

AKO ZAROBÍŤ PENIAZE V MEDZINÁRODNEJ DOPRAVE

Sprievodca kabotážou
a cross trade



Čítať:

- | | | |
|-----------|---|----|
| 01 | Kabotáž. Prečo si brať takýto náklad | 3 |
| 02 | Cross-trade. Čo je to a prečo je výhodný | 8 |
| 03 | Kabotáž a cross-trade. Podobnosti, rozdiely, predpisy | 14 |
| 04 | Najdôležitejšie pravidlá pre bezpečnú prepravu | 19 |

Kabotáž. Prečo si brať takýto náklad

Kabotážna doprava nadobúda čoraz väčší význam. Je to dobrý spôsob, ako zlepšiť finančné zdravie dopravcu.



Kabotážne prepravy sú v skratke prepravy vykonávané v inej krajine, ako je krajina, v ktorej je prepravná spoločnosť registrovaná. Ak napríklad dopravca z Poľska, Rumunska alebo Bulharska prepraví náklad do Francúzska, po dokončení jednej objednávky môže ešte uskutočniť 3 nové prepravy v rámci Francúzska. Kabotáž tak umožňuje prijímať ďalšie objednávky a zvyšuje ziskovosť prepravnej spoločnosti.

Prázdne prepravy

Posledné roky vzhľadom na recesiu na európskom kontinente viedli aj k drastickému poklesu objednávok prepravy. Dnes to nie je dopravca, kto diktuje podmienky v dodávateľskom reťazci, ale jeho zákazník, či už výrobná alebo obchodná spoločnosť. Dopravcovia a špeditéri hľadajú na svojich medzinárodných trasách ďalšie náklady. Kabotáž dokonale zapadá do tejto potreby, pretože **znižuje množstvo takzvaných prázdnych jzd**, ktoré stále predstavujú približne 22 % všetkej cestnej nákladnej dopravy v Európskej únii.

Prepravná spoločnosť môže **vd'aka kabotáži lepšie riadiť pracovný čas svojich vodičov**. Je to veľmi dôležitý faktor v situácii, keď celá Európa trpí chronickým nedostatkom vodičov nákladných vozidiel. Kabotáž tak umožňuje hospodárnejšie využívanie vodičov, ktorých má dopravný podnik k dispozícii. Vďaka tomu sú prevádzkové náklady nižšie a umožňujú väčšiu konkurencieschopnosť na náročnom trhu.

Napriek tomu, že pri menšom počte objednávok na prepravu sa čoraz viac dopravcov venuje kabotáži, stále ide o veľmi atraktívny trh. Kabotáž totiž umožňuje nielen **zvýšiť ziskovosť dopravnej spoločnosti a zlepšiť likviditu**, ale aj zvýšiť flexibilitu dopravcu. Z kabotáže profitujú nielen dopravné spoločnosti, ale aj objednávateľia, pretože dostávajú atraktívnu cenovú ponuku a zlepšujú svoju ekonomickú situáciu.

7 dní

Podľa balíka opatrení v oblasti mobility ide o čas, ktorý musí dopravca absolvovať v rámci kabotážnej prepravy, a to odo dňa ukončenia medzinárodnej prepravy. Počas tejto doby môže vykonať maximálne 3 kabotážne prepravy.



22%

Taký je podľa odhadov Eurostatu podiel tzv. prázdnych jzd v Európe. Možno ich znížiť použitím kabotáže a cross-trade. Najrýchlejší spôsob, ako získať takéto prepravy, je na Platforme Trans.eu.

Kabotážna preprava obohacuje dopravné ponuky v celej Európskej únii. Dôležité je, že pre politiku EÚ v oblasti klímy prispievajú k zníženiu emisií oxidu uhličitého. To je možné vďaka racionálnejšiemu využívaniu vozového parku a už spomínanému zníženiu objemu prázdneho nákladu.

Kabotáž sa môže uskutočňovať dvoma rôznymi spôsobmi. Po prvé, v krajine vykládky, ak prepravná spoločnosť vykonáva takéto prepravy iba v krajine prijímajúcej náklad. V tomto prípade platí pravidlo, že v priebehu 7 dní možno

uskutočniť 3 dodávky - počítané od prvej vykládky.

Druhá možnosť je pre prepravu v inej krajine, ako je krajina prvej vykládky (t. j. po vykonaní a dokončení medzinárodnej prepravy). V tejto situácii má dopravca právo vykonať jednu kabotážnu prepravu a doručenie nákladu by sa malo uskutočniť do 3 dní od prekročenia hranice v druhej krajine. Dôležité upozornenie: dopravca do nej môže vstúpiť bez nákladu a s prázdny nákladovým priestorom.



