

Poznań, dnia 12 kwietnia 2021 r.

## PRAWNE ASPEKTY STOSOWANIA ELEKTRONICZNYCH LISTÓW PRZEWOZOWYCH W KRAJOWYCH I MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOZACH DROGOWYCH

### Spis treści

1.	Rola listu przewozowego	3
1.1	Uwagi ogólne	4
1.2	Rola listu przewozowego w przewozach krajowych	4
1.2.1	Obowiązek wystawienia listu przewozowego	4
1.2.2	Funkcja dowodowa	5
1.2.2.1	Dowód zawarcia i treści umowy przewozu	5
1.2.2.2	Dowód przyjęcia przesyłki przez przewoźnika oraz jej stanu	6
1.2.2.3	Dowód wydania przesyłki	8
1.2.2.4	Dowód stanu przesyłki w momencie odbioru	9
1.2.3	Funkcja legitymacyjna	10
1.2.4	Funkcja instrukcyjna	13
1.2.5	Funkcja informacyjna	14
1.2.6	Deklaracja wartości przesyłki	14
1.2.7	Warunek istnienia ochrony ubezpieczeniowej	15

1.3	Rola listu przewozowego w przewozach międzynarodowych	18
1.3.1	Obowiązek wystawienia listu przewozowego	18
1.3.2	Funkcja dowodowa	19
1.3.2.1	Dowód zawarcia i treści umowy przewozu	19
1.3.2.2	Dowód przyjęcia przesyłki przez przewoźnika oraz jej stanu	19
1.3.2.3	Dowód wydania przesyłki odbiorcy	21
1.3.2.4	Dowód stanu przesyłki w momencie odbioru	21
1.3.3	Funkcja legitymacyjna	22
1.3.4	Funkcja instrukcyjna	24
1.3.5	Funkcja informacyjna	25
1.3.6	Przewóz sukcesywny	25
1.3.7	Deklaracja wartości przesyłki i specjalnego interesu w dostawie	26
1.3.8	Warunek odpowiedzialności odbiorcy za zapłatę przewoźnego	27
1.3.9	Warunek istnienia ochrony ubezpieczeniowej	28
2.	Korzyści z korzystania z elektronicznych listów przewozowych	29
2.1	Uwagi ogólne	29
2.2	Skrócenie obiegu dokumentacji	29
2.3	Brak negatywnych konsekwencji zagubienia dokumentów	30
2.4	Identyfikacja osób uczestniczących w przewozie	30
2.5	Ograniczenie możliwości dokonywania oszustw	31
2.6	Jednoznaczne określenie momentu przyjęcia listu przewozowego	31
2.7	Umożliwienie rozporządzania przesyłką	32
2.8	Ograniczenie odmów wypłaty odszkodowania przez ubezpieczycieli	32
3.	Możliwość stosowania listu przewozowego w formie elektronicznej w przewozach krajowych w obecnym stanie prawnym	33
3.1	Obowiązujące regulacje prawne	33
3.1.1	Rodzaje form czynności cywilnoprawnych	34
3.1.1.1	Forma pisemna	34
3.1.1.2	Forma elektroniczna	35
3.1.1.3	Forma dokumentowa	36
3.1.2	Kodeks cywilny	36
3.1.3	Prawo przewozowe	38
3.1.4	Ustawa o transporcie drogowym	40
3.2	Negatywne skutki stosowania elektronicznych listów przewozowych bez podstawy prawnej	44
3.2.1	Skutki w relacjach cywilnoprawnych	44

3.2.1.1	Funkcja dowodowa	44
3.2.1.2	Funkcja legitymacyjna	45
3.2.1.3	Funkcja instrukcyjna	46
3.2.1.4	Funkcja informacyjna	46
3.2.1.5	Deklaracja wartości przesyłki	46
3.2.1.6	Warunek istnienia ochrony ubezpieczeniowej	47
3.2.2	Skutki w relacjach publicznoprawnych	47
3.3	Elektroniczny list przewozowy jako dowód w postępowaniach sądowych i administracyjnych	48
3.3.1	Postępowania cywilne	48
3.3.2	Postępowania karne	49
3.3.3	Postępowania administracyjne	50
3.3.4	Postępowania celne i podatkowe	50
3.3.5	Postępowania sądownoadministracyjne	51
3.4	Podsumowanie	52
4.	Możliwość stosowania listu przewozowego w formie elektronicznej w przewozach międzynarodowych w obecnym stanie prawnym	54
4.1	Obowiązujące regulacje prawne	54
4.1.1	Konwencja CMR	54
4.1.2	Protokół dodatkowy do Konwencji CMR z 2008 r.	55
4.1.3	Przystąpienie Polski do Protokołu dodatkowego	59
4.1.3.1	Charakter prawny Konwencji CMR	59
4.1.3.2	Status prawny Konwencji CMR w polskim systemie prawnym	60
4.1.3.3	Proces ratyfikacji protokołu dodatkowego do Konwencji CMR z 2008 r.	60
4.1.3.4	Negatywne skutki ratyfikacji protokołu w trybie art. 89 ust. 2 Konstytucji	61
4.1.4	Wątpliwości dotyczące zakresu zastosowania protokołu	63
4.1.5	Wyzwania administracyjne	68
5.	Propozycje zmian przepisów na poziomie krajowym	69
6.	Potrzebne działania na poziomie międzynarodowym	70

## 1. Rola listu przewozowego

## 1.1 Uwagi ogólne

List przewozowy jest istotnym dokumentem towarzyszącym przemieszczaniu się przesyłek o znaczeniu zarówno na gruncie relacji pomiędzy stronami umowy przewozu jak i w innych obszarach. Rola i funkcje listu przewozowego na przestrzeni lat ulegały zmianie. Pierwotnie był on dokumentem niezbędnym do zaistnienia umowy przewozu. Aż do 1994 r. umowa przewozu regulowana przez prawo przewozowe miała bowiem charakter realny – do jej zawarcia konieczne było wręczenie przewoźnikowi przesyłki i listu przewozowego. Obecnie umowa przewozu ma charakter konsensualny i do jej zawarcia wystarcza złożenie zgodnych oświadczeń woli przez nadawcę i przewoźnika, zaś list przewozowy nie jest elementem konstytutywnym umowy. Nie oznacza to jednak całkowitej utraty znaczenia listu przewozowego w przewozie rzeczy. Wciąż pełni on szereg różnych funkcji, przy czym mogą się one różnić w zależności od tego, czy przewóz ma charakter krajowy, czy międzynarodowy.

## 1.2 Rola listu przewozowego w przewozach krajowych

### 1.2.1 Obowiązek wystawienia listu przewozowego

Jakkolwiek, jak wskazano powyżej, zawarcie umowy nie zależy już od wystawienia listu przewozowego i ta może zaistnieć również w jego braku, przepisy w dalszym ciągu przewidują obowiązek wystawienia listu przewozowego w określonych sytuacjach. Zgodnie z art. 780 § 1 Kodeksu cywilnego (dalej k.c.) wysyłający na żądanie przewoźnika powinien wystawić list przewozowy zawierający dane nadawcy, dane odbiorcy, miejsce przeznaczenia, oznaczenie przesyłki wg rodzaju, ilości oraz sposobu opakowania, a także wszelkie inne istotne postanowienia umowy.

Regulacja ustawy z dnia 15 listopada 1984 r. - Prawo przewozowe (dalej pr. przew.) jest dalej idąca: zgodnie z art. 38 ust. 1 pr. przew. nadawca składa przewoźnikowi na przesyłkę towarową list przewozowy, a jeśli przy danym rodzaju przewozu jest to powszechnie przyjęte, w inny sposób dostarcza informacji niezbędnych do prawidłowego wykonania przewozu. Obowiązek nadawcy nie zależy zatem od sformułowania odpowiedniego żądania przez

przewoźnika, lecz jednocześnie nie musi on być realizowany wyłącznie poprzez wystawienie listu przewozowego. Ustawodawca dopuszcza, by zlecający przewóz przekazał przewoźnikowi stosowne informacje w inny sposób, pod warunkiem że w danym rodzaju przewozu jest to powszechnie przyjęte.

Przepis art. 39 pr. przew. przewiduje, co prawda, że nadawca ma obowiązek dołączyć do listu przewozowego dokumenty wymagane w przepisach szczególnych (np. dokumenty celne, dokumenty dotyczące transportu ponadgabarytowego, dokumenty dotyczące transportu towarów niebezpiecznych, dokumenty dotyczące transportu odpadów, dokumenty dotyczące transportu produktów pochodzenia zwierzęcego), jednakże z przepisu tego wynika nie tyle obowiązek wystawiania samego listu przewozowego, ale obowiązek przekazania przez nadawcę przewoźnikowi właśnie tych dokumentów.

Brak ścisłego obowiązku wystawiania listów przewozowych nie oznacza jednak, że możliwa jest w każdym wypadku rezygnacja ze stosowania tego dokumentu. Jak zostanie to opisane w dalszej części opracowania, do osiągnięcia niektórych skutków prawnych niezbędne jest wcześniejsze wystawienie listu przewozowego.

## 1.2.2 Funkcja dowodowa

### *1.2.2.1 Dowód zawarcia i treści umowy przewozu*

Wystawiony list przewozowy może pełnić funkcję dowodową tzn. stanowić dowód zarówno samego zawarcia umowy pomiędzy nadawcą i przewoźnikiem jak również jej warunków. Zgodnie z art. 47 ust. 3 pr. przew. potwierdzony przez przewoźnika list przewozowy jest dowodem zawarcia umowy przewozu. Nie należy jednak z treści tego przepisu wyprowadzać wniosku ani że jest to dowód konieczny, ani że jest on wystarczający. Ocena tego dowodu w przypadku sporu zarówno co do stron jak i treści umowy przewozu podlega normalnym regułom dowodowym obowiązującym w postępowaniu, w którym taki spór jest rozpoznawany. Sam list przewozowy nie ma więc pierwszeństwa przed innymi dowodami. Wręcz przeciwnie – z reguły jego wartość jako dowodu treści umowy przewozu ujawnia się

wyłącznie w braku innych dowodów w tym przedmiocie. Jeśli zatem istnieje inny dokument określający treść umowy przewozu (np. zlecenie transportowe), a list przewozowy okazuje się z tym dokumentem sprzeczny, w praktyce pierwszeństwa nadawane jest temu innemu dokumentowi, zwłaszcza jeśli został on sporządzony przed wystawieniem listu przewozowego. Warto przy tym zwrócić uwagę, iż moc dowodową listów przewozowych w zakresie określenia stron umowy przewozu istotnie obniża praktyka wpisywania do tych listów dane stron umowy przewozu niezgodnych z rzeczywistością, gdy jako nadawcę wskazuje podmiot, który dokonuje fizycznego wydania przesyłki przewoźnikowi zamiast podmiotu, który zlecił przewóz.

Rola dowodowa listu przewozowego w zakresie określenia warunków umowy przewozu może wzrosnąć wobec zmian w kodeksie postępowania cywilnego, które weszły w życie w dniu 07.11.2019 r. Zgodnie z wprowadzonym do kodeksu art. 458<sup>11</sup> k.p.c. czynność strony, w szczególności oświadczenie woli lub wiedzy, z którą prawo łączy nabycie, utratę lub zmianę uprawnienia strony w zakresie danego stosunku prawnego, może być wykazana tylko dokumentem, o którym mowa w art. 77<sup>3</sup> k.c., chyba że strona wykaże, że nie można przedstawić dokumentu z przyczyn od niej niezależnych. W myśl art. 77<sup>3</sup> dokumentem jest każdy nośnik informacji umożliwiający zapoznanie się z jej treścią. Powyższa regulacja dotyczy postępowania w sprawach gospodarczych, jednakże większość sporów na tle umów przewozu dotyczy właśnie relacji między przedsiębiorcami, stąd może ona wywierać istotny wpływ na spory w tym zakresie. Oznacza ona w praktyce, że nie będzie możliwe wykazywanie treści umowy przewozu zawartej w formie ustnej, jeśli treść ta nie została następnie potwierdzona na jakimś nośniku informacji. Możliwe są więc wypadki, że list przewozowy będzie jedynym dowodem, który pozwoli na udowodnienie faktu zawarcia umowy przewozu.

#### *1.2.2.2 Dowód przyjęcia przesyłki przez przewoźnika oraz jej stanu*

Jakkolwiek art. 38 ust. 2 pr. przew. nie nakazuje, by – inaczej niż w przypadku nadawcy – w liście przewozowym znalazł się podpis przewoźnika, w praktyce takie podpisy są przez przewoźników na listach przewozowych składane, co stanowi dowód na przyjęcie przez przewoźnika przesyłki do przewozu. Okoliczność ta może być jednak wykazana w dowolny inny sposób, więc stosowanie listu przewozowego w tym zakresie nie jest niezbędne, choć jak dowodzi praktyka, jest wygodną formą potwierdzania faktu wydania przesyłki.

Art. 781 § 2 k.c., który zgodnie z art. 90 pr. przew., ma uzupełniające zastosowanie do przewozów podlegających prawu przewozowemu, stanowi, iż jeżeli przewoźnik przyjmuje przesyłkę bez zastrzeżeń, domniemywa się, że znajdowała się ona w należyтым stanie. Przepis ten kreuje domniemanie prawne odnoszące się do jakości przesyłki oraz opakowania. Oznacza to, że w przypadku jakiegokolwiek sporu z przewoźnikiem dotyczącym stanu przesyłki, podmiot rozpoznający spór ma obowiązek przyjęcia, że – o ile przewoźnik nie udowodni stanu przeciwnego – brak zastrzeżeń co do stanu przesyłki jest równoznaczny z uznaniem, że jej stan był należyty.

Domniemanie to nie obejmuje ilości sztuk przesyłki, nawet jeśli ta zostaje ujawniona w treści listu przewozowego zgodnie z art. 38 ust. 2 pkt 3 pr. przew. Praktyka sądowa pokazuje jednak, że przyjęcie przez przewoźnika bez zastrzeżeń listu przewozowego, w którym wymieniono taką ilość, jest to w braku dowodów przeciwnych uznawane za dowód przyjęcia do przewozu przesyłek w ilości wskazanej w liście przewozowym. Sądy w tym zakresie posługują się instytucją domniemania faktycznego przewidzianą w art. 231 kodeksu postępowania cywilnego (dalej k.p.c.), w myśl którego sąd może uznać za ustalone fakty mające istotne znaczenie dla rozstrzygnięcia sprawy, jeśli wniosek takim można wyprowadzić z innych faktów. W tym wypadku ustalonym faktem jest przyjęcie przez przewoźnika dokumentu z określoną ilością sztuk przesyłki, z czego sąd wyprowadza wniosek, iż gdyby ta ilość była nieprawidłowa, przewoźnik odmówiłby przyjęcia takiego dokumentu.

Podkreślenia wymaga, iż powyższe domniemanie nie mogą zostać co do zasady obalone przez umieszczenie przez przewoźnika w treści listu przewozowego wzmianek o braku możliwości sprawdzenia stanu przesyłki oraz ilości jej sztuk. Zgodnie bowiem z art. 48 ust. 1 pr. przew. dokonanie przez przewoźnika sprawdzenia zgodności przesyłki ze stanem opisanym w liście przewozowym należy do podstawowych uprawnień przewoźnika, a uniemożliwieniu mu takich czynności może skutkować odmową wykonania przez niego przewozu. Jeśli przewoźnik rezygnuje ze swoich uprawnień, bierze na siebie ryzyko, iż opisane powyżej domniemanie znajdą zastosowanie.

Należy zarazem zauważyć, iż jeśli w wyniku sprawdzenia przesyłki przez przewoźnika stwierdzone zostaną niezgodności pomiędzy jej stanem a treścią listu przewozowego, samo zastrzeżenie przewoźnika w tym przedmiocie wpisane do listu przewozowego nie jest samo w sobie dowodem na stan opisany w zastrzeżeniu. Jego złożenie sprawia jednak, że nie powstają domniemania opisane powyżej i to na nadawcy spoczywa wówczas ciężar udowodnienia, że wydał przewoźnikowi przesyłkę w należytych stanie.

### *1.2.2.3 Dowód wydania przesyłki*

List przewozowy standardowo pełni również funkcję dowodu wykonania umowy przewozu i wydania przesyłki uprawnionemu podmiotowi – osoba odbierająca przesyłkę potwierdza na dokumencie swoim podpisem lub w inny sposób (np. pieczęcią) fakt odbioru przesyłki. Taka funkcja listu przewozowego nie wynika z żadnych przepisów, a okoliczność wydania przesyłki może być co do zasady wykazana w dowolny sposób, choć niewątpliwie posiadanie potwierdzonego przez odbiorcę dokumentu przewozowego należy do sposobów najwygodniejszych.

Praktyka obrotu gospodarczego w Polsce pokazuje jednak, że wiele podmiotów próbuje uczynić z listu przewozowego jedyny dowód na wykazanie faktu wykonania umowy przewozu i wydania przesyłki odbiorcy. W umowach przewozu regularnie zastrzega się bowiem, że warunkiem otrzymania przez przewoźnika wynagrodzenia za wykonanie usługi przewozu jest przedstawienie przez niego m.in. dokumentów przewozowych potwierdzających odbiór przesyłki przez odbiorcę. Do tej pory praktyka sądowa odmawiała skuteczności tego rodzaju klauzulom. Sądy stwierdzały powszechnie, że takie postanowienia umowne są sprzeczne z istotą umowy przewozu, do której należy odpłatny charakter. Umowa przewozu jest natomiast umową o zrealizowanie określonej usługi przemieszczenia towaru, a nie umową o sporządzenie określonego dokumentu. Jeśli zatem przewoźnik jest w stanie udowodnić wykonanie umowy w inny sposób, brak listu przewozowego nie powinien stanowić przeszkody w uzyskaniu przez niego wynagrodzenia.

Obecnie praktyka ta może jednak ulec zmianie, gdyż obowiązujące od 07.11.2019 r. regulacje kodeksu postępowania cywilnego zdają się dopuszczać tego rodzaju klauzule. Zgodnie bowiem z art. 458<sup>9</sup> k.p.c. strony mogą umówić się w zawartej przez siebie umowie pisemnej, że określone dowody będą wyłączone w postępowaniach wynikających z zawartej przez nie umowy. Przepis ten pozwala więc na to, by strony wyłączyły możliwość wykazania faktu wykonania przewozu w inny sposób niż poprzez przedstawienie potwierdzonych przez odbiorcę dokumentów przewozowych.

Z uwagi na krótki okres obowiązywania tej regulacji nie jest jeszcze znana praktyka sądów w zakresie interpretacji tego przepisu oraz umów przewozu zawierających tego rodzaju postanowienia, ale nie można wykluczyć, że rola dowodowa listu przewozowego wskutek nowych przepisów ulegnie wzmocnieniu.

Niektóre akty prawne przewidują konieczność ewidencjonowania listów przewozowych w celu wykazania, że dany transport miał miejsce, jednakże dopuszczają one możliwość zastąpienia listów przewozowych innymi dowodami dostarczenia przesyłki.

#### *1.2.2.4 Dowód stanu przesyłki w momencie odbioru*

List przewozowy standardowo jest dokumentem, w którym odbiorca wpisuje zastrzeżenia co do stanu przesyłki. Zastrzeżenia te mogą być dwojakiego rodzaju: zastrzeżenia co do ilości sztuk przesyłki oraz uwagi co do jej jakości. W zależności od rodzaju zastrzeżenia różny będzie skutek umieszczenia stosownej wzmianki w liście przewozowym.

W przypadku zastrzeżeń ilościowych wzmianka odbiorcy kwestionującego ilość dostarczonych sztuk przesyłki sama w sobie niweczy skutki prawne listu przewozowego jako dowodu wykonania umowy przewozu. Przewoźnik nie dysponuje wówczas dowodem na to, że dostarczył do odbiorcy taką samą ilość sztuk przesyłki jak ta, którą pobrał do przewozu. Na przewoźniku spoczywa wówczas ciężar udowodnienia za pomocą innych środków dowodowych, że przesyłkę dostarczył we właściwej ilości. Z reguły jednak w tym zakresie nie ma istotnego sporu pomiędzy przewoźnikiem a odbiorcą, a wpis odbiorcy w liście przewozowym odzwierciedla rzeczywisty stan faktyczny.

Odmienne kształtuje się sytuacja, w której odbiorca nie kwestionuje ilości odebranych sztuk przesyłki, ale ma zastrzeżenia co do jej jakości. Wówczas list przewozowy pozostaje dowodem na wykonanie przez przewoźnika umowy przewozu niezależnie od treści wzmianek odbiorcy odnoszących się do stanu przesyłki. Wzmianki te – o ile nie zostaną potwierdzone przez przewoźnika – pozostają natomiast wyłącznie jednostronnym oświadczeniem odbiorcy co do jego oceny stanu przesyłki, które nie muszą zostać w przypadku sporu uznane za wystarczający dowód na to, że przesyłka rzeczywiście jest w stanie opisanym w zastrzeżeniu. W zależności od okoliczności możliwe jest przyjęcie opisanej powyżej konstrukcji domniemania faktycznego (skoro przewoźnik nie sprzeciwia się treści wzmianki, to oznacza, że ją akceptuje), ale w wielu wypadkach dla sądu nie będzie to wystarczające do uznania, że przesyłka rzeczywiście była zniszczona lub uszkodzona w sposób opisany przez odbiorcę.

