

KABOTAŻ JAKO ZOBOWIĄZANIE UZUPEŁNIAJĄCE DO UMOWY O PRZEWÓZ TOWARÓW CMR

Dr Marek Białkowski

Instytut Nauk Prawnych Uniwersytetu Szczecińskiego

e-mail: marek.bialkowski@usz.edu.pl; <https://orcid.org/0000-0001-8893-8690>

Streszczenie. Wykonywanie usług transportowych o charakterze międzynarodowym różni się od tych, które prowadzone są wewnątrz krajowo i to jest zrozumiałe. Jednak właściwe ich rozumienie i stosowanie także nie jest zadaniem łatwym. Na przykładzie funkcjonowania dwóch rodzajów umów, a mianowicie umowy CMR i umowy o przewóz kabotażowy, łatwo jest dojść do przekonania, że problemem jest rozstrzygnięcie sporów z nich płynących przez sądy krajowe, które jak wykazano, często muszą sięgać do techniki wykładni przepisów, by na tej podstawie rozstrzygać co do zasadności pojawiających się problemów natury prawnej. Nad tą częścią ich stosowania mają bacznie sądy krajowe, które są jednocześnie sądami europejskimi. Dzięki takiej konstrukcji ich funkcjonowania, sądy krajowe rozstrzygające o zdarzeniach o mieszanym charakterze krajowym i międzynarodowym mogą zwrócić się do TSUE o wykładnię wiążącą, która w tym zakresie będzie obejmować również stosowanie przepisów w pozostałych krajach członkowskich Unii Europejskiej. Doniosłym przykładem w tym zakresie jest poruszana kwestia różnych ujęć wykonywania przewozów kabotażowych, wykonywanych przy okazji świadczenia umowy CMR. Tak więc, o ile nie będą pojawiać się problemy natury prawnej, to funkcjonowanie umów zobowiązaniowych w tym zakresie nie będzie następczo problemem. Jeśli tylko pojawi się taki problem, jak chociażby możliwość wykonywania przewozów kabotażowych przez podmiot trzeci, ale posiadający już oddział w państwie członkowskim, to jest to zagadnienie, które należy poddać wykładni TSUE, którego rola orzecznicza w tym zakresie daje nadzieję na to, że obrót gospodarczy w ramach Unii Europejskiej będzie się z czasem ujedynolcał, a przez to także upraszczał, pomimo różnic istniejących w poszczególnych systemach prawnych jej państw członkowskich.

Słowa kluczowe: prawo cywilne, umowa zobowiązaniowa, kabotaż, wykładnia prawa, normy prawa, prawo unijne, rozporządzenia

WPROWADZENIE

Funkcjonowanie poszczególnych gospodarek państw członkowskich Unii Europejskiej w obecnych realiach uzależnione jest w znacznej mierze od możliwości świadczenia usług międzynarodowego przewozu rzeczy w transporcie drogowym. Transport ten jest od strony prawnej wykonywany przy wykorzystaniu rozwiązań organizacyjnych i prawnych związanych z przekraczaniem granic państw narodowych, które pomimo znacznego stopnia integracji, w tym integracji prawodawczej, wykonywane są w oparciu o niejednolite interpretacje przepisów międzynarodowych regulujących przewozy międzynarodowe. Stosowanie przepisów prawa międzynarodowego, obejmującego swym zakresem różne jego dziedziny z zakresu prawa administracyjnego czy też cywilnego, wymaga bardzo szerokiej wiedzy i sprawia trudności interpretacyjne. Wynika to w dużej mierze

