



KATARZYNA ORZEŁ
KANCELARIA RADCY PRAWNEGO

Kraków, dnia 10 grudnia 2020 r.

Katarzyna Orzeł Kancelaria Radcy Prawnego
ul. Zwierzyniecka 17/3, 30-103 Kraków

Trans Assist sp. z o.o.
ul. Gospodarcza 26
20-213 Lublin

Opinia prawna
dotycząca elektronicznego listu przewozowego „e-CMR”

I. Przedmiot Opinii.

Przedmiotem niniejszej opinii jest ustalenie możliwości posługiwania się przez przedsiębiorców z branży TSL elektronicznym listem przewozowym („**e-CMR**”), który spełnia wymogi postanowień *Protokołu dodatkowego do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) dotyczący elektronicznego listu przewozowego, sporządzony w Genewie dnia 20 lutego 2008 r.* („**Protokół dodatkowy do CMR**”) i na jego mocy traktowany jest na równi z listem przewozowym w formie tradycyjnej, o którym mowa w Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) i Protokół Podpisania z dnia 19 maja 1956 r. Opinia została przygotowana na zlecenie Trans Assist Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Lublinie („**Spółka**”), która jest twórcą projektu „Trans Assist- system zarządzania komunikacją, dokumentacją i nawigacją w transporcie międzynarodowym” („**System Trans Assist**”).

II. Podstawa prawna.

Niniejsza Opinia została sporządzona w oparciu o następujące akty prawne:

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 z późn. zm.), dalej jako „**Konwencja CMR**”;
2. 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), dalej jako „**Protokół dodatkowy do Konwencji CMR**”;
3. Ustawa z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 8), dalej jako „**pr.przew.**”;
4. Ustawa z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów oraz obrotu paliwami opałowymi (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 859), dalej jako „**SENT**”.

III. Stan faktyczny.

Ul. Zwierzyniecka 17/3, 31-103 Kraków
NIP: 6452289700, REGON: 122840381
kancelaria@kancelariaorzel.pl, tel.: 12 311 04 42
kancelariaorzel.pl

Spółka jest twórcą Systemu Trans Assist, czyli systemu zarządzania komunikacją, dokumentacją i nawigacją w transporcie międzynarodowym, zaprojektowanym z myślą o wsparciu branży TSL. Celem Systemu Trans Assist jest usprawnienie procesów logistycznych w międzynarodowych transportach wysokotonażowych poprzez opracowanie i wdrożenie rynkowe systemu do wymiany, kontroli i podpisu elektronicznych dokumentów przewozowych, częściowo zautomatyzowanej komunikacji w 24 językach oraz nawigacji uwzględniającej ograniczenia masowe i wysokościowe. Spółka w ramach prowadzonej działalności gospodarczej zamierza skomercjalizować produkt, którym jest System Trans Assist, stąd też przedmiotem niniejszej opinii będzie z jednej strony przybliżenie aktualnego stanu prawnego wraz ze wskazaniem możliwości praktycznego wykorzystywania przez firmy z branży TSL elektronicznego listu przewozowego, z drugiej zaś analiza podpisu elektronicznego dostarczanego przez Spółkę w kontekście spełnienia przesłanek, które zgodnie z Protokołem dodatkowym do Konwencji CMR musi spełniać podpis elektroniczny wykorzystywany w systemach dostarczających elektroniczne listy przewozowe.

IV. Analiza prawna.

1. Stosowanie Konwencji CMR.

Konwencja CMR znajduje zastosowanie do umowy międzynarodowego drogowego przewozu towarów, co oznacza, że jej przepisy stosuje się tylko wówczas, gdy między stronami została zawarta ważna umowa przewozu. Jeżeli międzynarodowy przewóz towaru został wykonany pomimo braku ważnej umowy między stronami, Konwencja nie znajdzie do niego zastosowania. Jeżeli zatem strony zawarły umowę międzynarodowego przewozu towarów, do której Konwencja znajduje zastosowanie na mocy art. 1 ust. 1 Konwencji CMR, to nie mogą postanowić, że do umowy tej zastosowanie znajdzie prawo krajowe. Odmienne stanowisko zajmują jedynie sądy włoskie, które zazwyczaj przyjmują, że Konwencja znajduje zastosowanie tylko wtedy, gdy strony wyraźnie to uzgodniły lub gdy został wystawiony list przewozowy, w którym zawarto klauzulę o stosowaniu Konwencji¹. **O tym, czy Konwencja CMR może mieć na podstawie porozumienia stron zastosowanie do umowy przewozu, do której nie miałaby ona zastosowania z mocy prawa (np. do przewozów krajowych), rozstrzyga prawo właściwe dla danej umowy.** Jak wskazuje się zarówno w doktrynie i orzecznictwie przez zawarcie umowy przewozu jedna ze stron (przewoźnik) zobowiązuje się w stosunku do drugiej strony (nadawcy) przewieźć określoną rzecz lub rzeczy (towar). Do koniecznych elementów umowy przewozu należy zaś zaliczyć: określenie miejsca przyjęcia towaru do przewozu oraz miejsca dostawy, określenie przedmiotu przewozu oraz wynagrodzenia przewoźnika. Co istotne Konwencja CMR znajduje zastosowanie także wówczas, gdy pierwotnie zawarto umowę o przewóz krajowy, a następnie wskutek zmiany umowy za zgodą stron, czy też jednostronnej zmiany umowy przez osobę uprawnioną doszło do zmiany miejsca przeznaczenia towaru.

