

Najczęstsze problemy polskich firm transportu drogowego w Niemczech

Polskie firmy transportu drogowego podbiły rynek niemiecki. Na autostradach i parkingach w Republice Federalnej Niemiec polskie ciągniki przeważają liczebnością nad niemieckimi. Mimo że polskie firmy transportu drogowego to w dużej mierze ciągle biznesy rodzinne, to urosły one w siłę i przebojem zdobywają rynki międzynarodowe. Wraz z rozwojem i ekspansją zagraniczną pojawiają się jednak problemy ze stosowaniem przepisów obcego prawa.

Najczęstszym problemem polskich firm współpracujących z niemieckimi kontrahentami jest niestety nieuregulowanie należnego przewozowego przez niemieckiego kontrahenta. Nie jest to problem wyłącznie branży TSL. Niemieckie przedsiębiorstwa mające problemy z płynnością finansową decydują się w pierwszej kolejności zwlekać z regulowaniem ich zagranicznych, w tym polskich, wierzytelności.

Zwykle przed wszczęciem postępowania do dłużnika wysła się adwokackie wezwanie do zapłaty. Daje ono dłużnikowi ostatnią szansę na przedprocesową regulację należności i pokazuje, że wierzytelność nie została spisana na straty.

W praktyce często okazuje się, że niemiecki kontrahent ma zarzuty co do wykonanej usługi transportowej. Jeśli nie uda się wyjaśnić sprawy przedsądowo, w celu egzekucji wierzytelności konieczne jest uzyskanie tytułu egzekucyjnego. Podobnie jak w Polsce, można go uzyskać w postępowaniu uproszczonym/nakazowym, lub w pełnym postępowaniu sądowym. Postępowania o zapłatę trwają w Niemczech około 2-5 miesięcy, o ile nie pojawią się nieoczekiwane trudności.

Koszty procesowe, włącznie z wynagrodzeniem adwokackim w przypadku powodzenia sprawy pokrywa dłużnik.

Spory według konwencji CMR

Międzynarodowy przewóz towarów drogami jest w Europie i dużej części Azji uregulowany jest Konwencją o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR).

Charakterystycznym rozwiązaniem konwencji CMR jest wielkie znaczenie listu przewozowego CMR (niem. CMR Brief). Dokument ten w ma właściwie wartość banknotu pieniężnego o nominale równym wartości przewozonego towaru.

Wiele problemów prawnych powstaje w wyniku niedbałego, nieczytelnego, bądź niejednoznacznego wpisu do listu przewozowego.

W przypadku wszelkich niezgodności w trakcie odbioru towaru przewoźnik zobowiązany jest dokonać odpowiedniego wpisu do listu przewozowego. W przeciwnym przypadku odpowiada on za powstałą szkodę na podstawie domniemania, że towar i opakowanie były w dobrym stanie, oraz że ilość sztuk, jak również ich cechy i numery były zgodne z oświadczeniami w liście przewozowym.

Przy odbiorze towaru bez zastrzeżenia przez odbiorcę, będzie domniemana prawidłowość informacji w liście przewozowym. Niedostrzegalne szkody należy kwestionować w ciągu siedmiu dni roboczych. Również ewentualne odszkodowanie przez przekroczenie terminu dostawy jest odrzucane, jeżeli nie dojdzie do zgłoszenia w przeciągu 21 dni po dostawie.

Prawo właściwe w transporcie drogowym

Jeżeli strony nie umówią się co do wyboru prawa właściwego, ustala się je na podstawie Rozporządzenia Parlamentu i Rady UE w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych WE nr 593/2008 (w uproszczeniu Rozporządzenie Rzym I). Stanowi ono, że zastosowanie znajduje prawo obowiązujące w kraju siedziby przewoźnika, ale pod warunkiem, że w tym samym kraju było również miejsce załadunku, rozładunku albo siedziba nadawcy. Przykładowo więc jeżeli polski przewoźnik wiezie towar z Polski do Niemiec na zlecenie niemieckiego klienta, wówczas zastosowanie może mieć prawo polskie. Reguła ta jednak nie będzie działać, jeżeli polski przewoźnik załaduje towar z Węgier, a nie z Polski.



Piotr Kozłowski

Założyciel kancelarii adwokackiej KOZŁOWSKI, specjalizującej się w obsłudze polskich przedsiębiorców działających na rynku niemieckim. Posiada wieloletnie doświadczenie w obsłudze polsko-niemieckiego obrotu prawnego. Jego doświadczenie obejmuje w szczególności problematykę międzynarodowego prawa prywatnego, prawa transportowego oraz praktykę współpracy polskich i niemieckich przedsiębiorców. Ukończył studia prawa polskiego na Uniwersytecie Szczecińskim, z kolei prawo niemieckie studiował na Uniwersytecie Humboldtów w Berlinie. Ukończył również interdyscyplinarne podyplomowe studia międzynarodowego prawa gospodarczego w Rostocku (LL.M. in international business law). Aplikację adwokacką odbył przy Sądzie Krajowym Berlina. Posługuje się biegle i doradza klientom w językach: polskim, niemieckim i angielskim.

W takim wypadku obowiązuje prawo kraju dostawy, czyli niemieckie.

Od ustalenia stosowanego prawa odróżnić należy właściwy sąd. W sporach transportu międzynarodowego może bowiem dojść do sytuacji w której polski sąd stosuje niemieckie prawo, albo niemiecki sąd stosuje polskie prawo.

