

Założenie firmy spedycyjnej - od czego zacząć?

Wymogi formalne, rejestracja, uprawnienia i ubezpieczenia

Spedycja polega na organizacji przewozu towarów i na świadczeniu usług pośrednictwa logistycznego na rzecz nadawców i odbiorców. Zakres działalności obejmuje dobór przewoźników, koordynację tras i terminów, przygotowanie i obsługę dokumentacji przewozowej i celnej oraz nadzór nad realizacją zleceń. Poniższy tekst skupia się na kluczowych aspektach prawnych i organizacyjnych związanych z rozpoczęciem działalności spedycyjnej.

Definicja spedytora

Spedytor jest profesjonalnym organizatorem przewozu, który w imieniu lub na rzecz zleceniodawcy organizuje wykonanie transportu. W tej roli spedytor negocjuje warunki przewozu, dobiera i zleca wykonawców, dopilnowuje dokumentacji (w tym listu przewozowego CMR, dokumentów celnych i ADR) oraz koordynuje przebieg usługi.

Z prawnego punktu widzenia rozróżnienie między spedytorem a przewoźnikiem opiera się na treści obowiązków, które każda ze stron przyjmuje, oraz na konsekwencjach wynikających z przyjętej roli. Przewoźnik jest wykonawcą przewozu: fizycznie przyjmuje ładunek i list przewozowy (CMR) i – zgodnie z Konwencją CMR lub Prawem przewozowym przy przewozach krajowych – ponosi materialną odpowiedzialność za utratę, uszkodzenie lub opóźnienie towaru w okresie swojej odpowiedzialności. Ta odpowiedzialność jest regulowana normami materialnymi, które przewidują limity odszkodowań i katalog okoliczności uwalniających od odpowiedzialności (np. siła wyższa, winy osób trzecich), dlatego w praktyce kluczowe są dowody stanu ładunku przy przyjęciu do przewozu (tj. adnotacje w polu 18 CMR, protokoły, zdjęcia).

Spedytor natomiast pełni funkcję organizatora i pośrednika. Jego podstawowy obowiązek to należyta staranność przy doborze przewoźnika, organizacji transportu i obsłudze formalności (CMR, dokumenty celne, ADR). Odpowiedzialność spedytora jest przede wszystkim kontraktowa: odpowiada za szkody wynikłe z błędów organizacyjnych — np. zła instrukcja, brak wymaganego dokumentu albo niewłaściwy wybór wykonawcy — o ile umowa to przewiduje. Istotne jest jednak, że granice tej odpowiedzialności mogą się przesuwać: jeśli spedytor działa w imieniu własnym (wystawia CMR we własnym nazwisku), przyjmuje ciężar materialny lub umownie zobowiązuje się do odpowiedzialności jak przewoźnik, staje się w praktyce stroną bliższą przewoźnikowi i ponosi szersze skutki prawne. Dlatego to treść umów ramowych i zleceń transportowych oraz praktyczne zachowania stron przesądzają o rzeczywistym rozkładzie ryzyk.

W praktyce te różnice mają konkretne skutki: przewoźnik musi dysponować OCP i spełniać wymogi koncesyjne, zaś spedytor powinien posiadać polisę OCS zabezpieczającą roszczenia klientów z tytułu błędów organizacyjnych; w relacjach z podwykonawcami kluczowe są zapisy o podzlecaniu, przejmowaniu odpowiedzialności i prawie regresu. Niewłaściwe zakwalifikowanie roli lub nieprecyzyjne zapisy kontraktowe prowadzą do sporów o odpowiedzialność, regresów między stronami, a czasem także do konsekwencji administracyjnych czy podatkowych — stąd potrzeba jasnych, przemyślanych postanowień umownych i rzetelnej dokumentacji operacyjnej.

Rejestracja działalności: CEIDG a spółka z o.o. (KRS)

Rejestracja przedsiębiorstwa spedycyjnego wymaga podjęcia decyzji co do formy prowadzenia działalności, gdyż wpływa ona na odpowiedzialność, koszty i sposoby rozliczeń.

