

Warszawa, dnia 28.04.2020 r.

Pan Andrzej Adamczyk
Minister Infrastruktury

Szanowny Panie Ministrze,

Zrzeszenie Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce zwraca się do Pana Ministra z prośbą o podjęcie działań, mających na celu rozwiązanie problemu nieuczciwych firm spedycyjnych i pośrednictwa przy przewozie rzeczy, jak również wprowadzenia obowiązku wpisywania przez polskich przewoźników kwoty przewoźnego w list przewozowy.

Branża transportu drogowego od lat boryka się z problemem windykacji należności za wykonane usługi transportowe. Jednakże dziś, w dobie ogólnoswiatowego zagrożenia zakażeniem koronawirusem SARS-CoV-2, sytuacja na rynku stała się wręcz dramatyczna. Wiele firm wykorzystuje fakt pandemii do niewypłacania należnym przewoźnikom kwot.

Duży problem tkwi w firmach świadczących usługi pośrednictwa przy przewozie rzeczy, które nie posiadają realnej gwarancji finansowej, wymaganej przepisami prawa (art. 5c ust. 1pkt 3 lit b. ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, Dz. U. z 2019 r., poz. 2140 t.j, z poz. zmian.), mają niski kapitał zakładowy i od lat spekulują na rynku przewozów towarowych, opóźniając terminy zapłat należnych faktur, a także wyłudzając usługi przewozowe, czyli nie płacąc za ich wykonanie. Działalność tych firm polega na tym, że wykorzystując przepisy o spedycji, przejmują ładunki transportowe, a następnie sprzedają je innym pośrednikom. W skrajnych przypadkach usługa przewozowa przechodzi nawet przez kilka firm pośredniczących. W ten sposób tworzy się karuzelę, która z jednej strony powoduje rozmycie odpowiedzialności za organizację transportu, z drugiej zaś, ze względu na trudność ustalenia podmiotu odpowiedzialnego, bardzo utrudnia dochodzenie roszczeń przez przewoźnika. Wiele z takich firm działa jedynie przez określony czas, wyłudzając usługi przewozowe, a następnie znika z rynku, aby powrócić po pewnym czasie pod inną nazwą, z nowym numerem NIP i REGON. Obecnie, w okresie pandemii, sytuacja ta uległa dalszemu pogorszeniu, bowiem dużo firm pośredniczących zawiesiło działalność tylko po to, żeby nie zapłacić przewoźnikom.

Przepisy kodeksu karnego w żaden sposób nie chronią obrotu gospodarczego w kwestii świadczenia usług. Dziś w unormowaniach prawnych, jak i w kodeksie karnym nie ma pojęcia wyłudzenia usługi, w tym usługi transportowej. Według obowiązującej ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. - Kodeks karny (Dz. U. z 1997 r., nr 88, poz. 553, z poz. zmian) prokuratorzy nie mają właściwej podstawy prawnej ścigania oszustów, którzy w sposób umyślny i zaplanowany wyłudzili usługi transportowe w przewozie osób i rzeczy, co powoduje, że mogą zastosować jedynie artykuł 286 §1 KK, który stanowi, że:

„Kto, w celu osiągnięcia korzyści majątkowej, doprowadza inną osobę do niekorzystnego rozporządzenia własnym lub cudzym mieniem za pomocą wprowadzenia jej w błąd albo wyzyskania

błądu lub niezdolności do należytego pojmowania przedsiębranego działania, podlega karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do lat 8.”.

Artykuł ten w opinii prokuratorów nie pozwala na skuteczne postawienie zarzutów, jeżeli podejrzany działał z zamiarem ewentualnym, a nie umyślnie.

W Polsce dominują mikro- i małe firmy świadczące usługi przewozu rzeczy, których nie stać na kancelarie prawne oraz długotrwałe kosztowne procesy. Tym samym firmy te narażone są na ponoszenie strat. Nawet po wejściu na długotrwałą i kosztowną drogę postępowania sądowego, to po otrzymaniu wyroku nadania klauzuli wykonalności i tak muszą ponieść dodatkowo duże opłaty komornicze.

Sytuacja wymaga natychmiastowych zmian także w zakresie funkcjonowania i dopuszczenia do rynku firm pośrednictwa przy przewozie rzeczy.

