



Marek Białkowski
dr
Uniwersytet Szczeciński
e-mail: marek.bialkowski@usz.edu.pl
ORCID: 0000-0001-8893-8690



Dualizm odpowiedzialności przewoźników w przewozach kabotażowych

Streszczenie

Przedmiotem artykułu jest problem właściwego wykonywania międzynarodowej umowy przewozu kabotażowego towarów na podstawie przepisów wspólnych wszystkim państwom członkowskim Unii Europejskiej, które są stronami Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR), ale nie prowadzą działalności jako podmiot europejski. Sama problematyka opracowania oscyluje jednak wokół wielu aspektów prawnych, odnoszących się do prowadzenia działalności przewozów kabotażowych towarów, a także odpowiedzialności, jaka się z tym wiąże. Kwestie związane z wykonywaniem międzynarodowej umowy przewozu kabotażowego towarów są na tyle ważne, że u wielu przedsiębiorców transportowych mogą powodować trudności z odpowiedzialnością prawną dwójakiej natury. Z jednej strony z odpowiedzialnością cywilną za nieterminowe wykonanie umowy przewozowej, a z drugiej z odpowiedzialnością za popełnianie wykroczeń w trakcie realizacji tejże umowy. Co ciekawe, odpowiedź na pytanie, kto jest podmiotem odpowiedzialnym za ich popełnienie, nie jest jednoznaczna. Nie budzi wątpliwości, że skutki nieterminowego wykonania umowy przewozowej obciążają przewoźnika, odpowiedzialność za popełniane wykroczenia drogowe spoczywa jednakże na zatrudnionym u niego kierowcy, który wykonuje umowę na

polecenie swojego pracodawcy. W skrajnych przypadkach odpowiedzialnym może być wyłącznie przewoźnik, który jest właścicielem przedsiębiorstwa transportowego, a jednocześnie jako kierowca wykonuje usługę transportową, co w warunkach polskich wcale nie jest rzadkim przypadkiem. Przy czym podstawą takiego dualizmu odpowiedzialności przedsiębiorstwa transportowego wykonującego przewozy kabotażowe są zarówno przepisy prawa krajowego w stosunku do przewoźników zagranicznych, przepisy obowiązujące za granicą w stosunku do przewoźników krajowych wykonujących tam przewozy kabotażowe. W przeważającej mierze dochodzi jednak do nakładania przez organy administracyjne i policyjne państw europejskich różnego rodzaju kar porządkowych, znacznie utrudniających świadczenie tego rodzaju usług na terenie Unii Europejskiej.

Niniejsze opracowanie ma na celu wskazanie jedynie niektórych aspektów interpretacyjnych przepisów unijnych w kontekście przepisów krajowych, zmierzających do uniknięcia odpowiedzialności przez kierowców przy wykonywaniu usług kabotażowych w ramach europejskiej przestrzeni transportowej.

Słowa kluczowe: prawo przewozowe, konwencja, umowa przewozowa, przewozy kabotażowe, przewóz towarów, odpowiedzialność przewoźników

Wprowadzenie

Międzynarodowe prawo transportowe dotyczące międzynarodowego przewozu towarów zostało zasadniczo uregulowane w Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR)¹. Rzeczpospolita Polska ratyfikowała konwencję w 1962 roku, a jej ostateczna wersja po poprawkach i uzupełnieniach, w tłumaczeniu na język polski, została opublikowana 14 września 1962 roku². W obwieszczeniu Ministra Spraw Zagranicznych z dnia 13 czerwca 1995 roku o sprostowaniu błędu w przekładzie Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie dnia 19 maja 1956 roku³ dokonano sprostowania brzmienia art. 31 ust. 3 Konwencji w wierszach

1 Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i protokół podpisania, sporządzone w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (Dz.U. z 1962 r., nr 49, poz. 238 i 239 ze zm.).

2 Załącznik do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i protokołu podpisania, sporządzone w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (Dz.U. nr 49, poz. 238 ze zm.).

3 Protokół o sprostowaniu błędu w przekładzie Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie dnia 19 maja 1956 r. (Dz.U. z 1995 r., nr 69, poz. 352).

trzecim i czwartym – zamiast pojęcia „prawomocny” wpisano pojęcie „wykonalny”. Miało to duże znaczenie, ponieważ niemalże wszystkie jej uregulowania odnoszą się do kwestii cywilnoprawnych, a właściwie nadane znaczenie we wszystkich kwestiach jest kluczowe w procesie dokonywania wykładni zapisów umów przewozowych odnoszących się chociażby do praw i obowiązków stron takiej umowy. Brak konieczności przenoszenia zapisów Konwencji do wewnętrznego porządku państw stron takiej umowy ma znaczenie praktyczne, co jest szczególnie ważne chociażby z powodów różnych systemów prawnych państw stron Konwencji – od *common law* w systemie brytyjskim, poprzez system francuski, aż do systemu polskiego. Stosowanie norm prawnych różnych systemów prawnych do tej samej treści⁴ Konwencji może jednak rodzić i rodzi poważne problemy prawne wśród stosujących ją państw. Tym niemniej wskazać należy, że postanowienia umów międzynarodowych w związku z funkcjonowaniem krajowych umów przewozowych zmieniły swoje dotychczasowe znaczenie w tym kontekście, że zasadniczo przewozu dokonywanego wewnątrz państw członkowskich nie sposób odróżnić od przewozu międzynarodowego. Pewnym utrudnieniem jest nie tylko konieczność przekraczania granicy⁵, lecz także odmienność przepisów cywilnych i karnych poszczególnych państw, w ramach których wykonywane są przewozy kabotażowe.

W 2008 roku dokonano dalszej modyfikacji treści zapisów Konwencji poprzez wprowadzenie Protokołu dodatkowego do Konwencji odnoszącego się do elektronicznego listu przewozowego CMR (zwanego dalej Protokołem)⁶. W art. 1 Protokołu zdefiniowano dwa zasadnicze pojęcia: komunikacji elektronicznej i elektronicznego listu przewozowego, co miało także podłoże praktyczne w stosowaniu zapisów odnoszących się do tego rodzaju obrotu. Wskazano, że komunikacja elektroniczna jest informacją generowaną, wysyłaną, odbieraną przy użyciu środków elektronicznych, optycznych lub cyfrowych lub podobnych środków powodujących, że przekazywana informacja jest dostępna i może zostać wykorzystana jako późniejsze źródło odniesienia. Przytoczona definicja jest dość szeroka i obejmuje właściwie wszelkie urządzenia elektroniczne, począwszy od wiadomości przesyłanych faksem, przez kopiowane dokumenty zwykłe, które następnie mogą zostać przekształcone na formę elektroniczną przesłane właśnie przy użyciu środków komunikacji elektronicznej, aż po elektroniczny list przewozowy. W Protokole

4 W. Górski, K. Wesołowski, *Prawo transportu lądowego*, Warszawa 2009, s. 253 i n.

5 K. Wesołowski, *A Regulation Method of the Carriage Contract in Domestic Legal System*, „Prawo i Więź” 2023, nr 2, s. 238.