Wariant jednoosobowej działalności gospodarczej (wpis do CEIDG) umożliwia szybkie uruchomienie firmy i minimalizuje formalności. Wniosek CEIDG-1 składa się elektronicznie lub osobiście; dane wpisane do CEIDG są przekazywane do urzędu skarbowego, GUS i ZUS, co pozwala uzyskać NIP i REGON. W ramach rejestracji należy zadeklarować formę opodatkowania i zgłosić się do ZUS w odpowiednim terminie. Rejestracja do VAT (w tym do VIES dla operacji wewnątrzunijnych) wymaga złożenia formularza VAT-R. Jednoosobowa działalność jest atrakcyjna przy niskiej skali działalności, lecz wiąże się z nieograniczoną odpowiedzialnością majątkową właściciela.

Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością wpisana do KRS to rozwiązanie standardowe dla przedsiębiorstw planujących większą skalę działalności, współpracę z dużymi kontrahentami lub pozyskanie zewnętrznego finansowania. Utworzenie spółki wymaga przygotowania umowy spółki (akt notarialny lub rejestracja elektroniczna przez S24), wniesienia kapitału zakładowego oraz złożenia wniosku rejestracyjnego do KRS. Po wpisie do rejestru spółka otrzymuje NIP i REGON; obowiązuje ją prowadzenie pełnej księgowości oraz obowiązki korporacyjne. Główne zalety spółki z o.o. to ograniczona odpowiedzialność wspólników i wyższa wiarygodność wobec partnerów oraz instytucji finansowych; wadą są wyższe koszty administracyjne i księgowo.

We wszystkich wariantach niezbędne jest założenie firmowego rachunku bankowego oraz przemyślenie modelu rozliczeń kontraktowych i polityki płynności. Niezależnie od formy prawnej, od początku wskazane jest przygotowanie podstawowych dokumentów operacyjnych i korporacyjnych: umowy ramowej, wzorca zlecenia, polityki weryfikacji partnerów oraz procedur reklamacyjnych i awizacyjnych.

Uprawnienia i certyfikat kompetencji (kwestia „licencji spedycyjnej”)

W polskim porządku prawnym pojęcie „licencji spedycyjnej” odnosi się do zezwolenia na wykonywanie działalności w zakresie pośrednictwa przy przewozie rzeczy, które wydaje starosta właściwy dla siedziby przedsiębiorcy. Licencja ta uprawnia przedsiębiorcę do organizowania i planowania przewozów dla innych podmiotów, nie daje natomiast prawa do wykonywania przewozów we własnym imieniu; podmiot, który chce przewozić towary, musi dysponować odrębnymi uprawnieniami przewoźnika. Procedura uzyskania licencji obejmuje złożenie wniosku (na czas od 2 do 50 lat), wykazanie dobrej reputacji osób zarządzających oraz udokumentowanie odpowiedniej sytuacji finansowej przedsiębiorstwa (w praktyce przedsiębiorstwo musi dysponować środkami lub aktywami o wartości co najmniej 50 000 euro, co można potwierdzić rocznym sprawozdaniem finansowym, środkami na rachunku, papierami wartościowymi, gwarancjami bankowymi lub własnością nieruchomości). Wśród wymaganych dokumentów znajduje się także oświadczenie o dobrej reputacji, dowód wniesienia opłaty administracyjnej i

potwierdzenie, że co najmniej jedna osoba zarządzająca spełnia ustawowy warunek posiadania certyfikatu kompetencji zawodowych.

Certyfikat kompetencji zawodowych pełni w tym systemie funkcję istotnego testu kwalifikacyjnego: osoba, która ma zarządzać transportem drogowym w przedsiębiorstwie lub pełnić rolę kierowniczą w działalności pośrednictwa, musi legitymować się świadectwem potwierdzającym znajomość prawa przewozowego, zasad prowadzenia przedsiębiorstwa transportowego oraz aspektów operacyjnych. Brak takiego dokumentu stanowi przeszkodę do udzielenia licencji, a jego uzyskanie jest warunkiem dopuszczenia do działalności regulowanej. Spedytor może go uzyskać, zdając państwowy egzamin organizowany przez Instytut Transportu Samochodowego; egzamin składa się z części teoretycznej i praktycznej i jest przeprowadzany kilkanaście razy w roku w różnych miastach Polski.