W aktualnym stanie prawnym funkcjonują dwa pojęcia:

- 1) pośrednictwo przy przewozie rzeczy, regulowane ustawą o transporcie drogowym z dnia 6 września 2001 r. (Dz. U. z 2019 r., poz. 2140 t.j, z poz. zmian.), oraz
- 2) umowa spedycji, regulowana ustawą z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny (Dz.U. z 2019 r., poz. 1145, t.j , Dz.U. z 2019 r., poz. 1495).

Często można spotkać się z interpretacją, że spedycja jest tożsama z pośrednictwem przy przewozie rzeczy, a zatem spedytor musi posiadać licencję na wykonywanie pośrednictwa przy przewozie rzeczy. Takie podejście spowodowało zatarcie różnicy pomiędzy pośrednictwem przy przewozie rzeczy a działalnością spedycyjną na przestrzeni ostatnich 14 lat. Tymczasem powyższe pojęcia nie są tożsame.

Zwracamy się zatem do Pana Ministra o podjęcie działań, zmierzających do:

- 1) uregulowania zagadnienia spedycji drogowej, tj. znacznie szerszego obszaru niż tylko pośrednictwo przy przewozie rzeczy,
- 2) zlikwidowania tzw. „kawiarnianej spedycji”, tj. firm świadczących usługi w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, nie posiadających żadnego zaplecza (technicznego, logistycznego) i nie ponoszących odpowiedzialności,
- 3) urealnienie kwestii zabezpieczenia finansowego firm pośredniczących przy przewozie rzeczy.

Dodatkowo proponujemy także umieszczenie zapisu o sankcji, dotyczącej dopuszczenia do zawodu organizatora przewozu osób lub pośrednika przy przewozie rzeczy, w sytuacji gdy został on skazany za przestępstwo wyłudzenia usługi transportowej:

§1 Kto nie dokonał zapłaty na rzecz przewoźnika za wykonaną usługę transportową i został skazany w drodze procesu karnego, nie może wykonywać zawodu pośrednika lub organizatora transportu przez okres 5 lat od uprawomocnienia się wyroku.

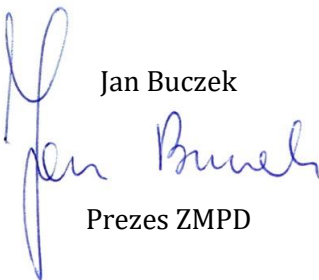
§2 Cofnięcie licencji lub zezwolenia na organizowanie transportu następuje z urzędu z chwilą uprawomocnienia się wyroku w sprawie karnej, dotyczącej wyłudzenia usługi przewozowej.

Wprowadzenie powyższych rozwiązań powinno wyeliminować z rynku nieuczciwych przedsiębiorców, ochroni firmy przewozowe, które faktycznie wykonują ciężką pracę, ponosząc koszty, nie otrzymując z tego tytułu należnego wynagrodzenia, które trafia do kieszeni oszustów zamiast do budżetu państwa i do gospodarki.

Inną związaną z powyższym kwestią jest wprowadzenie obowiązku wpisywania w list przewozowy (CMR lub krajowy list przewozowy) kwoty przewoźnego. W przypadku przewozów międzynarodowych Konwencja CMR z 1956 roku w art. 13 ust. 2 uregulowała tę kwestię w ten sposób, że w liście przewozowym w pozycji 20. należy wpisać wysokość przewoźnego (frachtu) oraz walutę, a w pozycji 14. tego listu zaznaczyć, że przewoźne nie zostało opłacone. Spekulacyjna działalność firm pośrednictwa przy przewozie rzeczy doprowadziła do sytuacji, w której zaniechano lub wymuszano na przewoźnikach zaniechanie wpisywania w list przewozowy kwoty przewoźnego. Unormowanie tej kwestii leży zarówno w interesie naszych członków, jak również Skarbu Państwa.

Obowiązek wpisywania przez przewoźników oraz odbiorców wysokości frachtów pod groźbą nieuznania faktur jako kosztu uzyskania przychodu i możliwość rozliczenia podatku VAT, powinien doprowadzić do uszczelnienia systemu podatkowego w Polsce i zapobiec efektowi domina w gospodarce krajowej, polegającemu na tym, że firmy ze względu na zatory płatnicze nie będą mogły zapłacić należnych podatków CIT i PIT.

Z wyrazami szacunku



Jan Buczek
Prezes ZMPD