6 Protokół dodatkowy do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) dotyczący elektronicznego listu przewozowego, sporządzony w Genewie dnia 20 lutego 2008 r. (Dz.U. z 2019 r., poz. 1487).

dookreślono również zakres pojęciowy elektronicznego listu przewozowego, który wedle brzmienia art. 1 stanowi list wystawiony przy użyciu komunikacji elektronicznej przewoźnika, nadawcę lub inną stronę zainteresowaną wykonaniem umowy przewozu, do którego mogą być dołączone dane logiczne związane z komunikacją elektroniczną w postaci załączników lub w inny sposób powiązane z komunikacją elektroniczną w tym samym czasie co jego wystawienie lub w czasie późniejszym, tak aby stały się częścią elektronicznego listu przewozowego. Przy czym jego wiarygodność dowodowa musi być zabezpieczona przy użyciu podpisu elektronicznego zgodnie z art. 3 Protokołu. Należy przy tym wskazać, że zarówno sami przewoźnicy, jak i ich kontrahenci, a więc nadawcy przesyłek towarowych, dysponują całodobowymi możliwościami zlecenia przewozów towarów, także w formie kabotażu⁷.

Do obrotu prawnego na bazie konwencyjnej wprowadzono także możliwość świadczenia usług dodatkowych w postaci przewozów kabotażowych. W ramach regulacji Unii Europejskiej doprecyzowanie tego rodzaju przewozów znalazło się w przepisach dyrektywy Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 roku ustanawiającej wspólne zasady dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi Unii Europejskiej⁸ (zwanej dalej dyrektywą w sprawie transportu kombinowanego), która była wielokrotnie zmieniana dla zachowania przejrzystości jej uregulowań i w związku z przystępowaniem kolejnych krajów do Unii Europejskiej. Konieczność zmian wynikała także ze zwiększającej się liczby usług międzynarodowego transportu drogowego towarów dokonywanych między poszczególnymi państwami członkowskimi na podstawie regulacji CMR. Umawiające się państwa zobowiązywały się do tego, aby nie dokonywać zmian poza Konwencją⁹. W ten sposób przy wprowadzaniu niezbędnych zmian ustawodawcy europejskiemu udało się w dużej mierze zmaksymalizować wykorzystanie zasobów transportowych poszczególnych państw członkowskich.

W konsekwencji dyrektywa w sprawie transportu kombinowanego zmierza do ustalenia wspólnych przepisów dla niektórych rodzajów transportu kombinowanego towarów. Ponadto w zamierzeniu ustawodawcy europejskiego podstawowym celem jej przyjęcia jest rozwinięcie kombinowanego transportu towarów przy użyciu różnych środków transportowych: drogowych, kolejowych, żeglugi śródlądowej i morskiej, przy maksymalnym ograniczeniu transportu drogowego

7 W. Starowicz (red.), *Międzynarodowy transport drogowy*, Kraków 2009, s. 170.

8 Dyrektywa Rady 92/106/EWG z dnia 7 grudnia 1992 r. ustanawiająca wspólne zasady dla niektórych typów transportu kombinowanego towarów między państwami członkowskimi Unii Europejskiej (Dz. Urz. EWG L z dnia 17 grudnia 1992 r. ze zm., s. 38).

9 H. de la Monte/Teme, w: K.H. Thume (red.), *Kommentar zur CMR (Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr)*, Frankfurt am Main 2007, s. 105.

towarów. Wskazana regulacja stanowi wyraźny sygnał ze strony ustawodawcy europejskiego, że transport kombinowany jest właściwym narzędziem działania w ramach poszczególnych państw członkowskich w celu zwiększenia na poziomach krajowych ich starań związanych ze zmianą dotychczasowej praktyki wykonywania usług transportowych za pomocą transportu drogowego towarów na środki transportowe sprzyjające zwiększeniu poziomu ochrony środowiska.

Transport intermodalny ma w tym zakresie ponadto sprzyjać szerszemu wykorzystaniu innych środków transportowych do przewozu towarów, w szczególności kolei, żeglugi śródlądowej oraz transportu morskiego. Powodują one bowiem mniej niekorzystnych efektów zewnętrznych, co sprowadza się przede wszystkim do ograniczenia emisji gazów, hałasu silników i wypadków drogowych. O ile w zakresie międzynarodowych kabotażowych intermodalnych przewozów towarów uregulowania prawne nie powinny stanowić większego problemu natury prawnej, o tyle już wykonywanie usług przewozu kabotażowego towarów tym samym środkiem transportowym pomiędzy dwoma lub nawet trzema państwami członkowskimi Unii Europejskiej stanowi problem z ich dopuszczalnością.

Międzynarodowe kabotażowe przewozy towarów

Wykonywania usług przewozowych w relacjach międzynarodowych nie regulują wyłącznie przepisy międzynarodowe, lecz także przepisy krajowe. W ustawie z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym¹⁰ (zwanej dalej utd) w art. 4 pkt 12 ujęto, że pod pojęciem przewozu kabotażowego należy rozumieć przewóz wykonywany pojazdem samochodowym zarejestrowanym za granicą lub przez przedsiębiorcę zagranicznego między miejscami położonymi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Z tej definicji wynika jasno, że w rozumieniu polskiego ustawodawcy przewóz kabotażowy może się odbywać na terytorium RP albo za pomocą pojazdu zarejestrowanego za granicą, albo też przez samego przedsiębiorcę zagranicznego pomiędzy równymi miejscami położonymi na obszarze RP. W tym rozumieniu pojęcie przewozu będzie odnosiło się jedynie do przewozu towarów. Przy czym nie dotyczy to przewozów dokonywanych przez przedsiębiorcę zagranicznego na potrzeby własne, a w dodatku wykonywane w celach niezarobkowych. Ponadto w uzupełnieniu należy podnieść, że taki przewóz musi być związany z przedmiotem prowadzonej przez niego działalności gospodarczej. W związku z tym pojęcie przewozu kabotażowego dotyczy świadczenia usługi transportowej

¹⁰ Ustawa z dnia 6 września 2001 roku o transporcie drogowym (tekst jedn. Dz.U. z 2022 r., poz. 2201 ze zm.).

towaru wykonywanej wyłącznie w celu zarobkowym zmierzającej do przetransportowania osób lub rzeczy.