2. Zawarcie i wykonanie umowy przewozu.

Konwencja CMR nie wskazuje definicji legalnej umowy przewozu, przyjmuje się jednak, iż umowa przewozu zawarta na gruncie Konwencji CMR ma charakter konsensualny, zatem do jej zawarcia nie jest potrzebne ani wystawienie listu przewozowego ani przyjęcie towaru przez przewoźnika. Konwencja CMR nie przewiduje dla

¹ D. Dąbrowski [w:] D. Ambrożuk, K. Wesołowski, D. Dąbrowski, *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Komentarz*, Warszawa 2015, Załącznik Art. 1.

umowy przewozu wymogu zachowania formy szczególnej, pomimo zastrzeżenia w art. 5 Konwencji CMR formy szczególnej dla listu przewozowego. W konsekwencji umowa przewozu może być zawarta zarówno w formie pisemnej, jak i ustnej czy elektronicznej. **Dowodem zaś zawarcia umowy przewozu, a także jej warunków oraz przyjęcia towaru, zgodnie z Konwencją CMR jest list przewozowy, który odgrywa kluczowe znaczenie w międzynarodowym transporcie drogowym.** List przewozowy nie pełni jednak funkcji konstytutywnej, co oznacza, że jego wystawienie nie przesądza o ważności umowy przewozu. Pomimo, iż zarówno brak jak i nieprawidłowości listu przewozowego nie wpływają na ważność umowy przewozu, to jednak błędy formalne listu przewozowego mogą wywoływać skutki nie tylko w postaci braku możliwości uznania wystawionego listu za list przewozowy w rozumieniu Konwencji CMR, lecz także trudności dowodowe w przypadku podnoszenia przez którąś ze stron umowy przewozu, iż stan faktyczny dotyczący danego przewozu był inny aniżeli ten wynikający treści listu przewozowego.

List przewozowy jest wspólnym dokumentem nadawcy i przewoźnika podpisywanym przez obie strony, który jak się przyjmuje powinien być wystawiony podczas załadunku towaru lub bezpośrednio po nim. Zgodnie z Konwencją CMR list przewozowy należy wystawić w trzech oryginalnych egzemplarzach, po jednym egzemplarzu dla nadawcy, przewoźnika i odbiorcy (egzemplarz ten towarzyszy przesyłce)². Treść listu przewozowego nie konstituuje więc treści stosunku prawnego między nadawcą a przewoźnikiem. W praktyce jednak ze względu na walor dowodowy listu w wielu przypadkach będzie miał on decydujące znaczenie dla określenia treści tego stosunku. Stąd też słusznie podkreśla się w doktrynie i literaturze, że **list przewozowy spełnia wiele istotnych funkcji, wśród których wskazuje się w szczególności na funkcję dowodową, legitymacyjną, informacyjną oraz instrukcyjną listu przewozowego.**

Zgodnie z art. 6 ust. 1 Konwencji CMR list przewozowy powinien zawierać:

- a) miejsce i datę wystawienia listu przewozowego – to miejsce, w którym na liście zostały złożone podpisy przez nadawcę i przewoźnika, zazwyczaj jest ono tożsame z miejscem przyjęcia towaru do załadunku;
- b) nazwisko lub nazwę i adres nadawcy oraz przewoźnika – ich wskazanie stanowi dowód na to, że umowa przewozu została zawarta właśnie pomiędzy tymi podmiotami;
- c) miejsce i datę przyjęcia towaru do przewozu oraz przewidziane miejsce jego wydania – miejsce przyjęcia towaru do przewozu ma przede wszystkim istotne znaczenie dla określenia wysokości odszkodowania z tytułu całkowitego lub częściowego zaginięcia towaru, zaś data przyjęcia towaru pozwala na stwierdzenie czy przewóz został wykonany w terminie, od tej daty bieżą także terminy przedawnienia z tytułu całkowitego zaginięcia towaru oraz rozpoczyna się okres odpowiedzialności przewoźnika za szkodę w towarze, miejsce wydania towaru powinno zaś zostać określone poprzez wskazanie adresu lub w inny sposób umożliwiający jego określenie;
- d) nazwisko lub adres odbiorcy – wskazanie nazwiska lub nazwy i adresu odbiorcy jest obligatoryjne, nie jest bowiem wystarczające określenie, że odbiorcom będzie np. okazicielem listu przewozowego lub wpisanie wyłącznie numeru telefonu odbiorcy;
- e) powszechnie używane określenie rodzaju towaru oraz sposób opakowania, a dla towarów niebezpiecznych ich ogólnie uznane określenie – najczęściej wskazuje się opis przyjęty w kraju

² w praktyce najczęściej występuje osiem egzemplarzy listu przewozowego.

załadunku, opis towaru w liście przewozowym jest o tyle istotny, iż ma on znaczenie dla odpowiedzialności przewoźnika za stan przesyłki, lecz także spełnienia warunków o charakterze administracyjnym, dotyczących przewozu określonych rodzajów towarów oraz wykonania obowiązków celnych;

- f) ilość sztuk, ich ceny i numery – w przypadku, gdy przesyłka składa się z rzeczy różnego rodzaju, liczba sztuk powinna być odrębnie wpisana w odniesieniu do poszczególnych rodzajów towaru;
- g) wagę brutto lub inaczej wyrażoną ilość towaru;
- h) koszty związane z przewozem (przewoźne, koszty dodatkowe, należności celne i inne koszty powstałe od chwili zawarcia umowy do chwili dostawy);
- i) instrukcje niezbędne do załatwienia formalności celnych i innych – niezamieszczenie w liście przewozowym tego rodzaju instrukcji może prowadzić z jednej strony do odpowiedzialności nadawcy wobec przewoźnika za szkody będące skutkiem braku lub nieprawdziwości tych instrukcji, z drugiej zaś może stanowić podstawę uwolnienia się przewoźnika od odpowiedzialności za szkodę w towarze lub opóźnienie w przewozie;
- j) oświadczenie, że przewóz, bez względu na jakąkolwiek przeciwną klauzulę, podlega przepisom Konwencji CMR- brak zawarcia w liście przewozowym tzw. klauzuli *paramount* może spowodować odpowiedzialność przewoźników za wszelkie koszty i szkody będące następstwem tego zaniedbania, poniesione przez osobę mającą prawo do towaru.