### 1.2.3 Funkcja legitymacyjna

List przewozowy pełni istotną rolę w zakresie określenia podmiotu uprawnionego do dysponowania przesyłką na potrzeby realizacji umowy przewozu. Zgodnie z art. 53 ust. 1 pr. przew. nadawca może jednostronnie rozporządzić przesyłką na kilka sposobów:

- odstąpić od umowy przewozu
- zażądać, by przewoźnik zwrócił przesyłkę w miejscu nadania
- zażądać, by przewoźnik wydał przesyłkę w innym miejscu niż wskazane w liście przewozowym
- zażądać, by przewoźnik wydał przesyłkę innej osobie niż odbiorca wskazany w liście przewozowym

O ile inaczej nie zastrzeżono w liście przewozowym, prawo do dysponowania przesyłką przysługuje również odbiorcy. Skorzystanie przez odbiorcę z tego prawa, a także przyjęcie przez niego listu przewozowego lub przesyłki sprawiają, że wygasają uprawnienia nadawcy w tym zakresie.

Zgodnie z art. 53 ust. 3 pr. przew. nadawca lub odbiorca rozporządzają przesyłką po przedstawieniu otrzymanego egzemplarza listu przewozowego poprzez złożenie odpowiedniego oświadczenia w formie pisemnej.

Nie ulega wątpliwości, iż w przypadku gdy w danej sprawie list przewozowy został wystawiony, aby skutecznie rozporządzić przesyłką, konieczne jest przedstawienie jego egzemplarza. Nie ma natomiast zgody wśród przedstawicieli doktryny co do tego, czy możliwe jest rozporządzenie przesyłką, jeśli w danym przypadku listu przewozowego nie wystawiono. O ile bowiem autorzy zgadzają się, że odstąpienie od umowy przewozu przez nadawcę może nastąpić również bez wystawienia listu przewozowego (co jest o tyle logiczne, że z reguły następuje zanim ten list mógłby zostać wystawiony), o tyle część autorów uważa, że pozostałe przypadki zadysponowania przesyłką mogą nastąpić również, gdy listu przewozowego nie ma<sup>1</sup>, a część jest zdania, że w takich sytuacjach nie ma możliwości jednostronnego dysponowania przesyłką<sup>2</sup>. Orzecznictwo nie wypowiada się na temat, jednakże biorąc pod uwagę, iż większości przewozów towarzyszy jednak wystawienie dokumentów przewozowych, kwestia ta nie ma bardzo dużego znaczenia praktycznego.

Wymóg związany z koniecznością przedstawienia pierwszego egzemplarza listu przewozowego sprawia, że w praktyce instytucja rozporządzania przesyłką jest martwa poza przypadkami odstąpienia od umowy przewozu zanim list przewozowy w ogóle został wystawiony. Jeśli przesyłka jest już w drodze, z przyczyn technicznych zazwyczaj nie ma możliwości dostarczenia mu egzemplarza listu przewozowego, aby zadysponować przesyłką.

Dodatkowym wymogiem skutecznego rozporządzenia jest złożenie przez osobę uprawnioną pisemnego oświadczenia zawierającego nowe warunki przewozu. Przepis nie wymaga, by takie oświadczenie znalazło się w treści listu przewozowego, więc może mieć ono postać odrębnego dokumentu. Kwestia formy tego oświadczenia jest bardziej skomplikowana niż się

---

<sup>1</sup> K. Garnowski, Rozporządzanie przesyłką w drogowym przewozie towarów jako przejaw restrukturyzacji zobowiązania [w:] *M. Kuźnik, A.J. Witosz* (red.), *Restrukturyzacja przedsiębiorcy i jego przedsiębiorstwa*, Warszawa 2018; D. Dąbrowski [w:] D. Ambrożuk, K. Wesołowski, D. Dąbrowski, *Prawo przewozowe. Komentarz, wyd. II*, LEX/el. 2019, art. 53.

<sup>2</sup> T. Szanciło, *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa 2008, art. 53

wydać na pierwszy rzut oka. Przepis nie przewiduje, by była to forma pisemna pod rygorem nieważności, dlatego część autorów jest zdania, że o ile sama umowa przewozu nie została zawarta w takiej formie, oświadczenie o zadysponowaniu przesyłką w innej formie niż pisemna również będzie skuteczna<sup>3</sup>, jednakże prezentowane są również poglądy, w myśl których przewoźnik ma prawo odmówić wykonania dyspozycji złożonej w niewłaściwej formie w powołaniu na art. 54 ust. 1 pkt 4 pr. przew.<sup>4</sup> Niezależnie od interpretacji warto zauważyć, że podobnie jak w przypadku zawierania umów przewozu wymóg co do standardów dowodowych w postępowaniu gospodarczym wynikający z art. 458<sup>11</sup> k.p.c. może prowadzić do sytuacji, w której nie będzie możliwości wykazania wydania przewoźnikowi polecenia zmiany umowy przewozu, jeśli okoliczność ta nie będzie udowodniona dokumentem w rozumieniu art. 77<sup>3</sup> k.c.

Jakkolwiek samo rozporządzanie przesyłką z przyczyn opisanych powyżej w praktyce prawie nie występuje, określenie, kto ma prawo przesyłką rozporządzać jest jedną z najważniejszych kwestii w przypadku zaistnienia sporu dotyczącego odszkodowania za szkodę w przesyłce lub opóźnienie przewozu. Zgodnie bowiem z art. 75 ust. 3 pkt 2 lit. b pr. przew. o tym, kto ma prawo dochodzić roszczeń od przewoźnika nie decyduje to, kto jest faktycznie poszkodowany, ale to kto ma prawo rozporządzać przesyłką w myśl przepisów prawa przewozowego. Z tego względu obieg dokumentacji przewozowej może wywierać istotne skutki prawne w zakresie przejścia roszczeń z nadawcy na odbiorcę – zgodnie z art. 53 ust. 4 pr. przew. wydanie listu przewozowego odbiorcy powoduje wygaśnięcie roszczeń nadawcy, nawet jeśli przesyłka nie została ostatecznie odebrana przez odbiorcę. Przykładowo jeśli odbiorca stwierdzi uszkodzenie przesyłki, sporządzi odpowiednią adnotację na liście przewozowym, zachowując jego egzemplarz, a następnie odmówi przyjęcia uszkodzonego towaru, który wróci do nadawcy, uprawnienie do dochodzenia roszczeń wobec przewoźnika przejdzie definitywnie na odbiorcę.

Funkcja legitymacyjna listu przewozowego nie oznacza natomiast, że sam fakt okazania listu przewozowego uprawnia do odebrania przesyłki. Przesyłka powinna zostać wydana odbiorcy,

---

<sup>3</sup> T. Szancito, *Prawo przewozowe. Komentarz*. Warszawa 2008, art. 53

<sup>4</sup> D. Dąbrowski [w:] D. Ambrożuk, K. Wesołowski, D. Dąbrowski, *Prawo przewozowe. Komentarz, wyd. II*, LEX/el. 2019, art. 53.

a ewentualne zadysponowanie przesyłką poprzez okazanie listu przewozowego jest możliwe tylko przez podmiot, który jest do tego uprawniony tj. albo nadawcę, albo odbiorcę.

#### 1.2.4 Funkcja instrukcyjna

List przewozowy może w sobie zawierać dodatkowe instrukcje odnoszące się do sposobu wykonania umowy przewozu przez przewoźnika w tym zasad obchodzenia się z towarem. Podstawą do umieszczania takich instrukcji jest treść art. 38 ust. 2 pkt 4 pr. przew., w myśl którego list przewozowy może zawierać inne wskazania lub oświadczenia wymagane albo dopuszczone zgodnie z przepisami ze względu na warunki danej umowy lub sposób rozliczeń. Do najczęściej spotykanych w praktyce instrukcji zamieszczanych w listach przewozowych należą instrukcje dotyczące:

- temperatury, w jakiej powinien być przewożony towar
- pobrania należności za towar od odbiorcy
- wstrzymania się z wydaniem towaru odbiorcy do czasu uzyskania zgody nadawcy
- zakazu piętrowania towaru
- zakazu doładunku
- zakazu przeładunku
- zasad transportu i wyładunku towaru

Zgodnie z art. 55 ust. 1 pr. przew. list przewozowy może zawierać dodatkowo wskazówki co do postępowania z przesyłką na wypadek:

- przeszkód w przewozie powodujących niemożność wykonania umowy zgodnie z warunkami określonymi w liście przewozowym
- przeszkód w wydaniu powodujących niemożność wydania przesyłki w miejscu przeznaczenia odbiorcy określonego w liście przewozowym.

Nie oznacza to jednak, że list przewozowy jest jedynym miejscem, w którym tego rodzaju instrukcje powinny się znaleźć. Nic nie stoi na przeszkodzie, by były one zawarte w umowie przewozu. Stąd możliwe jest ich wydawanie przewoźnikowi również w tych przypadkach, w których list przewozowy nie jest wystawiony.

### 1.2.5 Funkcja informacyjna

Funkcja informacyjna listu przewozowego przejawia się w umieszczaniu w jego treści informacji istotnych z punktu widzenia odbiorcy, dzięki którym odbiorca jest w stanie skontrolować prawidłowość wykonania przewozu przez przewoźnika<sup>5</sup>. Funkcja ta nie ma jednak istotnego praktycznego znaczenia i rzadko jest wykorzystywana.

### 1.2.6 Deklaracja wartości przesyłki

Przepisy prawa przewozowego przewidują możliwość zadeklarowania wartości przesyłki, której cena nie wynika ani z rachunku sprzedawcy, ani z cennika. Dzięki takiej deklaracji w razie utraty przesyłki odszkodowanie należy się w wysokości zadeklarowanej przez nadawcę, chyba że przewoźnik udowodni, że zadeklarowana wartość przewyższa wartość rzeczy tego samego rodzaju i gatunku w miejscu i czasie ich nadania (art. 80 ust. 3 pr. przew.)

Zgodnie z art. 40 ust. 1 pr. przew. deklaracja wartości powinna nastąpić w liście przewozowym, zaś przewoźnik ma prawo do sprawdzenia zgodności deklarowanej wartości z rzeczywistością. W razie sporu w tym zakresie przesyłka może być wyceniona przez rzeczoznawcę. Treść przepisu zdaje się być jasna, jednakże budzi ona wątpliwości wśród przedstawicieli doktryny. Część z nich jest zdania, że deklaracja wartości przesyłki może być zawarta również w innym dokumencie niż list przewozowy<sup>6</sup>, część nie zajmuje w tej kwestii jednoznacznego stanowiska,<sup>7</sup> a część uważa, że bez wpisu w liście przewozowym deklaracja wartości przesyłki nie wywiera skutku w postaci domniemania, że przesyłka była warta tyle ile zadeklarowano.<sup>8</sup> Biorąc pod uwagę powyższe kontrowersje, aby mieć pewność osiągnięcia pożądanego skutku, deklaracja wartości przesyłki powinna być umieszczana przez nadawców w listach przewozowych.

---

<sup>5</sup> D. Dąbrowski [w:] D. Ambrożuk, K. Wesołowski, D. Dąbrowski, *Prawo przewozowe. Komentarz, wyd. II*, LEX/el. 2019, art. 38

<sup>6</sup> D. Dąbrowski [w:] D. Ambrożuk, K. Wesołowski, D. Dąbrowski, *Prawo przewozowe. Komentarz, wyd. II*, LEX/el. 2019, art. 40.

<sup>7</sup> A. Jaworski [w:] *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2012, art. 40.

<sup>8</sup> T. Szanciło, *Odpowiedzialność kontraktowa przewoźnika przy przewozie drogowym przesyłek towarowych*, Warszawa 2013, Rozdział V § 2 pkt II.

### 1.2.7 Warunek istnienia ochrony ubezpieczeniowej

Odpowiedzialność przewoźnika za szkodę w przesyłce nie zależy od tego, czy w trakcie wykonywania przewozu został wystawiony list przewozowy. Odpowiedzialność ta wynika bowiem z zawarcia umowy przewozu, a jej istnienie nie jest uzależnione od wystawienia listu przewozowego. W praktyce polskiej branży transportowej wystawienie listu przewozowego oraz jego prawidłowe wypełnienie może mieć natomiast kluczowe znaczenia z punktu widzenia zaistnienia odpowiedzialności ubezpieczycieli odpowiedzialności cywilnej przewoźników

Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika w ruchu krajowym są standardowym i powszechnym produktem w branży TSL i do wyjątków należą podmioty świadczące usługi przewozowe na terenie kraju, które nie posiadają takiego ubezpieczenia. Celem takich ubezpieczeń nie jest tylko ochrona interesów przewoźników, ale również – jeśli nie przede wszystkim – interesów podmiotów, które tym przewoźnikom zlecają przewozy nierzadko bardzo wartościowych ładunków. Sytuacja finansowa wielu przewoźników nie pozwala bowiem w wielu wypadkach na pokrycie szkody o dużej wartości z własnego majątku. Znaczna część przewoźników takiego majątku w praktyce nie posiada, wykorzystując do prowadzenia działalności flotę pojazdów należących do leasingodawców. Z kolei wynikający z przepisów unijnych<sup>9</sup> obowiązek posiadania przez przewoźników wykonujących zawód przewoźnika drogowego odpowiedniego statusu finansowego na poziomie 9.000 EUR za pierwszy posiadany pojazd i 5.000 EUR za każdy następny w praktyce nie jest przestrzegany<sup>10</sup>. Z tego względu zleceniodawcy usług przewozowych z reguły wymagają od przewoźników przedstawienia aktualnej polisy ubezpieczenia OCP, a w przypadku jej braku rezygnują z powierzenia przesyłki takiemu przewoźnikowi.

---

<sup>9</sup> ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (WE) NR 1071/2009 z dnia 21 października 2009 r. ustanawiające wspólne zasady dotyczące warunków wykonywania zawodu przewoźnika drogowego i uchylające dyrektywę Rady 96/26/WE

<sup>10</sup> Przewoźnicy powszechnie wykazują swoją zdolność finansową na potrzeby uzyskania zezwolenia na prowadzenie zawodu przewoźnika drogowego przy pomocy ubezpieczenia odpowiedzialności zawodowej przewoźnika, które jest skonstruowane w taki sposób, że w praktyce nie pozwala na pokrycie szkód wyrządzonych przez przewoźnika.

Niestety poziom ochrony standardowych ubezpieczeń OCP w ruchu krajowym oferowanych na polskim rynku jest bardzo niski. Ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika czołowych polskich ubezpieczycieli zostały bowiem skonstruowane w taki sposób, by umożliwić ubezpieczycielom odmowę wypłaty odszkodowania z przyczyn czysto formalnych, które nierzadko są jedynym powodem odmowy. Postanowienia ogólnych warunków ubezpieczeń takich ubezpieczycieli jak Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A.<sup>11</sup>, Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji WARTA S.A.<sup>12</sup>, Towarzystwo Ubezpieczeń Allianz Polska S.A.<sup>13</sup> czy Sopockie Towarzystwo Ubezpieczeń ERGO Hestia S.A.<sup>14</sup> przewidują, że istnienie ochrony ubezpieczeniowej ubezpieczonego z tytułu szkód w przesyłce oraz opóźnienia w jej dostarczeniu uzależnione jest od tego, czy przewóz realizowany jest na podstawie listu przewozowego wystawionego na ubezpieczonego. W przypadkach gdy taki list przewozowy bądź inny dokument przewozowy nie został wystawiony, bądź został wystawiony, ale wpisano do niego inny podmiot niż ubezpieczony (co zdarza się powszechnie, gdy w jednym przewozie jest ciąg kilku podwykonawców, z których tylko ostatni fizycznie wykonuje przewóz i to jego dane znajdują się w liście przewozowym), ubezpieczyciele odmawiają wypłaty odszkodowania, wskazując, że nie został spełniony warunek zaistnienia ochrony ubezpieczeniowej.

Uzasadnieniem dla istnienia takiego wymogu zdaniem ubezpieczycieli jest chęć uniknięcia ryzyka wyłudzeń odszkodowania w sytuacji gdy przewóz był wykonywany przez inny podmiot niż ubezpieczony. Wymóg wpisania danych ubezpieczonego do listu przewozowego ma pozwalać na rezygnację z prowadzenia rozbudowanego postępowania dowodowego w celu ustalenia tego, kto rzeczywiście wykonywał przewóz. Argumentację taką trudno jednak uznać za przekonywującą. W praktyce prawie nigdy nie ma sporu co do tego, kto wykonywał faktycznie przewóz, a okoliczność ta jest udowodniona licznymi dokumentami, takimi jak

---

<sup>11</sup> § 5 ust. 4 Ogólnych Warunków Ubezpieczenia Odpowiedzialności Cywilnej Przewoźnika Drogowego w Ruchu Krajowym ustalonych uchwałą nr UZ/174/2016 Zarządu Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń S.A. z dnia 10.05.2016 r. oraz ze zmianami ustalonymi uchwałą Zarządu Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń S.A. nr UZ/215/2018 z dnia 06.07.2018 r.

<sup>12</sup> § 3 ust. 1 pkt 2 Ogólnych Warunków Ubezpieczenia Odpowiedzialności Cywilnej Operatora Transportowego z dnia 25.09.2000 r. zmienionych aneksem nr 1, 2, 3, 4

<sup>13</sup> § 3 ust. 3 pkt 1 Ogólnych Warunków Ubezpieczenia Odpowiedzialności Cywilnej Przewoźnika Drogowego przyjętych uchwałą Zarządu TU Allianz Polska S.A. nr 172/2007 z dnia 01.08.2007 r.

<sup>14</sup> § 4 ust. 1 Ogólnych Warunków Ubezpieczenia Odpowiedzialności Cywilnej Przewoźnika Drogowego w Ruchu Krajowym przyjętych uchwałą Zarządu STU ERGO Hestia S.A. nr 72/2018 z dnia 21.09.2018 r.

zlecenie przewozowe, korespondencja mailowa, korespondencja na komunikatorach internetowych, których weryfikacja zajmuje ubezpieczycielom tak samo mało czasu jak weryfikacja treści samych listów przewozowych. Jednocześnie, jeśli ktoś będzie chciał wyłudzić odszkodowanie od ubezpieczyciela, po prostu przedstawi sfałszowany list przewozowy, a ubezpieczyciele z reguły nie oczekują przedstawienia wszystkich egzemplarzy listu przewozowego, które posiadają nadawca, odbiorca i przewoźnik.

Orzecznictwo sądowe jest podzielone w kwestii dopuszczalności takich postanowień. Istotną część sądów uważa, że strony w ramach swobody umów mają prawo do istotnego zawężenia przedmiotu ubezpieczenia do sytuacji, gdy jest wystawiony list przewozowy i zamieszczone są w nim dane ubezpieczonego, nawet jeśli pomimo braku takiego listu nie jest sporne, że to ubezpieczony wykonywał przewóz i to on ponosi odpowiedzialność za szkodę<sup>15</sup>. Inne sądy stoją na stanowisku, że należy brać pod uwagę cel umowy ubezpieczenia, którym jest zapewnienie ubezpieczonemu ochrony ubezpieczeniowej w sytuacji, gdy nie budzi wątpliwości, że ponosi on odpowiedzialność za szkodę wobec osoby trzeciej, a brak jest przesłanek wyłączających odpowiedzialność ubezpieczyciela. Sądy te stwierdzają, że brak danych ubezpieczonego w liście przewozowym, a nawet brak samego listu przewozowego same w sobie nie stanowią przeszkody do przyjęcia odpowiedzialności ubezpieczyciela<sup>16</sup>.

W świetle tak dużej rozbieżności z punktu widzenia ubezpieczonych i ich klientów konieczne jest podejmowanie działań zapewniających, że przewozy realizowane są na podstawie listów przewozowych, w których znajdują się dane wszystkich przewoźników zaangażowanych w przewóz, aby uniknąć sytuacji, w których ubezpieczyciel któregokolwiek z przewoźników odmówi przyjęcia odpowiedzialności za szkodę w powołaniu na wspomniane postanowienia ogólnych warunków ubezpieczenia.

---

<sup>15</sup> Wyrok SN z dnia 22.05.2009 r. sygn. III CSK 300/08; wyrok SA w Warszawie z dnia 12.10.2017 r. sygn. I ACa 510/17; wyrok SA w Warszawie z dnia 09.10.2007 r. sygn. VI ACa 222/07; wyrok SA w Warszawie z dnia 29.03.2018 r. sygn. VII AGa 225/18

<sup>16</sup> Wyrok SN z dnia 20.12.2019 r. sygn. II CSK 501/18; wyrok SA w Katowicach z dnia 21.07.2016 r. sygn. V ACa 940/15; wyrok SA w Białymstoku z dnia 06.03.2015 r. sygn. I ACa 867/14; wyrok SO w Łodzi z dnia 19.12.2016 r. sygn. XIII Ga 642/16; wyrok SO w Rzeszowie z dnia 28.08.2014 r. sygn. VI Ga 374/17; wyrok SO w Gdańsku z dnia 22.07.2016 r. sygn. XV C 930/15; wyrok SO w Szczecinie z dnia 20.10.2017 r. sygn. VIII Ga 374/17

## 1.3 Rola listu przewozowego w przewozach międzynarodowych

### 1.3.1 Obowiązek wystawienia listu przewozowego

W Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) sporządzonej w Genewie w dniu 19.05.1956 r. (dalej CMR) regulującej międzynarodowe przewozy drogowe wykonywane pomiędzy państwami, z których co najmniej jeden jest stroną konwencji, obowiązek wystawiania listu przewozowego nie budzi wątpliwości. Zgodnie z art. 5 ust. 1 CMR listy przewozowe „wystawia się”, co wskazuje, że czynność ta jest obligatoryjna i nie zależy od woli stron.