z wielu czynników nie tylko związanych z przekraczaniem granicy, ale również nierzadko pojawiającymi się problemami językowymi, bądź też odmiennymi zwyczajami przygotowywania dokumentacji transportowej. Najbardziej jaskrawym przykładem problemów jest wskazanie systemu prawnego, który będzie można stosować do funkcjonującego już w praktyce międzynarodowego przewozu towarów. W tym kontekście szczególnego znaczenia nabiera pewność i jednolitość stosowania europejskich regulacji prawnych w kontekście funkcjonowania umów przewozowych w relacjach międzynarodowych. Taki ich układ powoduje powstanie norm kolizyjnych, których podłożem i materią działania stają się nade wszystko przepisy norm prawa cywilnego mających swoje odzwierciedlenie konwencyjne. Ich głównym źródłem są konwencje międzynarodowe uzupełniane m.in. rozporządzeniami Parlamentu Europejskiego i Rady. Dopiero tak rozbudowane unormowania mogą stanowić podstawę do stosowania norm cywilnoprawnych. Nie można jednak zapominać o regulacjach odnoszących się do zasady terytorialności prawa, które każde z państw członkowskich ma prawo w sposób dla siebie właściwy regulować, a przede wszystkim stosować w taki sposób, aby nie było to sprzeczne z europejskim porządkiem prawnym. Aby jednak stworzyć pełnię obrazu sytuacji w zakresie stosowania prawa konwencyjnego, to ta rola przypada nie tylko sądom cywilnym, choć w odniesieniu do stosunków zobowiązaniowych, to one będą właściwe rzeczowo do rozpoznawania sporów z zakresu prawa prywatnego. Natomiast pojawić się może cała gama zagadnień, które będzie można stosować jedynie w oparciu o regulacje prawa karnego, czy też ujmując to w węższym zakresie, także do postępowania w sprawach o wykroczenia, kiedy przy wykonywaniu usługi transportowej na przewoźnika – jako obwinionego – będzie można nakładać szereg kar pieniężnych w oparciu o rozstrzygnięcia organów porządkowych i celnych poszczególnych państw członkowskich Unii Europejskiej.

Zasadniczo jednak należy przyjąć, że poza wskazanymi przypadkami regulacje znajdujące swoje odzwierciedlenie w konwencjach, których przedmiotem są wzajemne relacje pomiędzy stronami umowy przewozowej, będą miały skutek bezpośrednio stosowania, podobnie jak rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady. Takie ich umiejscowienie pozwala na zachowanie pewności stron stosunku zobowiązaniowego ułatwiania obrotu gospodarczego. Nade wszystko jednak przyczynia się do przyjęcia właściwego porządku prawnego, wedle którego będą rozstrzygane pojawiające się spory, jak wskazania sposobu stosowania mogących się pojawić norm kolizyjnych.

Celem opracowania jest wskazanie problemów związanych z bezpośrednim stosowaniem regulacji konwencyjnych w kontekście wykonywania nie tylko umów drogowego przewozu towarów, ale również podjęcie się problematyki wykonywania zobowiązań dodatkowych, wynikających z konieczności zapewnienia rentowności przewozów drogowych wewnątrz państw unijnych innych, niż państwo siedziby właściciela środka transportowego w ramach tak zwanych przewozów kabotażowych.

1. ZAGADNIENIA OGÓLNE

Przyjęcie do stosowania umów międzynarodowych, jaką jest w szczególności umowa CMR, w prawie polskim jest uregulowane w treści Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej¹ w art. 91 ust. 1, w której ustrojodawca wyraźnie stanowi, że ratyfikowana umowa międzynarodowa po jej ogłoszeniu w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, stanowi część krajowego porządku prawnego i jest bezpośrednio stosowana, chyba że jej stosowanie jest uzależnione od wydania ustawy. W przypadku umowy CMR takiej konieczności nie ma, zatem jej postanowienia tworzą normy prawne, w oparciu o które jest możliwe zawieranie międzynarodowych umów przewozowych. Konsekwencją takiego stanu rzeczy jest okoliczność, że polskie sądy powszechne, jak również organy administracji na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej mają obowiązek stosowania jej przepisów, jak każdej innej regulacji krajowej [Walczak 2006, 31]. W tym przypadku jednak istnieje szereg uzupełnień, które w związku z polskim członkostwem w Unii Europejskiej muszą być także stosowane w sposób bezpośredni. Zasada ta wynika bezpośrednio z art. 288 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej², w którym jasno wskazuje się, że w celu wykonania kompetencji Unii instytucje przyjmują rozporządzenia, dyrektywy, decyzje, zalecenia i opinie. Rozporządzenie w tym rozumieniu ma zasięg ogólny. Wiąże w całości i bezpośrednio, stosowane jest we wszystkich państwach członkowskich. Zatem przywołane rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 odnosić należy do zasad dostępu do międzynarodowych rynków przewozowych³. Swym zakresem dotyczy to właśnie przepisów o wykonywanych przewozach kabotażowych, którymi mogą być jedynie takie przewozy w ramach już wykonywanej umowy przewozowej, które będą dokonywane w obrębie jednego państwa członkowskiego Unii Europejskiej przez przewoźnika, który ma swoją siedzibę w innym państwie niż to, w którym świadczy on swoją usługę i tylko w ramach prowadzonej działalności gospodarczej. Wobec tego interpretacja przepisów z tym związanych nastęrcza jeszcze innych dodatkowych problemów, a mianowicie językowych i konwencyjnych.