W art. 6 ust. 2 Konwencji CMR wyliczone zostały zaś dane, które **powinien zawierać list przewozowy, jeżeli rodzaj przewożonego towaru tego wymaga**. Wskazuje się, że do takich danych należą przede wszystkim dane o:

- a) zakazie przeładunku;
- b) kosztach, jakie nadawca przyjmuje na siebie;
- c) kwocie zaliczenia do pobrania przy wydaniu towaru;
- d) zadeklarowanej wartości towaru i sumie przedstawiającej interes specjalny w jego dostawie;
- e) instrukcjach nadawcy dla przewoźnika dotyczących ubezpieczenia przesyłki;
- f) umówionym terminie, w jakim przewóz ma być wykonany;
- g) wykazie dokumentów wręczonych przewoźnikowi.

Ponadto, **Konwencja CMR dopuszcza także zamieszczenie w liście przewozowym wszelkich innych danych, jakie strony umowy uznają za potrzebne i uzasadnione**. Przykładowy katalog tych danych został zawarty w art. 6 ust. 3 Konwencji CMR, zgodnie z którym list przewozowy może zawierać dodatkowe informacje dotyczące np. trasy przewozu, obowiązku pozostawiania samochodu z towarem wyłącznie na parkingach strzeżonych, a także dotyczące kierowców i sposobu kontaktu z kierowcami, czy też zakazu korzystania z podwykonawców. W liście przewozowym może być także wpisana klauzula prorogacyjna, w której strony określą właściwość miejscową sądu właściwego do rozpoznania ewentualnych sporów powstałych na gruncie zawartej umowy przewozu, jak i klauzula arbitrażowa.

3. Elektroniczny list przewozowy.

W dniu 5 czerwca 2011 r. wszedł w życie Protokół dodatkowy do Konwencji CMR dotyczący elektronicznego listu przewozowego „**Protokół dodatkowy do Konwencji CMR**”. Protokół dodatkowy do Konwencji CMR

przewiduje zarówno możliwość wystawienia listu przewozowego w formie elektronicznej („e-CMR”), jak i składania w formie elektronicznej również wszelkich żądań, deklaracji, instrukcji, zastrzeżeń oraz innych oświadczeń związanych z wykonywaniem umowy przewozu. List przewozowy wystawiony w formie elektronicznej rozumianej zgodnie z Protokołem dodatkowym do Konwencji CMR został co do skutków prawnych zrównany z listem przewozowym sporządzonym w tradycyjnej formie pisemnej. Przed wystawieniem e-CMR strony umowy przewozu muszą jednak uzgodnić procedury (sposób) wystawienia elektronicznego listu przewozowego, który będzie zgodny zarówno z postanowieniami Konwencji CMR, jak i Protokołu dodatkowego do Konwencji CMR.

Protokół dodatkowy do Konwencji CMR co do zasady umożliwił państwom, które do niego przystąpiły wystawianie elektronicznych listów przewozowych, umożliwiając tym samym stronom umowy przewozu komunikację z wykorzystaniem elektronicznych środków porozumiewania się na odległość. Polska ratyfikowała Protokół dodatkowy do Konwencji CMR w dniu 23 kwietnia 2019 r., zaś dnia 11 września 2019 r. wszedł on w życie. W rozumieniu Protokołu dodatkowego do Konwencji CMR, **elektroniczny list przewozowy to dokument wystawiony przez przewoźnika, nadawcę lub inną stronę zainteresowaną wykonaniem umowy przewozu, do której ma zastosowanie Konwencja CMR, przy użyciu komunikacji elektronicznej, a także dane logicznie związane z komunikacją elektroniczną w postaci załączników lub w inny sposób powiązane z komunikacją elektroniczną w tym samym czasie co jego wystawienie lub w późniejszym czasie tak, aby stały się częścią elektronicznego listu przewozowego.**

Zgodnie z art. 3 Protokołu dodatkowego do Konwencji CMR **elektroniczny list przewozowy jest uwierzytelniany przez strony umowy przewozu przy użyciu wiarygodnego podpisu elektronicznego zapewniającego jego powiązanie z elektronicznym listem przewozowym.** Przyjmuje się przy tym, że metoda podpisu elektronicznego jest wiarygodna, o ile nie zostanie udowodnione inaczej, a także jeśli podpis elektroniczny jest:

- a) w jednoznaczny sposób powiązany z sygnatariuszem;
- b) umożliwia identyfikację sygnatariusza;
- c) został utworzony przy użyciu środków, które sygnatariusz może utrzymywać pod swoją wyłączną kontrolą; oraz
- d) jest powiązany z danymi, których dotyczy w sposób umożliwiający wykrycie jakichkolwiek późniejszych zmian.