Je dobré si zapamätať:

- 1.** Kabotážne prepravy sú v skratke prepravy vykonávané v inej krajine, ako je krajina, v ktorej je prepravná spoločnosť registrovaná.

- 2.** Vykonávaním kabotážnych operácií môže dopravná spoločnosť tiež lepšie riadiť pracovný čas vodičov.

- 3.** Kabotáž sa môže uskutočniť buď v krajine ukončenia medzinárodnej prepravy (t. j. de facto prvej vykládky), alebo v inej členskej krajine.

- 4.** Kabotáž by sa mala vykonávať v rovnakom vozidle, ktoré dopravca používa na prekročenie hraníc.

Budujte medzinárodné trasy a zarábajte viac s plne naloženým vozidlom na Trans.eu

Máme náklady, ktoré potrebujete:



Prispôbené
vášmu vozidlu



Na vašej trase
a s krátkym prístupom
naprieč Európou



Od overených
dodávateľov

VYTVORIŤ ÚČET



Cross-trade. Čo je to a prečo je výhodný

Cross-trade je jednou z najobľúbenejších foriem medzinárodnej dopravy. Znižuje prepravné náklady a umožňuje získať nových zákazníkov.



Hospodársky útlm v Európe, po ktorom nasledoval pokles prepravných objednávok, upriamil ešte väčšiu pozornosť na cross-trade dopravu. Ide totiž o vynikajúci spôsob, ako zvýšiť efektívnosť dopravnej spoločnosti. Kedy môžeme hovoriť o cross-trade? Ide o druh prepravy medzi dvoma krajinami, kde dopravca nemá registrovanú spoločnosť.

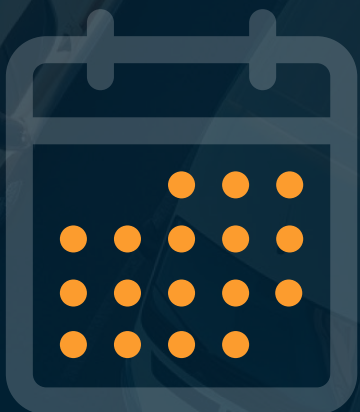
Cross-trade predstavuje takmer 30 % všetkých medzinárodných zásielok v Európskej únii. Prečo je táto forma medzinárodnej dopravy taká populárna? Dôvodov je viacero, ale najdôležitejším je **zlepšenie ziskovosti dopravnej spoločnosti**, a teda možnosť prežitia v ťažkých časoch pre trh nákladnej dopravy. Je to preto, že prijímanie objednávok prepravnými spoločnosťami v iných krajinách prispieva k zníženiu počtu prázdnych preprav.

Cross-trade, alias zmiešaná, veľká kabotáž

Ak napríklad poľský, český alebo maďarský dopravca uskutoční zásielku do Nemecka a potom prevezme náklad z Nemecka do Holandska, ide o cross-trade. Ale rovnako by to mohol byť aj slovenský dopravca, ktorý prepravil náklad z Terstu v Taliansku do Barcelony v Španielsku. **Koniec koncov, cross-trade preprava umožňuje flexibilne prepravovať náklady po celej Európe** v závislosti od toho, kde je väčší dopyt po preprave.

Cross-trade preprava sa často označuje ako metastáza alebo rozsiahla kabotáž. Na rozdiel od kabotáže však miesta, kde sa tovar nakladá a vykladá, musia byť v rôznych krajinách. Napriek obmedzeniam zavedeným v roku 2022. Balík mobility, cross-trade preprava, je pre prepravné spoločnosti stále atraktívnym spôsobom, ako doplniť svoju ponuku. Umožňuje totiž **lepšie využitie vozového parku aj dostupných vodičov**. Každý dopravca si predsa pamätá železné pravidlo, ktoré pripomína, že ak kamión stojí, spoločnosť nezarobí.

Kabotáž a cross-trade umožňujú pružné prijímanie nákladov v celej Európe.



4 týždne

Obdobie, počas ktorého môže byť vodič mimo svojho bydliska alebo sídla spoločnosti. Nie menej často ako každé 4 týždne by sa však mal vracieť na jedno zo spomínaných miest.



Toto je odhadovaný percentuálny podiel cross-trade v Európskej únii.

V krajinách schengenského priestoru je možné prekračovať hranice v rámci EÚ flexibilne, bez hraničných kontrol. Prepravné spoločnosti tak môžu ľahšie hľadať náklad všade, kde je k dispozícii.

Je dobré si zapamätať:

- 1.** Cross-trade je obzvlášť atraktívna v krajinách, ktoré vstúpili do schengenského priestoru. Prepravy sú potom oslobodené od hraničných kontrol.

- 2.** Pri cross-trade prepravách je možné minimalizovať riziko krádeže alebo poškodenia nákladu. Je to preto, že doprava znižuje potrebu informácií o trase a vozidlo nemusí často zastavovať.