W ramach regulacji pozatraktatowych Unii Europejskiej wypracowano stanowisko odnoszące się także do ustalenia przesłanek umożliwiających wykonywanie usług transportu kabotażowego towarów przez podmioty nieposiadające siedziby w jakimkolwiek państwie członkowskim. W tym rozumieniu wskazano, że tego rodzaju transport może być przez nie wykonywany jedynie na rzecz osób trzecich. Przy jednoczesnym założeniu, że podmioty te spełniają przesłanki wskazane dla przedsiębiorcy zagranicznego w rozumieniu prawa krajowego państwa członkowskiego Unii Europejskiej¹¹. Nie bez znaczenia dla przewozów kabotażowych są regulacje odnoszące się do właściwego ustalenia brzmienia i zakresu obowiązywania regulacji prawnych w zakresie ustalenia przesłanek przewidzianych dla przedsiębiorcy zagranicznego mogącego świadczyć usługi przewozu kabotażowego w Polsce. W tym zakresie obowiązuje ustawa z dnia 6 marca 2018 roku o zasadach uczestnictwa przedsiębiorców zagranicznych i innych osób zagranicznych w obrocie gospodarczym na terenie Rzeczypospolitej Polskiej¹² (zwana dalej *uzuwogtrp*). Ustawa ta w sposób odmienny uregulowała możliwość prowadzenia działalności gospodarczej na terytorium RP przez przedsiębiorcę zagranicznego, uznając że jest nim, zgodnie z art. 3 pkt 7, osoba zagraniczna wykonująca działalność gospodarczą za granicą oraz obywatel polski wykonujący działalność gospodarczą za granicą. Przy czym działalność gospodarcza jest rozumiana jako działalność w rozumieniu art. 3 ustawy z dnia 6 marca 2018 roku *Prawo przedsiębiorców*¹³.

Dopiero przy wypełnieniu tak sformułowanych przesłanek przedsiębiorca zagraniczny może podjąć się międzynarodowego przewozu kabotażowego towarów w ramach państw członkowskich Unii Europejskiej. Obowiązuje bowiem w tej materii tzw. wolność przewozów kabotażowych¹⁴. Została ona uregulowana w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 roku dotyczącym wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych¹⁵. W art. 8 tegoż rozporządzenia ustalono,

11 R. Strachowska, *Ustawa o transporcie drogowym. Komentarz*, Warszawa 2010, s. 40–52.

12 Ustawa z dnia 6 marca 2018 roku o zasadach uczestnictwa przedsiębiorców zagranicznych i innych osób zagranicznych w obrocie gospodarczym na terenie Rzeczypospolitej Polskiej (tekst jedn. Dz.U. z 2022 r., poz. 470 ze zm.).

13 Ustawa z dnia 6 marca 2018 roku – *Prawo przedsiębiorców* (tekst jedn. Dz.U. Z 2023 r., poz. 221 ze zm.).

14 T. Wieske, *Transportrecht. Schnell erfasst*, Berlin 2008, s. 109.

15 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (Dz. Urz. WE L z dnia 21 października 2009 r. ze zm., s. 72).

że każdy przewoźnik zarobkowego drogowego przewozu rzeczy, mający licencję wspólnotową, którego kierowca, jeśli jest obywatelem państwa trzeciego, posiada świadectwo kierowcy, jest uprawniony do wykonywania usług przewozów kabotażowych, przy założeniu, że po dostarczeniu rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym przewoźnicy drogowi uprawnieni są do wykonywania tym samym pojazdem lub w przypadku zespołu pojazdów pojazdem silnikowym tego pojazdu do trzech przewozów kabotażowych będących następstwem transportu międzynarodowego z innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do przyjmującego państwa członkowskiego. Ostatni rozładunek rzeczy w trakcie przewozu kabotażowego przed opuszczeniem przyjmującego państwa członkowskiego ma miejsce w ciągu siedmiu dni od ostatniego rozładunku w przyjmującym państwie członkowskim w ramach dostawy rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym. Należy jednak pamiętać o dochowaniu terminu siedmiu dni między ostatnim rozładunkiem a wykonaniem kolejnego przewozu. Wskazany termin oznacza, że całość wykonania dodatkowej usługi przewozu kabotażowego, oprócz zasadniczego przewozu rzeczy, trwa łącznie siedem dni, wliczając w to sam czas trwania załadunku.

Z kolei zgodnie z przepisem art. 9 ust. 1 rozporządzenia nr 1072/2009 wykonywanie przewozów kabotażowych podlega przepisom ustawowym, wykonawczym i administracyjnym przyjmującego państwa członkowskiego w następujących kwestiach: a) zasad dotyczących umowy przewozu; b) masy i wymiarów pojazdów drogowych; c) wymogów związanych z przewozem określonych kategorii rzeczy, w szczególności rzeczy niebezpiecznych, szybko psujących się artykułów żywnościowych oraz żywych zwierząt; d) czasu prowadzenia pojazdu i okresów odpoczynku kierowcy; e) podatku od wartości dodanej (VAT) od usług transportowych. Skoro więc ustawodawca europejski wskazuje na konieczność przestrzegania w podnoszonym zakresie przepisów krajowych poszczególnych państw członkowskich, to nie sposób przyjąć założenia, że przepisy te są niezmiennie w każdym przypadku.