Ponadto, elektroniczny list przewozowy może być uwierzytelniany także przy użyciu innych elektronicznych metod uwierzytelniania dozwolonych przez prawo kraju, w którym elektroniczny list przewozowy został wystawiony. **Dane zawarte w elektronicznym liście przewozowym są dostępne dla każdej strony do tego uprawnionej.** W art. 4 Protokołu dodatkowego do Konwencji CMR wskazuje się, że **elektroniczny list przewozowy powinien zawierać te same dane co list przewozowy, o którym mowa w Konwencji CMR. Procedura stosowana do wystawienia elektronicznego listu przewozowego powinna zaś zapewniać integralność danych w nim zawartych od momentu ich pierwszego wygenerowania w ostatecznej formie.** Przy czym integralność ta jest zapewniona, gdy wprowadzone dane pozostały kompletne i niezmienione, oprócz jakiegokolwiek uzupełnienia lub zmiany wynikającej ze zwykłej procedury komunikacji, przechowywania lub wyświetlania. **Strony, które są zainteresowane realizacją umowy przewozu oraz**

wystawieniem listu przewozowego w formie elektronicznej muszą uzgodnić procedury i ich wdrożenie w celu spełnienia wymogów, które Protokół dodatkowy do Konwencji CMR przewiduje dla elektronicznego listu przewozowego. Procedury te powinny zostać określone w elektronicznym liście przewozowym i obejmować w szczególności:

- a) określenie metod wystawiania i dostarczania elektronicznego listu przewozowego do uprawnionej strony;
- b) zapewnienie, że elektroniczny list przewozowy zachowa swoją integralność;
- c) wskazanie sposobu, w który strona posiadająca prawa wynikające z elektronicznego listu przewozowego jest w stanie zademonstrować te uprawnienia;
- d) wskazanie sposobu potwierdzenia dokonania dostawy do odbiorcy;
- e) określenie procedur uzupełniania lub zmiany elektronicznego listu przewozowego; oraz
- f) określenie procedur potencjalnej wymiany elektronicznego listu przewozowego na list przewozowy wystawiony w inny sposób.

Przewoźnik jest zobowiązany na żądanie nadawcy, przekazać mu pokwitowanie odbioru towaru oraz wszelkie informacje konieczne do identyfikacji przesyłki oraz potwierdzenie dostępu do elektronicznego listu przewozowego. Przy czym dokumenty, o których mowa w art. 6 ust. 2 lit. g (wykaz dokumentów wręczonych przewoźnikowi) oraz art. 11 (informacje oraz dokumenty potrzebne do załatwienia formalności celnych lub innych) Konwencji, mogą zostać dostarczone przewoźnikowi przez nadawcę w formie komunikacji elektronicznej, jeśli dokument istnieje w tej formie oraz jeśli strony uzgodniły procedury umożliwiające utworzenie powiązania pomiędzy tymi dokumentami i elektronicznym listem przewozowym, o którym mowa w niniejszym Protokole, w sposób zapewniający ich integralność. Elektroniczny list przewozowy, który spełnia powyższe wymogi jest traktowany na równi z listem przewozowym, o którym mowa w Konwencji CMR, a więc wystawionym w tradycyjnej formie papierowej, co oznacza, że **ma także taką samą wartość dowodową i ten sam skutek co list przewozowy.**

Dostarczany przez Trans Assist system pozwala na wygenerowanie dokumentu e-CMR zgodnego zarówno z przepisami Konwencji CMR, jak i Protokołu dodatkowego do Konwencji CMR. **Elektroniczny list przewozowy wygenerowany za pomocą systemu Trans Assist jest bowiem wystawiany przy użyciu komunikacji elektronicznej, pozwala na wprowadzenie wszystkich danych, o których mowa w art. 6 ust. 1 Konwencji CMR, a także danych i informacji, o których mowa w art. 6 ust. 2 Protokołu dodatkowego do Konwencji CMR, przy czym system zapewnia integralność wszystkich wprowadzonych danych od momentu ich pierwszego wygenerowania w ostatecznej formie, rozumianej zgodnie z art. 4 ust. 2 Protokołu dodatkowego do Konwencji CMR.** Ponadto, **elektroniczny list przewozowy generowany za pośrednictwem systemu Trans Assist umożliwia stronom umowy przewozu jego uwierzytelnienie przy użyciu wiarygodnego podpisu elektronicznego zapewniającego jego powiązanie z elektronicznym listem przewozowym.** Zgodnie z Protokołem dodatkowym do Konwencji CMR podpis elektroniczny oznacza dane w formie elektronicznej, które są załączone lub logicznie powiązane z innymi danymi elektronicznymi i który służy jako metoda uwierzytelnienia.

Każdy podpis elektroniczny dostarczany przez Trans Assist składa się z:

- a) numeru ID (16 literowo-numeryczny kod);

Ul. Zwierzyniecka 17/3, 31-103 Kraków
NIP: 6452289700, REGON: 122840381
kancelaria@kancelariaorz.el.pl, tel.: 12 311 04 42
kancelariaorz.el.pl

- b) oznaczenia daty (dzień.miesiąc.rok.godzina:munita);
- c) imienia i nazwiska osoby składającej podpis (uzupełnianego automatycznie w przypadku sygnatariuszy, którzy posiadają system Trans Assist oraz ręcznie w przypadku nieposiadania systemu);
- d) odręczny podpis składany na ekranie tabletu kierowcy za jego akceptacją – w formie zapisanego wektorowo obrazka (.svg) – wykorzystywany w przypadku sygnatariuszy nieposiadających systemu Trans Assist;
- e) QR Code – po zeskanowaniu kodu sygnatariusz zostanie przekierowany na stronę internetową: <https://e-cmr.eu/>, na której wyświetli się wypełniony numer ID oraz data;
- f) Informacje o miejscu weryfikacji – adres e-CMR;