2. STOSOWANIE PRZEPISÓW CMR WOBEC PODMIOTÓW ŚWIADCZĄCYCH USŁUGI KABOTAŻU

Treść Konwencji CMR jest sporządzona językiem neutralnym [Ambrożuk, Dąbrowski, i Wesołowski 2019, 144]. Ma to służyć właściwemu stosowaniu jej uregulowań przez poszczególne sądy bądź organy administracyjne państw stron

¹ Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r., Dz. U. z 2009 r., Nr 114, poz. 946 [dalej cyt.: Konstytucja RP].

² Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Dz. Urz. UE C 326/47, 26.10.2012 [dalej cyt.: TFUE].

³ 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. UE L 300/72, 14.11.2009.

Konwencji CMR przy użyciu technik wykładni właściwej dla porządku państwa, w którym toczyć się może spór prawny.

W tej sytuacji można i należy przyjąć, że w zakresie stosowania przepisów umowy CMR⁴, jak i przewozów kabotażowych będą miały zastosowanie nie tylko same normy konwencyjne, ale również normy prawa unijnego. Na tym tle doniosłego znaczenia nabierają normy kolizyjne, których rolą jest stworzenie możliwości dokonania wykładni przepisów w przypadku pojawienia się niejasności interpretacyjnych w ich stosowaniu lub ich niewłaściwego rozumienia, bądź dla określenia ich wzajemnych relacji w stosunku do wykonywanej umowy przewozowej CMR, czy też możliwości wykonywania usług kabotażowych. Te ostatnie mogą budzić poważne wątpliwości, albowiem ich wykonywanie stoi poza zakresem objętym treścią umowy w kontekście regulacji krajowych, przewidzianych dla funkcjonowania tego rodzaju zobowiązań umownych. W tym zakresie nie należy zapominać o treści norm kolizyjnych zawartych w treści art. 16 ust. 5 Konwencji CMR [Walczak 2006, 33] w zakresie ustalenia prawa właściwego do sprzedaży przewożonego ładunku w celu zaspokojenia roszczeń przewoźnika względem nadawcy z tytułu nieuiszczonych opłat celnych, jak również przewoźnego.

Niezależnie od poruszanego zagadnienia, dla pełności obrazu wskazać należy, że wykładnia dokonywana w zakresie Konwencji CMR, jak również przewozów kabotażowych może być dokonywana jedynie przez powołane do tego podmioty. Należą do nich przede wszystkim sądy powszechne, które co do zasady orzekają w tych sprawach. W większości tych sądów prowadzone jest obligatoryjne postępowanie pojednawcze. W Polsce rolę tego postępowania postanowiono włączyć do odrębnych postępowań polubownych, arbitrażowych, bądź też mediacji sądowej lub pozasądowej. Z praktycznego punktu widzenia powodować to może dodatkowe trudności w osiągnięciu przez strony kompromisu i podnosi koszty postępowania. Takie jego rozdrobnienie możliwości związanych z wielością postępowań o charakterze ugodowym nie wydaje się właściwe, bo zwiększa tym samym rozbieżności interpretacyjne, jak również poszerza znacznie krąg podmiotów uprawnionych do stosowania i wykładni przepisów konwencyjnych.

Przyjąć należy, że państwa strony konwencji nie mają uprawnień do tworzenia interpretacji wiążących co do sposobu i zakresu stosowania przepisów Konwencji CMR, chyba że poprzez swoje instytucje sądowe, albowiem z założenia jako takie nie są uczestnikami procesu stosowania prawa. Co innego, jeśli chodzi o Międzynarodowy Trybunał Sprawiedliwości rozumiany jako organ sądowy Organizacji Narodów Zjednoczonych z siedzibą w Hadze⁵. Organ ten może dokonywać wykładni obowiązujących przepisów Konwencji CMR tylko i wyłącznie w zakresie przewidzianym zapisami jego statutu. Na taką wykładnię zezwala art. 37 Statutu, w którym bezpośrednio wskazuje się, że obowiązująca umowa międzynarodowa lub konwencja przyznaje uprawnienie do interpretacji jej zapisów

⁴ 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 z późn. zm.