W przypadku umowy spedycji sprawa wygląda podobnie, jednak osobno należy oceniać stosunek między przewoźnikiem i spedytorem, osobno natomiast mię-

dzy zleceniodawcą przewozu a spedytorem. W takiej sytuacji w pierwszej kolejności zastosowanie znajduje prawo kraju miejsca dostawy towaru.

Przedawnienie roszczeń

Roczny termin przedawnienia roszczeń z tytułu przewozu jest w Niemczech o jeden dzień dłuższy, ponieważ zaczyna się kolejnego dnia po wykonaniu przewozu, natomiast w Polsce dzień wykonania przewozu liczy się już do rocznego terminu.

Wypadki na terenie Niemiec

Regulacje szkód powstałe w procesie transportu towarów następują najczęściej z udziałem firm ubezpieczeniowych. W zależności od rodzaju wypadku, powstałych szkód, i zakresu ubezpieczenia uczestników kolizji możliwe są różne konstatacje.

W praktyce regulacji szkód wypadkowych istotne są rzetelnie przeprowadzo-

ne opinie niezależnych niemieckich rzeczoznawców. Niemieccy rzeczoznawcy naliczają wyższe od polskich stawki godzinowe za przeprowadzenie remontu pojazdu, a ich opinie są rzadziej kwestionowane przez firmę ubezpieczeniową. Polityka firm ubezpieczeniowych nierzadko zmusza do dochodzenia należnych odszkodowań nawet w postępowaniu sądowym, dlatego już na początku prowadzenia sprawy odszkodowawczej należy przygotowywać się na scenariusz z finałem w sądzie.

Przewóz towarów niebezpiecznych

W Polsce i Niemczech obowiązuje konwencja ADR oraz przepisy dyrektywy 2008/68/EG. Niemieckie szczegółowe przepisy rozrzucone są po mniejszych aktach prawnych.

W praktyce przewozów towarów niebezpiecznych istotne jest rozporządzenie regulujące uprawnienia służb kontrolnych BAG (Bundesamt für Güterverkehr). W rozporządzeniu GGKontrollV (o kontroli przewozu towarów niebezpiecznych na drogach i w przedsiębiorstwach) uregulowane są kwestie uprawnień BAG, takich jak zakres kontroli przeprowadzanej na drodze, czy prawo do zabezpieczenia przewożonego towaru.

Ważnym aktem prawnym w praktyce jest ponadto RSEB. Są to wewnętrzne instrukcje administracyjne dotyczące działania urzędów właściwych na podstawie ADR i GGVSEB.

Kwestia ustalania trasy przewozu, przerw w transporcie i przeładunku towarów niebezpiecznych na terenie Niemiec uregulowana jest w GGVSEB.

Niemieckie spółki-oddziały polskich firm przewozowych

Polskie firmy przewozowe decydują się na otwarcie spółki córki w Niemczech z wielu powodów. Najczęstsze z nich



W sporach transportu międzynarodowego może dojść do sytuacji w której polski sąd stosuje niemieckie prawo, albo niemiecki sąd stosuje polskie prawo. Jeżeli strony nie umówią się, co do wyboru prawa właściwego, ustala się je na podstawie Rozporządzenia Parlamentu i Rady UE w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych WE nr 593/2008 (w uproszczeniu Rozporządzenie Rzym I).

TSLbiznes
MIESIĘCZNIK PROFESJONALISTÓW BRANŻY TRANSPORT-SPECYJALNA LOGISTYKA

**Czytaj też
inne artykuły naszego
działu prawnego
i podatkowego**

**Zamów numery archiwalne na:
www.tsl-biznes.pl/archiwum**

to: dostęp do niemieckich licencji transportowych poza Unię Europejską (Rosja, Białoruś), dostęp do tańszego kredytu i lepszych ofert leasingowych, zwiększenie wiarygodności w relacjach z niektórymi kontrahentami, przejścia niemieckich firm z branży.

Niemieckie prawo spółek jest podobne do polskiego. Polski Kodeks Spółek Handlowych wzorowany był na systemie prawnym obowiązującym w Republice Federalnej Niemiec.

Spółka GmbH jest w dużej mierze odpowiednikiem polskiej spółki z o.o. Popularne jest też ciągle zakładanie GmbH & Co. KG, spółki komandytowej, której komplementariuszem jest spółka GmbH. Ma ona zaletę spółki z o.o. polegającą na ograniczeniu odpowiedzialności do wysokości kapitału zakładowego, a jednocześnie zalety spółki osobowej polegające na unikaniu podwójnego opodatkowania zysku spółki i wypłat dla wspólników.

Kontrole drogowe

Kontrole przeprowadzane na niemieckich autostradach przez Zollamt, BAG, czy policję to niejednokrotnie koszmar polskich firm transportowych. Prócz „różnic kulturowych” istotne znaczenie mają tu przepisy o zabezpieczeniu kary nakładanej na przedsiębiorstwo zagraniczne. Jeśli niemiecki urzędnik nakłada mandat na firmę zagraniczną, w tym polską, ma możliwość zabezpieczenia tego roszczenia poprzez zajęcie środka transportu lub gotówki. Do czasu wpłaty zabezpieczenia na poczet kary może dojść do zajęcia środka transportu, co skutkuje wysokimi kosztami i opóźnieniem dostawy.

Doświadczenia pokazują, że najważniejsze jest szybkie doprowadzenie do kontynuacji transportu, najkosztowniejsze są przedłużające się postoje. W późniejszym postępowaniu możliwe jest zmniejszanie nałożonych kar oraz skargi na sposób przeprowadzenia kontroli. ◀

Mgr Piotr Kozłowski, LL.M.
Rechtsanwalt/adwokat niemiecki
mail@ra-kozowski.com