedstawicielem takim może być: pracownik podmiotu zobowiązanego lub jego prokurent, agent celny, adwokat, radca prawny oraz doradca podatkowy. Jednak zawsze odpowiedzialność za kompletność i poprawność składanych deklaracji INTRASTAT spoczywa na podmiocie zobowiązanym.

Deklaracje INTRASTAT w formie elektronicznej (dyskietka, www, CD-ROM) lub w formie pisemnej (na formularzach deklaracji INTRASTAT) z informacjami dotyczącymi obrotów towarowych do/z Polski (przywozu i wywozu towarów) z/na terytorium innego państwa członkowskiego Unii Europejskiej podmiot zobowiązany jest przekazywać do izby celnej właściwej miejscowo ze względu na siedzibę lub miejsce zamieszkania podmiotu.

# Informacje praktyczne dla przedsiębiorstw transportowych

## Niezbędne dokumenty podczas kontroli:

### Uprawnienia do kierowania pojazdami drogowymi

Polskie prawa jazdy, ważne w Polsce, są uznawane bezterminowo w RFN (jeżeli bezterminowo są ważne w Polsce) i mogą być przepisywane na niemieckie prawa jazdy. Jeżeli polskie prawo jazdy posiada termin ważności ze względu np. na konieczność przeprowadzenia badań lekarskich, to przy przepisywaniu na niemieckie prawo jazdy, władze niemieckie mogą (nie muszą) zażądać przeprowadzenia takich badań w Niemczech. Polskie Prawo Jazdy kategorii B odpowiada niemieckiej kategorii BE i uprawnia do kierowania pojazdem z przyczepą o łącznej masie nie przekraczającej 3 500 kg, jeżeli jednak pojazd ciągnący posiada masę większą niż przyczepa.

### Dokumenty pojazdu drogowego

Podstawowym dokumentem pojazdu świadczącym o dopuszczeniu pojazdu do ruchu jest dowód rejestracyjny. Dowody rejestracyjne wydane przez władze polskie są uznawane bez ograniczeń. Muszą być jednak w takim stanie aby można było odczytać wszystkie dane. W przeciwnym razie mogą być zatrzymywane z podejrzeniem sfalszowania. Tarcze tachografu Dla kierowców pojazdów drogowych wykonujących pracę kierowcy zawodowo (na podstawie umowy o zatrudnieniu) jest obowiązkowe posiadanie w pojeździe tarczek tachografu oraz aktualnych świadectw kwalifikacyjnych na tych samych zasadach jak w Polsce.

Zatrzymane podczas kontroli dokumenty pojazdu i / lub tablice rejestracyjne są przesyłane do polskich przedstawicielstw dyplomatycznych w Niemczech, które z kolei przekazują te dokumenty i tablice właściwym urzędom w Polsce, które te dokumenty wydały. Od momentu zatrzymania trwa to ok. dwa miesiące. Właściciel pojazdu, przy którym stwierdzono podczas kontroli, że nie może być dopuszczony do ruchu może zdecydować o naprawie pojazdu w Polsce, wtedy uniknie procedury zatrzymania dokumentów lub tablic.

## **Zezwolenia na przewóz osób i towarów transportem drogowym**

Od momentu członkostwa Polski w Unii Europejskiej licencjami na przewóz osób i towarów transportem drogowym wydawane są przez Ministerstwo Infrastruktury na podstawie ustawy o transporcie drogowym.

Polskie licencje są uznawane bez ograniczeń. Podczas przewozu powinny znajdować się w pojeździe.

Nadal obowiązują zezwolenia CEMT na przewóz towarów pojazdami zarejestrowanymi w Polsce pomiędzy krajami UE, oraz zezwolenia na przewozy towarów pojazdami o danych technicznych przekraczających dane standardowe (nienormatywne).