⁵ Dalej cyt.: MTS.

wyłącznie Trybunałowi. Uprawnienie takie zostało w sposób wyraźny ukształtowane w art. 47 Konwencji CMR. Jednak w tym przypadku można odwoływać się do działalności orzeczniczej tego Trybunału jedynie w sporach między państwami stronami Konwencji, a więc w tym zakresie stosowanie jej zapisów i interpretacji z tym związanych będzie miało ograniczony wpływ na podmioty uczestniczące w obrocie gospodarczym.

Najważniejszym trybem stosowania i wykładni przepisów Konwencji CMR, jak również przepisów związanych z wykonywaniem na jej bazie przewozów kabotażowych jest niewątpliwie działalność orzecznicza Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej⁶. Uprawnienie to wynika jasno z przepisu art. 267 lit a i b TFUE [Amborożuk, Dąbrowski, i Wesołowski 2019, 147–49], gdzie wyraźnie stanowi się, że TSUE jest właściwy do orzekania w trybie prejudycjalnym o wykładni Traktatów oraz o ważności i wykładni aktów przyjętych przez instytucje, organy lub jednostki organizacyjne Unii. Jednakże z punktu prowadzonych rozważań niezwykle doniosłe znaczenie ma brzmienie art. 267 zd. 1 TFUE. Stanowi on, że w przypadku, gdy pytanie jest podniesione przed sądem jednego z Państw Członkowskich, sąd ten może – jeśli uzna, że decyzja w tej kwestii jest niezbędna do wydania wyroku – zwrócić się do Trybunału z wnioskiem o rozpatrzenie tego pytania. Tego rodzaju unormowaniem, które może budzić szereg wątpliwości w zakresie swojego stosowania, jest właśnie umowa CMR i jej wzajemne relacje i wątpliwości budzące się przy stosowaniu przepisów o umowie kabotażu.

Aktualnie w tym zakresie prowadzone jest postępowanie przed TSUE na wniosek polskiego przewoźnika w sprawie zawisłej przed Sądem Rejonowym w Kolonii, w przedmiocie wątpliwości co do możliwości wykonywania usług kabotażowych przez tegoż przewoźnika na terenie państw członkowskich Unii Europejskiej w sytuacji, w której wykonał on już usługę wynikającą z umowy CMR na terenie Republiki Federalnej Niemiec i po jej zakończeniu zawarł kolejną umowę na przewóz kabotażowy towaru. Tutaj pojawiło się zagadnienie prawne dotyczące dopuszczalności zawarcia takiej umowy w ramach europejskiego porządku prawnego⁷. Przy czym rozstrzygnięcie w tym zakresie nie zostało jeszcze podjęte i znajduje się na etapie prezentacji stanowisk stron, przed orzeczeniem głównym, co czyni prowadzone rozważania jeszcze bardziej ciekawe z praktycznego punktu widzenia.

W kontekście prowadzonych rozważań, sprawa jest o tyle istotna, że dotyczy przede wszystkim kompetencji TSUE do orzekania o umowie międzynarodowej CMR, która nie stanowi części porządku prawnego Unii Europejskiej, ale ma charakter nieco szerszy. Wobec tego, należy rozstrzygnąć w pierwszym rzędzie wątpliwość polegającą na tym, czy w świetle regulacji europejskich dopuszczalna jest możliwość orzekania europejskich organów sądowych w przedmiocie dopuszczalności wykonywania świadczenia dodatkowego zobowiązania umownego

⁶ Dalej cyt.: TSUE.

⁷ Prokuratura Rejonowa w Kolonii, Federalny Urząd Transportu Drogowego przeciwko przewoźnik polski, sprawa zawisła przed Sądem Rejonowym w Kolonii, sygn. akt C–937/19.

na bazie przepisów unijnych w postaci dodatkowo zawartej umowy kabotażowej. Przy czym zajmując się przepisami o kabotażu, zapewne przy okazji będzie musiał zająć się także wątkiem odnoszącym się w części do umowy CMR.