Przepisy nie określają jednoznacznie, na kim spoczywa obowiązek wystawienia listu przewozowego. Treść wspomnianego art. 5 ust. 1 CMR stanowiącego, że list jest wystawiany w trzech egzemplarzach, z których pierwszy wręcza się nadawcy, drugi towarzyszy przesyłce, a trzeci zachowuje przewoźnik, zdawałaby się sugerować, że list przewozowy wystawia przewoźnik, który następnie jeden egzemplarz wręcza nadawcy, a trzeci zachowuje dla siebie. Dalsze postanowienia konwencji przeczą jednak takiej tezie. Zgodnie bowiem z art. 7 ust. 1 CMR nadawca ponosi odpowiedzialność za koszty i szkody, jakie mógłby ponieść przewoźnik wskutek nieścisłości lub niedostateczności określonych danych w liście przewozowym. Z kolei art. 7 ust. 2 CMR stanowi, że jeśli przewoźnik samodzielnie sporządza list przewozowy, w braku dowodu przeciwnego przyjmuje się, że działał on na rachunek nadawcy. Oznacza to, że nawet jeśli technicznie list przewozowy jest wypisywany przez przewoźnika, to prawne skutki jego wystawienia obciążają nadawcę, więc to jego należy uznać za podmiot zobligowany do należytego wystawienia listu przewozowego.

Inaczej niż w przypadku prawa przewozowego konwencja nie przewiduje możliwości zastąpienia listu przewozowego inną formą przekazania przewoźnikowi informacji niezbędnych do wykonania przewozu. Nie oznacza to jednak, że bez listu przewozowego nie jest możliwe skuteczne zawarcie umowy przewozu przesyłki w drogowym transporcie międzynarodowym. Zgodnie z art. 4 zd. 2 CMR brak, nieprawidłowość lub utrata listu przewozowego nie wpływa na istnienie ani na ważność umowy przewozu, która w takim wypadku również podlega przepisom konwencji.

## 1.3.2 Funkcja dowodowa

### 1.3.2.1 Dowód zawarcia i treści umowy przewozu

Podobnie jak w przypadku przewozów krajowych również w przewozach międzynarodowych list przewozowy może stanowić dowód zawarcia umowy przewozu i jej warunków. Stanowi o tym wprost art. 4 zd. 1 CMR. Art. 9 ust. 1 CMR wprowadza jednak istotne zastrzeżenie, stwierdzając, że list przewozowy stanowi dowód zawarcia umowy przewozu i jej warunków w braku innych dowodów. Oznacza to, że w pierwszej kolejności należy rozpoznawać inne dowody, żeby ustalić strony i treść umowy przewozu. Pełen walor dowodowy list przewozowy spełni zatem wyłącznie w sytuacji, gdy brak jest innych dowodów dotyczących umowy przewozu<sup>17</sup>.

Z powyższych względów jeśli list przewozowy jest sprzeczny z innymi dowodami wskazującymi na treść i warunki umowy przewozu, tym innym dowodom należy dać pierwszeństwo. Potwierdził to polski Sąd Najwyższy w jednym z wyroków, stwierdzając, że „osoba nie będąca stroną umowy przewozu nie może być uznana za nadawcę przesyłki tylko z tej przyczyny, że została wskazana w liście przewozowym<sup>18</sup>”.

Również w przypadku przewozów międzynarodowych rola dowodowa listu przewozowego może wzrosnąć w przypadku umów przewozu zawieranych ustnie wobec obowiązujących obecnie przepisów kodeksu postępowania cywilnego regulującego postępowanie gospodarcze, istotnie ograniczających możliwości przeprowadzenia dowodu z zeznań świadków czy przesłuchania stron.

### 1.3.2.2 Dowód przyjęcia przesyłki przez przewoźnika oraz jej stanu

Zgodnie z art. 5 ust. 1 CMR wszystkie egzemplarze listu przewozowego powinny być podpisane przez nadawcę i przewoźnika, przy czym podpisy te mogą być wydrukowane lub też zastąpione

---

<sup>17</sup> Wyrok WSA w Warszawie z dnia 13.05.2008 r. sygn. VI SA/Wa 263/08

<sup>18</sup> Wyrok SN z dnia 03.09.2003 r. sygn. II CKN 415/01

przez stemple nadawcy i przewoźnika, jeśli pozwala na to prawo kraju, w którym wystawiono list przewozowy. Podpis przewoźnika zgodnie z art. 9 ust. 1 CMR stanowi w praktyce potwierdzenie przyjęcia przesyłki do przewozu, chyba że przewoźnik udowodni okoliczność przeciwną, co w praktyce jednak się nie zdarza.

Z kolei art. 9 ust. 2 CMR wprowadza regułę, w myśl której w braku uzasadnionych zastrzeżeń przewoźnika, wpisanych do listu przewozowego, istnieje domniemanie, że towar i jego opakowanie były widocznie w dobrym stanie w chwili przyjęcia przez przewoźnika i że ilość sztuk, jak również cechy i numery były zgodne z oświadczeniami w liście przewozowym. Podobnie jak w przypadku przewozów krajowych domniemanie to może zostać obalone przez przewoźnika, jeśli przedstawi dowody okoliczności przeciwnej. Z reguły jednak jest to bardzo trudne i brak zastrzeżeń ze strony przewoźnika najczęściej powoduje uznanie, że przesyłka była w stanie opisanym w liście przewozowym w momencie jej odbioru przez przewoźnika.

Same zastrzeżenia przewoźnika zgodnie z art. 8 ust. 1 i 2 CMR można podzielić na dwie kategorie:

- zastrzeżenia co do ilości sztuk przesyłki, jak również ich cech i numerów
- zastrzeżenia co do widocznego stanu przesyłki i jej opakowania.

W pierwszym wypadku przewoźnik, który nie ma możliwości sprawdzenia prawidłowości tych danych wpisanych do listu przewozowego, ma on prawo wpisać do listu przewozowego zastrzeżenie o braku możliwości dokonania takiego sprawdzenia. Jeśli takie sprawdzenie jest możliwe, przewoźnik powinien wpisać do listu przewozowego zastrzeżenia co do stwierdzonych nieprawidłowości.

W drugim wypadku przewoźnik nie ma prawa stwierdzić, że nie miał możliwości zbadania stanu przesyłki – przewoźnik może w każdym wypadku żądać, by takie sprawdzenie mu umożliwiono, a jeśli jego żądanie nie zostanie spełnione, ma prawo odmówić wykonania przewozu. Jeśli pomimo braku możliwości sprawdzenia stanu przesyłki przewoźnik decyduje się na rozpoczęcie przewozu, bierze na siebie ryzyko wynikające z domniemania opisanego powyżej. Jeśli natomiast w toku sprawdzenia przesyłki stwierdzono niezgodność stanu

przesyłki ze stanem opisanym w liście przewozowym, przewoźnik powinien wpisać stosowne zastrzeżenia do listu przewozowego.

Zgodnie z art. 8 ust. 2 CMR zastrzeżenia przewoźnika nie wiążą nadawcy, jeśli ten nie przyjął ich wyraźnie w liście przewozowym. Interpretacja tego przepisu budzi wątpliwości. Nie wiadomo bowiem, czy w braku potwierdzenia przyjęcia zastrzeżeń przewoźnika przez nadawcę ten pierwszy podlega domniemaniu z art. 9 ust. 1 CMR, czy też takie domniemanie jest obalone w każdym wypadku sformułowania zastrzeżeń, niezależnie od tego czy zostały przyjęte przez nadawcę<sup>19</sup>. Z jednej strony można zrozumieć argumentację, że zniweczenie skutków domniemania przyjęcia przesyłki w należytym stanie nie powinno zależeć od dobrej woli nadawcy, z drugiej uznanie takiego poglądu prowadziłoby do całkowitego zniweczenia sensu przepisu, że zastrzeżenia przewoźnika powinny być przyjęte przez nadawcę. W braku przyjęcia zastrzeżeń przewoźnik może bowiem odmówić wykonania przewozu.

#### *1.3.2.3 Dowód wydania przesyłki odbiorcy*

Funkcja dowodowa listów przewozowych w przewozach międzynarodowych w zakresie stwierdzenia wydania przesyłki odbiorcy również nie wynika z jakichkolwiek przepisów, stąd nie różni się ona zasadniczo od opisaney powyżej funkcji na gruncie przewozów krajowych.

#### *1.3.2.4 Dowód stanu przesyłki w momencie odbioru*

Podobnie jak w przewozach krajowych również w przewozach międzynarodowych powszechną praktyką jest, że zastrzeżenia odbiorcy co do stanu przesyłki są wpisywane do listu przewozowego. Również w tym wypadku zastrzeżenia te mogą być dwójakiego rodzaju: zastrzeżenia co do ilości sztuk przesyłki oraz uwagi co do jej jakości. W zależności od rodzaju zastrzeżenia różny będzie skutek umieszczenia stosownej wzmianki w liście przewozowym.

---

<sup>19</sup> Tak D. Dąbrowski [w:] D. Ambrożuk, K. Wesołowski, D. Dąbrowski, Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Komentarz, Warszawa 2015, Załącznik Art. 8.; K. Garnowski, Funkcja dowodowa listu przewozowego w lądowym transporcie towarów, Problemy Transportu i Logistyki 2017 nr 4 s. 36

Tak jak w przypadku przewozów krajowych zastrzeżenia ilościowe w praktyce przerzucają na przewoźnika obowiązek wykazania, że dostarczył odbiorcy kompletną przesyłkę. Nieco bardziej skomplikowana jest kwestia zastrzeżeń jakościowych. Zgodnie z art. 30 ust. 1 CMR jeśli odbiorca nie zgłosi zastrzeżeń w momencie odbioru co do wad widocznych przesyłki, a co do wad niewidocznych w terminie 7 dni od daty dostarczenia przesyłki, powstaje domniemanie, że przesyłka została dostarczona w należyтым stanie. Treść tego przepisu zdaje się sugerować, że zgłoszenie takiego zastrzeżenia prowadzi do obalenia domniemanie i przerzucenia na przewoźnika ciężaru dowodu jakości przesyłki. W praktyce jednak to wciąż odbiorca powinien udowodnić, że otrzymał przesyłkę w nienależyтым stanie, a domniemanie z art. 30 ust. 1 CMR jest pozbawione istotnego znaczenia. Oczywiście w konkretnych okolicznościach może się okazać, że brak reakcji przewoźnika na zastrzeżenia co do stanu przesyłki będzie uznany za jego przyznanie, że przesyłka znajduje się w stanie opisanym przez odbiorcę, ale należy to za każdym razem oceniać w zależności od sytuacji w danym przewozie i nie może to być uznane za regułę. Jeśli zatem odbiorca chce dysponować dowodem co do stanu przesyłki, który nie może być podważony, powinien dokonać wspólnego z przewoźnikiem sprawdzenia przesyłki w trybie opisanym w art. 30 ust. 2 CMR i sporządzić z tego sprawdzenia stosowny protokół.

### 1.3.3 Funkcja legitymacyjna

Podobnie jak w przypadku przewozów krajowych również w przewozach międzynarodowych list przewozowy pełni funkcję legitymacyjną tzn. upoważniać do jednostronnego dysponowania przesyłką w trakcie przewozu.

Zgodnie z art. 12 ust. 1 CMR nadawca ma prawo rozporządzać towarem, w szczególności poprzez:

- żądanie wstrzymania przewozu
- żądanie zmiany miejsca przewidzianego dla wydania towaru
- żądanie wydania towaru odbiorcy innemu niż wskazany w liście przewozowym.

Jeśli w liście przewozowym znalazła się stosowna wzmianka, prawo to od samego początku przysługuje również odbiorcy. Prawa nadawcy wygasają z chwilą wydania odbiorcy drugiego egzemplarza listu przewozowego bądź zażądania przez odbiorcę wydania przesyłki.

Zgodnie z art. 12 ust. 5 CMR wykonanie prawa do rozporządzania przesyłką następuje poprzez przedstawienie pierwszego egzemplarza listu przewozowego, do którego powinny być wpisane nowe instrukcje wydane przewoźnikowi.

Wyjątkiem od tego wymogu są sytuacje opisane w art. 15 ust. 1 zd. 2 CMR, zgodnie z którym jeśli odbiorca odmawia przyjęcia przesyłki, nadawca ma prawo rozporządzać przesyłką również bez obowiązku przedstawienia pierwszego egzemplarza listu przewozowego.

Podobnie jak w przewozach krajowych, nie budzi wątpliwości sytuacja, gdy list przewozowy został wystawiony – wówczas do wykonania prawa do rozporządzania przesyłką z całą pewnością konieczne jest przedstawienie pierwszego egzemplarza listu przewozowego przewoźnikowi. Problem pojawia się, kiedy nadawca nie dysponuje tym dokumentem. W doktrynie pojawiają się głosy, że należy rozróżnić sytuację, gdy list przewozowy został wystawiony, ale następnie zagubiony lub utracony od sytuacji, w której listu przewozowego w ogóle nie wystawiono. W tym pierwszym wypadku należałoby odmówić nadawcy prawa do rozporządzania przesyłką z uwagi na konieczność ochrony interesów przewoźnika, w tym drugim takie rozporządzenie byłoby dopuszczalne, ale mogłoby się ono ograniczyć wyłącznie do nakazu powrotu przesyłki do miejsca załadunku<sup>20</sup>.

Również w przewozach międzynarodowych wymóg przedstawienia pierwszego egzemplarza listu przewozowego w praktyce powoduje, że instytucja rozporządzania przesyłką nie jest wykorzystywana przez nadawców. Podobnie jednak nie na tym polega waga przepisów o dysponowaniu przesyłką. Zgodnie bowiem z orzecnictwem polskich sądów<sup>21</sup> wobec braku kompleksowego uregulowania w Konwencji CMR kwestii, kto jest uprawniony do dochodzenia roszczeń od przewoźnika z tytułu szkody w przesyłce i opóźnienia w dostawie (poza przypadkiem całkowitego zaginięcia przesyłki opisanego w art. 13 ust. 1 CMR), w tym zakresie należy odwołać się do prawa właściwego dla umowy przewozu. Jeśli prawem tym jest prawo polskie, właściwymi przepisami są postanowienia art. 75 ust. 3 pkt 2 lit. b pr. przew.,

---

<sup>20</sup> D. Dąbrowski, K. Wesołowski [w:] D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Komentarz*, Warszawa 2015, Załącznik Art. 12.

<sup>21</sup> W szczególności Wyrok SN z dnia 03.09.2003 r. sygn. II CKN 415/01

stanowiącego, że prawo do dochodzenia roszczeń od przewoźnika przysługuje nadawcy lub odbiorcy w zależności od tego, który z nich ma prawo rozporządzać przesyłką.

W świetle art. 12 ust. 1 CMR prawo to co do zasady należy do nadawcy, ale zgodnie z art. 12 ust. 2 CMR przechodzi ono na odbiorcę m.in. wskutek wydania odbiorcy drugiego egzemplarza listu przewozowego. W praktyce więc przyjęcie listu przewozowego przez odbiorcę nawet w sytuacji odmowy przyjęcia przesyłki powoduje, że to na odbiorcę przechodzi prawo do rozporządzania przesyłką i w konsekwencji prawo do dochodzenia roszczeń wobec przewoźnika.

### 1.3.4 Funkcja instrukcyjna

Również w przewozach międzynarodowych list przewozowy może zawierać dodatkowe instrukcje dla przewoźnika. Sama konwencja w art. 6 ust. 2 przewiduje, że do takich instrukcji mogą należeć:

- zakaz przeładunku
- instrukcje dotyczące ubezpieczenia przesyłki

Dodatkowo w art. 6 ust. 3 CMR wskazano, iż strony mogą wносить do listu przewozowego wszelkie inne dane, jakie uznają za potrzebne.

Konwencja szczególną uwagę poświęca instrukcjom dotyczącym przewozu towarów niebezpiecznych. Zgodnie z art. 22 ust. 1 CMR jeżeli nadawca powierza przewoźnikowi towary niebezpieczne, powinien mu dokładnie opisać, jakie niebezpieczeństwo przedstawiają i wskazać mu w razie potrzeby, jakie środki ostrożności należy podjąć. Nie oznacza to jednak, że takie instrukcje mogą się znaleźć wyłącznie w liście przewozowym. Dalsza część przywołanego przepisu wskazuje bowiem, iż brak zamieszczenia informacji w liście przewozowym skutkuje jedynie koniecznością wykazania przez nadawcę lub odbiorcę za pomocą innych środków dowodowych, że przewoźnik wiedział, jakie niebezpieczeństwo przedstawiał przewóz wymienionych towarów.

W praktyce więc instrukcje wpisywane do listu przewozowych w międzynarodowych przewozach drogowych nie różnią się od instrukcji w listach przewozowych w przewozach krajowych opisanych w pkt 1.2.4 niniejszego opracowania.

### 1.3.5 Funkcja informacyjna

Funkcja informacyjna listów przewozowych w transporcie międzynarodowym nie różni się w żaden sposób od takiej samej funkcji w przewozach krajowych opisanej w pkt 1.2.5 niniejszego opracowania.

### 1.3.6 Przewóz sukcesywny

Konwencja CMR wprowadza w art. 34 niezwykle istotną w praktyce instytucję przewozu sukcesywnego, w myśl której kilku przewoźników realizuje jeden przewóz i z tego względu ponoszą wspólną odpowiedzialność wobec osoby uprawnionej za prawidłowe jego wykonanie. Wspomniany przepis przewiduje, że jeśli całość przewozu jest objęta jedną umową (zawieraną z reguły pomiędzy nadawcą a pierwszym przewoźnikiem), a następnie przewóz ten jest wykonywany przez kilku przewoźników, to każdy z nich przyjmuje na siebie odpowiedzialność za wykonanie całego przewozu, przy czym drugi przewoźnik i każdy z następnymi przewoźnikami staje się przez przyjęcie towaru i listu przewozowego stroną umowy na warunkach określonych w liście przewozowym.

Z powyższej regulacji wynika jednoznacznie, że kolejni przewoźnicy mogą przystąpić do pierwotnej umowy przewozu wyłącznie poprzez łączne przyjęcie przesyłki i listu przewozowego. Istnienie listu przewozowego jest niezbędne również z tego względu, że kolejni przewoźnicy przystępują do umowy przewozu na warunkach określonych w tym dokumencie. Stąd w doktrynie nie budzi wątpliwości, że bez wystawienia listu przewozowego nie jest możliwe powstanie przewozu sukcesywnego<sup>22</sup>.

---

<sup>22</sup> K. Wesołowski [w:] D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Komentarz*, Warszawa 2015, Załącznik Art. 34.

### 1.3.7 Deklaracja wartości przesyłki i specjalnego interesu w dostawie

Podobnie jak w prawie przewozowym w Konwencji CMR istnieje instytucja deklaracji wartości przesyłki. Ma ona jednak odmienny charakter niż ta dotycząca przewozu krajowego. O ile bowiem deklaracja przewidziana w art. 40 pr. przew. wprowadza domniemanie wartości przesyłki w zadeklarowanej kwocie i z tego względu zwalnia poszkodowanego z obowiązku wykazania wartości przesyłki w przypadku powstania szkody, o tyle deklaracja wartości przesyłki przewidziana w art. 24 CMR służy zwiększeniu limitu odpowiedzialności przewoźnika. Zgodnie bowiem z art. 23 ust. 3 CMR odpowiedzialność przewoźnika za szkodę w przesyłce jest co do zasady ograniczona do kwoty stanowiącej równowartość 8,33 SDR za kg, o ile nie zachodzi przypadek przewidziany w art. 29 CMR czyli szkody spowodowanej winą umyślną lub niedbalstwem przewoźnika zrównanym z winą umyślną.

Nadawca ma jednak możliwość zwiększenia limitu odpowiedzialności przewoźnika, jeśli zgodnie z art. 24 CMR za umówioną z przewoźnikiem opłatą umieści w liście przewozowym deklarację wartości przesyłki. W takim wypadku zadeklarowana kwota zastępuje limit odpowiedzialności przewoźnika wynikający z art. 23 ust. 3 CMR.

Wśród komentatorów wątpliwości wzbudza, czy deklaracja wartości przesyłki dla swojej skuteczności musi być umieszczona w liście przewozowym, czy też dopuszczalne jest zadeklarowanie wartości przesyłki w innym miejscu. Zdecydowanie przeważa jednak opinia, że wobec brzmienia art. 24 CMR deklaracja powinna znaleźć się w liście przewozowym<sup>23</sup>.

Nieznana w prawie przewozowym instytucją jest natomiast regulacja art. 26 CMR pozwalająca na zadeklarowanie w liście przewozowym specjalnego interesu w dostawie. Taka deklaracja pozwala na zwiększenie o zadeklarowaną kwotę limitu odpowiedzialności za szkodę poza substancją przesyłki powstałą wskutek zaginięcia, częściowego zaginięcia lub uszkodzenia przesyłki, a także jej nieterminowej dostawy. Dzięki temu możliwe jest obarczenie przewoźnika odpowiedzialnością w zakresie, za który normalnie by nie odpowiadał. Przykładowo, jeśli w wyniku utraty w przewozie przesyłki potrzebnej do prowadzenia prac

---

<sup>23</sup> D. Ambrożuk [w:] D. Dąbrowski, K. Wesołowski, D. Ambrożuk, *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Komentarz*, Warszawa 2015, Załącznik Art. 24.

budowlanych prace te staną i odbiorca poniesie istotne szkody, w normalnych okolicznościach odpowiedzialność przewoźnika ograniczona jest do wartości samej przesyłki, a szkoda wynikła z przestoju prac nie mieści się w zakresie odpowiedzialności przewoźnika. Dzięki deklaracji specjalnego interesu w dostawie odpowiedzialność przewoźnika za taką szkodę będzie obejmować zarówno szkodę w przesyłce jak i szkodę wynikłą z przestoju do wartości zadeklarowanej kwoty.