Mając na uwadze powyższe, należy zatem stwierdzić, że **podpis elektroniczny dostarczany przez Trans Assist jest bezpośrednio związany z osobą sygnatariusza i pozwala na jego identyfikację**. System pozwala także na złożenie podpisu pod wygenerowanym w systemie e-CMR, przez sygnatariusza, który nie posiada systemu, poprzez złożenie podpisu własnoręcznego (biometrycznego) na tablecie, którym dysponuje strona wykorzystująca system – czyli na przykład odbiorca nie posiadający systemu Trans Assist podpisuje wówczas e-CMR za pomocą własnoręcznego podpisu złożonego na tablecie kierowcy. W tym zakresie należy także podkreślić neutralność technologiczną systemu Trans Assist, który umożliwia przeprowadzenie całego łańcucha transportu drogowego z wykorzystaniem elektronicznych dokumentów przewozowych, również z udziałem stron, które tego systemu nie posiadają. Alternatywą dla powyższego rozwiązania jest możliwość wygenerowania dla strony niewykorzystującej systemu, która chce złożyć podpis własnoręczny pod listem przewozowym w tradycyjnej formie papierowej, wersji papierowej listu przewozowego, wygenerowanej w systemie, jednak następnie wydrukowanej w trzech egzemplarzach, dla każdej ze stron tj. nadawcy, odbiorcy i kierowcy. Aktualnie **Trans Assist za pośrednictwem swojej platformy e-CMR.eu stanowiącej otwarty weryfikator podpisu elektronicznego, umożliwia weryfikowanie podpisu elektronicznego sygnatariuszy, którzy złożyli podpis elektroniczny z wykorzystaniem tego systemu**. W przyszłości taka możliwość zostanie jednak rozszerzona i umożliwi weryfikowanie podpisu elektronicznego również użytkownikom zewnętrznym podmiotów oferujących elektroniczne listy przewozowe.

Należy zatem stwierdzić, iż system Trans Assist spełnia wszystkie wymogi, które zarówno Konwencja CMR, jak i Protokół dodatkowy do Konwencji CMR zastrzegają dla ważności elektronicznego listu przewozowego. Należy jednak zaznaczyć, że samo przystąpienie przez Polskę do Protokołu dodatkowego do Konwencji CMR nie oznacza jeszcze możliwości pełnego wykorzystywania elektronicznego listu przewozowego, a tym samym całkowitego zastąpienia listu przewozowego w formie papierowej, elektronicznym listem przewozowym. Aby tak się stało, niezbędne jest przyjęcie wewnątrz krajowych przepisów wykonawczych określających ramy techniczne i prawne, stanowiące dla organów publicznych wytyczne, które umożliwią tym organom akceptację i ocenę danych zawartych w elektronicznych listach przewozowych oraz załącznikach do listów elektronicznych. Mając na uwadze ratyfikowanie Protokołu dodatkowego do Konwencji CMR, wszechobecną cyfryzację, rosnące zainteresowanie podmiotów z branży TSL kompleksowymi systemami umożliwiającymi zarówno elektroniczny obieg dokumentów związanych z transportem drogowym, jak i monitorowanie pojazdu (oraz ładunku) w czasie rzeczywistym oraz ułatwienie dostępu do tego rodzaju systemów również dla mniejszych podmiotów z branży TSL, wydaje się, że jest to odpowiedni moment na zintensyfikowanie działań

zmierzających do cyfryzacji branży TSL. Takie działania powinny polegać na współpracy przedstawicieli organów państwowych (kontrolnych) z przedstawicielami dostawców systemów telematycznych oraz umożliwiających digitalizację obiegu dokumentów w transporcie, a także z przedstawicielami branży TSL.

Międzynarodowy przewóz drogowy towarów najczęściej wiąże się bowiem z koniecznością załatwiania formalności celnych, których zakres zależy m.in. od rodzaju towarów, krajów, przez które przebiega trasa przewozu itp. Niezbędne może być także dopełnienie innych formalności, w szczególności poddanie towaru kontroli weterynaryjnej, fitosanitarnej, technicznej, jakościowej itp. **Obowiązek spełnienia wymagań w tym zakresie spoczywa na nadawcy, który powinien ustalić zakres i rodzaj powinności związanych z przekraczaniem granicy.** Przewoźnik ma jedynie dokonać translokacji przesyłki, choć **Konwencja CMR nakłada na przewoźnika obowiązek załatwienia formalności celnych i innych w takim zakresie, jaki wynika z przekazanych mu instrukcji.** Przewoźnik powinien zatem przedstawić towar odpowiednim służbom, okazać czy też przekazać wręczone mu dokumenty. Co istotne zgodnie z art. 11 ust 1 Konwencji CMR nadawca jest zobowiązany m.in. do przekazania przewoźnikowi potrzebnych dokumentów. Dokumenty te mogą być załączone do listu przewozowego lub pozostawione do dyspozycji przewoźnika w każdy inny sposób. System Trans Assist umożliwia wprowadzenie dodatkowych danych niezbędnych do dokonania odprawy celnej zarówno poprzez ich wprowadzenie do elektronicznego listu przewozowego, jak i dołączenie zdigitalizowanej formy tych informacji, stanowiących załącznik bezpośrednio powiązany z elektronicznym listem przewozowym. **Jednakże na chwilę obecną pomimo możliwości przeprowadzenia przewozu z wykorzystaniem dokumentów transportowych w formie elektronicznej praktyczne wykorzystywanie tych dokumentów doznaje ograniczeń z uwagi na brak przepisów krajowych, które zezwalałyby wprost na stosowanie elektronicznego listu przewozowego.** Trans Assist stanowi zgodne z przepisami Konwencji CMR i Protokołu dodatkowego do Konwencji CMR kompleksowe rozwiązanie pozwalające na cyfryzację dokumentów transportowych. W konsekwencji należy stwierdzić, że **możliwym i dopuszczalnym jest przeprowadzenie przewozu przy wykorzystaniu elektronicznego obiegu listu przewozowego e-CMR, jednak na chwilę obecną dla celów kontroli drogowej czy celnej zalecane jest co najmniej posiadanie przez kierowcę listu przewozowego w formie papierowej**, w szczególności w sytuacji, w której rodzaj danego przewozu wskazuje na wymóg posiadania przez kierowcę informacji czy dokumentów dodatkowych, oprócz tych o których mowa w art. 6 ust. 1 Konwencji CMR. Powyższe wynika z jednej strony z braku wykorzystywania elektronicznych listów przewozowych w praktyce, co pozwoliłoby na ocenę uznawania przez organy kontrolne państw członkowskich, które ratyfikowały Protokół dodatkowy do Konwencji CMR listów przewozowych wyłącznie w formie elektronicznej, zaś z drugiej z pojawiających się wątpliwości co do wyboru właściwego trybu ratyfikacji przez Polskę Protokołu dodatkowego do Konwencji CMR. Należy także pamiętać, że znaczna część międzynarodowych przewozów drogowych realizowanych przez polskich przewoźników przebiega przez terytorium Niemiec, czyli państwa członkowskiego, które po dziś dzień nie przystąpiło do Protokołu dodatkowego do Konwencji CMR, stąd też przy realizowaniu takich przewozów, kierowca wciąż powinien posiadać w kabinie list przewozowy w tradycyjnej formie papierowej. Aktualnie więc Spółka jako dostawca systemu Trans Assist, sprzedając swój produkt podmiotom z branży TSL powinna podkreślać tę zależność. System Trans Assist ma bowiem wszelkie predyspozycje, aby już teraz usprawnić działanie procesów logistycznych w firmach z branży TSL umożliwiając digitalizację dokumentów, komunikację stron umowy przewozu poprzez kanały komunikacji elektronicznej oraz monitorowanie w czasie rzeczywistym przewozów, zaś w niedługim czasie stanowić dostawcę elektronicznych listów przewozowych