Taka jednak praktyka nie powinna budzić wątpliwości, jeśli przyjmuje się założenie, że rozstrzygnięcie problemu prawnego, pojawiającego się we wszystkich krajach członkowskich Unii Europejskiej, przyczyni się do ujednoczenia orzecnictwa w sądach powszechnych wchodzących w skład unijnej sieci sądowniczej.

Zdaniem K. Wesołowskiego „Trybunał dokonuje jednak wykładni przepisów międzynarodowych konwencji przewozowych choć nie należą one do norm prawa unijnego. Trybunał nie czyni tego jednak wprost, lecz «przy okazji» interpretacji przepisów prawa unijnego, pozostających w związku z postanowieniami konwencji, formułując warunki jej stosowania. Taka praktyka budzi wątpliwości. Prowadzi bowiem do naruszenia zasady autonomii prawa międzynarodowego” [Wesołowski 2011, 279–96].

Jednakże z tym poglądem nie sposób się zgodzić, co wynika chociażby z przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 593/2008 z dnia 17 czerwca 2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (*Rzym I*)⁸. Wyraźnie statuuje się w nich normę kompetencyjną zawartą w art. 24. Wskazuje się ponadto na podstawie art. 28 rozporządzenia, że jego przepisy stosuje się do umów zawartych w dniu 17 grudnia 2009 r. lub później. Niemniej ważne ustalenie przyjęto w zakresie momentu uważanego za termin zawarcia umowy i w tym zakresie należy odwołać się do przepisów prawa, jakie należałoby zastosować jako właściwe do jej treści, a nie zakładać konieczność stosowania w tym zakresie koncepcji autonomicznej wykładni [Pazdan 2017, 195]. W tym ostatnim zakresie trudno nie poprzeć tak zaprezentowanego stanowiska.

3. UMOWA PRZEWOZOWA W REGULACJACH MIĘDZYNARODOWYCH

Immanentną regułą, jaka przyświeca stosowaniu przepisów Konwencji CMR, jest swoboda woli stron tej umowy. Ponadto pojawia się element jej bezwzględnie obowiązującego charakteru, który znajduje swoje odzwierciedlenie w treści art. 41 Konwencji, gdzie wyraźnie się statuuje, że każda klauzula jest nieważna i pozbawiona mocy, która pośrednio lub bezpośrednio naruszałaby jej postanowienia. Co jest nie mniej ważne przepis ten wskazuje, że jeśli którakolwiek z klauzul umowy CMR jest nieważna, to ten fakt nie pociąga za sobą nieważności pozostałych części takiej umowy, a to oznacza, że umowa obowiązuje nadal z tym zastrzeżeniem, że przy jej wykonywaniu pomija się element uznany za nieważny. W tym jednak przypadku należałoby dokonać wykładni obowiązujących części umowy, w kontekście do jej całokształtu. I tutaj z pomocą przychodzi art. 41 ust. 1. zd. 2 Konwencji, który nakazuje w miejsce nieważnych postawień

⁸ Dz. Urz. UE L 177/6, 04.07.2008.

umowy stosować odpowiednie zapisy Konwencji CMR. Przy czym trzeba wspomnieć, że postanowienia art. 41 ust. 2 zawierają pewne ułatwienia w jej stosowaniu, albowiem mieszczą klauzule umowne stojące w sprzeczności z zakresem jej stosowania. Przyjęcie takich konstrukcji w dużej mierze ma ułatwić stosowanie jej zapisów i unikanie poprzez to zapisów z nią sprzecznych [Górski i Weśółowski 2009, 392–93]. Wymienione w tym przepisie klauzule mają charakter jedynie przykładowy, co oznacza, że rozumieć je należy w sposób jedynie porządkujący. Zatem może się tutaj także pojawić zakaz wykonywania niejako przy okazji innych rodzajów przewozów, jak chociażby przewozów kabotażowych w trakcie realizacji umowy CMR lub po jej zakończeniu.