Podobnie jak w przypadku art. 24 CMR również w odniesieniu do art. 26 CMR przeważa stanowisko, że wpis deklaracji w liście przewozowym jest niezbędny do tego, by wywołała ona skutek prawny<sup>24</sup>.

### 1.3.8 Warunek odpowiedzialności odbiorcy za zapłatę przewoźnego

Zgodnie z art. 13 ust. 2 CMR odbiorca, który przyjmie przesyłkę lub list przewozowy obowiązany jest zapłacić kwotę należności wynikającą z listu przewozowego. Przez jakiś czas w polskim orzecznictwie istniała wątpliwość, czy przepis ten wyłącza zastosowanie art. 51 pr. przew., przewidujący, że odbiorca odpowiada za należności ciężące na przesyłce niezależnie od tego, czy ma świadomość, że te należności istnieją. Część sądów wskazywała, że regulacja Konwencji CMR odnosi się do innych sytuacji niż art. 51 pr. przew. i uznawała, że również w przewozach międzynarodowych odbiorcy są odpowiedzialni za zapłatę wynagrodzenia przewoźników pomimo braku ujawnienia tego faktu w listach przewozowych<sup>25</sup>.

Obecnie jednak ugruntowała się linia orzecznicza, wskazująca, że w braku ujawnienia w liście przewozowym należności przewoźnika za przewóz odbiorca nie ponosi odpowiedzialności za te należności<sup>26</sup>. Na podobnym stanowisku stoją również przedstawiciele doktryny

---

<sup>24</sup> D. Ambrożuk [w:] D. Dąbrowski, K. Wesołowski, D. Ambrożuk, *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Komentarz*, Warszawa 2015, Załącznik Art. 26.

<sup>25</sup> Wyrok SO w Katowicach z dnia 20.03.2012 r. sygn. XIX Ga 639/11; wyrok SO w Łodzi z dnia 19.11.2013 r. sygn. X GC 920/12; wyrok SR w Gliwicach z dnia 28.10.2013 r. sygn. VII GC 890/13

<sup>26</sup> Wyrok SA w Łodzi z dnia 09.07.2014 r. sygn. I ACa 98/14; wyrok SN z dnia 19.12.2013 r. sygn. II CSK 70/13; wyrok SA w Rzeszowie z dnia 07.11.2013 r. sygn. I ACa 332/13; wyrok SA w Krakowie z dnia 27.11.2013 r. sygn. I ACa 1056/13

stwierdzający, iż wpis wysokości należności przewoźnika w liście przewozowym ma charakter konstytutywny dla powstania odpowiedzialności odbiorcy<sup>27</sup>.

W praktyce więc jeśli w danym przewozie list przewozowy nie jest wystawiony, odpowiedzialność odbiorcy nie może zaistnieć.

### 1.3.9 Warunek istnienia ochrony ubezpieczeniowej

Praktyka ubezpieczycieli w zakresie warunkowania istnienia ochrony ubezpieczeniowej od wpisu danych ubezpieczonego w liście przewozowym jest powszechna również w przypadku ubezpieczeń odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu międzynarodowym. Można nawet stwierdzić, że postanowienia ubezpieczeń oferowanych przez Powszechny Zakład Ubezpieczeń S.A.<sup>28</sup>, Towarzystwo Ubezpieczeń i Reasekuracji WARTA S.A.<sup>29</sup>, Towarzystwo Ubezpieczeń Allianz Polska S.A.<sup>30</sup> oraz Sopockie Towarzystwo Ubezpieczeniowe ERGO Hestia S.A.<sup>31</sup> są nawet bardziej rygorystyczne. O ile bowiem w przypadku przewozów krajowych niektórzy ubezpieczyciele dopuszczali, by dane ubezpieczonego były zawarte w innych dokumentach przewozowych niż list przewozowy, o tyle w przypadku przewozów międzynarodowych dopuszczalne jest wyłącznie stosowanie listu przewozowego CMR wystawionego na ubezpieczonego.

Orzecznictwo sądów w zakresie dopuszczalności podobnych klauzul jest takie samo jak w przypadku ogólnych warunków ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika drogowego w ruchu krajowym.

---

<sup>27</sup> D. Dąbrowski, Ewolucja konstytutywnej funkcji listu przewozowego, *Problemy Transportu i Logistyki* nr 4/2017 s. 25; D. Dąbrowski, K. Wesołowski [w:] D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Wesołowski, *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Komentarz*, Warszawa 2015, Art. 13; K. Wesołowski: Sytuacja prawna odbiorcy przesyłki w świetle postanowień CMR, *Problemy Transportu i Logistyki* nr 6, 2007, s. 127

<sup>28</sup> § 5 ust. 4 Ogólnych Warunków Ubezpieczenia Odpowiedzialności Cywilnej Przewoźnika Drogowego w Ruchu Międzynarodowym ustalonych uchwałą nr UZ/174/2016 Zarządu Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń S.A. z dnia 10.05.2016 r. oraz ze zmianami ustalonymi uchwałą Zarządu Powszechnego Zakładu Ubezpieczeń S.A. nr UZ/215/2018 z dnia 06.07.2018 r.

<sup>29</sup> § 3 ust. 1 pkt 2 Ogólnych Warunków Ubezpieczenia Odpowiedzialności Cywilnej Operatora Transportowego z dnia 25.09.2000 r. zmienionych aneksem nr 1, 2, 3, 4

<sup>30</sup> § 3 ust. 3 pkt 2 Ogólnych Warunków Ubezpieczenia Odpowiedzialności Cywilnej Przewoźnika Drogowego przyjętych uchwałą Zarządu TU Allianz Polska S.A. nr 172/2007 z dnia 01.08.2007 r.

<sup>31</sup> § 4 ust. 1 Ogólnych Warunków Ubezpieczenia Odpowiedzialności Cywilnej Przewoźnika Drogowego w Ruchu Międzynarodowym przyjętych uchwałą Zarządu STU ERGO Hestia S.A. nr 72/2018 z dnia 21.09.2018 r.

## 2. Korzyści z korzystania z elektronicznych listów przewozowych

### 2.1 Uwagi ogólne

Opisane powyżej zastosowania listu przewozowego sprawiają, że jego wykorzystywanie jest bardzo istotne z punktu widzenia interesów uczestników obrotu towarowego. Zaprzestanie korzystania z listów przewozowych w niektórych obszarach uniemożliwiłoby stronom osiągnięcie określonych skutków prawnych. Z kolei nawet w tych obszarach, w których z prawnego punktu widzenia możliwa jest rezygnacja z listu przewozowego (np. w kwestiach dowodowych), jego brak oznaczałby mniejszą wygodę uczestników całego procesu transportu towarów i negatywnie wpływałby na pewność obrotu.

Nie ulega zarazem wątpliwości, iż obecne tempo przepływu towarów sprawia, że korzystanie z listów przewozowych w wersji tradycyjnej w wielu wypadkach potrafi być uciążliwe, a niekiedy wręcz uniemożliwia skorzystanie z instytucji prawnych zaprojektowanych w czasach, w których maksymalne skrócenie czasu operacji transportowych nie stanowiło aż tak dużego priorytetu. Z tego względu umożliwienie wystawiania listów przewozowych w formie elektronicznej i umieszczania w nich wpisów w takiej samej formie na poszczególnych etapach transportu mogłoby bardzo korzystnie wpłynąć zarówno na bezpieczeństwo prawne uczestników obrotu towarowego.

Poza kwestiami czysto ekonomicznymi wynikającymi ze zmniejszenia kosztów przeprowadzania operacji generowanych przez konieczność drukowania znacznej ilości dokumentów, a także późniejszego obrotu tymi dokumentami już dzisiaj można wskazać różne korzyści szczegółowo omówione poniżej.

### 2.2 Skrócenie obiegu dokumentacji

Standardem w branży transportowej jest uzależnianie terminu płatności wynagrodzenia za usługę transportową od daty otrzymania przez zleceniodawcę oryginalnej dokumentacji

przewozowej. Nierzadko umowy przewozowe zawierają dodatkowo kary umowne za zbyt późne dostarczenie dokumentacji. W przypadku gdy kierowcy są w trasie często przez kilka tygodni, konieczne jest albo przesyłanie listów przez kierowców za pomocą poczty do przewoźnika albo czekanie na spływ dokumentacji przewozowej nawet przez kilka tygodni.

Wprowadzenie listów elektronicznych pozwoliłoby na natychmiastową możliwość weryfikacji, czy przewóz się zakończył i skróciłoby czas po którym usługi transportowe byłyby opłacone.

### 2.3 Brak negatywnych konsekwencji zagubienia dokumentów

Umowy w branży TSL regularnie zawierają postanowienia, które pozwalają zleceniodawcom na uniknięcie zapłaty wynagrodzenia za przewóz albo istotne jego ograniczenie w przypadku zagubienia dokumentów przewozowych nawet w sytuacjach, gdy okoliczność wykonania przewozu nie budzi wątpliwości i nie stanowi przedmiotu sporu między stronami. Część umów przewozu zawiera wręcz klauzule, w myśl których główna część wynagrodzenia przewoźnika przysługuje za dostarczenie dokumentów, a tylko niewielka część za sam przewóz.

Elektroniczne listy przewozowe mogłyby zlikwidować skutki stosowania takich klauzul, które jakkolwiek sprzeczne z istotą umowy przewozu i z tego względu regularnie podważane przez sądy, w praktyce wpływają na stosunki pomiędzy przewoźnikami a ich klientami.

### 2.4 Identyfikacja osób uczestniczących w przewozie

Praktyka wykonywania przewozów drogowych zarówno krajowych jak i międzynarodowych wskazuje, że same podpisy składane na listach przewozowych w zdecydowanej większości przypadków nie pozwalają na identyfikację osób, które wystawiły list przewozowy, przyjęły przesyłkę w imieniu przewoźnika czy odebrały ją z ramienia odbiorcy. Stanowi to istotne utrudnienie w przypadku powstania sporów na tle prawidłowości wykonania przewozu, a podpis na dokumencie bez stosownej pieczętki nierzadko uniemożliwia stronie wykazanie, że

dany podmiot faktycznie otrzymał przesyłkę. Nawet jednak jeśli samo wydanie przesyłki nie jest kwestionowane, w wielu wypadkach trudno ustalić, jakie konkretne osoby uczestniczyły np. w odbiorze przesyłki czy wydaniu jej przewoźnikowi i jakie powinny zostać przesłuchane w sądzie na okoliczność np. stanu przesyłki.

Te negatywne zjawiska nie występowałyby w przypadku stosowania elektronicznych listów przewozowych, gdzie stosowny podpis w postaci cyfrowej pozwalałby na jednoznaczną identyfikację osoby, która go złożyła.

## 2.5 Ograniczenie możliwości dokonywania oszustw

Branża transportowa bywa wykorzystywana do popełniania oszustw o wielkiej wartości na dwa podstawowe sposoby. Po pierwsze przestępcy podszywają się pod uczciwych przewoźników, aby uzyskać zlecenie przewozowe a następnie znikają z ładunkami. Po drugie przestępcy podszywając się pod firmy o uznanej reputacji i dokonując zamówień towarów z odroczonym terminem płatności (na co sprzedawcy wobec uznanej reputacji kupujących przystają), doprowadzają do dostarczenia przesyłek w miejscach, które nie pozwalają na późniejszą identyfikację odbiorców.

Korzystanie z elektronicznych listów przewozowych mogłoby pozwolić na ograniczenie tego zjawiska. Konieczność przesłania danych cyfrowych przewoźnika koniecznych do wystawienia elektronicznego listu przewozowego ujawniłaby przypadki, w których zlecenie przewozowe otrzymałaby osoba, która nie dysponuje takimi danymi, a tylko próbuje się podszyć pod przewoźnika. Podobnie przestępcy podszywający się pod inne firmy, które zamawiają towar, nie byłoby w wielu wypadkach w stanie skutecznie potwierdzić odbioru przesyłki, gdyż nie dysponowałiby podpisem cyfrowym osób z firmy, która rzekomo zamówiła towar.

## 2.6 Jednoznaczne określenie momentu przyjęcia listu przewozowego

Jak wskazano powyżej moment przyjęcia listu przewozowego przez odbiorcę jest niezwykle istotny z punktu widzenia określenia osoby uprawnionej do dochodzenia roszczeń od przewoźnika. Z tym momentem dochodzi bowiem do przejścia na odbiorcę uprawnienia nadawcy do dysponowania przesyłką.

Najczęściej moment ten nie budzi wątpliwości, ale zdarzają się sytuacje, gdy jest to okolicznością sporna. Dzieje się tak przede wszystkim w wypadkach, gdy odbiorca odmawia przyjęcia przesyłki. Takiemu przyjęciu nierzadko towarzyszy umieszczanie wpisów w listach przewozowych, ale w trakcie sporu trudno określić, kto tych wpisów dokonywał. Podpis cyfrowy na elektronicznym liście przewozowym pozwalałby na jednoznaczne określenie, czy odbiorca przyjął ten list, czy też nie i w ten sposób rozstrzygał kwestię legitymacji do dochodzenia roszczeń od przewoźnika.

## 2.7 Umożliwienie rozporządzania przesyłką

Z omówienia funkcji legitymacyjnej listów przewozowych jasno wynika, iż przewidziane w przepisach prawa przewozowego i Konwencji CMR instytucje jednostronnego rozporządzania przesyłką w czasie przewozu w praktyce nie mają zastosowania. Główną przeszkodą w tym względzie są wymogi formalne nakazujące przedstawienie przewoźnikowi pierwszego egzemplarza listu przewozowego i przekazanie mu nowych pisemnych instrukcji.

Gdyby listy przewozowe były wykorzystywane w formie elektronicznej, wymóg ten nie stanowiłby żadnego problemu, a nadawca w każdym momencie mógłby zdalnie wydać przewoźnikowi stosowne polecenie zmiany przewozu.

## 2.8 Ograniczenie odmów wypłaty odszkodowania przez ubezpieczycieli

Omówiona powyżej praktyka polskich ubezpieczycieli uzależniania istnienia ochrony ubezpieczeniowej w umowach ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej przewoźnika od

umieszczenia w liście przewozowym danych ubezpieczonego przestanie stanowi istotny problem zarówno dla przewoźników jak i podmiotów zlecających im przewozy.

Negatywne skutki tej praktyki mogą zostać ograniczone w sytuacji, gdy system obiegu dokumentacji przewozowej w formie elektronicznej zorganizowany będzie w taki sposób, że wymuszać będzie dopisywanie do listu przewozowego wszystkich przewoźników zaangażowanych w przewóz przesyłki.

### 3. Możliwość stosowania listu przewozowego w formie elektronicznej w przewozach krajowych w obecnym stanie prawnym

#### 3.1 Obowiązujące regulacje prawne

Stosowanie listów przewozowych przy wykonywaniu przewozów drogowych na terenie kraju uregulowane jest dwoma rodzajami aktów prawnych. Przepisy o charakterze prywatnoprawnym regulują stosunki pomiędzy stronami umowy przewozy i podmiotami, na których rzecz przewóz jest wykonywany. Ewentualne negatywne konsekwencje nieprawidłowości w tym zakresie co do zasady ponoszą strony w relacjach między sobą, natomiast nie spotykają się z żadnymi sankcjami ze strony władz publicznych. Do takich przepisów należą kodeks cywilny oraz prawo przewozowe z tym zastrzeżeniem, że ten ostatni akt prawny zawiera również pewne regulacji o charakterze publicznoprawnym.

Przepisy publicznoprawne z kolei odnoszą się do relacji pomiędzy władzą publiczną a innymi podmiotami. Naruszenie przepisów publicznoprawnych może narazić podmioty na określone sankcje, które mogą być egzekwowane w ramach przysługującego władzom publicznym monopolu na stosowanie przemocy. Do takiej kategorii aktów prawnych regulujących warunki wykonywania przewozu drogowego należy ustawa z dnia 06.09.2001 r. o transporcie drogowym (dalej u.t.d.).

Zasada racjonalnego ustawodawcy zakłada, że poszczególne elementy systemu prawnego powinny być ze sobą spójne, a tym samym działania wprost dozwolone przez określoną ustawę nie powinny podlegać sankcji na gruncie innej ustawy. Zasada ta nierzadko jest jednak naruszana w praktyce ustawodawczej, stąd ocena dopuszczalności stosowania elektronicznych listów przewozowych w przewozach krajowych wymaga analizy zarówno przepisów prywatnoprawnych jak i publicznoprawnych.

### 3.1.1 Rodzaje form czynności cywilnoprawnych

Kodeks cywilny przewiduje wiele różnych form, w jakich mogą być dokonywane określone czynności prawne. Z punktu widzenia problematyki wystawiania listów przewozowych w obrocie towarowym nie ma potrzeby omawiania wszystkich rodzajów form, gdyż część z nich z przyczyn praktycznych nie będzie w tym zakresie wykorzystywana. W mojej ocenie w tym względzie należy ograniczyć się do opisanego trzech rodzajów form: formy pisemnej, formy elektronicznej i formy dokumentowej.

#### 3.1.1.1 Forma pisemna

Zgodnie z art. 78 § 1 k.c. do zachowania formy pisemnej czynności prawnej wystarcza złożenie własnoręcznego podpisu na dokumencie obejmującym treść oświadczenia woli. Przyjmuje się, że podpis powinien przejawiać indywidualne i powtarzalne cechy, dzięki którym możliwe jest wykazanie, że pochodzi on od danej osoby<sup>32</sup>. Na podpis powinno składać się co najmniej nazwisko osoby składającej podpis<sup>33</sup>, przy czym może być ono skrócone, a także nie musi być w pełni czytelne, o ile tylko pozwala ono na identyfikację osoby, od której pochodzi<sup>34</sup>. Za własnoręczny podpis nie będą natomiast uważane wszelkie znaki nie oryginalne, lecz

---

<sup>32</sup> S. Rudnicki, R. Trzaskowski [w:] *Kodeks cywilny...*, red. J. Gudowski, t. I, 2014, s. 659–660; A. Wypiórkiewicz [w:] H. Ciepła i in., *Kodeks cywilny...*, t. I, s. 206–207

<sup>33</sup> Z. Radwański [w:] *System Prawa Prywatnego...*, t. 2, 2008, s. 130; J. Strzebinczyk [w:] *Kodeks cywilny...*, red. E. Gniewek, P. Machnikowski, 2016, s. 220; uchwała SN (7) z 30.12.1993 r., III CZP 146/93, OSNC 1994/5, poz. 94; postanowienie SN z 17.06.2009 r., IV CSK 78/09, LEX nr 512010.

<sup>34</sup> A. Wypiórkiewicz [w:] H. Ciepła i in., *Kodeks cywilny...*, t. I, s. 207.

odtworzone za pomocą kalki, kserokopiarki, skanera, faksu itp.<sup>35</sup> Podobnie cech własnoręcznego podpisu nie spełnia faksymile czyli mechanicznie odcisnięta kopia podpisu<sup>36</sup>.

Niektórzy autorzy wskazują za to, że za formę pisemną może zostać uznane złożenie przez osobę odręcznego podpisu na ekranie dotykowym urządzenia elektronicznego, o ile w wyniku takiego działania dojdzie do wygenerowania danych zawierających cechy podpisu<sup>37</sup>

### *3.1.1.2 Forma elektroniczna*

W myśl art. 78<sup>1</sup> § 1 k.c. forma elektroniczna czynności prawnej powstaje w momencie złożenia oświadczenia woli w postaci elektronicznej i opatrzenie go kwalifikowanym podpisem elektronicznym. Forma elektroniczna została wprowadzona do kodeksu cywilnego w 2016 r. – wcześniej funkcjonowała jako specyficzna odmiana formy pisemnej.

Kluczowe z punktu widzenia formy elektronicznej i odróżniające ją od innych form wykorzystywanych w korespondencji elektronicznej jest wykorzystywanie przy niej kwalifikowanego podpisu elektronicznego. Możliwość składania takich podpisów uzyskuje się na zasadach określonych w ustawie z dnia 05.09.2016 r. o usługach zaufania oraz identyfikacji elektronicznej. Polska regulacja jest w tym zakresie zgodna z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 910/2014 z dnia 23.07.2014 r. w sprawie identyfikacji elektronicznej i usług zaufania w odniesieniu do transakcji elektronicznych na rynku wewnętrznym oraz uchylające dyrektywę 1999/93/WE.

Zgodnie z art. 78<sup>1</sup> § 2 k.c. oświadczenie woli złożone w formie elektronicznej jest równoważne z oświadczeniem woli złożonym w formie pisemnej. Wydawać by się więc mogło, że korzystanie z tej formy pozwala pogodzić osiąganie skutków prawnych zastrzeżonych dla formy pisemnej z wygodą i obniżonymi kosztami korzystania z komunikacji elektronicznej.

