
„biuletyn informacyjny Nr. 1 – Kwiecień 2012”

Nawiązując niniejszym do listu rekomendacyjnego przesłanego przez Stowarzyszenie Przewoźników „Dolny Śląsk”, kancelaria prawna „Dziengo & Partner” publikuje biuletyn informacyjny zawierający istotne wyroki sądowe, opisy z praktyki kancelarii, jak i komentarze najważniejszych przepisów prawnych obowiązujących w obrocie handlowym mającym związek z działalnością firm transportowych, spedycyjnych i logistycznych na terenie Niemiec.

Niniejszy „list informacyjny” zamierzamy publikować regularnie co kwartał, tak aby regularnie informować członków stowarzyszenia o istotnych dla nich zmianach prawnych, praktykach administracyjnych obowiązujących na terenie Niemiec

Damian Dziengo



Zawartość:

- I. ważne orzeczenia sądowe
- II. raport z praktyki kancelarii
- III. nowe ustawy i rozporządzenia

I. Aktualności: ważne orzeczenia sądowe:

! Ograniczona odpowiedzialność prawna przewoźnika wynikająca z art. 23. CMR nie daje roszczenia prawnego o zwrot kosztów opinii biegłego w sprawie wysokości szkody !

Art. 23 ust. 1 – 4 CMR rozróżnia między szkodami, które powstają z uwagi na utratę towaru a kosztami transportu ponoszonymi przez nadawcę. Zgodnie z Art. 23 ust. 4 CMR zwrotowi podlegają jedynie takie nakłady, które powstałyby również wtedy gdy transport przeprowadzony byłby zgodnie z umową. Tym samym nie podlegają zwrotowi tak zwane koszty pochodne, do których należą również nakłady uwarunkowane szkoda.

Wyżej wymieniony wyrok jest decyzją Sądu Najwyższego w Monachium zapadłą w ramach postępowania apelacyjnego wszczętego przez pozwaną firmę transportową, która wyrokiem pierwszej instancji Sądu Krajowego w Landshut została zobowiązana do wyrównania szkody za powstałą w trakcie transportu utratę towaru o wartości kwoty 5.509,20 EUR oraz do wyrównania kosztów w wysokości 1.336,45 EUR powstałych z uwagi na zlecenie biegłemu kosztów stwierdzenia wysokości tej właśnie szkody.

Broniąc się jedynie przeciw zobowiązaniu zapłaty kosztów rzeczoznawcy w/w firma transportowa wygrała wszczętą apelację w całości, albowiem Sąd Najwyższy w Monachium stwierdził jedynie przesłanki uzasadniające ograniczoną odpowiedzialność pozwanej zgodnie z artykułami 17,23 CMR nie stwierdzając kwalifikowanego przewinienia wynikającego z artykułu 29 konwencji CMR. Powołując się na orzeczenie Sądu Najwyższego w Dusseldorfie (OLG Düsseldorf) z dnia 14.03.2007 r., sygn. akt.: I – 18 U 138/06; 18 U 136/06) sąd w Monachium orzekł iż, koszty rzeczoznawcy są jedynie kosztami pochodnymi uwarunkowanymi szkodą i nie podlegają dlatego zwrotowi na podstawie artykułów 17,23 konwencji CMR.

Koszty postępowania apelacyjnego wraz z kosztami pozasądowymi (wynagrodzeniem adwokackim) musiał zatem pokryć odbiorca transportu, a koszty pierwszej instancji zostały na korzyść firmy transportowej zredukowane o 1/5.

II. raport z z praktyki kancelarii

! Uwaga przy szacunkowych decyzjach o przepadku mienia – tutaj możesz oszczędzić duże pieniądze !

Praktycznym problemem prawnym nękaającym polskie firmy transportowe jest praktyczne postępowanie niemieckich władz administracyjnych wobec przewoźników z Polski w związku z domniemanymi wykroczeniami w ruchu drogowym. Przykładem niewspółmiernego zastosowania przepisów prawnych dotyczących przewinień związanych z transportem drogowym jest praktyka urzędów administracyjnych w związku z zastosowaniem §§ 31 ust. 2, 34 rozporządzenia o dopuszczeniu pojazdów do ruchu drogowego (StVZO) w powiązaniu z § 24 ustawy o ruchu drogowym (StVG) i § 29 a ust. 4 ustawy o wykroczeniach (OwiG).

Na podstawie tych norm prawnych urząd administracyjny upoważniony jest do zarządzenia przepadku mienia np. z uwagi na przekroczenie przez ciężarówkę dopuszczalnej wagi całkowitej pojazdu z uwagi na jego przeładowanie. Tutaj urząd ma prawo do orzeczenia przepadku mienia o ile przewoźnik z uwagi na przeładowanie ciężarówki uzyskał jakakolwiek korzyść majątkową, tj. np. zaoszczędził koszty dodatkowego transportu w związku z przeciążeniem pojazdu. O ile przepis ten jest jak najbardziej sensowny z punktu widzenia bezpieczeństwa drogowego jak i z punktu widzenia ochrony przed nieuczciwą konkurencją, to jego konkretne zastosowanie w praktyce administracyjnej pozostawia wiele do życzenia.