Nie jest jednak też tak, że zasada bezwzględności charakteru co do zakresu obowiązywania Konwencji CMR nie posiada wyjątków, przy czym wyjątki te zostały opisane w art. 37 i 38 Konwencji. W świetle ich zapisów strony mogą swobodnie ustalać postanowienia wychodzące poza zapisy normatywne przewidziane w ich treści. Owe wyjątki mogą się odnosić do roszczeń regresywnych przysługujących samemu przewoźnikowi, zmuszonemu okolicznościami do zapłacenia odszkodowania w relacjach z innymi przewoźnikami, którzy uczestniczyli w wykonaniu umowy przewozowej. Ustanowienie takiego wyjątku nie może powodować powstania sytuacji, w której w oparciu o reguły interpretacyjne odnoszące się do analogii, będzie można stosować przy okazji pojawiających się zagadnień utrudniających wykonywanie przepisów Konwencji CMR przez strony umowy przewozowej [Walczak 2006, 43–44]. Odnosi się to do sytuacji typowej dla wykonywania usług transportowych o charakterze międzynarodowym.

Nie mniej ważnym zagadnieniem odnoszącym się do reguły bezwzględności charakteru Konwencji CMR jest zasada opisana w art. 1 ust. 5. Na jej mocy państwa strony Konwencji CMR nie mają kompetencji do tego, aby dokonywać zmian w jej treści na podstawie wzajemnie zawieranych porozumień o charakterze bilateralnym, czy też multilateralnym.

4. UMOWA KABOTAŻU JAKO UMOWA DODATKOWA

Ze względu na zwiększającą się rangę, jaką w obrocie gospodarczym nabiera także z ekonomicznego punktu widzenia, umowa przewozu kabotażowego, zwłaszcza dla przewoźników polskich świadczących usługi transportowe na terytoriach innych państw członkowskich Unii Europejskiej, w tym w szczególności na terytorium Republiki Federalnej Niemiec, gdzie zakładane są oddziały polskich przewoźników, niezwykle ważne jest w kontekście podjętych rozważań przez TSUE, wskazanie właściwej interpretacji przepisów niemieckiej wersji Konwencji CMR i miejsca, jakie zajmuje w nich umowa kabotażu. Powstaje zagadnienie prawne obejmujące swym zakresem działania możliwości wykonywania umowy przewozowej CMR, w ramach której można będzie wykonywać umowę kabotażu na terenie RFN.

Z punktu widzenia polskich organów stosujących prawo w zakresie warunków, jakie mają do spełnienia przewoźnicy zagraniczni w Polsce podstawową re-

gulacją, jaka jest stosowana, jest rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1072/2009 dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych. Według przepisów tej regulacji, aby można było wykonywać przewozy kabotażowe, przewoźnik musi spełniać określone warunki. Tak więc w pierwszym rzędzie każdy przewoźnik musi uzyskać stosownie do treści art. 3 i 4 rozporządzenia licencję wspólnotową, upoważniającą do prowadzenia działalności transportowej na terenie Unii Europejskiej. Jeśli natomiast jest obywatelem państwa trzeciego, musi dodatkowo posiadać także świadectwo kierowcy. Świadectwo takie, zgodnie z art. 5 rozporządzenia, wydawane jest przez państwo członkowskie każdemu przewoźnikowi, który jest już posiadaczem licencji wspólnotowej albo też legalnie zatrudnia w tym państwie kierowcę, który nie jest obywatelem państwa członkowskiego. W oparciu o treść art. 5 ust. 6 rozporządzenia, świadectwo kierowcy należy do przewoźnika, który przekazuje je do dyspozycji kierowcy wskazanemu w świadectwie, podczas gdy kierowca prowadzi pojazd, korzystając z licencji wspólnotowej wydanej temu przewoźnikowi. Te dokumenty należą do przewoźnika z tym, że świadectwo kierowcy jest tymczasowo przekazywane kierowcy.

Przyjmując te założenia można rozważyć sytuację, w której do tak przygotowanych podstaw prawnych wykonywania przewozu w ramach umowy CMR, będzie można dodatkowo wykonywać umowę kabotażową. Przy czym zgodnie z treścią art. 8 rozporządzenia, przewóz kabotażowy jest możliwy w sytuacji, kiedy przewoźnik wykona umowę międzynarodowego przewozu, jaką niewątpliwie jest CMR towarów i dostarczy przesyłkę do odbiorcy. W konsekwencji dopiero wówczas może podjąć się wykonania, przy czym co do zasady nie może wykonać więcej, niż trzy takie zlecenia, bez konieczności opuszczania terytorium Polski. Wszystkie te usługi nie mogą być wykonywane w okresie dłuższym niż siedem dni licząc od dnia, w którym dokonany został ostatni rozładunek przesyłki przywiezionej kraju w ramach wykonywanej umowy CMR. Przewóz ten może być wykonywany po wyładowaniu całkowitym lub częściowym przywiezionego ładunku i wyłączenie na pojeździe, którym ten towar wywieziono do Polski.