---

<sup>35</sup> Wyrok SN z 23.11.2007 r., IV CSK 228/07, OSNC-ZD 2008/3, poz. 88; wyrok SN z 24.08.2009 r., I PK 58/09, LEX nr 551058; A. Jedliński [w:] *Kodeks cywilny...*, red. A. Kidyba, t. I, 2012, s. 537–538.

<sup>36</sup> G. Stojek [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom I. Część ogólna (art. 1-125)*, red. M. Fras, M. Habdas, Warszawa 2018, art. 78.

<sup>37</sup> Z. Długosz, K. Stolarski, *Forma czynności prawnej dokonanej odręcznym podpisem biometrycznym*, PPH 2018 nr 7, s. 28-33

Niestety z uwagi na wysokie wymagania stawiane przy uzyskaniu kwalifikowanego podpisu elektronicznego w praktyce forma ta jest rzadko wykorzystywana i nie pełni istotnej funkcji w obrocie gospodarczym. Niepraktyczność regulacji dotyczących kwalifikowanego podpisu elektronicznego dostrzegły nawet władze publiczne, które w kontaktach obywateli z administracją publiczną do identyfikacji podmiotów wykorzystują instytucję profilu zaufanego, a nie kwalifikowanego podpisu elektronicznego.

### *3.1.1.3 Forma dokumentowa*

Forma dokumentowa jest najmniej sformalizowaną z trzech rodzajów opisywanych form. Zgodnie z art. 77<sup>2</sup> k.c. do zachowania formy dokumentowej czynności prawnej wystarcza złożenie oświadczenia woli w postaci dokumentu, w sposób umożliwiający ustalenie osoby składającej oświadczenie. Za dokumenty zgodnie z art. 77<sup>3</sup> k.c. uważa się przy tym każdy nośnik informacji umożliwiający zapoznanie się z jej treścią.

W praktyce prawie za formę dokumentowa należy uznać prawie wszystkie formy komunikacji elektronicznej poza bardzo nielicznymi przypadkami korzystania z kwalifikowanego podpisu elektronicznego kreującego formę elektroniczną czynności prawnej. Tego rodzaju forma komunikacji jest najbardziej rozpowszechniona zarówno przy zawieraniu jak i wykonywaniu umów przewozu. Strony posługują się w tym zakresie komunikatorami internetowymi, korespondencją mailową, a także dokumentami przesyłanymi mailem, które w bardzo wielu wypadkach nie są podpisywane lecz akceptowane w inny sposób. Forma dokumentowa jest wykorzystywana również w bardziej tradycyjnych metodach komunikacji, gdy przesyłana między stronami papierowa korespondencja nie zawiera podpisów, ale jednoznacznie określa, kto jest autorem danego listu.

## **3.1.2 Kodeks cywilny**

Kodeks cywilny reguluje umowę przewozu w art. 774-793. Kwestii wystawienia listu przewozowego poświęcony jest tylko jeden przepis – przywołany już powyżej art. 780 k.c. stanowiący, że na żądanie przewoźnika wysyłający powinien wystawić list przewozowy

zawierający dane wskazane w art. 779 k.c. oraz wszelkie inne istotne postanowienia umowy. Przepis nie określa formy, w jakiej list przewozowy powinien zostać wystawiony, co na pierwszy rzut oka powinno prowadzić do wniosku, że ustawodawca nie wprowadza w tym zakresie jakichkolwiek wymogów. Również w tym zakresie jednak brak jest pełnej zgodności pomiędzy przedstawicielami doktryny.

Część komentatorów jest zdania, że z istoty listu przewozowego wynika, iż musi on mieć formę fizycznego dokumentu, a zatem powinien być sporządzony w formie pisemnej i zawierać co najmniej podpis wysyłającego<sup>38</sup>. Większość autorów wyraża jednak pogląd przeciwny, uznając, iż list przewozowy może być wystawiony w jakiegokolwiek formie pozwalającej na utrwalenie jego treści i może to być zarówno forma pisemna jak i forma dokumentowa bądź forma elektroniczna<sup>39</sup>.

Spór ten ma jednak niewielkie znaczenie praktyczne z uwagi na bardzo wąski zakres, w którym przepis art. 780 k.c. regulujący wystawianie listów przewozowych znajduje zastosowanie. Zgodnie bowiem z art. 1 pr. przew. to przepisy prawa przewozowego regulują przewóz rzeczy wykonywany odpłatnie na podstawie umowy przez uprawnionych do tego przewoźników, z wyjątkiem transportu morskiego, lotniczego i konnego. Ponieważ transport morski i lotniczy są uregulowane innymi przepisami, przepisy art. 774-793 k.c. w całej rozciągłości mogą odnosić się wyłącznie do transportu konnego mającego bardzo niewielkie znaczenie praktycznie. Zgodnie z art. 90 pr. przew. w odniesieniu do transportu drogowego wykonywanego innymi środkami transportu przepisy kodeksu cywilnego mogą znaleźć zastosowanie wyłącznie w kwestiach nieuregulowanych w prawie przewozowym. Ponieważ jednak prawo przewozowe reguluje zasady wystawiania listów przewozowych, art. 780 k.c. ma zastosowanie wyłącznie do transportu konnego.

---

<sup>38</sup> Z. Gawlik [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom III. Zobowiązania - część szczególna, wyd. II*, red. A. Kidyba, Warszawa 2014, art. 780; M. Sychowicz [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom V. Zobowiązania. Część szczegółowa, wyd. II*, red. J. Gudowski, Warszawa 2017, art. 780; E. Gniewek, P. Machnikowski (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz. Wyd. 9*, Warszawa 2019; M. Załucki (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz. Wyd. 2*, Warszawa 2019, art. 780

<sup>39</sup> M. Gutowski (red.), *Kodeks cywilny. Tom III. Komentarz. Art. 627–1088. Wyd. 2*, Warszawa 2019, art. 780; A. Zbiegień-Turzańska [w:] K. Osajda (red.), *Kodeks cywilny. Komentarz*, Warszawa 2020, art. 780; D. Fuchs, A. Malik [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz. Tom V. Zobowiązania. Część szczególna (art. 765–921(16))*, red. M. Frasz, M. Habdas, Warszawa 2018, art. 780; J. Mucha-Kujawa [w:] *Kodeks cywilny. Komentarz*, red. J. Ciszewski, P. Nazaruk, Warszawa 2019, art. 780.

### 3.1.3 Prawo przewozowe

Inaczej niż kodeks cywilny prawo przewozowe odnosi się do formy, w jakiej powinien być wystawiony list przewozowy. Niestety czyni to w sposób dalece niekonsekwentny i wzbudzający poważne wątpliwości co do tego, jaka forma listu przewozowego jest prawidłowa.

Przepis art. 38 ust. 2 pkt 1 pr. przew. przewiduje, że elementem obligatoryjnym listu przewozowego jest m.in. podpis nadawcy. Taka regulacja sugerowałaby, że list przewozowy może zostać wystawiony wyłącznie w formie pisemnej lub formie elektronicznej, gdyż ta ostatnia forma również zawiera w sobie podpis. Wykluczona byłaby natomiast forma dokumentowa czyli m.in. taka forma komunikacji elektronicznej, która nie wykorzystuje kwalifikowanego podpisu elektronicznego.

Niestety ustawodawca, nowelizując w 1994 r. postanowienia przepisu art. 47 ust. 2 pr. przew., wprowadził spore zamieszanie co do tego, jaka forma listu przewozowego jest dopuszczalna. Przed dniem 21.01.1995 r., kiedy weszła w życie nowelizacja prawa przewozowego uchwalona w dniu 02.09.1994 r., przepis art. 47 ust. 2 pr. przew. przewidywał, że dowodem zawarcia umowy przewozu jest ostemplowany lub podpisany list przewozowy, którego wtórnik otrzymuje nadawca.

Po nowelizacji przepis ten stanowi, że dowodem zawarcia umowy przewozu jest potwierdzony przez przewoźnika list przewozowy, którym może być także przekaz elektroniczny, wydruk komputerowy lub inny dokument zawierający dane określone w art. 38 pr. przew. Jeden egzemplarz dokumentu otrzymuje nadawca.

Wydawać by się mogło, że z przepisu tego wynika jednoznacznie możliwość wystawiania listów przewozowych w formie elektronicznej, skoro odniesienia do takiej formy (przekaz elektroniczny) wprost się w tym przepisie znalazły. Bliższa analiza przywołanego artykułu nasuwa jednak poważne wątpliwości co do jego prawidłowej interpretacji. Nie budzi sporu

bowiem, iż każdy rodzaj dokumentu wskazanego w art. 47 ust. 2 pr. przew. powinien zawierać dane określone w art. 38 pr. przew., aby uchodzić za list przewozowy. Tymczasem, jak wspomniano powyżej, jednym z obligatoryjnych elementów wymienionych w tym przepisie jest m.in. podpis nadawcy. Odczytując normę złożoną z tych dwóch przepisów należałoby dojść do wniosku, że za list przewozowy może uchodzić tylko taki przekaz elektroniczny, który zawiera podpis nadawcy czyli w praktyce dokument w formie elektronicznej z kwalifikowanym podpisem elektronicznym, co istotnie ograniczałoby walor praktyczny takiej regulacji.

Dodatkowo art. 47 ust. 2 zd. 2 pr. przew. nakazuje, by jeden z egzemplarzy dokumentu otrzymał nadawca. W przypadku dokumentów sporządzonych w formie cyfrowej trudno natomiast mówić o egzemplarzu dokumentu. Treść przepisu zdaje się więc sugerować, że pomimo wystawienia dokumentu w formie elektronicznej, należy go wydrukować, by wręczyć egzemplarz nadawcy.

Przedstawiciele doktryny opowiadają się za stanowiskiem, że listy przewozowe nie muszą zawierać podpisu nadawcy i dopuszczalne jest ich wystawienie w formie dokumentowej, choć nie wyjaśniają oni, w jaki sposób spełniony ma zostać wymóg umieszczenia w liście przewozowym podpisu nadawcy<sup>40</sup>. Zwraca się zarazem uwagę, iż sporządzenie listu przewozowego w takiej formie może uniemożliwić realizację funkcji dowodowej i legitymacyjnej w sytuacji gdy list przewozowy w takiej formie może być wystawiony w dowolnej ilości kopii<sup>41</sup>.

Niestety nawet stosunkowo zgodne poglądy komentatorów nie przesądzają, że w praktyce taka liberalna wykładnia nie naraża uczestników obrotu na niebezpieczeństwo. Orzecznictwo sądowe do tej pory nie wypowiedziało się na ten temat, a wobec niejednoznacznej treści przepisów nie można być pewnym rozstrzygnięć sądowych w tym zakresie. Dodatkowo z

---

<sup>40</sup> A. Jaworski [w:] *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2012, art. 47; D. Dąbrowski [w:] D. Ambrożuk, K. Wesołowski, D. Dąbrowski, *Prawo przewozowe. Komentarz, wyd. II*, LEX/el. 2019, art. 38; T. Szanciło, *Prawo przewozowe. Komentarz*, Warszawa 2009, art. 47

<sup>41</sup> D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Garnowski, K. Wesołowski, 3.2.3. *Forma listu przewozowego* [w:] D. Ambrożuk, D. Dąbrowski, K. Garnowski, K. Wesołowski, *Umowa przewozu osób i rzeczy w prawie polskim. Stan obecny i kierunki zmian*, Warszawa 2020.

uwagi na to, że sprawy na tle umów przewozu rozstrzygane są w znacznej mierze przez sądy niższych instancji, istnieje ryzyko, że różne sądy różnie podchodziłyby do tego zagadnienia.

### 3.1.4 Ustawa o transporcie drogowym

Ustawa o transporcie drogowym nie odnosi się wprost do listów przewozowych (poza jednym przypadkiem określenia wysokości kary pieniężnej za umieszczenie w liście przewozowym lub innych dokumentach związanych z przewożonym ładunkiem). Nie oznacza to nie jednak, że w ogóle nie reguluje kwestii dokumentacji związanej z przemieszczaniem towaru.

W art. 29a u.t.d. uregulowano kwestię dopuszczalności wykonywania na terenie Polski przewozów kabotażowych (czyli wykonywanych w obrębie kraju przez podmiot nie mający siedziby na terenie tego kraju) bez odpowiedniego zezwolenia w oparciu o odrębne przepisy. Przewóz może być dokonany wyłącznie pojazdem, z którego dokonano całkowitego lub częściowego rozładunku rzeczy przywiezionych z zagranicy na terytorium RP. Nadto pojazd ten może być wykorzystany do maksymalnie trzech przewozów kabotażowych w okresie 7 dni do dnia dokonania rozładunku. Przepis wymaga jednocześnie, by kierowca miał przy sobie dokumenty potwierdzające spełnienie powyższych warunków, w szczególności dokumenty przewozowe oraz faktury za wykonane na terytorium RP usługi przewozowe.

W doktrynie nie jest jednoznaczna interpretacja tego przepisu w zakresie tego, czy kierowca zawsze musi mieć przy sobie dokumenty przewozowe oraz faktury, czy też zostały one wymienione jedynie przykładowo, a możliwe jest udowodnienie spełnienia warunków w inny sposób. Część komentatorów opowiada się za pierwszym poglądem<sup>42</sup>, część zajmuje przeciwne stanowisko<sup>43</sup>. Spór ten nie ma jednak większego znaczenia praktycznego z punktu widzenia możliwości korzystania z elektronicznych listów przewozowych z dwóch względów.

Po pierwsze niezależnie od tego, czy dokumenty przewozowe i faktury uznać za obligatoryjny element dokumentacji, którą zobowiązany jest posiadać w pojeździe kierowca, czy też

---

<sup>42</sup> R. Strachowska [w:] *Ustawa o transporcie drogowym. Komentarz, wyd. III*, LEX/el. 2012, art. 29(a).

<sup>43</sup> G. Lubeńczuk, K. Sikora, *Ustawa o transporcie drogowym. Komentarz*, Warszawa 2013 art. 29a; M. Eteł, A. Piszcz (red.), *Ustawa o transporcie drogowym. Komentarz*, Warszawa 2020 art. 29a

dopuszczalne są inne dokumenty, w każdym wypadku mowa jest o dokumencie. Ustawa nie definiuje pojęcia dokumentu, stąd nie ma całkowitej pewności, czy za dokument mógłby zostać uznany dokument w postaci elektronicznej. Wydaje się jednak, że należy odrzucić taką możliwość, gdyż ustawa wyraźnie odróżnia pojęcie dokumentu od innych nośników informacji<sup>44</sup>. Można zatem postawić tezę, że ustawa za dokumenty uznaje wyłącznie dokumenty w formie papierowej, a dokumenty elektroniczne mogłyby zostać uznane za inne nośniki informacji. W przypadku takiej interpretacji kierujący musiałby zawsze dysponować papierową dokumentacją potwierdzającą spełnienie warunków wynikających z przepisów. Nawet więc gdyby uznać, że dopuszczalne jest posługiwanie się elektronicznymi listami przewozowymi, to i tak nie wyeliminowałyby one konieczności używania dokumentacji papierowej na potrzeby kontroli przestrzegania przepisów ustawy o transporcie drogowym.

Po drugie nawet gdyby przyjąć bardzo liberalną interpretację art. 29a u.t.d., uznając za dokumenty wymienione w tym przepisie również dokumenty w formie elektronicznej, nie miałyby istotnego znaczenia, gdyż warunki wykonywania przewozów kabotażowych m.in. na terenie RP regulowane są przez akt prawny wyższego rzędu – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21.10.2009 r. dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych (zwane dalej rozporządzeniem nr 1072/2009.<sup>45</sup> Art. 8 ust. 3 tego rozporządzenia przewiduje natomiast, że przewozy kabotażowe są zgodne z rozporządzeniem wyłącznie w sytuacji, gdy przewoźnik może przedstawić wyraźny dowód potwierdzający przewóz do danego kraju oraz każdy kolejny wykonany przewóz kabotażowy. Dowód ten musi zawierać następujące dane:

- nazwę, adres i podpis nadawcy
- nazwę, adres i podpis przewoźnika
- nazwę i adres odbiorcy, jak również po dokonaniu dostawy – jego podpis oraz datę dostawy rzeczy
- miejsce i datę odbioru rzeczy oraz miejsce ich przeznaczenia

---

<sup>44</sup> Art. 16a ust. 1 i art. 33a nakazują przechowywanie dokumentów i innych nośników informacji; Art. 47f ust. 3, art. 55 ust. 1 pkt 6, art. 72 pkt 1, art. 73 ust. 1 pkt 2 i art. 85 ust. 2 pkt 1 wskazują, że podczas kontroli należy udostępnić kontrolerom zarówno dokumenty jak i inne nośniki informacji.

<sup>45</sup> Dz.Urz.U.E.L nr 300 str. 72

- nazwę będącą w powszechnym użyciu określającą charakter rzeczy oraz metodę pakowania
- w przypadku rzeczy niebezpiecznych ich ogólnie przyjętą nazwę oraz liczbę opakowań ich specjalne oznaczenia oraz numery
- masę brutto rzeczy lub ich ilość określoną w inny sposób
- numery rejestracyjne pojazdu silnikowego i przyczepy.

Biorąc pod uwagę ilość danych, które powinny zawierać dokumenty będące w posiadaniu kierowcy, w doktrynie słusznie podnosi się, że w praktyce wymogi te spełniają listy przewozowe CMR w przypadku przewozu międzynarodowego i krajowe listy przewozowe lub dokumenty o podobnym charakterze w przypadku przewozów kabotażowych<sup>46</sup>.

Z punktu widzenia określenia formy, w jakiej powinny być przechowywane te dokumenty, kluczowe znaczenie mają wymogi dotyczące podpisów nadawcy, przewoźnika i odbiorcy. Wskazują one, że dokumenty te powinny mieć fizyczną a nie wyłącznie cyfrową postać. Do niedawna można było rozważać, czy jednak podpis na tych dokumentach nie mógł mieć postaci elektronicznej, co dopuszczałoby do użytku elektroniczne listy przewozowe. Obecnie takie dywagacje są bezcelowe, gdyż kwestia ta została jednoznacznie przesądzona w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2020/1055 z dnia 17.07.2020 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w transporcie drogowym<sup>47</sup>. Rozporządzenie zmieniające wprowadziło do rozporządzenia nr 1072/2009 nowy przepis: art. 8 ust. 4a, który stanowi:

*Dowód, o którym mowa w ust. 3, przedstawia się lub przesyła na żądanie upoważnionego funkcjonariuszowi służb kontrolnych przyjmującego państwa członkowskiego i w czasie trwania kontroli drogowej. Może on być przedstawiany lub przesyłany w formie elektronicznej, w umożliwiającej zmiany ustrukturyzowanym formacie, który można bezpośrednio wykorzystywać do przechowywania i przetwarzania elektronicznego, jak np. elektroniczny list przewozowy (e-CMR) na podstawie Protokołu dodatkowego do Konwencji o umowie*

---

<sup>46</sup> R. A. Rychter, *Warunki prawne i zasady swobody wykonywania przewozów kabotażowych w prawie Unii Europejskiej*, LEX/el. 2017.

<sup>47</sup> Dz.Urz.U.E.L nr 249 str. 17

*międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) dotyczącego elektronicznego listu przewozowego, sporządzonego w Genewie dnia 20 lutego 2008 r. Podczas kontroli drogowej kierowca może nawiązać kontakt z główną siedzibą przedsiębiorstwa, zarządzającym transportem lub inną osobą lub podmiotem w celu przedstawienia wszelkich dowodów, o których mowa w ust. 3, przed zakończeniem kontroli drogowej.*

Powyższy przepis rozwiewa wszelkie wątpliwości i przewiduje, że udokumentowanie spełnienia wymogów przewozu kabotażowego może nastąpić również w drodze przedstawienia elektronicznych listów przewozowych. Przepis ten wchodzi jednak w życie dopiero w dniu 21.02.2022 r. Oznacza to *a contrario*, że do tego czasu nie jest możliwe wykorzystywanie dokumentów w formie elektronicznej.

Powyższa regulacja dotyczy tylko przewozów kabotażowych, a więc bardzo niewielkiego wycinka przewozów wykonywanych na terenie Polski. Bardziej istotny jest więc sposób regulacji udokumentowania przewozów w odniesieniu do pozostałych transportów. Zgodnie z art. 87 ust. 1 pkt 3 u.t.d. podczas wykonywania przewozu drogowego rzeczy kierowca jest obowiązany mieć przy sobie i okazywać na żądanie uprawnionego organu kontroli m.in. dokumenty związane z przewożonym ładunkiem. W przepisie nie ma mowy wprost o listach przewozowych, ale w praktyce najczęściej to właśnie dokumenty przewozowe pełniłyby funkcję dokumentów związanych z przewozowym ładunkiem. Oczywiście można sobie wyobrazić inne dokumenty jak dokumenty WZ, listy załadunkowe, faktury itp. W każdym jednak wypadku kierowca będzie musiał dysponować dokumentem w wersji papierowej. Nawet więc gdyby dopuścić możliwość korzystania z elektronicznych listów przewozowych, podmioty zaangażowane w transport towarów nie będą mogły zrezygnować z papierowych dokumentów związanych z ładunkiem.

Oczywiście również w odniesieniu do tego przepisu można spierać się, czy pojęcie dokumentu w nim zawarte dotyczy wyłącznie dokumentów w wersji papierowej czy również elektronicznej, ale w mojej ocenie z przedstawionej powyżej analizy wynika, że ustawa odróżnia dokumenty papierowe od elektronicznych, a co najmniej istnieje istotne ryzyko, że w taki sposób byłaby ona interpretowana przez organy kontrolne.