Tak na przykład Kancelaria spotyka się często z przypadkami w których to administracja szacuje przychód z w/w zaoszczędzonego transportu na podstawie niewiążących prawnie publikowanych jedynie w celach orientacyjnych tabel o opłatach w ulicznym transporcie towarowym („Kostensätze Gütertransport Straße”). Opłaty te które być mają jakiś odnośnik do wynagrodzeń stosowanych wobec niemieckich spedytorów, są odnośnie opłat transportowych płaconych polskim przewoźnikom często wysoce zawyżone.

Kancelaria tutaj z sukcesem wnosi sprzeciwy na rzecz przewoźników z Polski udokumentowując rzeczywistą kwotę oszczędzoną przez polską firmę transportową. Można dokonać tego poprzez przedłożenie faktur dotyczące konkretnego transportu lub porównywalnych przewozów świadczonych przez przewoźnika. W takim przypadku urząd nie ma prawa szacować oszczędzonych kosztów, albowiem wyznaczona wysokość przepadku mienia w żadnym wypadku nie może przekraczać rzeczywistych oszczędności przewoźnika uzyskanych w związku z przeładunkiem pojazdu. Sprzeciw wobec tego rodzaju „szacunkowych” aktów administracyjnych często się zatem przewoźnikowi opłaca. tj. powoduje wymierne oszczędności względem zarządzanego przepadku mienia.

III. Nowości: regulacje prawne

! Nowe Plany legislacyjne z ministerstwa ruchu drogowego– zaostrzenie przepisów regulujących system punktowy i zasad odbioru prawo jazdy !

*W chwili obecnej Ministerstwo Ruchu Drogowego, Budownictwa i Rozwoju Miast wprowadza nowy projekt legislacyjny dotyczący planowanej zmiany zasad nadawania punktów za wykroczenia drogowe. Podstawą przymyśleń stojących za planem wprowadzenia nowych przepisów jest zapewnienie lepszego bezpieczeństwa w ruchu drogowym. System które ministerstwo planuje wprowadzić jest mocno uproszczony w porównaniu do dotychczasowo obowiązujących regulacji. Przewiduje on, iż w nowo stworzonym „rejestrze przydatności do prowadzenia pojazdów w ruchu drogowym - (Fahreignungsregister (FAER))” maksymalna liczba naniesionych punktów karnych będzie wynosiła **8** (dotychczas 18 punktów). W wypadku osiągnięcia tej ilości punktów prawo jazdy lub uprawnienie do prowadzenia pojazdu drogowego na terenie Niemiec zostanie bezwzględnie odebrane.*

*Wykroczenia drogowe za które kierowca będzie otrzymywał punkty karne będą dzielone na **ciężkie i wyjątkowo ciężkie**. Z ciężkie wykroczenia przyznawany będzie **1 punkt karny** a za wyjątkowo ciężkie **2 punkty karne**.*

Okres przedawnienia i kasacji punktów karnych z rejestru ma zostać ujednolicony. Ciężkie przewinienia za które przewidywać się będzie wpis jednego punktu ma według planów ministerstwa przedawniać się po 2 ½ roku, w wypadku wyjątkowo ciężkich przewinień po 5 latach a w wypadku czynów karalnych po latach 10 począwszy od daty uprawomocnienia się decyzji o ukaraniu.

Dotychczasowe punkty przeliczone maja być na nowy system w sposób następujący:

*- Wszystkie wykroczenia za które obowiązywał do chwili obecnej wpis od **1 do 4** punktów bez jednoczesnego zakazu prowadzenia pojazdu przekwalifikowane zostać maja na tak zwane ciężkie przewinienia za które wpisywany będzie do nowego rejestru **1 punkt karny**.*

- Przewinienia za które w chwili obecnej obowiązywał wpis **3 lub 4 punktów karnych z jednoczesnym czasowym zakazem prowadzenia prawo jazdy tak jak i czyny karalne związane z prowadzenie pojazdu w ruchu drogowym** przekształcone mają być na wyjątkowo ciężkie przewinienia za które wpisywane będą do nowego rejestru **2 punkty** karne.

Według projektu ma odpaść możliwość redukcji punktów przez udział w dobrowolnych uzupełniających szkoleniach dla kierowców. W wypadku osiągnięcia **6 punktów karnych** przewidziany jest natomiast **przymusowy** udział w szkoleniu dla kierowców bez możliwości redukcji ilości punktów karnych.

Objęte rejestracją punktową mają być jedynie takie wykroczenia, które mają związek z bezpieczeństwem drogowym. Odpadną zatem na przykład punkty karne za wykroczenia związane z naruszeniem przepisów o ochronie środowiska lub dotyczące kwestii znakowania pojazdu.

Plany Ministerstwa Ruchu Drogowego są dopiero projektem legislacyjnym, który poddany będzie weryfikacji i zapewne zostanie w szczególności zmieniony podczas procedury ustawodawczej. Warto natomiast wiedzieć już dziś, iż w Niemczech szykują się istotne zmiany w przepisach dotyczących karania kierowców za przewinienia drogowe które patrząc na całokształt stanowiąc będą istotne zaostrenie obowiązujących regulacji prawnych.