### **Autostop**

Zabranie do samochodu przygodnego pasażera, zarówno obywatela UE, jak i spoza UE, może spowodować poważne konsekwencje dla kierowcy (właściciela) samochodu, a nawet współpasażerów. Komplikacje mogą nastąpić, jeżeli np. w czasie kontroli na granicy lub innej kontroli (np. celnej) okaże się, że osoba przewożona ma przy sobie niedozwoloną ilość towarów akcyzowych lub środki odurzające.

Należy pamiętać, że sam przewóz pasażerów – np. obywateli spoza krajów UE i Europejskiego Obszaru Gospodarczego – przebywających nielegalnie w Niemczech jest traktowany jako przestępstwo. W takich przypadkach kierowcy (właścicielowi) pojazdu i ewentualnym współpasażerom mogą grozić sankcje w postaci aresztu (więzienia) a nawet zatrzymania pojazdu.

### **Katalog kar**

Prawo niemieckie zawiera niezwykle precyzyjnie określony katalog wykroczeń drogowych i wysokości kar za każde z nich (tzw. Bußgeldkatalog). W związku z tym podejmowanie przez kierowcę dyskusji z policją drogową na temat wysokości mandatu nałożonego za wykroczenie jest bezcelowe i zwykle tylko pogarsza sytuację. Odmowa zapłacenia mandatu na miejscu wiąże się zawsze ze skierowaniem sprawy na drogę sądową (lub postępowaniem nakazowym), a także – jako reguła – z zatrzymaniem posiadanych przez kierowcę pieniędzy na poczet ewentualnej kary i kosztów postępowania.

Podczas kontroli drogowej sprawdzane są prawo jazdy i dokumenty pojazdu. Jeśli w dokumentach znajdują się nieczytelności, uszkodzenia, poprawki lub przeróbki, dokumenty te i samochód zostają zatrzymane oraz rozpoczyna się postępowanie wyjaśniające. Kosztami obciążony jest kierowca (holowanie, parkowanie, koszty badania technicznego pojazdu, kara pieniężna itd.). Podobnie rzecz wygląda w przypadku podejrzenia o

naruszenie oryginalnych wybitych numerów nadwozia lub silnika pojazdu, zwłaszcza w samochodach produkcji niemieckiej. Policja bardzo rygorystycznie kontroluje stan techniczny pojazdów. Jeżeli stwierdzi poważne usterki, może zatrzymać dowód rejestracyjny i nałożyć wysoką karę pieniężną rzędu kilkuset euro, obciążyć kierowcę kosztami odholowania pojazdu do warsztatu i innymi opłatami administracyjnymi, wraz z kosztami pracy służb publicznych przy usuwaniu szkód w środowisku naturalnym, powstałych np. wskutek wycieku płynów z silnika. Podobne konsekwencje mogą spotkać kierowcę, który samodzielnie naprawia samochód w miejscu niedozwolonym (przeprowadzanie napraw jest dozwolone wyłącznie w warsztatach).

### **Zabezpieczenie ładunku podczas przewozów towarowych pojazdami ciężarowymi na terenie Niemiec**

Kwestie zabezpieczenia ładunku podczas przewozów towarowych pojazdami ciężarowymi reguluje w Niemczech Prawo o Ruchu Drogowym (Strassenverkehrsordnung, StVO). §22 ust. 1 StVO mówi, że ładunek, łącznie ze sprzętem i urządzeniami do zabezpieczania ładunku należy umieścić i zabezpieczyć w taki sposób, aby nawet podczas pełnego hamowania lub gwałtownego wymijania nie przesuwał się on, nie przewracał się, nie toczył, nie spadał i nie wywoływał możliwego do uniknięcia hałasu. Należy przy tym przestrzegać uznanych zasad technicznych.

Na podstawie wytycznych Związku Inżynierów Niemieckich sporządzono instrukcje praktycznego zastosowania metod zabezpieczenia ładunku. Z instrukcji tych korzystają również niemieckie organy kontrolne. Przykładowe podręczniki zawierające te instrukcje znaleźć można m.in. na stronach internetowych BAM.