## 3.2 Negatywne skutki stosowania elektronicznych listów przewozowych bez podstawy prawnej

Funkcje listu przewozowego w transporcie krajowym omówiono szczegółowo w rozdziale 1 niniejszego raportu, więc nie ma potrzeby omawiania w tym miejscu skutków stosowania elektronicznych listów przewozowych w sytuacji, gdy przepisy prawa będą jednoznacznie pozwalać na korzystania z nich, względnie w orzecznictwie sądowym utrwali się taka interpretacja obecnie obowiązujących przepisów. Takie listy przewozowe będą spełniać wszelkie funkcje, dla których zostały przeznaczone i korzystanie z nich będzie wywierać skutki prawne analogiczne jak w przypadku wykorzystywania listów przewozowych w formie tradycyjnej, z zastrzeżeniem że możliwość wykorzystywania takich dokumentów w poszczególnych postępowaniach została szczegółowo omówiona w rozdziale 4 niniejszego raportu.

Bliższej uwagi wymaga natomiast kwestia negatywnych konsekwencji, które mogą zostać poniesione przez strony w sytuacji stosowania elektronicznych listów przewozowych w sytuacji, gdy nie dojdzie do zmian w regulacjach prawnych, a ostatecznie przewagę uzyska interpretacja, iż na gruncie obecnie obowiązujących przepisów nie jest możliwe wystawianie elektronicznych listów przewozowych.

### 3.2.1 Skutki w relacjach cywilnoprawnych

Wystawienie listu przewozowego w formie elektronicznej wbrew postanowieniom zawartym w przepisach prawa przewozowego na gruncie tej ustawy będzie równoznaczne ze stanem, w którym listu przewozowego w rozumieniu prawa przewozowego w ogóle nie wystawiono. Skutki takiego stanu będą jednak odmienne w zależności od funkcji, w jakiej list przewozowy jest wykorzystywany.

#### 3.2.1.1 Funkcja dowodowa

Choć dokument w wersji elektronicznej nie byłby listem przewozowym w rozumieniu art. 47 ust. 3 pr. przew., mógłby jak każdy inny środek dowodowy stanowić dowód zawarcia i warunków umowy przewozu. W praktyce jednak z reguły okoliczności te są wykazywane przy pomocy innych środków jak zlecenie przewozowe.

Również w zakresie potwierdzenia przyjęcia przesyłki przez przewoźnika, stanu przesyłki w momencie wydania jej przewoźnikowi, a także potwierdzenia odbioru przesyłki przez odbiorcę i jej stanu w momencie odbioru nie istniałyby istotne różnice pomiędzy stosowaniem elektronicznych listów przewozowych bez podstawy prawnej a stosowaniem tradycyjnych listów przewozowych mających umocowanie w ustawie. Nawet bowiem jeśli dokument elektroniczny nie byłby uznawany za list przewozowy, stanowiłby dowód określonych zdarzeń w nim opisanych. Jeśli więc przewoźnik potwierdziłby elektronicznie przyjęcie przesyłki, byłby to dowód odbioru jej przez przewoźnika, a jednocześnie przyjęcia przesyłki bez zastrzeżeń, co uruchomiłoby domniemanie co do jej stanu. Podobnie elektronicznie mogłoby nastąpić potwierdzenie przyjęcia przesyłki przez odbiorcę oraz zgłoszenie przez niego ewentualnych zastrzeżeń co do jej stanu. Zastrzeżenia takie nie wymagają bowiem wpisania do listu przewozowego.

### *3.2.1.2 Funkcja legitymacyjna*

Jak wskazywano w rozdziale 1.2.3, istnieją poważne wątpliwości, czy dopuszczalne jest rozporządzanie przesyłką, gdy nie wystawiono listu przewozowego. W mojej ocenie więcej przemawia za uznaniem, że takiej możliwości (poza przypadkiem odstąpienia od umowy) nie ma, skoro przepis art. 54 ust. 1 pkt 4 pr. przew. pozwala przewoźnikowi odmówić wykonania polecenia, jeśli nie zachowano wymogów formalnych co do rozporządzenia przesyłką.

Taka negatywna konsekwencja co do samego rozporządzenia przesyłką nie miałaby jednak specjalnego znaczenia, gdyż już dzisiaj przepisy te są martwe właśnie z uwagi na wymóg przedstawienia pierwszego egzemplarza listu przewozowego.

Wątpliwość mogłaby się natomiast pojawić w kwestii uprawnienia odbiorcy do dysponowania przesyłką, które ma znaczenie z punktu widzenia prawa do dochodzenia roszczeń od

przewoźnika. Zgodnie z art. 53 ust. 4 pr. przew. uprawnienie takie przechodzi na odbiorcę m.in. z chwilą przyjęcia przez niego listu przewozowego niezależnie od tego, czy odebrał przesyłkę czy też nie. Można sobie zatem wyobrazić sytuację, w której elektroniczny list przewozowy zostanie przyjęty przez odbiorcę w celu wpisania zastrzeżeń co do stanu przesyłki oraz odmowy jej przyjęcia, a następnie pojawi się spór co do tego, czy doszło do przejścia uprawnień do dochodzenia roszczeń od przewoźnika na odbiorcę. Jeśli uznać, że elektroniczny list przewozowy nie był listem przewozowym w rozumieniu prawa przewozowego, uprawnienia te nie przeszły na odbiorcę. Jeśli przyjąć odmienny pogląd, to nadawca przestał być uprawniony.

### *3.2.1.3 Funkcja instrukcyjna*

Jak wskazano w rozdziale 1.2.4, instrukcje dla przewoźnika mogą być ujawniane nie tylko w listach przewozowych, ale również w inny, dowolnie wybrany przez strony sposób. Umieszczenie instrukcji w elektronicznym liście przewozowym, który następnie nie zostanie uznany za list przewozowy w rozumieniu prawa przewozowego, wywoła takie same skutki prawne jak w przypadku listu tradycyjnego.

### *3.2.1.4 Funkcja informacyjna*

Również w zakresie funkcji informacyjnej brak będzie negatywnych konsekwencji korzystania z elektronicznych listów przewozowych bez podstawy prawnej. Nie ma bowiem znaczenia, w jakiej formie adresat informacji je otrzyma.

### *3.2.1.5 Deklaracja wartości przesyłki*

W rozdziale 1.2.6 omówiono szczegółowo wątpliwości dotyczące możliwości zadeklarowania wartości przesyłki w braku wystawienia listu przewozowego. Wobec sporów w tym zakresie istnieje poważne ryzyko, że deklaracja umieszczona w elektronicznym liście przewozowym wystawionym bez podstawy prawnej nie wywołałaby skutków prawnych opisanych w art. 40 ust. 1 pr. przew.

### *3.2.1.6 Warunek istnienia ochrony ubezpieczeniowej*

Biorąc pod uwagę postawę ubezpieczycieli w sporach na tle zawartych w umowach ubezpieczenia klauzul uzależniających istnienie ochrony od wpisu danych ubezpieczonego w liście przewozowym, można zakładać z bardzo dużym prawdopodobieństwem, że elektroniczne listy przewozowe wystawione wbrew przepisom prawa przewozowego nie byłyby przez ubezpieczycieli uznawane za listy przewozowe, a konsekwencji uznawano by, że warunek objęcia ochroną ubezpieczeniową nie został spełniony.

### **3.2.2 Skutki w relacjach publicznoprawnych**

Na tle ustawy o transporcie drogowym korzystanie z elektronicznych listów przewozowych zamiast wymaganych przez przepisy dokumentów w formie papierowej mogłoby narazić przewoźnika i kierowcę na następujące sankcje.

Zgodnie z pkt 3.6 załącznika nr 3 do ustawy o transporcie drogowym za wykonywanie przewozu kabotażowego rzeczy niezgodnie z warunkami określonymi dla tego przewozu (a przepisu art. 29a u.t.d. oraz art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 1072/2009 do takich warunków zaliczają posiadanie odpowiedniej dokumentacji) na przewoźnika nakłada się karę pieniężną w wysokości 12.000 zł.

Z kolei za niewyposażenie kierowcy we wszystkie dokumenty, o których mowa w art. 87 u.t.d. (a więc również dokumenty dotyczące ładunku), zgodnie z pkt 1.12 załącznika nr 2 do ustawy o transporcie drogowym na przewoźnika nakłada się karę pieniężną w wysokości 500 zł za każdy dokument.

Niezależnie od powyższe karę za brak stosownej dokumentacji w pojeździe może otrzymać kierowca (kwota 200 zł za każdy dokument zgodnie z pkt 1.7 załącznika nr 1 do ustawy o transporcie drogowym) oraz osoba zarządzająca transportem u przewoźnika (kwota 500 zł za każdy dokument zgodnie z pkt 1.7 załącznika nr 4 do ustawy o transporcie drogowym).

## 3.3 Elektroniczny list przewozowy jako dowód w postępowaniach sądowych i administracyjnych

### 3.3.1 Postępowania cywilne

Przepisy kodeksu postępowania cywilnego wprost umożliwiają przeprowadzanie dowodów z dokumentów w formie elektronicznej. Art. 243<sup>1</sup> k.p.c. stanowi, iż przepisy rozdziału zatytułowanego „Dokumenty” odnoszą się do wszystkich dokumentów zawierających tekst, umożliwiając ustalenie ich wystawców. Nie jest zatem konieczne, by dokument zawierał podpis. Wystarczy, że można ustalić, kto ten dokument wytworzył.

Z kolei art. 245 k.p.c. jednoznacznie dopuszcza dokumenty w wersji elektronicznej, stanowiąc, że taki dokument stanowi dowód tego, że osoba, która go podpisała, złożyła oświadczenie zawarte w dokumencie.

W praktyce przeprowadzanie w postępowaniu cywilnym dowodów z dokumentów w wersji elektronicznej odbywa się wciąż przy wykorzystywaniu wydruków takich dokumentów i składaniu ich w sądzie w wersji papierowej. O ile druga strona nie zakwestionuje wiarygodności takiego dokumentu, są one dopuszczane przez sąd i uznawane za dowody. W nielicznych wypadkach, w których strona domaga się przedstawienia elektronicznego oryginału wydrukowanego dokumentu, są one składane na odpowiednim nośniku, z reguły płycie CD. W wyjątkowych sytuacjach, gdy strona kwestionuje wiarygodność również takiego elektronicznego dowodu, możliwe jest skorzystanie z opinii biegłego z zakresu informatyki, aby ustalić, czy dokument został sporządzony w formie elektronicznej, kiedy to nastąpiło i kto to uczynił.

Biorąc pod uwagę powyższe, brak jest jakichkolwiek przeszkód, by elektroniczne listy przewozowe były wykorzystywane jako dowody w postępowaniu cywilnym. Jednocześnie dowody takie spełniałyby wymogi z przywołanego powyżej art. 458<sup>11</sup> k.p.c., który ogranicza

możliwość wykazania czynności strony, z którą prawo łączy nabycie, utratę lub zmianę uprawnienia strony w zakresie danego stosunku prawnego, gdyż elektroniczne listy przewozowe byłyby uznawane za dokumenty w rozumieniu art. 77<sup>3</sup> k.c., do których należy każdy nośnik informacji umożliwiający zapoznanie się z jej treścią.

### 3.3.2 Postępowania karne

Zgodnie z art. 7 kodeksu postępowania karnego organy postępowania kształtują swe przekonanie na podstawie wszystkich przeprowadzonych dowodów, ocenianych swobodnie z uwzględnieniem zasad prawidłowego rozumowania oraz wskazań wiedzy i doświadczenia życiowego. Przyjmuje się powszechnie, że taka norma wyklucza istnienie formalnej teorii dowodowej, w której dopuszczone w procesie są wyłącznie określone kategorie dowodów<sup>48</sup> i jako dowód należy przyjąć wszystko, co jest istotne dla rozstrzygnięcia sprawy<sup>49</sup>. Oznacza to, że w postępowaniu karnym dopuszczalne są również dowody elektroniczne.

Jak się podnosi w doktrynie<sup>50</sup>, o możliwości wykorzystania w postępowaniu karnym dowodów elektronicznych przesądza ratyfikowana przez Polskę Konwencja Rady Europy o cyberprzestępczości sporządzona w Budapeszcie w dniu 23.11.2001 r., która zawiera katalog czynności dowodowych wykorzystywanych walce z tego rodzaju przestępczością, a który obejmuje również dowody elektroniczne<sup>51</sup>.

Również jednak sam kodeks postępowania karnego wprost odnosi się w niektórych przepisach do dowodów w postaci cyfrowej jak dane informatyczne lub systemu informatycznego, w tym korespondencja przesyłana drogą elektroniczną (art. 236a) czy utrwalone przy użyciu środków technicznych treść rozmów i przekazów informacji (art. 241).

---

<sup>48</sup> K. Boratyńska, M. Królikowski [w:] A. Sakowicz (red.) Kodeks postępowania karnego. Komentarz, Warszawa 2016 art. 167

<sup>49</sup> R. Kmiecik, Dowód ścisły w procesie karnym, Lublin 1983, s. 46

<sup>50</sup> B. Oręziak, Dowody elektroniczne a sprawiedliwość procesu karnego, Prawo w działaniu. Sprawy karne nr 41/2020 s. 191

<sup>51</sup> Dz.U. z 2015 poz. 728

W tej sytuacji nie ulega wątpliwości, że elektroniczne listy przewozowe mogłyby być wykorzystywane jako dowód w postępowaniu karnym.

### 3.3.3 Postępowania administracyjne

Postępowanie administracyjne obecnie cechuje duża otwartość na nowe rozwiązania technologiczne, skutkiem czego jest nie tylko powszechna możliwość wykorzystywania w postępowaniu administracyjnym dokumentów elektronicznych, ale również możliwość elektronicznego komunikowania się z organem.

Przepisy dotyczące postępowania administracyjnego dużo bardziej szczegółowo niż kodeks postępowania cywilnego i kodeks postępowania karnego regulują kwestie techniczne związane z przeprowadzaniem dowodów z dokumentów elektronicznych. Przykładowo w § 37 ust. 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 14.09.2011 r. w sprawie sporządzania i doręczania dokumentów elektronicznych oraz udostępniania formularzy, wzorów i kopii dokumentów elektronicznych<sup>52</sup> określono zasady wykonywania papierowych reprodukcji dokumentów elektronicznych, zaś w art. 76a § 2a k.p.a., wskazano jak strona powinna uwierzytelniać odpis dokumentu elektronicznego.

W konsekwencji w doktrynie podnosi się, że na gruncie obecnie obowiązujących przepisów fizyczny podpis pod dokumentem nie jest potrzebny, by dany dowód był uznany za dokument w postępowaniu administracyjnym<sup>53</sup>.

Stąd również w postępowaniu administracyjnym elektroniczne listy przewozowe mogą być dopuszczane jako dowody.

### 3.3.4 Postępowania celne i podatkowe

---

<sup>52</sup> Dz.U.2018 poz. 180

<sup>53</sup> B. Kwiatek, 2.3. *Dokument elektroniczny a jego reprodukcje w postępowaniu administracyjnym* [w:] *Dokument elektroniczny w ogólnym postępowaniu administracyjnym*, Warszawa 2020.

Również przepisy ordynacji podatkowej (zwanej dalej o.p.) nie pozostawiają wątpliwości co do możliwości stosowania w niej dokumentów w formie elektronicznej. Zgodnie natomiast z art. 73 ust. 1 prawa celnego do postępowań w sprawach celnych stosuje się m.in. przepisy ordynacji podatkowej odnoszące się do dowodów.

Art. 3 pkt 13 o.p. określa pojęcie dokumentu elektronicznego odwołując się w tym zakresie do art. 3 pkt 2 ustawy z dnia 17.02.2005 r. o informatyzacji działalności podmiotów realizujących zadania publiczne<sup>54</sup>. Z kolei w art. 180 § 1 o.p. przewidziano, że jako dowód należy dopuścić wszystko, co może przyczynić się do wyjaśnienia sprawy, a nie jest sprzeczne z prawem.

W doktrynie podnosi się przy tym, że dopuszczalność wykorzystywania dowodów elektronicznych w postępowaniu podatkowym koresponduje z przepisami materialnego prawa podatkowego, które przewiduje, że szereg czynności podatników może być dokonywana w postaci elektronicznej jak wystawianie faktur, prowadzenie urzędzeń księgowych czy przesyłanie do organów podatkowych deklaracji podatkowych<sup>55</sup>.

Podobnie w orzecznictwie sądów administracyjnych wskazuje się, że w postępowaniach podatkowych możliwe jest dopuszczanie takich dowodów jak zapisy z GPS<sup>56</sup> czy nagrania z kamer przemysłowych<sup>57</sup>.

Z powyższych względów z całą pewnością elektroniczne listy przewozowe mogą być dopuszczane jako dowód w postępowaniach celnych i podatkowych.

### 3.3.5 Postępowania sądowoadministracyjne

Postępowanie przed sądami administracyjnymi co do zasady odnosi się wyłącznie do legalności działania organów publicznych, stąd regułą jest, że sądy administracyjne nie

---

<sup>54</sup> Dz.U.2020 poz. 346

<sup>55</sup> P. Pietrasz, I. Szczepańska, Nowe technologie w podatkowym postępowaniu dowodowym – wybrane zagadnienia w:) *Ordynacja podatkowa. Stan obecny i kierunki zmian*, red. R. Dowgier, Białystok 2015, s. 92

<sup>56</sup> Wyrok WSA w Bydgoszczy z dnia 06.11.2012 r. sygn. II SA/Bd 752/12

<sup>57</sup> Wyrok NSA z dnia 02.02.2011 r. sygn. II GSK 54/10

prowadzą postępowania dowodowego, ograniczając się do oceny, czy takie postępowanie zostało w sposób należy przeprowadzone przez odpowiednie organy.

W wyjątkowych wypadkach sąd może jednak zgodnie z art. 106 § 3 prawa o postępowaniu przed sądami administracyjnymi (dalej p.p.s.a.) przeprowadzić dowody uzupełniające z dokumentów, jeżeli jest to niezbędne do wyjaśnienia istotnych wątpliwości i nie spowoduje nadmiernego przedłużenia postępowania w sprawie. W myśl art. 106 § 5 p.p.s.a. do tego postępowania dowodowego stosuje się odpowiednio przepisy kodeksu postępowania cywilnego.

Skoro zaś, jak opisano powyżej, kodeks postępowania cywilnego wprost dopuszcza jako dowody dokumenty w postaci elektronicznej, również w postępowaniu przed sądami administracyjnymi możliwe jest wykorzystywanie jako dowodów elektronicznych listów przewozowych.

### 3.4 Podsumowanie

Biorąc pod uwagę powyższą analizę, w mojej ocenie korzystanie z elektronicznych listów przewozowych w przewozach krajowych nie jest dopuszczalne, a przynajmniej istnieje istotne ryzyko, że w przypadku ewentualnych sporów sądowych na tym tle istotna część sądów będzie stała na takim stanowisku. W takiej sytuacji powszechne stosowanie elektronicznych listów przewozowych w przewozach krajowych może być utrudnione z uwagi na brak pewności co do skuteczności czynności stron podejmowanych w tym zakresie.

Należy przy tym zauważyć, że w zakresie relacji pomiędzy podmiotami uczestniczącymi w transporcie przesyłki tj. nadawcą, przewoźnikiem i odbiorcą elektroniczny list przewozowy nawet wystawiony bez podstawy prawnej będzie spełniać podstawowe funkcje listu przewozowego, a niedostępne dla niego będą przede wszystkim te funkcje, które na co dzień

i tak nie są wykorzystywane przez zainteresowane strony takie jak rozporządzenie przesyłką w trakcie przewozu czy deklarowanie wartości przesyłki.

Jedynym istotnym wyjątkiem są tu wymogi ubezpieczycieli co do wpisywania danych ubezpieczonych do listów przewozowych. Z uwagi na istotne ryzyko utraty ochrony ubezpieczeniowej wskutek korzystania z elektronicznych listów przewozowych przewoźnicy, którzy zdecydują się na wykorzystywanie takich listów pomimo wątpliwości prawnych co do ich skuteczności, powinni dopilnować, aby w treści umów ubezpieczenia przez nich zawieranych znalazły się postanowienia modyfikujące regulacje ogólnych warunków ubezpieczenia i precyzujące, że za listy przewozowe w rozumieniu tych warunków uznawane będą również dokumenty wystawione w formie elektronicznej. Przy takim zastrzeżeniu korzystanie z elektronicznych dokumentów przewozowych nie powinno negatywnie wpływać na stosunki pomiędzy podmiotami zaangażowanymi w przewóz.

Bardziej negatywne konsekwencje korzystania z elektronicznych listów przewozowych wbrew przepisom prawa przewozowego mogą wystąpić w relacjach z organami inspekcji transportu drogowego, przy czym najbardziej dotkliwe konsekwencje dotyczą przewozów kabotażowych, które z natury rzeczy nie są wykonywane przez polskich przewoźników, a dodatkowo w Polsce występują zdecydowanie rzadziej niż w innych krajach – najczęściej jest wystarczająca podaż usług transportowych oferowanych przez polskich przewoźników, a jednocześnie niewiele jest podmiotów zagranicznych, które byłyby w stanie zaoferować korzystniejsze stawki frachtu niż polscy przewoźnicy na polskim rynku.