Każde państwo członkowskie Unii Europejskiej ma w ramach obowiązującego art. 8 konwencji prawo do prowadzenia kontroli w zakresie kilku kwestii. Pierwszą z nich jest zweryfikowanie, zgodnie z art. 8 ust. 2, czy przedsiębiorca wykonuje swoją działalność zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi państwa goszczącego. Przepisy te powinny więc być zasadniczo bardzo zbliżone w zakresie swego obowiązywania i to zarówno w Polsce, jak i innych krajach członkowskich. W konsekwencji, w myśl art. 8 ust. 2a, także organy Inspekcji Transportu Drogowego w ramach przysługujących im uprawnień mogą sprawdzać, czy wykonywanie przewozów kabotażowych w tym samym państwie członkowskim odbywało się przez ostatnie cztery dni od dnia zakończenia ostatniego przewozu i było zgodne

z prawem przewozu kabotażowego obowiązującym na tym terytorium. Z kolei na podstawie art. 8 ust. 3 i 4 organy mają prawo zweryfikowania, czy przewoźnik może zażądać dowodu potwierdzającego wykonanie poprzedniego międzynarodowego przewozu towarów albo też wykonania przewozu kabotażowego bądź też wszystkich przewozów, jakie zostały wykonane na terytorium państwa członkowskiego w okresie czterech dni poprzedzających dokonywanie kontroli drogowej. Są to kryteria wspólne dla każdego rodzaju działań kontrolnych wykonywanych w ramach Unii Europejskiej przez uprawnione organy administracyjne i współpracującą z nimi policję przy zastosowaniu niezbędnych odrębności instytucjonalnych w tym zakresie. Oczywiście, inaczej będzie to przebiegało przy przewozach kabotażowych realizowanych na terytorium RP, a inaczej np. w Republice Federalnej Niemiec, w której oprócz zapisów Konwencji, a także wskazywanych dyrektyw UE i rozporządzenia nr 1072/2009, będą miały zastosowanie przepisy krajowe, jak chociażby w zakresie funkcjonowania przedsiębiorców ustawa z dnia 10 maja 1897 roku Kodeks spółek handlowych (*Handelsgesetzbuch*, zwany dalej HGB)¹⁶ czy też ustawa z dnia 17 października 1952 roku Prawo transportu drogowego towarów (*Güterkraftverkehrsgesetz*, zwana dalej GüKG)¹⁷. Regulacja ta jest bardzo istotna w zakresie konieczności spełniania zobowiązań przewozowo-eksportowych przewidzianych w przepisach § 7 GüKG, które w ust. 2 zobowiązują przewoźnika do wykonywania przewozu towarów z użyciem właściwych technik związanych z ochroną środowiska i zachowaniem odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa przewożonych ładunków. Przy czym dowodem na przestrzeganie tychże obowiązków jest stosowna dokumentacja w tym zakresie. Dotyczy to w szczególności okazania na żądanie służb Federalnego Urzędu ds. Transportu Towarowego (*Bundesamt für Güterverkehr*, zwany dalej: BAG) pozwolenia na wykonywanie usług transportowych (zgodnie z § 3 GüKG), licencji wspólnotowej na wykonywanie usług przewozowych przewoźnika drogowego zgodnie z art. 3 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, pozwolenia CEMT/EKMT¹⁸, która to decyzja zmieniła obowiązujące rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 w zakresie przewozów kabotażowych rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia

16 Kodeks spółek handlowych z dnia 10 maja 1897 r. (RGL. S. 219 ze zm.).

17 Ustawa z dnia 17 października 1952 r. Prawo transportu drogowego towarów (BGBl. I. S. 697 ze zm.).

18 Decyzja Rady Ministrów Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu (CEMT) w sprawie Przewoźnika dla urzędników państwowych i operatorów transportu w zakresie korzystania z wielostronnego kontyngentu CEMT z dnia 15 października 2015 r.; J. Knorre, *Gewerblichen Vorschriften für den Transport*, w: J. Knorre, K. Demuth, R.Th. Schmid, *Handbuch des Transportrechts*, München 2008, s. 433–434.

15 lipca 2020 roku zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 1071/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym¹⁹ (zwane dalej rozporządzeniem 2020/1055). Ta ostatnia regulacja zmieniła nieco dotychczasowe zasady odnoszące się do odpowiedzialności przewoźnika wykonującego przewozy kabotażowe towarów w zakresie brzmienia art. 8 rozporządzenia (WE) nr 1071/2009. Poza tym nie należy zapominać, że obowiązkiem przewoźnika jest również posiadanie jeszcze innych dokumentów uprawniających do przewozów kabotażowych, takich jak pozwolenie trzeciego państwa, na którym terenie będzie prowadzona usługa przewozu kabotażowego towarów, jak również (co wydaje się oczywiste) posiadanie przez kierującego pojazdem odpowiedniego uprawnienia międzynarodowego do prowadzenia pojazdu powyżej 2,5 tony, którym będzie wykonywana usługa transportowa. We wszystkich tych przypadkach zawsze ważną rolę będzie odgrywał zarówno termin wykonania przewozu kabotażowego, jak również termin ważności stosownych licencji i zezwoleń.

Status prawny przesyłki

Konwencja nie określa pojęcia przesyłki towarowej. W treści jej art. 1 ust. 1 podnosi się, że umowa ta jest stosowana do wszelkiej umowy zarobkowej przewozu drogowego towarów pojazdami, niezależnie od miejsca zamieszkania i przynależności państwowej stron, jeżeli miejsce przyjęcia jej do przewozu i miejsce przewidziane dla jej dostawy, stosownie do oznaczenia w umowie, znajdują się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się według przepisów Konwencji. Do rozstrzygnięcia pozostaje natomiast pojęcie przesyłki w rozumieniu przepisów prawa krajowego.

Ustawa – Prawo przewozowe (zwana dalej Pp)²⁰ w treści art. 1 ust. 3 wskazuje, że jej przepisy stosuje się do przewozów międzynarodowych, jeżeli umowa międzynarodowa stanowi inaczej. Wobec czego w tym rozumieniu szczególnego znaczenia nabiera przepis art. 35 ust. 1 Pp, wskazując, że pod pojęciem przesyłki towarowej należy rozumieć rzeczy przyjęte do przewozu na podstawie jednego listu przewozowego lub innego dokumentu przewozowego, który nie zawsze by zachować ważność, musi mieć formę papierową, może to być bowiem dokument elektroniczny.

¹⁹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym (Dz. Urz. UE z dnia 31 lipca 2020 r., L nr 247, poz. 17).

²⁰ Ustawa z dnia 15 listopada 1984 roku – Prawo przewozowe (tekst jedn. Dz.U. z 2020 r., poz. 8 ze zm.).