w pełni akceptowalnych przez organy kontroli drogowej i celnej. Spółka powinna zatem podjąć działania zmierzające do podjęcia z organami reprezentującymi sektor publiczny oraz zrzeszającymi przedsiębiorców z branży TSL współpracy w zakresie organizacji i przeprowadzenia przewozów pilotażowych wykorzystujących elektroniczne dokumenty przewozowe dostarczane przez system Trans Assist. Wszak elektroniczny list przewozowy zawierający niezbędne informacje dotyczące zarówno pojazdów jak i przewożonych w nich towarów usprawniać ma nie tylko współpracę pomiędzy stronami umowy przewozu, lecz także kontrolę transportu drogowego.

4. Trans Assist jako zewnętrzny system lokalizacji na potrzeby Systemu SENT.

Wraz z wejściem w życie ustawy z dnia 9 marca 2017 r. o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów, powstał obowiązek przekazywania do Ministerstwa Finansów danych geolokalizacyjnych środków transportu przewożących tzw. „towary wrażliwe”. W dniu zaś 1 października 2018 roku, na mocy Ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania drogowego i kolejowego przewozu towarów z dnia 15 czerwca 2018 r. **w życie weszły kolejne zmiany dotyczące systemu SENT, nakładając na przewoźników przewożących towary wrażliwe objęte ustawą obowiązek posiadania w pojazdach urządzeń geolokalizacyjnych, czyli lokalizatorów lub zewnętrznego systemu lokalizacji.** Na dostosowanie się do nowych przepisów, w tym wyposażenie środka transportu w urządzenie geolokalizacyjne przewoźnicy mieli trzy miesiące. Od dnia 1 stycznia 2019 roku obowiązują zatem przepisy, które za brak lub niewłaściwe korzystanie z urządzeń geolokalizacyjnych przewidują kary pieniężne. Sankcje mogą zostać nałożone zarówno na przewoźników, jak i kierowców. Aby umożliwić realizację tego obowiązku Ministerstwo Finansów uruchomiło na platformie PUESC system rejestracji i monitorowania przewozu towarów wrażliwych „SENT”. Zdaniem ustawodawcy nowelizacja miała na celu zwiększenie skuteczności oraz podniesienie jakości monitorowania przewozu towarów wrażliwych (m.in. paliwa silnikowe i ich pochodne, oleje smarowne, wyroby zawierające alkohol etylowy, susz tytoniowy, produkty lecznicze) poprzez wykorzystanie danych geolokalizacyjnych środka transportu.

Co istotne **przewoźnik jest zobowiązany do zapewnienia przekazywania aktualnych danych geolokalizacyjnych pojazdu objętego zgłoszeniem, na całej trasie przewozu towarów wrażliwych na terytorium Polski.** Numer lokalizatora lub zewnętrznego systemu lokalizacji musi zostać wprowadzony do rejestru SENT. Jak już wspomniano, **przekazywanie danych geolokalizacyjnych powinno odbywać się poprzez zastosowanie lokalizatorów lub zewnętrznych systemów lokalizacji.** Lokalizatorem może być dowolne urządzenie wykorzystujące technologie pozycjonowania satelitarnego i transmisji danych (np. smartphone czy tablet), na którym zainstalowano oprogramowanie udostępnione przez Szefa Krajowej Administracji Skarbowej, służące do monitorowania trasy przewozu towaru lub zewnętrzny system lokalizacji, tj. system lokalizacji używany przez przewoźnika wykorzystującego technologie pozycjonowania satelitarnego i transmisji danych, za pomocą zainstalowanego w pojeździe urządzenia typu „GPS”. **Zakres przesyłanych danych geolokalizacyjnych, obejmować ma współrzędne geograficzne dotyczące położenia środka transportu, jego prędkość, datę i godzinę pozyskania tych współrzędnych, azymut środka transportu, błąd przekazywania danych satelitarnych oraz numer lokalizatora (numer urządzenia zewnętrznego systemu lokalizacji).**