### **Zakaz ruchu samochodów ciężarowych**

#### **Niedziele i dni świąteczne**

Zakaz ruchu w niedziele i dni świąteczne reguluje w Niemczech § 30 niemieckiego „Prawa o ruchu drogowym” (Straßenverkehrsordnung, StVO). Zgodnie z nim samochody ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 7,5 ton oraz przyczepy ciągnięte przez samochody ciężarowe nie mogą poruszać się po drogach w Republice Federalnej Niemiec w niedziele i dni świąteczne w godzinach od 0 do 22.00.



## **Okres urlopowy**

Zakaz ruchu w okresie urlopowym regulowany jest przez niemieckie „Rozporządzenie o ruchu drogowym w okresie urlopowym”. Zgodnie z tym Rozporządzeniem pojazdy ciężarowe o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 7,5 ton oraz przyczepy ciągnięte przez samochody ciężarowe nie mogą poruszać się po niektórych autostradach i drogach federalnych we wszystkie soboty w okresie od 01 lipca do 31 sierpnia.

## **Przewozy kabotażowe w Niemczech.**

Z dniem 30.04.2009 minął okres przejściowy dla przewozów kabotażowych przewidziany dla nowych krajów członkowskich UE. Od 01.05.2009 - zgodnie z Rozporządzeniem EWG 3118/93 - także polscy przewoźnicy drogowi mają możliwość „czasowego” wykonywania przewozów kabotażowych na terenie UE. Rozporządzenie unijne zostało uzupełnione przez regulacje krajowe państw członkowskich UE.

Przewóz kabotażowy oznacza przewóz towarów na terenie państwa (np. w Niemczech pomiędzy Hamburgiem i Kolonią) przez zagraniczne przedsiębiorstwo transportowe (np. polskie), które nie ma siedziby ani oddziału w tym państwie (Niemczech).

Polskie przedsiębiorstwo transportu towarowego, które posiada licencję wspólnotową i nie ma siedziby ani oddziału w Niemczech, po zakończeniu przewozu transgranicznego (międzynarodowego) do Niemiec, po pierwszym częściowym lub całkowitym rozładunku, wykonać do trzech przewozów kabotażowych tym samym pojazdem. Ostatni rozładunek, przed opuszczeniem Niemiec, musi nastąpić w ciągu 7 dni od pierwszego częściowego lub całkowitego rozładunku w ramach przewozu międzynarodowego.

Przewoźnik wykonujący przewozy kabotażowe zobowiązany jest do posiadania w trakcie wykonywania przewozu dokumentów potwierdzających transport transgraniczny (np. list przewozowy CMR) i każdy realizowany przewóz kabotażowy. Dokumentacja ta musi zawierać następujące dane:

1. nazwisko, adres, podpis nadawcy
2. nazwisko, adres, podpis przedsiębiorstwa transportu towarowego

3. nazwisko, adres, podpis odbiorcy, jak również po dokonany rozładunku podpis odbiorcy i datę rozładunku
4. miejsce i datę przejęcia towaru, jak również adres miejsca rozładunku
5. zwyczajowy opis rodzaju towaru i jego opakowania
6. wagę brutto towaru lub inne dane dotyczące ilości towaru
7. numery rejestracyjne pojazdu lub naczepy.

### **Wymogi dotyczące ubezpieczeń OC przewoźnika w ramach przewozów kabotażowych na terenie Niemiec**

Zgodnie z §7a, pkt.1 i 2 niemieckiej Ustawy o Towarowym Transporcie Samochodowym (Güterkraftverkehrsgesetz) przedsiębiorstwa transportowe wykonujące przewozy na terenie Niemiec zobowiązane są do posiadania ważnego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej przewoźnika, obejmującego szkody wynikające z uszkodzenia/zniszczenia towaru i opóźnienia dostawy, a suma ubezpieczenia na każde zdarzenie winna wynosić min. 600.000 euro.