W świetle przepisów polskiego prawa przewozowego jednak musi to być zawsze rzecz, a z kolei sam przedmiot umowy przewozowej nie może odnosić się do praw przysługujących stronom takiej umowy. Poza tym rzecz ta musi spełniać kryteria wskazane w treści art. 45 K.c.²¹, który wskazuje, że rzeczami w rozumieniu niniejszego kodeksu są tylko przedmioty materialne²². Dowodem na przyjęcie przesyłki CMR do przewozu jest oczywiście list przewozowy CMR. Przy czym liczba sporządzonych listów przewozowych na przewóz towarów może być różna w zależności rodzaju pojazdów użytych do transportu czy też rodzaju przedmiotu umowy transportowej. Jest to zgodne z zapisem art. 5 ust. 2 Konwencji, w którym stwierdza się, że jeśli 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. To, ile ostatecznie będzie wystawionych listów przewozowych CMR, wynika z uprawnienia, jakie są w tym zakresie przyznane nadawcy przesyłki, i to do jego woli zależy, ile ich przewoźnik będzie musiał wystawić.

Niezależnie od liczby listów przewozowych dla przewozów międzynarodowych niezwykle ważne jest to, że przesyłki tego rodzaju posiadają cały czas status przesyłek międzynarodowych CMR. I to nawet wówczas, kiedy są przewożona różnymi środkami transportu w ramach przewozów intermodalnych²³. Bez znaczenia jest także i to, czy transport będzie się odbywał z innym ładunkiem, który statusu przesyłki międzynarodowej mieć nie będzie. Może się pojawiać jednak odpowiedzialność przewoźnika za przewożony towar, czyli tzw. odpowiedzialność cywilna za uszkodzenia w przewożonym towarze. Należy jednak zauważyć, że regulacje krajowego prawa przewozowego, jak też regulacje międzynarodowe nakładają na świadczeniobiorcę (w tym przypadku przewoźnika) niemalże automatycznie odpowiedzialność z tytułu szkody w przewożonej przesyłce. Rodzi to taki skutek, że przewoźnik odpowiada za stan przewożonego ładunku także w sytuacji, kiedy przyczyna szkody nie została ustalona²⁴. W tym zakresie nie ma ograniczeń, jeśli chodzi także o rodzaj przesyłek. Również to, że z przesyłką CMR będzie przewożona przesyłka na potrzeby własne, nie ma wpływu na sposób jej traktowania przy przewozach kabotażowych.

21 Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 roku – Kodeks cywilny (tekst jedn. Dz.U. z 2024 r., poz. 1610 ze zm.).

22 T. Szancilo, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2009, s. 181.

23 W. Górski, E. Medyk, *Prawo transportu lądowego*, Warszawa 2005, s. 63.

24 K. Wesolowski, *A time relation in carriage as a premise for carrier liability for damage to the goods*, „Tekna Komisji Prawniczej PAN Oddział w Lublinie” 2022, nr 1, s. 357.

Odpowiedzialność kontraktowa

Nieuchronność odpowiedzialności w ogóle, a w rzeczonym przypadku odpowiedzialności wynikającej z umowy cywilnoprawnej przewozu towarów ma służyć w głównej mierze zapewnieniu przestrzegania przez jej strony warunków umownych, na jakich ją zawarto. Strony umowy winny zatem zmierzać do określenia pełnych i przejrzystych ram odpowiedzialności za naruszenie postanowień umownych, dzięki czemu ich prawa i obowiązki będą mogły być pełniej chronione²⁵. Odpowiedzialność kontraktowa związana jest w zasadzie z ogólną zasadą odpowiedzialności za niewykonanie lub nienależyte wykonanie wynikających z postanowień umownych obowiązków przez przewoźnika. Obowiązek ten można określić jako odpowiedzialność czasową, trwającą od momentu przyjęcia towaru do przewozu aż do czasu przekazania przesyłki odbiorcy, co wynika wprost z treści art. 17 CMR²⁶. W tym zakresie przewoźnik jest odpowiedzialny za uszkodzenie lub utratę przesyłki w trakcie wykonywania usługi transportowej. Bierze także odpowiedzialność za przekroczenie czasu jej dostawy²⁷. Przy czym należy wspomnieć, że niezależnie od odpowiedzialności za wykroczenie odpowiedzialność przewoźnika w zakresie prawa cywilnego jest dwojaka. Pierwsza wynika z treści listu przewozowego, gdyż w nim są zawarte uregulowania odnośnie do odsetek za wartość utraconej lub uszkodzonej przesyłki, a druga wynika wprost z umowy i ma podobny charakter²⁸. Zasadniczo ten rodzaj odpowiedzialności w przewozach międzynarodowych wynika z regulacji zawartych w treści art. 14 i 15 oraz 16 Konwencji. Przyjmując jednakże ten zakres odpowiedzialności, nie można jej zakresu określić jednoznacznie, jak to ma miejsce w przepisach art. 471 i n. K.c. Niezwykle istotne jest tutaj to, że przepisy Konwencji nie przewidują jakiegos szczególnego rodzaju odpowiedzialności odszkodowawczej²⁹. Z treści art. 14 ust. 2 Konwencji wynika wprost, że jeżeli okoliczności pozwalają na wykonanie przewozu na warunkach różniących się od tych przewidzianych w liście przewozowym i jeżeli przewoźnik nie zdoła uzyskać

25 R. Ismailova, *E-CMR as a basic condition on fulfillment of obligations under agreement for international carriage of goods by road*, „Жамият ва инновациялар – Общество и инновации – Society and innovations Special Issue” 2020, nr 1 (2), s. 181.

26 T. Šker, *Analysis of Road Carriers Liability for Robbery of Cargo According to CMR Convention*, „Promet–Traffic–Traffico” 2003, vol. 15, nr 6, s. 371.

27 M. Poliak, J. Tomicova, M. Jaskiewicz, P. Drozdziel, N. Lakhmetkina, *Identifications of neutralizations of the CMR documents in European Union Conditions*, „Communications” 2020, nr 4, s. 29.

28 M. Poliak, J. Tomicova, K. Cheu, G. Fedorko, A. Poliakova, *The Impact of the CMR Protocol on Carrier Competitiveness*, „Journal of Competitiveness” 2019, nr 11 (4), s. 136.