Kary na naruszenie przepisów w zakresie obowiązku posiadania przez kierowcę w pojeździe dokumentów dotyczących przewożonego ładunku nie są natomiast wysokie, a co najistotniejsze nie zalicza się ich do poważnych naruszeń prawa, które mają wpływ na ocenę dobrej reputacji danego przewoźnika i w konsekwencji możliwość utraty prawa do wykonywania zawodu przewoźnika drogowego.

Z powyższych względów wykorzystywanie w codziennej działalności w przewozach krajowych elektronicznych listów przewozowych może przynosić korzyści polskim przewoźnikom

pomimo pewnego ryzyka prawnego związanego z posługiwaniem się dokumentacją, której status prawny na gruncie obowiązujących przepisów nie jest jednoznaczny.

## 4. Możliwość stosowania listu przewozowego w formie elektronicznej w przewozach międzynarodowych w obecnym stanie prawnym

Ponieważ polscy przewoźnicy wykonują swoje usługi nie tylko na rynku krajowym, ale przede wszystkim na rynku europejskim poniżej omówione zostaną najważniejsze zagadnienia związane z wykorzystywaniem elektronicznych listów przewozowych w międzynarodowych przewozach drogowych. Z uwagi jednak na cel niniejszego opracowania, którym jest ocena potrzeby podjęcia działań legislacyjnych na szczeblu krajowym, rozdział poświęcony transportowi międzynarodowemu ograniczony jest do zarysowania problemów, z którymi zetknąć się mogą podmioty zaangażowane w międzynarodowe przewozy drogowe w obecnym stanie prawnym.

### 4.1 Obowiązujące regulacje prawne

#### 4.1.1 Konwencja CMR

Podstawowym aktem prawnym regulującym stosunki prywatnoprawne pomiędzy podmiotami wykonującymi międzynarodowy transport drogowy jest Konwencja CMR, której stronami są prawie wszystkie kraje europejskie<sup>58</sup>. Ponieważ zgodnie z art. 1 ust. 1 CMR ma ona zastosowanie do przewozów drogowych pomiędzy krajami, z których przynajmniej jeden jest stroną Konwencji CMR, w praktyce wszystkie międzynarodowe przewozy drogowe pomiędzy krajami europejskimi podlegają Konwencji CMR.

---

<sup>58</sup> Lista wszystkich krajów będących stroną Konwencji CMR dostępna pod adresem [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-11&chapter=11&clang=en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11&chapter=11&clang=en)

Zgodnie z art. 5 ust. 1 CMR list przewozowy wystawia się w trzech oryginalnych egzemplarzach, podpisanych przez nadawcę i przewoźnika, przy czym podpisy te mogą być wydrukowane lub zastąpione przez stemple nadawcy i przewoźnika, jeśli pozwala na to ustawodawstwo kraju, w którym wystawiono list przewozowy. Takie uregulowanie sprawia, że list przewozowy w przewozach podlegających Konwencji CMR musi mieć postać fizycznego dokumentu – inaczej nie byłoby możliwe umieszczenie w nim podpisu lub stempla. Warto przy tym zauważyć, że nawet używanie tego ostatniego uzależnione jest od treści prawa krajowego obowiązującego w miejscu, gdzie list jest wystawiany. Z tego względu list przewozowy wystawiony w Polsce musi być opatrzony własnoręcznym podpisem nadawcy i przewoźnika<sup>59</sup>, a np. prawo niemieckie dopuszcza zastosowanie stempla lub faksymile<sup>60</sup>.

Biorąc pod uwagę, że w ustawodawstwach wielu krajów kwalifikowany podpis elektroniczny jest uważany za równoznaczny z formą pisemną, mogłaby się pojawić wątpliwość, czy dopuszczalne byłoby zastąpienie obligatoryjnych podpisów w liście przewozowym podpisami elektronicznymi. W doktrynie wskazuje się jednak, że pojęcie podpisu w Konwencji CMR powinno być interpretowane w sposób autonomiczny, niezależny od przepisów prawa krajowego, o ile sama Konwencja się do niego nie odwołuje, a w konsekwencji prawo krajowe umożliwiające digitalizację podpisu nie pozwala na stosowania takiej możliwości w odniesieniu do listów przewozowych podlegających Konwencji, skoro sama Konwencja takiej możliwości nie przewiduje<sup>61</sup>.

#### 4.1.2 Protokół dodatkowy do Konwencji CMR z 2008 r.

Wszelkie wątpliwości w zakresie możliwości digitalizacji podpisów na listach przewozowych na gruncie CMR zostały rozwiane przez przyjęcie w dniu 20.02.2008 r. protokołu dodatkowego do Konwencji o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR) dotyczącego elektronicznego listu przewozowego. Protokół ten określa zasady, na jakich taka

---

<sup>59</sup> K. Wesołowski, *Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR*, Warszawa 2013 s. 181

<sup>60</sup> § 408 ust. 2 HGB

<sup>61</sup> D. Dąbrowski [w:] D. Ambrożuk, K. Wesołowski, D. Dąbrowski, *Konwencja o umowie międzynarodowego przewozu drogowego towarów (CMR). Komentarz*, Warszawa 2015, art. 5.

digitalizacja jest możliwa. *A contrario* zatem, skoro w pierwotnym tekście konwencji, nie opisano możliwości stosowania podpisu elektronicznego, a w protokole dodatkowym taka możliwość wprost została opisana i obarczona licznymi warunkami, należy uznać, że na gruncie pierwotnego tekstu Konwencji CMR stosowanie elektronicznych listów przewozowych nie jest możliwe.

Protokół dodatkowy tworzy ramy prawne, w których będzie możliwe wystawianie listów przewozowych przy pomocy nowoczesnych środków komunikacji, przy czym czyni to w sposób możliwie otwarty, nie uzależniając się od konkretnej technologii. W art. 1 zdefiniowano podstawowe pojęcia niezbędne do zdefiniowania tych ram prawnych:

- pojęcie komunikacji elektronicznej oznaczającej każdą informację generowaną, wysyłaną, odbieraną i przechowywaną przy użyciu środków elektronicznych, optycznych, cyfrowych lub podobnych środków powodujących, że przekazywana informacja jest dostępna i może być wykorzystana jako późniejsze źródło odniesienia
- pojęcie elektronicznego listu przewozowego oznaczającego list przewozowy wystawiony przy użyciu komunikacji elektronicznej przez przewoźnika, nadawcę lub inną stronę zainteresowaną wykonaniem umowy przewozu, do której zastosowanie ma Konwencja, w tym również dane logiczne 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
- pojęcie podpisu elektronicznego oznaczającego dane w formie elektronicznej, które są załączone lub logicznie powiązane z innymi danymi elektronicznymi i które służą jako metoda uwierzytelnienia.

Protokół stwierdza przy tym, że elektroniczny list przewozowy spełniający wymogi określone w protokole wywołuje na gruncie Konwencji CMR identyczne skutki jak list przewozowy wystawiony w sposób tradycyjny. Postać elektroniczną na tych warunkach może mieć również jakiegokolwiek żądanie, deklaracja, polecenie, wniosek, zastrzeżenie lub inna komunikacja dotycząca wykonania umowy przewozu, do której zastosowanie ma Konwencja CMR.

Protokół wymaga, by elektroniczny list przewozowy był uwierzytelniany przy użyciu wiarygodnego podpisu elektronicznego, przy czym wprowadza domniemanie (możliwe do obalenia), że wiarygodny jest taki podpis elektroniczny, który spełnia następujące wymagania:

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

Protokół dopuszcza jednak również korzystanie z innych rozwiązań w zakresie podpisu elektronicznego dopuszczonych przez prawo kraju, w którym elektroniczny list przewozowy został wystawiony. Istnieje więc możliwość albo skorzystania z ram prawnych wyznaczonych przez sam protokół, albo używania elektronicznego uwierzytelnienia wynikającego z prawa krajowego. Wydaje się zarazem, że w praktyce wykorzystywane będzie to pierwsze rozwiązanie, gdyż oparcie się na przepisach krajowych stwarzać będzie liczne problemy techniczne i prawne. Skoro bowiem elektroniczne listy przewozowe towarzyszyć mają przewozom międzynarodowym, regułą będzie, że nadawca i odbiorca przesyłki będą mieli siedzibę w różnych krajach. Dość częste będą również sytuacje, w których przewoźnik będzie pochodził z jeszcze innego kraju. W każdym z tych krajów mogą obowiązywać odmienne wymogi stawiane podpisom elektronicznym. Tymczasem regulacja art. 3 ust. 2 protokołu dodatkowego wskazuje, że dopuszczalną alternatywną metodą uwierzytelnienia elektronicznego listu przewozowego jest metoda obowiązująca w kraju, w którym wystawiono list przewozowy. Metody weryfikacji obowiązujące w kraju nadawcy, kraju odbiorcy i kraju przewoźnika mogą być natomiast różne i regularnie zdarzać się mogą sytuacje, w których poszczególne podmioty nie będą dysponowały narzędziami do uwierzytelnienia listu przewozowego zgodnie z wymogami wynikającymi z przepisów kraju wystawienia listu przewozowego.

Kolejnym wymogiem wynikającym z protokołu jest konieczność zapewnienia wszystkim uprawnionym podmiotom dostępu do danych zawartych w elektronicznym liście przewozowym. Można sobie wyobrazić różne sposoby, na jakie taki dostęp może być

umożliwiony. Przykładowo możliwe jest wystawienie elektronicznego listu przewozowego w kilku kopiach, z których każda będzie indywidualnie określona i przeznaczona dla określonego podmiotu i każdy podmiot będzie mógł dysponować swoją kopią w sposób przewidziany w przepisach. Możliwe jest także korzystanie z platform cyfrowych, na których takie listy będą wystawiane i przechowywane, a każdy podmiot będzie dysponował indywidualnym dostępem do listu przewozowego. Biorąc pod uwagę wymogi techniczne stawiane listom przewozowym, wydaje się, że bardziej popularna będzie ta druga opcja, gdyż umożliwi to łatwy dostęp do elektronicznych listów przewozowych również podmiotom nie posługującym się na co dzień bezpiecznym podpisem elektronicznym.

Warto przy tym zauważyć, że w sporze pomiędzy swobodą stron w zakresie kształtowania technicznych aspektów komunikacji elektronicznej, a potrzebą unifikacji standardów protokołów zdecydowanie stawia na to pierwsze. W art. 5 ust. 1 protokołu stwierdzono, że to strony zainteresowane realizacją umowy przewozu powinny uzgodnić procedury i ich wdrożenie w celu spełnienia wymogów protokołu i Konwencji CMR. Procedury takie powinny obejmować w szczególności:

- metody wystawiania i dostarczania elektronicznego listu przewozowego do uprawnionej strony
- zapewnienie, że elektroniczny list przewozowy zachowa swoją integralność
- określenie sposobu, w który strona posiadająca prawa wynikające z elektronicznego listu przewozowego jest w stanie zademonstrować te uprawnienia
- określenie sposobu potwierdzania dokonania dostawy do odbiorcy
- określenie zasad uzupełniania lub zmiany elektronicznego listu przewozowego
- potencjalnej wymiany elektronicznego listu przewozowego na list przewozowy wystawiony w inny sposób.

Powyższe procedury powinny zostać określone w elektronicznym liście przewozowym i powinny być łatwe do ustalenia.

W teorii możliwe jest zatem, że w każdej umowie przewozu zawieranej przez poszczególne strony obowiązywać będą inne standardy, skoro zależą one od woli stron. W praktyce jednak spodziewać się należy pewnej standaryzacji, która albo zostanie zapewniona przez podmioty

świadczące usługi w zakresie udostępniania platform do wystawiania elektronicznych listów przewozowych, albo przez organizacje pozarządowe. W szczególności takim podmiotem mogłaby być International Road Union (IRU), która niegdyś opracowała wzór listu przewozowego CMR tak, aby spełniał wymogi wynikające z Konwencji i do dzisiaj ten wzór jest powszechnie stosowany, choć teoretycznie każdy podmiot mógłby korzystać z innego formularza, skoro Konwencja przewiduje jedynie, jakie dane powinny znaleźć się w liście przewozowym, ale nie narzuca, jak taki dokument ma wyglądać.

### 4.1.3 Przystąpienie Polski do Protokołu dodatkowego

Polska w 2019 r. ratyfikowała protokół dodatkowy do Konwencji CMR dotyczący elektronicznych listów przewozowych i wszedł on w życie w odniesieniu do Polski w dniu 11.09.2019 r.<sup>62</sup> Niestety istnieją poważne wątpliwości co do prawidłowości procesu ratyfikacji i skutków jakie te ewentualne błędy wywołują w zakresie możliwości stosowania protokołu dodatkowego przez polskie sądy, a także umiejscowienia protokołu w polskim systemie prawnym.

#### 4.1.3.1 Charakter prawny Konwencji CMR

Konwencja CMR reguluje zagadnienia prawne dotyczące wykonywania umów międzynarodowego przewozu drogowego towarów, w szczególności takie jak obowiązki stron umowy przewozu oraz skutki nienależytego wykonania umowy, w tym odpowiedzialność przewoźnika za szkodę w przesyłce i opóźnienie w jej dostawie. Takie same zagadnienia uregulowane są w prawie przewozowym, który w art. 1 ust. 3 przewiduje, iż przepisy ustawy stosuje się również do przewozów międzynarodowych, jeżeli umowa międzynarodowa nie stanowi inaczej. Nadto w zakresie nieuregulowanym w prawie przewozowym zgodnie z art. 90 pr. przew. zastosowanie znajduje kodeks cywilny. W doktrynie powszechnie przyjmuje się, iż z uwagi na powyższą regulację w zakresie nieuregulowanym w Konwencji CMR do

---

<sup>62</sup> Dz.U.2019 poz. 1487

międzynarodowych przewozów drogowych towarów ma zastosowanie prawo przewozowe<sup>63</sup>. W konsekwencji uznać należy, iż Konwencja CMR reguluje tę samą materię, która unormowana została w prawie przewozowym, a braku stosowania Konwencji CMR te same stosunki prawne byłyby unormowane prawem przewozowym. Tym samym Konwencja CMR jest umową międzynarodową dotyczącą spraw uregulowanych w ustawie.

#### *4.1.3.2 Status prawny Konwencji CMR w polskim systemie prawnym*

Zgodnie z art. 241 ust. 1 Konstytucji RP umowy międzynarodowe ratyfikowane przez Rzeczpospolitą Polską przed wejściem w życie Konstytucji na podstawie obowiązujących w czasie ich ratyfikacji przepisów konstytucyjnych i ogłoszone w Dzienniku Ustaw uznaje się za umowy ratyfikowane za uprzednią zgodą wyrażoną w drodze ustawy i stosuje się do nich przepisy art. 91 Konstytucji, jeżeli z treści umowy międzynarodowej wynika, że dotyczą one kategorii spraw wymienionych w art. 89 ust. 1 Konstytucji.

Jak wskazano powyżej, materia Konwencji CMR dotyczy regulacji zawartej w ustawie prawo przewozowe i kodeksie cywilnym. Nadto Konwencja została ratyfikowana zgodnie z przepisami konstytucyjnymi obowiązującymi w Polskiej Rzeczpospolitej Ludowej oraz została ogłoszona w Dzienniku Ustaw. W konsekwencji należy uznać, iż Konwencja CMR jest umową międzynarodową ratyfikowaną za uprzednią zgodą wyrażoną w drodze ustawy. Stanowisko takie wyraża również w doktrynie<sup>64</sup>. Z powyższych względów powinno się przyjąć, iż Konwencja CMR zajmuje w hierarchii źródeł prawa miejsce należne umowom międzynarodowym ratyfikowanym za zgodą Sejmu wyrażoną w drodze ustawy, a tym samym ma ona pierwszeństwo zastosowania przed ustawami.

#### *4.1.3.3 Proces ratyfikacji protokołu dodatkowego do Konwencji CMR z 2008 r.*

---

<sup>63</sup> T. Szanciło, Prawo przewozowe. Komentarz, Warszawa 2008, art. 1; K. Wesołowski [w:] Ambrożuk D., Dąbrowski D., Wesołowski K., Prawo przewozowe. Komentarz, Warszawa 2014, art. 1; A. Jaworski, Prawo przewozowe. Komentarz, Warszawa 2012 art. 1.

<sup>64</sup> A. Jaworski, Prawo przewozowe. Komentarz, Warszawa 2012, art. 1; ; K. Wesołowski [w:] Ambrożuk D., Dąbrowski D., Wesołowski K., Prawo przewozowe. Komentarz, Warszawa 2014, art. 1; K. Wesołowski, Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR, Warszawa 2013 pozycja 1.4.1

Protokół dodatkowy do Konwencji CMR z 2008 r. nie stanowi zmiany samej Konwencji, gdyż ta musiałaby zostać dokonana w trybie przewidzianym w art. 49 CMR. Należy go więc uznać za odrębną umowę międzynarodową w rozumieniu prawa międzynarodowego. W praktyce jednak odnoszą się do niego wszystkie zasady określone powyżej. Jego treść dotyczy bowiem również regulacji ustawowej – zawartej w prawie przewozowym i kodeksie cywilnym, a w tym wypadku dodatkowo w umowie międzynarodowej mającej status ratyfikowanej za zgodą wyrażoną w ustawie czyli Konwencji CMR.

W tym stanie nie jest możliwe skuteczne przyjęcie regulacji zawartej w protokole dodatkowym do Konwencji CMR w drodze ratyfikacji w trybie art. 89 st. 2 Konstytucji czyli bez zgody Sejmu wyrażonej w drodze ustawy. W tym wypadku jednak taka ratyfikacja miała miejsce, co zgodnie z poglądami przedstawicieli doktryny umieszcza przepisy protokołu w hierarchii źródeł prawa poniżej przepisów ustawowych<sup>65</sup>. Na nieprawidłowość ratyfikacji protokołu dodatkowego do Konwencji CMR w trybie określonym w art. 89 ust. 2 Konstytucji zwracał uwagę również K. Wesołowski przy okazji ratyfikacji poprzedniego protokołu do Konwencji CMR, wskazując:

*„W świetle powyższego, poważne zastrzeżenia budzi sposób ratyfikacji przez Polskę protokołu z 1978 r. Polska ratyfikowała go 27.10.2010 r. (data aktu ratyfikacji protokołu). Przyjęto przy tym rozwiązanie zasugerowane we wniosku Ministra Infrastruktury, w którym stwierdzono, że ratyfikacja protokołu nie spełnia przesłanek zawartych w postanowieniu art. 89 ust. 1 Konstytucji, a w związku z tym ratyfikacja protokołu powinna nastąpić w trybie art. 89 ust. 2 Konstytucji (tj. bez zgody Sejmu). Choć przyjęcie wadliwego sposobu ratyfikacji nie ma wpływu na istnienie zobowiązania prawno-międzynarodowego do stosowania przepisów protokołu, ma jednak znaczenie z punktu widzenia jego miejsca w hierarchii źródeł prawa obowiązujących w Polsce<sup>66</sup>.*

#### *4.1.3.4 Negatywne skutki ratyfikacji protokołu w trybie art. 89 ust. 2 Konstytucji*

---

<sup>65</sup> T. Banaszak, Prawo konstytucyjne, Warszawa 2001 s. 147; L. Garlicki, Polskie prawo konstytucyjne. Zarys wykładu, Warszawa 2004 s. 150

<sup>66</sup> K. Wesołowski, Umowa międzynarodowego przewozu drogowego towarów na podstawie CMR, Warszawa 2013 pozycja 1.4.1

Ratyfikacja protokołu dodatkowego do Konwencji CMR z 2008 r. w trybie przewidzianym w art. 89 ust. 2 Konstytucji powoduje, że hierarchia aktów prawnych dotyczących międzynarodowego przewozu drogowego w Polsce jest ukształtowana w następujący sposób:

- 1) Konwencja CMR w wersji pierwotnej (jak umowa międzynarodowa korzystająca z pierwszeństwa nad ustawami na mocy art. 91 ust. 2 Konstytucji)
- 2) Przepisy polskich ustaw (prawo przewozowe, kodeks cywilny, ustawa o transporcie drogowym)
- 3) Postanowienia protokołu dodatkowego do Konwencji CMR z 2008 r.

W konsekwencji stosowanie postanowień protokołu będzie możliwe wyłącznie w przypadku braku sprzeczności tych postanowień z aktami wyższego rzędu. Jakakolwiek niezgodność regulacji zawartych w protokole z normami zawartymi w polskich przepisach ustawowych skutkować będzie koniecznością odmowy zastosowania przepisów zawartych w protokole.

Jak wskazano powyżej, istnieją poważne wątpliwości, czy przepisy prawa przewozowego oraz ustawy o transporcie drogowym dopuszczają wystawianie listów przewozowych w wersji elektronicznej, czy też bezwzględnie konieczne jest, by miały one formę papierową. W tym ostatnim wypadku przepisy protokołu nie mogłyby znaleźć zastosowania, gdyż byłyby sprzeczne z normami wyższego rzędu.

W konsekwencji wprowadzenie protokołu dodatkowego do polskiego systemu prawnego w drodze ratyfikacji w trybie przewidzianym w art. 89 ust. 2 Konstytucji doprowadzić może do powstania chaosu i wprowadzenia w błąd adresatów norm prawnych. Znaczna część z nich, działając w dobrej wierze, może korzystać z elektronicznych listów przewozowych, narażając się w ten sposób na negatywne konsekwencje (które na gruncie Konwencji CMR będą większe niż na gruncie prawa przewozowego). Istnieje bowiem znaczne ryzyko, że takie listy przewozowe będą zakwestionowane w toku postępowania sądowego z uwagi na sprzeczność norm prawnych, na podstawie których zostały wystawione, z normami wyższego rzędu.