Natomiast w sytuacji, kiedy przewoźnik wjechał do kraju bez ładunku, może on wykonać już tylko jeden przewóz kabotażowy w terminie trzech dni, poczynając od dnia wjazdu na terytorium kraju przyjmującego. Zatem w tym zakresie regulacje są dość precyzyjnie określone.

Niezwykle ważna jest przy tym zasada zawarta w treści art. 8 ust. 3 zd. 1 rozporządzenia, która zakłada, że krajowe drogowe przewozy rzeczy wykonywane w przyjmującym państwie członkowskim przez przewoźnika niemającego siedziby w tym państwie uznaje się za zgodne z niniejszym rozporządzeniem, jeśli przewoźnik może przedstawić wyraźny dowód potwierdzający przewóz w przychodzącym ruchu międzynarodowym oraz każdy kolejny wykonany przewóz kabotażowy. Taki ich kształt i wymiar powoduje, że wiadomości pozyskiwane od przewoźników utwierdzają w przekonaniu, że organy państwa, w którym pro-

wadzone są przewozy kabotażowe, mogą w sposób skuteczny wykonywać czynności kontrolne umożliwiające nakładanie dość dotkliwych kar finansowych.

Organami tymi są w Polsce przede wszystkim Inspekcja Transportu Drogowego, działająca w oparciu o ustawę z dnia 6 września 2001 r. *o transporcie drogowym*⁹. Podobnie jak w przypadku regulacji polskich, funkcjonowanie umowy o przewóz kabotażowy wygląda w Republice Federalnej Niemiec. Przy czym w myśl przepisu art. 34 i nast. Konwencji CMR w wykonywaniu usług transportu w oparciu o te przepisy stosuje się zasadę tzw. przewozów kooperacyjnych w przewozie drogowym, powietrznym i wodnym towarów. Jednakże za realizację tego rodzaju umowy nie jest już odpowiedzialny osobiście sam przewoźnik [Schmid 2007, 879].

W odniesieniu do przewozów kabotażowych przepisy niemieckiego prawa przewozowego nie opierają się jedynie na przepisach rozporządzenia Nr 1072/2009, ale nade wszystko na niemieckiej ustawie *Prawo przewozowe*¹⁰. Ustawa ta w przepisie § 23 ust. 3 zawiera definicję legalną przewozu kabotażowego, definiując ją jako wewnątrz krajowy przewóz towarów wykonywany przez przedsiębiorcę transportowego, który posiada swoją siedzibę w innym kraju, stosownie do zapisów rozporządzenia Rady (EWG) Nr 3118/1993 ustanawiającego warunki wykonywania w państwie członkowskim usług krajowego transportu drogowego rzeczy przez przewoźników niemających siedziby w tym państwie, stosownie do brzmienia art. 6 ust. 1 lit. a. Podobne zasady należy odnosić do reguł międzynarodowego prawa prywatnego, które w przepisach prawa niemieckiego nakazują stosować reguły do wykonywania przewozów kabotażowych w innych krajach, niebędących państwami członkowskimi Unii Europejskiej. Co jest również ważne to okoliczność, w której ustawodawca niemiecki w takich przypadkach wskazuje, że jeśli wewnątrz krajowe przepisy transportowe nakazują posiadanie umowy ubezpieczenia przez przewoźnika wykonującego tego rodzaju usługi w wewnętrznym transporcie drogowym, to umowy ubezpieczenia należy zawierać także przy wykonywaniu przewozu kabotażowego do wysokości wartości przewożonej przesyłki, co odpowiada zasadzie obowiązku ubezpieczeniowego przewidzianej w treści § 7a ust. 2 dPp. W takim przypadku także przedsiębiorca przewozowy mający swoją siedzibę w jednym z państw trzecich ma także obowiązek, jak przewoźnik niemiecki, posiadać ważną polisę ubezpieczeniową ładunku, która musi być okazana na każde żądanie uprawnionego organu [Knorre 2008, 22]. W tym przypadku organem tym będzie Bundesamt für Güterverkehr (pol. Federalny Urząd Transportu Drogowego Towarów), mogący nakładać dość dotkliwe kary finansowe.