29 K. Wesołowski, *Umowa Międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Warszawa 2013, s. 302.

w dostatecznie krótkim czasie instrukcji od osoby uprawnionej do rozporządzania towarem, zgodnie z art. 12 Konwencji, powinien on podjąć środki, jakie wydadzą mu się najlepsze dla osoby uprawnionej do rozporządzania towarem, którą w tym przypadku jest najczęściej jego nadawca. W tym przypadku to na przewoźniku spoczywać będzie nade wszystko dostarczenie przesyłki w terminie, a nadto nieuszkodzonej. W tym zakresie przepisy art. 17 ust. 1 i 3 Konwencji nie budzą jakichkolwiek wątpliwości. Wskazują one bowiem w ust. 1, że 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. Z kolei w ust. 3 jasno wskazuje się, że przewoźnik nie może powoływać się w celu zwolnienia się od odpowiedzialności ani na wady pojazdu, którym się posługuje dla wykonania przewozu, ani na winę osoby lub pracowników osoby, u której wynajął pojazd. Zapisy dotyczące odpowiedzialności cywilnej przewoźnika nie budzą wątpliwości także w judykaturze. W jednym z wyroków Sądu Apelacyjnego w Krakowie wskazano, że podstawą odpowiedzialności przewoźnika za szkodę, jaka powstała na skutek częściowej utraty powierzonego mu do przewozu towaru, jest art. 17 ust. 1 Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) z dnia 19 maja 1956 roku (Dz.U. z 1962 r., nr 49, poz. 238 ze zm.). Nie mogą tej odpowiedzialności ograniczyć lub wyłączyć postanowienia zawarte w rozdziale IV tego aktu, albowiem po myśli jego art. 29 ust. 1 nie mają one zastosowania w sytuacji, gdy przewoźnik realizuje umowę w sposób prowadzący do powstania szkody, a jego działanie ma charakter m.in. niedbalstwa zrównanego ze złym zamiarem, czyli działania niedbałego w sposób rażący³⁰. W tym zakresie można się pokusić o pewną wskazówkę, która umożliwi limitowanie tejże odpowiedzialności wynikającej z niektórych stanowisk doktryny prawa przewozowego, która przewiduje niezależnie od przesłanek istnienie limitów odpowiedzialności przewoźnika, przewidzianych w treści art. 29 CMR. Warto jednak zauważyć, że zagadnienie to jest w tym zakresie krytykowane w literaturze przedmiotu³¹ i należy je traktować jako możliwe do zastosowania stanowisko w trakcie trwania postępowania sądowego.

Niezależnie od poruszanego wyżej ograniczenia odpowiedzialności przewoźnika podnoszone założenie linii orzeczniczej sądu sprowadza się do tego, że odpowiedzialność przewoźnika w zakresie wykonywania umowy przewozowej jest bardzo szeroka i obejmuje nie tylko działanie własne przewoźnika, lecz także

30 Wyrok Sądu Apelacyjnego w Krakowie – I Wydział Cywilny z dnia 8 listopada 2012 r., sygn. akt: I ACa 963/12, el. Legalis nr 721883.

31 D. Ambrożuk, *Full compatibility for damage in international carriage law with regard to the carriage of goods – rule or exception?*, „Teka Komisji Prawniczej PAN Oddział w Lublinie” 2021, nr 2, s. 28.

działania innych osób, które przybrał sobie do pomocy w wykonywaniu umowy przewozowej, w tym także zatrudnionych u niego pracowników. Ich działania narażają go także na odpowiedzialność odszkodowawczą w zakresie chociażby nieterminowego wykonania umowy przewozowej w ramach Konwencji. Orzeczenie to ma ogromne znaczenie, dotyczy bowiem regulacji obejmujących swym zakresem obszar stosowania prawa polskiego, ale pokrywa się z linią orzeczniczą Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w zakresie odpowiedzialności przewoźników w ramach przewozów kabotażowych.

Chociaż w niektórych komentarzach można się w tej kwestii doszukać odmiennego stanowiska, to jednak nie sposób temu właśnie stanowisku judykatury odmówić racji co do jego głównej tezy, że podstawowym zadaniem przewoźnika jest m.in. wykonanie umowy przewozowej, w tym także kabotażu w terminach wskazanych w liście przewozowym. Wszelkie przeszkody, w tym przeszkody związane z brakami w dokumentacji odnoszącej się przedmiotu umowy czy też dokumentacji związanej z niewłaściwym przygotowaniem się kierującego pojazdem do przewozu drogowego towaru, obciążają przewoźnika jako stronę umowy CMR.

Karalność przewoźnika za wykroczenia

Wykonywanie przewozów kabotażowych może wiązać się także z inną niż cywilna odpowiedzialnością. Dochodzi do niej wówczas, kiedy kierujący pojazdem dopuszcza się wykroczeń drogowych podczas wykonywania usługi transportowej w ramach CMR. Podstawą powstania czy też narażania się na tego typu odpowiedzialność odszkodowawczą jest często niedbalstwo w przygotowaniu kierowcy do wykonywania usługi przewozu kabotażowego. Tego rodzaju zdarzenia mogą narażać przewoźnika na odpowiedzialność cywilną, o której już wspomniano, albowiem prowadzą one do konieczności poddania się kontroli drogowej, którą w przypadku przewozów kabotażowych zajmują się w państwach tranzytowych odpowiedniki polskiej Inspekcji Transportu Drogowego. Nie należy przy tym zapominać, że samo prowadzenie czynności sprawdzających naraża przewoźnika nie tylko na odpowiedzialność wynikającą z przepisów umożliwiających jego ukaranie mandatem, lecz także może rodzić odpowiedzialność cywilną w ramach CMR z tytułu opóźnienia w przewozie.

Ze względu na to, że polskie firmy transportowe wykonują przewozy kabotażowe na terytorium Republiki Federalnej Niemiec, należy przypomnieć, że do ich obowiązków należy posiadanie nie tylko właściwej dokumentacji związanej z samym przedmiotem przewozu, ale też wypełnianie obowiązków, które nakładane są na przewoźników kabotażowych. W tym zakresie przewoźnicy, a więc nade wszystko

pracujący u nich kierowcy, winni być poinstruowani o konieczności posiadania stosownej dokumentacji, której muszą okazywać na każde żądanie uprawnionego organu. Z przypadku regulacji prawa niemieckiego będą to dokumenty opisane w treści § 7 ust. 1 i 2 GüKG i co do tego nie może być wątpliwości. Dotyczy to w szczególności takich dokumentów jak zezwolenie wynikające z § 3 GüKG (zezwolenie na zarobkowy transport towarów) i licencja wspólnotowa zgodna z art. 2 rozporządzenia (WE) nr 484/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 1 marca 2002 roku zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 881/92 i (EWG) nr 3118/93 w celu wprowadzenia zaświadczeń dla kierowców³². Poza tym przewoźnik musi posiadać zezwolenie CEMT/EKMT zgodnie z Protokołem dotyczącym Europejskiej Konferencji Ministrów Transportu z dnia 31 maja 1993 roku. Nadto przewoźnicy są zobowiązani do posiadania stosownego listu przewozowego CMR, jak również dokumentów kierowcy uprawniających go prowadzenia pojazdu, w tym także dokumentów uprawniających do przekraczania granicy, jeśli takie są wymagane. Brak któregośkolwiek z nich może spowodować nałożenie mandatu karnego na przewoźnika, a także na kierowcę. Zgodnie z § 7 GüKG w związku z § 19 ust. 5 GüKG jego wysokość może wynieść jednorazowo 5 000,00 €.