W przypadku ubezpieczenia zawartego poza RFN konieczne jest posiadanie podczas przewozu i udostępnienie na żądanie w razie kontroli zaświadczenia od ubezpieczyciela (w języku niemieckim bądź jego uwierzytelnionego tłumaczenia na niemiecki) potwierdzającego, że ubezpieczenie obejmuje szkody wynikające z uszkodzenia/zniszczenia towaru i opóźnienia dostawy, a suma ubezpieczenia na każde zdarzenie wynosi min. 600.000 euro.

Kierowca zobowiązany jest do udostępnienia na żądanie dokumentów osobom upoważnionym do kontroli.

W związku z liberalizacją rynku transportowego w Niemczech, urząd BAG (Bundesamt für Güterverkehr) otrzymał polecenie dokonywania selektywnych kontroli przestrzegania ww. regulacji w rejonach i branżach o szczególnym nasileniu transportu kabotażowego.

## Opis Kancelarii Goldenstein & Partner

Goldenstein & Partner jest dynamicznie rozwijającą się kancelarią, świadcząca usługi zarówno w zakresie doradztwa prawnego jak i podatkowego, zatrudniającą blisko 90 osób w biurach w Poczdamie, Berlinie, Hamburgu, Szczecinie oraz od 2011 roku również w Poznaniu.

Nasze porady w zakresie prawa transportowego obejmują przede wszystkim:

- opracowywanie umów transportowych, w szczególności zleceń spedycyjnych i przewozowych, umów ramowych, umów z agentami i podwykonawcami,
- pozostałe kwestie dotyczące kształtowania umów, w szczególności opracowywanie i optymalizacja Ogólnych Warunków Handlowych w zakresie przewozów, spedycji i logistyki,
- doradztwo w zakresie niezbędnej dokumentacji, w szczególności dotyczące listów przewozowych i dokumentacji przewozowej
- dochodzenie roszczeń o wynagrodzenie
- dochodzenie roszczeń z tytułu odpowiedzialności cywilnej, żądania regresowe,
- obrona przed żądaniami odszkodowawczymi.

Obsługa Klientów działających na obszarze prawa transportowego obejmuje również całokształt prawa publicznego z zakresu transportu towarowego oraz przepisy regulujące nakładanie grzywien i przepisy karne.

Szczególnie na obszarze zarządzania inkaso i zarządzania wierzytelnościami jesteśmy w stanie zaoferować Państwu rozwiązanie, którego celem od samego początku będzie unikanie deficytów płatniczych, lub też pozytywne dochodzenie należności za pomocą prawnych środków przymusu, ponosząc przy tym możliwie niskie nakłady finansowe.

### **Główna siedziba w Poczdamie**

Villa Quistorp  
Hegelallee 1  
14467 Potsdam

Telefon: +49(0)331-2 98 20 0

Telefax: +49(0)331-2 98 20 24

### **Oddział w Berlinie**

Meinekestraße 27  
w pobliżu Kurfürstendamm  
10719 Berlin

Telefon: +49(0)30-76 76 88 46

Telefax: +49(0)30-76 76 88 47

### **Oddział w Hamburgu**

Agnesstraße 38  
22301 Hamburg

Telefon: +49 (0)40-51 32 35 55

Telefax: +49 (0)40-40 13 10 89

### **Oddział w Szczecinie**

ul. Grodzka 20/4  
70-561 Szczecin

Telefon: +48-91-488 02 78

Telefax: +48-91-886 50 66

### **Oddział w Poznaniu**

ul. Antoniego Małeckiego 23/3  
60-708 Poznań

Telefon: +48 61 278 54 32

Telefax: +48 61 278 54 33

***Poradnik nie stanowi źródła prawa. Pomimo dołożenia wszelkiej staranności w przygotowanie poradnika, wydawcy oraz autor nie ponoszą odpowiedzialności za ewentualne nieścisłości lub błędy, a także za konsekwencje wynikające z zastosowania wskazówek w praktyce. W celu uzyskania wiążącej porady prawnej prosimy o bezpośredni kontakt z kancelarią prawną - podatkową Goldenstein & Partner.***



[ec.europa.eu/enterprise-europe-network](http://ec.europa.eu/enterprise-europe-network)