Regulacje w zakresie wykonywania międzynarodowego transportu drogowego towarów i niejako dodatkowo wykonywane przewozy kabotażowe, zwłaszcza w tym ostatnim przypadku z punktu widzenia przepisów, jakie znajdują tutaj zastosowanie znacznie się różnią, a co za tym idzie inaczej są interpretowane. Polscy przewoźnicy kontrolowani przez Federalny Urząd Transportu Drogowego

⁹ Dz. U. z 2020 r., poz. 875 z późn. zm.

¹⁰ Güterverkehrsgesetz z dnia 28 czerwca 1998 r., BGBl. I, s. 1485 [dalej cyt.: dPp].

Towarów stosując jedynie przepisy ogólnoeuropejskie często są poddawani kontroli i przy braku wymaganych prawem niemieckim dokumentów nakładane są na nich kary za przewinienie, o którym często nawet nie zdają sobie sprawy.

PIŚMIENNICTWO

- Ambrożuk, Dorota, Daniel Dąbrowski, i Krzysztof Wesołowski. 2019. *Międzynarodowe Konwencje Przewozowe*. Szczecin: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego.
- Górski, Władysław, i Krzysztof Wesołowski. 2009. *Komentarz do przepisów o umowie przewozu i spedycji, Kodeks cywilny, Prawo przewozowe*. Gdańsk: Ośrodek Doradztwa i Doskonalenia Kadr.
- Knorre, Jürgen. 2008. „Die Haftung des Frachtführers nach geltenden Recht.” W Jürgen Knorre, Klaus Demuth, i Reinhard Th. Schmid, *Handbuch des Transportrechts*, 22. München: Verlag C.H. Beck.
- Pazdan, Maksymilian. 2017. *Prawo prywatne międzynarodowe*. Warszawa: Wolters Kluwer Polska.
- Schmid, Reinhard T. 2007. „Bestimmungen über die Beförderung durch aufeinanderfolgende Frachtführer.” W Karl-Heinz Thume, *Kommentar zur CMR. Übereinkommen über den Beförderungsvertrag im internationalen Straßengüterverkehr*, 879. Frankfurt am Main: Verlag Recht und Wirtschaft.
- Walczak, Robert. 2006. *Międzynarodowy przewóz towarów*. Warszawa: Wydawnictwo C.H. Beck.
- Wesołowski, Krzysztof. 2011. „Relacje między CMR a prawem unijnym w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.” *Zeszyty Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego* 14:280–96.

CABOTAGE AS A SUPPLEMENTARY OBLIGATION TO THE CMR CONTRACT OF CARRIAGE OF GOODS

Summary. The practice of international transport services is different from that of domestic transport and this is understandable. However, understanding and applying them properly is not an easy task either. The operation of two types of contract, namely CMR and cabotage contracts, is an example of how it is easy to come to the conclusion that the problem is the resolution of disputes arising from them by national courts, which have been shown to often have to resort to the technique of interpretation of the rules in order to resolve the legitimacy of the legal problems that arise on this basis. National courts, which are also European courts, have a great deal of attention over this part of their application. Thanks to this construction of their functioning, national courts deciding on events of mixed national and international character can ask the CJEU for a binding interpretation which, in this respect, will also cover the application of the rules in other European Union Member States. After all, a significant example in this respect is the issue of the different treatment of cabotage operations carried out in connection with the CMR contract. Therefore, unless there are legal problems, the functioning of obligatory agreements in this area will not pose problems. If a problem arises, such as the possibility of carrying out cabotage operations by a third party, but already having a branch in a Member State, it is an issue that must be interpreted by the CJEU, whose role as a court of law in this area gives rise to hopes that economic turnover within the European Union will become uniform over time, and thus also simplify, despite the differences that exist between the different legal systems of its Member States.

Key words: civil law, contract of obligations, cabotage, interpretation of the law, legal norms, Union law, regulations

Information about Author: Marek Białkowski, Ph.D. – Institute of Legal Sciences at the University of Szczecin; e-mail: marek.bialkowski@usz.edu.pl; <https://orcid.org/0000-0001-8893-8690>