Warunkiem uzyskania licencji na pośrednictwo jest posiadanie przez co najmniej jedną osobę zarządzającą przedsiębiorstwem lub przez zatrudnionego pracownika certyfikatu kompetencji zawodowych; możliwe jest też zawarcie umowy cywilnoprawnej z osobą posiadającą taki certyfikat i wyznaczenie jej na stanowisko zarządzającego transportem. Osoba zarządzająca transportem nie może być prawomocnie skazana za przestępstwa karne skarbowe ani za umyślne przestępstwa związane z bezpieczeństwem w komunikacji, mieniem, obrotem gospodarczym, rzetelnością dokumentów, ochroną środowiska lub warunkami pracy i płacy, nie może mieć orzeczonego zakazu prowadzenia działalności w zakresie transportu drogowego oraz powinna wykazywać dobrą reputację. Dodatkowo, jedna osoba może kierować operacjami transportowymi w maksymalnie czterech przedsiębiorstwach pod warunkiem, że łączna flota tych podmiotów nie przekracza 50 pojazdów; jeżeli zarządza operacjami wyłącznie w jednym przedsiębiorstwie, ograniczenie dotyczące liczby pojazdów nie ma zastosowania.

Ubezpieczenia: odpowiedzialność spedytora (OCS), przewoźnika (OCP) i cargo

Warto zwrócić uwagę na problem opisany wyżej, dotyczący rozróżnienia umowy przewozu od umowy spedycji. W aktualnej rzeczywistości biznesowej prawie każda firma spedycyjna na naszym rynku na co dzień zawiera raczej umowy przewozu, a nie spedycji, stąd powinna zadbać nie tylko o posiadanie OCS, ale też OCP.

Ubezpieczenia powinny stanowić integralną część polityki ryzyka. Polisa odpowiedzialności spedytora (OCS) chroni przed roszczeniami wynikającymi z błędów organizacyjnych, takich jak błędne instrukcje, niewłaściwy dobór przewoźnika czy pomyłki w dokumentacji. Polisa odpowiedzialności cywilnej przewoźnika (OCP) jest natomiast obowiązkiem przewoźników i chroni przed roszczeniami za utratę lub uszkodzenie ładunku w czasie przewozu. Ubezpieczenie cargo zabezpiecza sam towar i może być zawierane przez nadawcę, odbiorcę lub spedytora, w zależności od postanowień umownych.

Praktyczne wymagania obejmują żądanie od podwykonawców okazań aktualnych polis OCP wraz z dowodami opłacenia składek, ustalenie minimalnych sum gwarancyjnych w umowach ramowych oraz zdefiniowanie procedur wglądu do polis i skutków ich wygaśnięcia. Zakres i wysokość limitów

ubezpieczeniowych powinny odpowiadać profilowi działalności firmy i wartości przewożonych ładunków.

Dokumenty operacyjne i umowne, zabezpieczenia kontraktowe

Umowa ramowa i wzorzec zlecenia stanowią podstawę relacji handlowych i ograniczają ryzyka prawne. Warunki te powinny precyzować zakres usług, obowiązki stron, zasady przyjmowania zleceń, wymagania dokumentacyjne, reguły podzlecenia, procedury reklamacyjne i terminy zgłaszania roszczeń. Niezbędne jest także uregulowanie kwestii ubezpieczeń, walut i algorytmów przeliczeń kursowych oraz zasad rozstrzygania sporów.

W szczególności warto unikać niedookreślonych klauzul karnych. Kary widełkowe bez obiektywnego algorytmu naliczania sprzyjają arbitralnym potrąceniom i są często kwestionowane. Koncepcja zalecana w praktyce polega na skalowaniu sankcji, powiązaniu ich z rzeczywistą szkodą oraz przewidzeniu procedury naprawczej, w ramach której strona ma czas na wyeliminowanie uchybień przed naliczeniem pełnej kary. Umowy powinny także przewidywać prawa audytu i dostępu do dokumentacji partnerów oraz mechanizmy zabezpieczające płatności i roszczenia regresowe.

Podsumowanie

Rozpoczęcie działalności spedycyjnej wymaga równoczesnego planowania formalnego, organizacyjnego i ubezpieczeniowego. Spedytor pełni rolę organizatora przewozu, a forma prawna przedsiębiorstwa determinuje poziom odpowiedzialności i możliwości rozwoju. Prowadzenie pełnego zakresu usług wymaga posiadania określonych uprawnień i certyfikatów, a działalność powinna być zabezpieczona w odpowiedni sposób.. Kluczowe znaczenie mają także jasne i dobrze skonstruowane umowy ramowe, polityki weryfikacyjne oraz mechanizmy ochrony płynności i dowodów wykonania. Bez tych elementów działalność spedycyjna narażona jest na niepotrzebne ryzyka operacyjne i prawne.

Autor: Ewa Sławińska-Ziaja

Radca prawny w Trans Lawyers