Warto dla przykładu wspomnieć o jednym z przypadków, w którym doszło do popełnienia tego rodzaju wykroczenia przez polskiego przewoźnika wykonującego przewóz kabotażowy. Zdaniem BAG przewoźnik naruszył jeden z obowiązków przy dokonywaniu przewozu kabotażowego towaru. Stan faktyczny w przedmiotowej sprawie przedstawiał się w sposób następujący. Polski przewoźnik wykonywał przewóz towaru na terenie Republiki Federalnej Niemiec. Kiedy usługa transportowa w ramach CMR została już wykonana zgodnie z listem przewozowym CMR, przewoźnik postanowił dokonać przewozu przesyłki na potrzeby własne i jednocześnie dokonać przewozu kabotażowego towaru w ramach nowego listu przewozowego CMR. Stanowisko Federalnego Urzędu Transportu Drogowego (Bundesamt für Güterverkehr) zmierzało do nałożenia mandatu za wykroczenie przeciwko przepisom Konwencji w postaci niedopuszczalnego przewozu kabotażowego. Przewóz odbył się we właściwym terminie do siedmiu dni od dnia wykonania usługi transportowej. Kierowca odmówił przyjęcia mandatu karnego w wysokości 3 000,00 € i ostatecznie sprawa zawisła przed Sądem Rejonowym w Kolonii³³. Sąd po rozpatrzeniu argumentacji prawnej obwinionego stwierdził, że ma wątpliwości

³² Rozporządzenie (WE) nr 484/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 1 marca 2002 r. zmieniającego rozporządzenia Rady (EWG) nr 881/92 i (EWG) nr 3118/93 w celu wprowadzenia zaświadczeń dla kierowców (Dz. Urz. UE z dnia 19 marca 2002 r., L 76/1).

³³ Sprawa o wykroczenia: Bundesamt für Güterverkehr przeciwko S.D., sygn. akt: 902a Owi-972 Js. 2585/19-170/19 zawisła przed Sądem Rejonowym w Kolonii.

co do właściwego stosowania w tym przypadku przepisów unijnych. W tejże sprawie na wniosek pełnomocnika strony obwinionej Sąd Rejonowy w Kolonii zwrócił się do TSUE (Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej) z zapytaniem prejudycjalnym³⁴. W odpowiedzi udzielonej Sądowi Rejonowemu TSUE wskazał, że taka forma wykonywania przez przewoźnika polskiego przewozu kabotażowego w ramach CMR jest działaniem uprawniającym tegoż przedsiębiorcę do wykonywania przewozu towaru razem z przesyłką na potrzeby własne, a stan ten nie może rodzić po jego stronie jakiegokolwiek odpowiedzialności jako obwinionego. Wobec takiego stanowiska TSUE Sąd Rejonowy w Kolonii umorzył postępowanie, argumentując swoje stanowisko tym, że obwiniony swoim działaniem wypełnił przesłanki przewidziane w art. 8 ust. 2 zd. 1 rozporządzenia nr 1072/2009 ze zmianami przewidzianym w rozporządzeniu 2020/1055, a co za tym idzie, taki stan nie może rodzić po jego stronie odpowiedzialności wynikającej z zarzucanego mu wykroczenia.

Studium tego przypadku prowadzi do wniosku, że powstanie odpowiedzialności za wykroczenia po stronie przewoźników wykonujących usługi kabotażowe nie zawsze musi wiązać się z odpowiedzialnością prawną. Odpowiednie stosowanie przepisów połączone z ich właściwą interpretacją może prowadzić do uniewinnienia sprawcy, co nie zawsze jest oczywiste. Orzecznictwo sądowe w tym zakresie jest bowiem niewielkie i, jak widać, może powodować odmienne interpretacje prawne.

Wnioski

Wykonywanie usług przewozowych w ramach CMR, a w szczególności usług kabotażowych, wymaga niejednokrotnie dużej orientacji w przepisach prawa krajowego, a w przypadku świadczenia usług na rynku europejskim także znajomości przepisów unijnych. Jest to o tyle ważne, że w przypadku ich błędnej interpretacji, a w konsekwencji niewłaściwego zastosowania może w przypadku opóźnienia w wykonaniu umowy narazić przewoźnika na odpowiedzialność wynikającą z Konwencji, a spowodowaną koniecznością poddania się procedurze wykroczeniowej wynikającej z konieczności kontroli przeprowadzanej przez ITD czy też jej odpowiedników. Chodzi nade wszystko o to, by unikać lub co najmniej ograniczać odpowiedzialność przewoźników za zdarzenia, które nawet w ujęciu samych służb państw członkowskich mają charakter niejasny lub wręcz niedookreślony. W przypadku świadczenia usług kabotażowych pojawiają się duże wątpliwości

³⁴ Sprawa o zapytanie prejudycjalne do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 23 grudnia 2019 r., sygn. akt: C – 937/19 – 1.

spowodowane niewłaściwą interpretacją przepisów unijnych, których stosowanie przekłada się bezpośrednio także na odpowiedzialność przewoźnika.

W tym aspekcie niezależnie od przyjętych kryteriów należy ustalić przesłanki odnoszące się do tego, jakie pojazdy podlegają regulacjom przepisów rozporządzenia nr 1072/2009 ze zmianami dokonanymi w rozporządzeniu 2020/1055. W tym zakresie na uwagę zasługuje art. 5, w którym wskazuje się przesłanki, na jakie należy zwrócić uwagę przy wykonywaniu międzynarodowego przewozu kabotażowego towarów. Odnoszą się one nie tylko do samego pojazdu, ale także siedziby przedsiębiorcy w państwie członkowskim, zatrudniania odpowiednich pracowników, spełniania kryteriów administracyjnych wykonywania działalności transportowej, w tym odpowiednich zezwoleń na wykonywanie tego rodzaju działalności transportowej, posiadania właściwej bazy transportowej, która jest przewidziana do wykonywania usług transportowych na terenie Unii Europejskiej.