#### 4.1.4 Wątpliwości dotyczące zakresu zastosowania protokołu

Kontrowersje związane z trybem ratyfikacji przez Polskę protokołu dodatkowego do Konwencji CMR z 2008 r. nie są jedynym powodem sprawiającym, że korzystanie z elektronicznych listów przewozowych w międzynarodowych przewozach drogowych podlegających CMR budzi poważne wątpliwości prawne. Podstawą przyczyną takiego stanu rzeczy jest liczba krajów, które ratyfikowały protokół. Obecnie jest to dwadzieścia dziewięć krajów spośród pięćdziesięciu ośmiu, które są stroną pierwotnej Konwencji<sup>67</sup>. Z krajów należących do Unii Europejskiej protokół wciąż nie został ratyfikowany przez następujące kraje: Austria, Chorwacja, Cypr, Grecja, Irlandia, Malta, Niemcy, Węgry i Włochy. Z punktu widzenia możliwości stosowania elektronicznych listów przewozowych przez polskich przewoźników kluczowe znaczenie ma brak ratyfikacji przez Niemcy, gdyż do tego kraju i z tego kraju wykonywana jest znaczna ilość przewozów międzynarodowych realizowanych przez polskich przewoźników, a dodatkowo w przypadku wielu przewozów Niemcy są krajem tranzytowym.

Brak ratyfikacji protokołu z 2008 r. przez wszystkie kraje będące stroną pierwotnej Konwencji rodzi liczne problemy prawne, na które trudno znaleźć odpowiedź w samych przepisach Konwencji czy protokołu dodatkowego. Naturą transportu międzynarodowego jest to, że odbywa się pomiędzy różnymi krajami. Jednocześnie przewóz ten może być realizowany przez przewoźnika lub kilku przewoźników, z których każdy może pochodzić z jeszcze innego kraju. Pojawia się wówczas wątpliwość, jakie będą skutki zastosowania elektronicznego listu przewozowego, jeśli z tych krajów tylko część przystąpiła do protokołu dodatkowego z 2008 r., a część nie.

Ani przepisy Konwencji CMR, ani postanowienia protokołu dodatkowego nie określają, w jaki sposób rozstrzygać, które przepisy mają mieć zastosowanie, gdy nie wszystkie kraje, z których podmioty są zaangażowane w przewóz są stroną protokołu dodatkowego. Jedyna norma kolizyjna zawarta w Konwencji CMR (art. 1 ust. 1) wskazuje, że niezależnie od miejsca

---

<sup>67</sup> Lista podmiotów, które przystąpiły do protokołu dodatkowego jest dostępna pod adresem [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XI-B-11-b&chapter=11&clang=en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-11-b&chapter=11&clang=en)

zamieszkania i przynależności państwowej stron umowy przewozu ma ona zastosowanie do wszelkich przewozów drogowych, jeśli miejsce przyjęcia przesyłki do przewozu i miejsce przewidziane dla jej dostawy znajdują się w dwóch różnych krajach, z których przynajmniej jeden jest krajem umawiającym się. Norma ta nie odpowiada jednak na pytanie, czy w przypadku gdy przewóz jest wykonywany np. pomiędzy Francją, będącą stroną protokołu dodatkowego a Niemcami, które do protokołu nie przystąpiły, dopuszczalne jest korzystanie z elektronicznych listów przewozowych, czy też nie.

Niestety odpowiedzi na powyższe pytanie nie daje również Konwencja Wiedeńska o prawie traktatów z dnia 23.05.1969 r. (zwana dalej k.p.t.) Sytuację stosowania kolejnych traktatów tego samego przedmiotu reguluje art. 30 k.p.t., który w ust. 4 przewiduje, że jeżeli strony umowy późniejszej nie obejmują wszystkich stron umowy wcześniejszej:

- w stosunkach między państwami będącymi stronami obu umów umowa wcześniejsza ma zastosowania tylko w takim zakresie, w jakim jej postanowienia można pogodzić z postanowieniami umowy późniejszej,
- w stosunkach między państwami będącymi stronami obu umów a państwem stroną tylko jednej umowy ich wzajemne prawa i obowiązki reguluje umowa, którego stronami są oba państwa.

Problem z powyższą regulacją polega na tym, że postanowienia Konwencji CMR oraz protokołu dodatkowego odnoszą się przede wszystkim bezpośrednio do stron umowy przewozu, a nie do poszczególnych państw. Konwencja ta znajduje zarazem zastosowanie również w sytuacjach, gdy przewóz odbywa się pomiędzy krajami, z których jeden nie jest stroną Konwencji. Trudno zatem byłoby wywieść z powyższego unormowania, że protokół dodatkowy może mieć zastosowanie wyłącznie w sytuacji, gdy przewóz następuje pomiędzy krajami będącymi stroną protokołu dodatkowego, gdyż stosowanie listu przewozowego jest elementem stosunków pomiędzy podmiotami prywatnymi, a nie pomiędzy poszczególnymi państwami.

Powyższy problem można próbować rozwiązać na trzy różne sposoby, z których każdy prowadzi do odmiennych wniosków: oceny skuteczności stosowania elektronicznego listu przewozowego wg prawa kraju, w którym rozpoznawany jest spór pomiędzy stronami, wg

tego pomiędzy jakimi krajami odbywa się przewóz lub wg prawa kraju mającego zastosowanie do umowy przewozu w świetle przepisów kolizyjnych.

Pierwsze podejście zakłada, że Konwencja CMR oraz protokół dodatkowej do tej Konwencji są elementem systemu prawnego kraju, w którym rozpoznawany jest spór powstały na tle umowy przewozu. Jeśli zatem w danym kraju obowiązuje protokół dodatkowy z 2008 r., sąd rozpoznający spór uznawałby jego postanowienia i skuteczność listów przewozowych wystawionych w formie elektronicznej zgodnie z postanowieniami protokołu dodatkowego. Wadą takiego podejścia jest uzależnienie wyników sporów od tego, w jakim kraju są rozpoznawane. Art. 31 ust. 1 CMR wskazuje przy tym dość szeroki wachlarz krajów, w którym mogą być prowadzone spory na tle prawidłowości wykonania umowy przewozu:

- w kraju uzgodnionym przez strony
- w kraju, gdzie pozwany ma stałe miejsce zamieszkania lub główną siedzibę
- w kraju, gdzie pozwany ma filię lub agencję, za której pośrednictwem zawarto umowę o przewóz
- w kraju, w którym znajduje się miejsce przyjęcia towaru do przewozu
- w kraju, w którym znajduje się miejsce planowanej dostawy towaru.

W przypadku każdej umowy przewozu istnieją zatem co najmniej dwa kraje, w których może być rozpoznawany spór, ale potencjalnie może tych krajów być nawet pięć. W takiej sytuacji kluczowe może być, w którym kraju zostanie jako pierwsze wszczęte postępowanie sądowe. Jeśli ten kraj będzie stroną protokołu dodatkowego, elektroniczny list przewozowy będzie uznany za skuteczny, jeśli nie, nie będzie on wywoływał skutków prawnych przewidzianych dla listu przewozowego.

Taka interpretacja przepisów Konwencji bardzo negatywnie wpływałaby na pewność obrotu, gdyż stron aż do momentu wszczęcia postępowania sądowego nie mogłyby być pewne, czy list przewozowy jest skuteczny czy też nie. Należy jednak mieć na uwadze, że sama Konwencja przewiduje przypadki, w których o prawach i obowiązkach stron decyduje to, w którym kraju jest rozpoznawany spór. Przykładowo zgodnie z art. 29 CMR o nieograniczonej odpowiedzialności przewoźnika przesądza to, że szkodę wyrządził umyślnie lub wskutek takiego niedbalstwa, które jest uznawane za winę umyślną zgodnie z przepisami kraju, w

którym rozpoznawany jest spór. W Polsce za takie niedbalstwo uznaje się rażące niedbalstwo, ale w innych krajach (np. Niemcy, Holandia) wymagany jest wyższy poziom zawinienia.

Druga interpretacja opisywanego problemu odwołuje się do regulacji art. 1 ust. 1 CMR, w myśl którego do zastosowania Konwencji wystarcza, by tylko jeden z krajów pomiędzy którymi odbywa się przewóz, był stroną Konwencji. Analogicznie do zastosowania protokołu dodatkowego do Konwencji CMR wystarczające byłoby, by protokół ten obowiązywał w kraju miejsca załadunku lub kraju miejsca planowanej dostawy. Wadą tej interpretacji jest brak wyraźnego unormowania w protokole dodatkowym analogicznego do art. 1 ust. 1 CMR. Skoro zaś protokół dodatkowy jest odrębną umową międzynarodową, trudno do jego zastosowania odwoływać się do treści innej umowy.

Trzeci sposób wykładni przepisu protokołu odwołuje się natomiast do prawa właściwego do umowy przewozu. W przypadku krajów należących do Unii Europejskiej prawo takie jest wskazywane przez przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 593/2008 z dnia 17.06.2008 r. w sprawie prawa właściwego dla zobowiązań umownych (Rzym I). Zgodnie z art. 5 ust. 1 rozporządzenia Rzym I, o ile strony nie wybrały samodzielnie prawa właściwego dla umowy przewozu towarów, stosuje się do niego prawo właściwe dla kraju siedziby przewoźnika, jeśli w tym kraju znajduje się siedziba nadawcy, miejsce przyjęcia towaru do przewozu lub miejsce planowanej dostawy. Jeśli żaden z tych warunków nie jest spełniony, stosuje się prawo właściwego dla miejsca planowanej dostawy. Zgodnie jednak z art. 5 ust. 3 rozporządzenia jeżeli z wszystkich okoliczności sprawy wynika, że umowa pozostaje w znacznie ściślejszym związku z innym państwem niż wynikającą z powyższej regulacji, stosuje się prawo tego innego państwa.

Jeśli więc prawo właściwe uzgodnione przez strony lub wskazane przez art. 5 rozporządzenia Rzym I zawiera w sobie protokół dodatkowy z 2008 r. (tzn. kraj, którego prawo wskazano, jest stroną tego protokołu), protokół taki miałby zastosowanie. W odmiennym wypadku stosować należałoby przepisy Konwencji CMR w wersji pierwotnej.

Wada takiego sposobu interpretacji ujawnia się w powszechnych sytuacjach, gdy w jednej operacji przewozowej uczestniczy więcej niż jeden przewoźnik, tworząc ciąg

podwykonawców. W takim ciągu w braku uzgodnienia prawa właściwego przez poszczególnych uczestników, względem odmiennego uzgodnienia w poszczególnych umowach przewozu, prawo właściwe odnoszące się do poszczególnych umów będzie odmienne. Zachodziłoby wówczas ryzyko, że elektroniczny list przewozowy w relacjach pomiędzy poszczególnymi podmiotami wynikających z jednej umowy przewozu byłyby skuteczne, a w innych relacjach nie wywoływałyby skutków prawnych. Rozwiązaniem takiego problemu byłoby uzgadnianie przez wszystkie podmioty zaangażowane w przewóz prawa właściwego, w którym nie byłoby wątpliwości co do skutecznego elektronicznych listów przewozowych tj. prawa takiego kraju, który przystąpił do protokołu dodatkowego. Uzgodnienie takie mogłoby być jednym z warunków korzystania z elektronicznego listu przewozowego, które w każdym wypadku muszą być ustalone przez podmioty zaangażowane w przewóz.

Trzecia wykładnia, przy założeniu ustalania prawa właściwego przez strony, wydaje się być najbardziej atrakcyjna i wpływać pozytywnie na pewność obrotu – każda ze stron mogłaby być przekonana, że elektroniczny list przewozowy jest skuteczny niezależnie od tego, w jakim kraju będzie rozpoznawany spór i niezależnie do tego, pomiędzy jakimi krajami przewóz jest wykonywany. Wystarczy za każdym razem wskazywać prawo, które listy przewozowe w takiej formie dopuszcza.

Problemem jest jednak to, że ta wykładnia jest tylko jednym z możliwych sposobów interpretacji zaistniałej sytuacji, co oznacza, że różne sądy w różnych krajach mogą w swoich orzeczeniach kierować się inną interpretacją. Biorąc zaś pod uwagę, że na gruncie Konwencji CMR brak jest organu, który wpływałby na ujednoczenie wykładni przepisów, jak ma to miejsce w przypadku przepisów prawa europejskiego, można z góry założyć, że rozstrzygnięcia sądów w tym zakresie nie będą jednolite.

Jedynym zatem sposobem, by uniknąć ryzyka braku skuteczności elektronicznego listu przewozowego, byłoby stosowanie takich listów tylko w przewozach wykonywanych zgodnie z następującymi łącznymi warunkami:

- pomiędzy krajami, które są stroną protokołu dodatkowego z 2008 r.,

- na podstawie umów przewozu, do których zastosowanie ma prawo kraju będącego stroną protokołu dodatkowego z 2008 r.
- w okolicznościach, w których wszystkie kraje, w których może zostać rozpoznany spór są stroną protokołu dodatkowego z 2008 r.

Dopóki prawie wszystkie kraje europejskie nie staną się stroną protokołu dodatkowego, spełnienie tych warunków może być w wielu wypadkach trudne, co wpłynie na brak pewności obrotu i wynikające stąd rzadsze wykorzystanie elektronicznych listów przewozowych.

#### 4.1.5 Wyzwania administracyjne

Nawet jednak spełnienie powyższych warunków nie zawsze będzie oznaczało koniec problemów przewoźników korzystających z elektronicznych listów przewozowych. Sam fakt, że nie będzie niebezpieczeństwa podważenia skuteczności elektronicznego listu przewozowego w relacjach cywilnoprawnych z innymi podmiotami zaangażowanymi w przewóz, nie wyklucza możliwości, że taka forma dokumentów przewozowych zostanie podważona przez służby kontrolne w krajach, w których odbywać się będzie przewóz.

Po pierwsze przykład Polski pokazuje, że przepisy publicznoprawne nie zawsze idą w parze z przepisami prywatnoprawnymi. Przystępując do protokołu dodatkowego do Konwencji CMR z 2008 r., Polska nie zmodyfikowała przepisów ustawy o transporcie drogowym, wciąż pozostawiając w niej regulację obligującą do posiadania w pojeździe dokumentów związanych z przewożonym ładunkiem. Nie jest zatem wykluczone, że również przepisy administracyjne obowiązujące w krajach, które przystąpiły do protokołu dodatkowego z 2008 r., nadal nakazują przewoźnikom korzystanie z dokumentacji przewozowej w wersji tradycyjnej.

Po drugie nawet jeśli przewóz międzynarodowy będzie odbywać się pomiędzy krajami, które są stroną protokołu dodatkowego z 2008 r., wciąż w wielu wypadkach przewóz następować będzie przez terytorium państw, które do protokołu nie przystąpiły. Przepisy administracyjne obowiązujące w takich krajach z dużym prawdopodobieństwem nie będą akceptować dokumentacji przewozowej w wersji elektronicznej i korzystanie z niej będzie narażać przewoźników na kary.

Z tego względu do czasu powszechnej akceptacji elektronicznych listów przewozowych również w ustawodawstwie wewnętrznych krajów, przez które przewóz następuje, korzystanie z takiej formy dokumentów przewozowych napotykać będzie problemy i z tego względu z dużym prawdopodobieństwem nie będzie szeroko rozpowszechnione.

## 5. Propozycje zmian przepisów na poziomie krajowym

W świetle powyższej analizy w obecnym stanie prawnym korzystanie z elektronicznych listów przewozowych nie gwarantuje osiągnięcia wszystkich zamierzonych skutków prawnych i naraża podmioty zaangażowane w przewóz na negatywnej konsekwencji. Z tego względu za celowe należy uznać takie działania legislacyjne, które usuną stan niepewności prawnej w zakresie listów przewozowych wystawianych zarówno w przewozach krajowych jak i międzynarodowych.

W mojej ocenie najlepszym rozwiązaniem byłyby modyfikację przepisów prawa przewozowego i ustawy o transporcie drogowym w sposób, który jednoznacznie pozwalałby na wykorzystywanie elektronicznych listów przewozowych. Nowelizacje takie mogłyby zarazem pozwolić na pewną unifikację zasad wykonywania przewozów krajowych i międzynarodowych. Unifikacja taka byłaby możliwa, gdyby wymogi co do dokumentowania przewozów towarów były takie same niezależnie od tego, czy przewoźnik wykonywałby przewóz krajowy czy międzynarodowy. Dzięki temu podmioty, które prowadzą działalność w zakresie przewozu towarów zarówno w kraju jak i za granicą, nie musiałyby stosować różnych standardów w odniesieniu do różnego rodzaju przewozów, co wpływałoby na zwiększenie kosztów działalności.

Z tego względu ustawa o transporcie drogowym mogłaby zostać znowelizowana w taki sposób, by dokumentacja związana z przewożonym ładunkiem mogła być przedstawiona na analogicznych zasadach jak określone w art. 8 ust. 4a w wersji, która wejdzie w życie w dniu 21.02.2022 r. tj. w formie elektronicznej przy możliwości komunikacji kierowcy z przewoźnikiem podczas kontroli. Taka nowelizacja musiałaby zarazem uwzględniać techniczne

możliwości dokonywania kontroli dokumentów w formie elektronicznej przez organy inspekcji transportu drogowego.

Jednocześnie przepisy prawa przewozowego powinny przewidywać regulację analogiczną do przewidzianej w protokole dodatkowym do Konwencji CMR dotyczącym elektronicznych listów przewozowych. Takie ujednoczenie miałyby dwie zalety.

Po pierwsze umożliwiłoby to korzystanie przed nadawców, odbiorców i przewoźników z tych samych narzędzi do wystawiania elektronicznych listów przewozowych do przewozów krajowych i międzynarodowych.

Po drugie taka regulacja w pewien sposób konwalidowałaby błędy popełnione na etapie ratyfikacji przez Polskę protokołu dodatkowego z 2008 r. Protokół ten stał się bowiem częścią polskiego systemu prawnego, ale w randze podustawowej tj. musi pozostawać w zgodzie z przepisami wyższego rzędu regulującego tę samą materię. Jeśli więc przepisy prawa przewozowego regulujące możliwość wystawiania elektronicznych listów przewozowych zostały skonstruowane odmiennie niż postanowienia protokołu dodatkowego, przepisy tego ostatniego w przypadku powstania sporów sądowych mogłyby zostać zakwestionowane. Jeśli natomiast prawo przewozowe będzie zawierać analogiczne regulacje, protokół dodatkowy w praktyce zyska moc prawną, która obecnie budzi wątpliwości. Zniknie bowiem ryzyko uznania postanowień protokołu za niezgodne z normami wyższego rzędu.

W tak ukształtowanym stanie prawnym możliwe byłoby wykorzystywanie elektronicznych listów przewozowych, przy czym z dużym prawdopodobieństwem doszłoby do standaryzacji wzorów takich listów, co również byłoby korzystne dla pewności obrotu oraz obniżenia kosztów prowadzonej działalności.

## 6. Potrzebne działania na poziomie międzynarodowym

Nieco większym wyzwaniem jest doprowadzenie do sytuacji, w której elektroniczne listy przewozowe mogą być powszechnie wykorzystywane w transporcie międzynarodowym. W

praktyce wymagałoby to jak najszybszej ratyfikacji protokołu dodatkowego do Konwencji CMR z 2008 r. przez te kraje Unii Europejskiej, które jeszcze tego nie uczyniły. Alternatywą jest przystąpienie do Konwencji CMR i protokołu dodatkowego samej Unii Europejskiej, jak to się już stało w odniesieniu do Konwencji Montrealskiej regulującej przewóz lotniczy. Dzięki temu postanowienia protokołu obowiązywałyby na terenie całej Unii Europejskiej, co istotnie zmniejszyłoby ryzyko prawne w zakresie stosowania elektronicznych listów przewozowych w relacjach cywilnoprawnych.

Z kolei w odniesieniu do ryzyk publicznoprawnych również możliwa byłaby ingerencja na poziomie Unii Europejskiej poprzez modyfikację odpowiednich rozporządzeń regulujących transport drogowy w taki sposób, by forma dokumentowania przewozu przewidziana w dla przewozów kabotażowych w rozporządzeniu nr 1072/2009 była wykorzystywana również w odniesieniu do przewozów międzynarodowych.

Po dokonaniu takich zmian prawnych pozostałaby kwestia krajów nie należących do Unii Europejskiej i przewozów wykonywanych do i z tych bądź przez terytorium tych krajów. Miałoby to jednak zdecydowanie mniejsze znaczenie z uwagi na mniejszy wolumen takich przewozów. Należy też założyć, że ujednoczenie zasad korzystania z elektronicznych listów przewozowych na terenie Unii Europejskiej doprowadziłoby do stopniowego dostosowywania się do tych zasad przez kraje, które dokonują z Unią Europejską wymiany towarowej.

Osiągnięcie stanu, w którym korzystanie z elektronicznych listów przewozowych, nie będzie rodziło jakichkolwiek ryzyk prawnych na terenie całej Europy, nie nastąpi zatem w najbliższym czasie, ale można mieć nadzieję, że w perspektywie kilku lat takie zmiany nastąpią.

Paweł Judek  
radca prawny