Zgodnie z art. 22 ust. 2 Ustawy, w przypadku nieprzestrzegania zasad przewozu towarów w zakresie przekazywania aktualnych danych geolokalizacyjnych środka transportu objętego zgłoszeniem, przewoźnikowi grozi kara pieniężna w wysokości 10 000 zł. Na kierującego nałożono zaś obowiązek uruchomienia lokalizatora przed rozpoczęciem przewozu lub po wjeździe na terytorium kraju oraz wyłączenia lokalizatora po dokonaniu przewozu towarów i dostarczeniu ich do miejsca przeznaczenia albo wyjazdu z terytorium kraju. Jak przewiduje art. 32 ust 1 Ustawy, za niewłączenie lub niewyłączenie urządzenia w odpowiednim czasie, a także niezatrzymanie pojazdu w przypadku stwierdzenia trwającej dłużej niż godzinę niesprawności lokalizatora albo zewnętrznego systemu lokalizacji kierowcy grozi kara grzywny w wysokości od 5 000 zł do 7 500 zł. Podkreślenia wymaga, że przewidziane w ustawie o SENT kary pieniężne nakładane są niezależnie od tego czy niedopełnienie obowiązku było zawinione, czy niezawinione, co prowadzi do wniosku, iż w przypadku stwierdzenia naruszeń uniknięcie przez przewoźnika nałożenia kary będzie utrudnione.

Wprowadzony nowelizacją ustawy o SENT obowiązek geolokalizacji przesyłek ma być realizowany na dwa sposoby, zależne od wyboru przewoźnika:

- 1) z wykorzystaniem już posiadanych przez przewoźnika urządzeń i systemów służących do lokalizowania pojazdów z pomocą GPS lub innych równoważnych systemów; albo
- 2) za pomocą telekomunikacyjnych urządzeń końcowych (np. smartfonów lub tabletów), na których ma być instalowane oprogramowanie udostępniane przez Szefa KAS.

Zgodnie zaś z definicją zawartą w art. 2 pkt 2a. ustawy o SENT pojęcie lokalizator odnosi się do telekomunikacyjnych urządzeń końcowych (np. smartfonów lub tabletów), które nie są częścią systemów lokalizacyjnych użytkowanych przez przewoźników do lokalizowania floty ich pojazdów. Urządzenia te, o ile wykorzystują technologie pozycjonowania satelitarnego (np. GPS, GALILEO lub GLONASS) i transmisję danych, jak też umożliwiają zainstalowanie na nich oprogramowania udostępnianego przez Szefa KAS, mogą być wykorzystane w charakterze lokalizatora dla celów systemu monitorowania przewozu. Nie ma żadnego znaczenia, czyją własnością jest to urządzenie (przewoźnika, kierowcy, maszynisty, pasażera), byleby jego numer został podany w zgłoszeniu przewozu a samo urządzenie (wraz z aktywną aplikacją Szefa KAS) znajdowało się w środku transportu i było włączone przez cały czas przewozu. Drugim sposobem jest dokonanie przez operatora lokalizatora rejestracji usługi ZSL na Platformie PUESC ([SENT460](#)) - w wyniku której stanie się zarejestrowanym Operatorem ZSL, a następnie przewoźnik dokona rejestracji swoich danych oraz doda identyfikatory techniczne urządzeń GPS ([SENT470](#)). Z uwagi jednak na fakt, iż urządzenia wykorzystywane jako lokalizatory, w przeciwieństwie do zewnętrznych systemów lokalizacji nie posiadają unikatowych numerów identyfikacyjnych, które przekazywałyby podczas transmisji danych geolokalizacyjnych, przyjęto rozwiązanie polegające na tym, że w momencie instalacji aplikacji udostępnianej przez Szefa KAS, służącej do komunikacji z systemem SENT, aplikacja ta będzie nadawać lokalizatorowi (urządzeniu wykorzystywanemu w charakterze lokalizatora) unikalny numer, który będzie wykorzystywany w trakcie transmisji danych lokalizacyjnych. Numer ten należy podawać w zgłoszeniu przewozu. **System Trans Assist pozwala na śledzenie przewozów w czasie rzeczywistym, należy zatem stwierdzić, że rozwiązanie dostarczane przez Trans Assist przy jego odpowiednim dedykowaniu mogłoby być wykorzystywane w celu spełnienia wymogów nałożonych przez SENT.** W tym celu wystarczyłoby, aby możliwym do wygenerowania był indywidualny numer wykorzystywany w trakcie transmisji danych lokalizacyjnych.

5. Pozostałe dokumenty towarzyszące międzynarodowemu transportowi drogowemu.

Realizacja transportu drogowego wiąże się z obowiązkiem posiadania przez kierowcę także innych, aniżeli list przewozowy dokumentów, wśród których wyróżniamy między innymi:

- a) prawo jazdy;
- b) potwierdzenie posiadania ważnych badań lekarskich i psychologicznych;
- c) zaświadczenie o ukończeniu kwalifikacji lub szkolenia okresowego;
- d) świadectwo kierowcy;
- e) kartę kierowcy;
- f) zaświadczenie o działalności;
- g) wykresówki i/lub dane cyfrowe z tachografu;
- h) dokumenty związane z pojazdem (tj. ubezpieczenie OC, dowód rejestracyjny, certyfikat euro, świadectwo dopuszczalności pojazdy ADR – w przypadku przewozu towarów niebezpiecznych);
- i) dostęp przedsiębiorstwa do rynku przewozowego (wypis z zezwolenia na wykonywanie zawodu przewoźnika drogowego lub wypis z licencji wspólnotowej, licencję na wykonywanie transportu drogowego rzeczy);
- j) dokumenty odnoszące się do przewożonego ładunku (**list przewozowy CMR**, Faktura VAT);
- k) inne:
 - i. świadectwo ATP (w przewozach żywności i towarów szybko psujących się),
 - ii. świadectwo fitosanitarne;
- l) na trasach międzynarodowych wymaga się dodatkowo posiadania następujących dokumentów:
 - i. licencji na międzynarodowy transport drogowy,
 - ii. zezwolenie na międzynarodowy przewóz rzeczy,
 - iii. CMR,
 - iv. świadectwo kierowcy (dla kierowcy niebędącego obywatelem państwa członkowskiego Unii Europejskiej),
 - v. karnet TIR,
 - vi. karnet ATA,
 - vii. zezwolenie EKMT,
 - viii. zezwolenie na przewóz kabotażowy etc.;
- m) w niektórych państwach członkowskich wymagane jest ponadto posiadanie następujących dokumentów:
 - i. dokument A1,
 - ii. egzemplarz (przetłumaczonej na język kraju, w którym istnieje taki obowiązek, a przez który wykonywany jest przewóz) umowy o pracę kierowcy (np. Włochy, Francja, Czechy, Niemcy),
 - iii. oświadczenie o wynagrodzeniu – przetłumaczone na język kraju, w którym istnieje taki obowiązek, a przez który wykonywany jest przewóz (np. Włochy, Belgia);
 - iv. druk oddelegowania (pobrany z właściwego w danym państwie systemu – np. SIPSI we Francji czy LIMOSA w Belgii).

Dokonując zatem prac mających na celu komercjalizację projektu Trans Assist warto przeprowadzić analizę możliwości zdigitalizowania wskazanych powyżej dokumentów, uznawania tych dokumentów przez właściwe

Ul. Zwierzyniecka 17/3, 31-103 Kraków
NIP: 6452289700, REGON: 122840381
kancelaria@kancelariaorz.el.pl, tel.: 12 311 04 42
kancelariaorz.el.pl

organy kontroli państw członkowskich oraz możliwość wygenerowania za pośrednictwem systemu Trans Assist takich danych i dokumentów transportowych, które będą stanowić prawnie dopuszczalne elektroniczne wersje dokumentów wymaganych przy danego rodzaju przewozie zarówno w danym państwie członkowskim, jak i państwie trzecim.

V. Podsumowanie.

Przepisy Konwencji CMR mają na celu stworzenie jednakowej sytuacji prawnej zarówno dla tych nadawców, którzy zawierają umowę przewozu z prywatnymi przedsiębiorstwami transportowymi, jak i dla nadawców towarów powierzonych do przewozu przedsiębiorstwom państwowym, które w stosunkach prywatnoprawnych nie mogą powoływać się na suwerenność państw, do których należą, w celu uniknięcia jurysdykcji sądów innych państw. Podobnie, ustanowienie Protokołu dodatkowego do Konwencji CMR, miało na celu uzupełnienie Konwencji CMR poprzez ułatwienie wystawiania listu przewozowego przy wykorzystaniu procedur stosowanych w zakresie elektronicznego rejestrowania i obsługi danych.

Reasumując powyższe, należy stwierdzić, iż System Trans Assist to rozwiązanie, które już w tym momencie stanowi gotowy do komercjalizacji na rynku TSL produkt optymalizujący działanie podmiotów z branży TSL poprzez cyfryzację obiegu dokumentów, a także umożliwienie monitorowania przewozu i towaru oraz sprawnej komunikacji elektronicznej. Ponadto elektroniczny list przewozowy wygenerowany za pośrednictwem Systemu Trans Assist spełnia wszystkie wymogi, które Konwencja CMR oraz Protokół dodatkowy do Konwencji CMR zastrzegają dla ważności listu przewozowego oraz elektronicznego listu przewozowego. Należąca do Spółki platforma e-CMR.eu pozwala zaś na weryfikację podpisu elektronicznego złożonego pod elektronicznym listem przewozowym za pośrednictwem systemu Trans Assist, w przyszłości taką możliwość uzyskają również użytkownicy wszelkich zewnętrznych systemów e-CMR. Elektroniczny list przewozowy wygenerowany za pośrednictwem Systemu Trans Assist jest zatem równy z listem przewozowym wystawionym w formie papierowej, z tym jednak zastrzeżeniem, iż z uwagi na brak ugruntowanego stanowiska przedstawicieli organów kontrolnych oraz orzecznictwa sądowego, jak również pojawiające się wątpliwości co do prawidłowości formy ratyfikowania Protokołu dodatkowego do Konwencji CMR w Polsce **rekomenduje się, aby kierowca wykonujący przewóz, w którym wykorzystuje się cyfrowy obieg dokumentów – niezależnie od tego wciąż posiadał w kabinie egzemplarz listu przewozowego wystawionego w formie papierowej, który w razie kontroli drogowej czy celnej będzie mógł przedstawić organom kontrolnym.** Jednocześnie Spółka powinna brać aktywny udział we wszelkich działaniach promocyjnych rozwiązań stanowiących krok w kierunku pełnej cyfryzacji obiegu dokumentów w transporcie międzynarodowym oraz podjąć współpracę z przedstawicielami organów państwowych zmierzającą do wypracowania zarówno systemu funkcjonowania e-CMR umożliwiającego organom kontrolnym uznawanie e-CMR, jak i dobrych praktyk i standardów rynkowych.

Zespół Kancelarii Radcy Prawnego Katarzyny Orzeł.

Ul. Zwierzyniecka 17/3, 31-103 Kraków
NIP: 6452289700, REGON: 122840381
kancelaria@kancelariaorzel.pl, tel.: 12 311 04 42
kancelariaorzel.pl