Pewnym ułatwieniem jest także i to, że zastosowanie art. 1 ust. 4 rozporządzenia nr 1072/2009 zakłada wyraźne wyłączenie możliwości świadczenia przez przedsiębiorcę transportowego usług międzynarodowego przewozu kabotażowego towarów i wskazuje, że przewoźnik, który do wykonywania tego rodzaju działalności wykorzystuje niewłaściwe środki transportowe bądź też pojazdy wykorzystywane do przewozu wyłącznie w celach niezarobkowych albo też pojazdy poruszające się z ograniczoną prędkością nie mogą wykonywać kabotażowych przewozów międzynarodowych. Poza tym przedsiębiorca musi mieć siedzibę na terytorium państwa członkowskiego i to niezależnie od tego, z jakiego państwa pochodzi podmiot zarządzający przedsiębiorstwem transportowym. Nie chodzi przy tym tutaj jedynie o adres do korespondencji, ale o rzeczywistą siedzibę przedsiębiorcy transportowego.

Sprawdzeniu tego, czy przedsiębiorca transportowy spełnia kryteria uprawniające do świadczenia usług przewozu kabotażowego towarów, służą odpowiednie kontrole, które wykonują właściwe organy państw członkowskich, takie jak ITD w Polsce czy też BAG w Niemczech. Odnosząc to do omawianego orzeczenia dotyczącego zdarzenia, w którym przedsiębiorcy transportowemu zarzucono niespełnianie przesłanek przewidzianych dla właściwego świadczenia usługi transportu kabotażowego towaru, można stwierdzić, że samo postanowienie TSUE jest w zasadzie bardzo ważne nie tylko dla konkretnego przypadku, lecz także dla całości wykonywania usług transportowych w ramach Unii Europejskiej.

Bibliografia

- Ambrożuk D., *Full compatibility for damage in international carriage law with regard to the carriage of goods – rule or exception?*, „Teki Komisji Prawniczej PAN Oddział w Lublinie” 2021, nr 2.
- de la Monte/Teme H., w: Thume K.H. (red.), *Kommentar zur CMR (Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr)*, Frankfurt am Main 2007.
- Górski W., Wesołowski K., *Prawo transportu lądowego*, Warszawa 2009.
- Górski W., Medyk E., *Prawo transportu lądowego*, Warszawa 2005.
- Ismailova R., *E-CMR as a basic condition on fulfillment of obligations under agreement for international carriage of goods by road*, „Жамият ва инновациялар – Общество и инновации – Society and innovations Special Issue” 2020, nr 2 (1).
- Judek P., w: Witoszek D. (red.), *Aktywna obrona przed roszczeniami*, Warszawa 2017.
- Knorre J., *Gewerblichen Vorschriften für den Transport*, w: J. Knorre, K. Demuth, R.Th. Schmid, *Handbuch des Transportrechts*, München 2008.
- Poliak M., Tomicova J., Jaskiewicz M., Drozdziel P., Lakhmetkina N., *Identifications of neutralizations of the CMR documents in European Union Conditions*, „Communications” 2020, nr 4.
- Poliak M., Tomicova J., Cheu K., Fedorko G., Poliakov A., *The Impact of the CMR Protocol on Carrier Competitiveness*, „Journal of Competitiveness” 2019, nr 11 (4).
- Starowicz W. (red.), *Międzynarodowy transport drogowy*, Kraków 2009.
- Strachowska R., *Ustawa o transporcie drogowym. Komentarz*, Warszawa 2010.
- Szanciło T., *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2009.
- Šker T., *Analysis of Road Carriers Liability for Robbery of Cargo According to CMR Convention*, „Promet-Traffic-Traffico” 2003, vol. 15, nr 6.
- Wesołowski K., *A time relation in carriage as a premise for carrier liability for damage to the goods*, „Teki Komisji Prawniczej PAN Oddział w Lublinie” 2022, nr 1.
- Wesołowski K., *A Regulation Method of the Carriage Contract in Domestic Legal System*, „Prawo i Więź” 2023, nr 2.
- Wesołowski K., *Umowa Międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Warszawa 2013.
- Wieske T., *Transportrecht. Schnell erfasst*, Berlin 2008.

Duality of carriers' liability in cabotage operations

Abstract

The subject of this article is an attempt to present the problem of proper performance of an international contract of carriage of goods by cabotage on the basis of regulations common to all Member States of the European Union which are parties to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR), but which do not operate as a European entity. However, the subject of the study itself oscillates around a number of legal aspects that relate to the operation of freight cabotage and the liability that this entails. The issues of performance of an international cabotage contract are so crucial, that they may involve dual liability for many hauliers. On the one hand, it is civil liability for not performing the transport contract on time and, on the other hand, it may give rise to liability for committing offences during its execution. Interestingly, the answer to the question of who is responsible for committing them is not clear.

There is no doubt that the consequences of failure to perform the transport contract on time are borne by the carrier, however, the responsibility for the traffic offences committed lies with the driver (employed by the carrier), who performs it on the orders of his employer. In extreme cases, this liability may be imposed only on the carrier, who is at the same time the owner of the transport company, as well as the driver performing the transport service, which in Polish conditions is not an uncommon case. The basis for this duality of liability of a transport undertaking performing cabotage transport is provided for both in the national law with regard to foreign hauliers and in international law with regard to national hauliers performing cabotage transport outside their home country. For the most part, however, it is the case that the administrative and police authorities of European countries impose various types of penalties, making it very difficult to provide this type of service within the European Union.

The present study aims at indicating only certain aspects of the interpretation of EU rules in the context of national rules, aimed at avoiding liability for drivers when performing cabotage services within the European transport space.

Keywords: Transport law, Convention, transport contract, cabotage, carriage of goods, carrier liability

CYTOWANIE

Białkowski M., *Dualizm odpowiedzialności przewoźników w przewozach kabotażowych*, „Acta Iuris Stetinensis” 2024, nr 4 (50), 9–26, DOI: 10.18276/ais.2024.50-01.