- 3.** Už niekoľko rokov sa cross-trade prepravy nepovažujú za služobné cesty. Za takéto prepravy preto nie je možné účtovať nezdaniiteľné diéty a paušálne platby za prenocovanie.

Výhody kobotáže a cross-trade prepravy:



Zvýšenie ziskovosti dopravnej spoločnosti a zlepšenie likvidity.



Lepšie využitie nákladného priestoru a zníženie počtu prázdnych nákladov.



Väčšia konkurencieschopnosť pre dopravcu na náročnom trhu, pretože nemusia zákazníkovi účtovať viac.



Efektívnejšie využívanie pracovného času vodičov. To je o to dôležitejšie, že odvetvie dopravy trpí nedostatkom vodičov nákladných vozidiel.



Lepšia optimalizácia trasy, ktorá tiež znižuje emisie uhlíka. Vzhľadom na čoraz prísnejšie požiadavky EÚ je tento argument čoraz dôležitejší.



Rozšírenie portfólia zákazníkov. Spokojný zákazník sa môže obrátiť na prepravnú spoločnosť so žiadosťou o ďalšiu objednávku.



Budovanie dôvery na európskom trhu, čo prispieva k rozšíreniu portfólia zákazníkov. Zákazník dobre obslužený v kobotáži sa vráti k dopravcovi.

Zarábajte viac na medzinárodných trasách!

Využite rast ponúk na Trans.eu



BUS



+24%



LTL



+50%



FTL



+67%

1. polrok 2023 vs. 1. polrok 2024

VYTVORIŤ ÚČET

Kabotáž a cross-trade. **Podobnosti, rozdiely,** **predpisy.**

Oba druhy dopravy prinášajú dopravným spoločnostiam podobné výhody. Aby ste lepšie porozumeli kabotáži a cross-trade, oplatí sa oboznámiť s rozdielmi a podobnosťami s cieľom dodržiavať nariadenia EÚ.



Kabotáž a cross-trade sú prepravy, ktoré sa vykonávajú mimo územia krajiny, v ktorej je dopravná spoločnosť registrovaná. Pričom: kabotáž je doprava začatá a ukončená v rámci jednej krajiny a cross-trade je doprava medzi krajinami.

Príklady medzinárodnej dopravy

Kabotáž

Vodič spoločnosti registrovanej napríklad v Poľsku, na Slovensku, v Českej republike, Maďarsku, Rumunsku, Srbsku, Bulharsku po vyložení tovaru v Nemecku vykoná v tejto krajine ďalšiu nakládku, prepravu a vykládku. To znamená, že po vykonaní prvej prepravy z Poľska do Nemecka (bilaterálna preprava) vodič vykoná kabotáž.

Cross-trade

Vodič spoločnosti registrovanej v Poľsku, na Slovensku, v Českej republike, Maďarsku, Rumunsku, Srbsku, Bulharsku po vyložení tovaru napríklad v Nemecku vykoná v tejto krajine ďalšiu nakládku, ale tovar odvezie do inej krajiny vykládky, napríklad do Francúzska.

Inými slovami, vodič po preprave z Poľska do Nemecka (bilaterálna preprava) doručí náklad z Nemecka do Francúzska, t. j. vykoná cross-trade.

Kabotáž, cross-trade, Balík Mobility

Balík mobility zjednotil najdôležitejšie predpisy pre medzinárodnú dopravu v Európskej únii. Jeho ustanovenia sa týkajú pracovného času, mzdy a vysielania vodičov, ako aj povinných prestávok. Ustanovenia balíka opatrení v oblasti mobility upravujú aj prístup na zahraničné trhy.

Kabotáž a cross-trade majú spoločné to, že podliehajú rovnakým ustanoveniam balíka opatrení v oblasti mobility - nariadení EÚ o cestnej doprave.

Najdôležitejšie z nich sa týkajú:

- rozsahu vyslania - vodič by mal byť nahlásený v systéme IMI,
- povinných návratov na základňu každých 8 týždňov,
- povinnosti zaplatiť vodičovi aspoň minimálnu mzdu, ktorá sa uplatňuje v krajine, kde sa vykonáva kabotáž alebo cross-trade.

Upozorňujeme, že ak krajina má zákony o minimálnej mzde, ale má paralelné dohody alebo kolektívne zmluvy, ktoré stanovujú odvetvovú (sektorovú) sadzbu, pri určovaní mzdy vodiča sa zohľadní práve táto sadzba.

CMR a kabotáž

Právne predpisy EÚ povoľujú 3 kabotážne operácie do 7 dní. Balík opatrení v oblasti mobility navyše vyžaduje štvordňovú prestávku medzi po sebe nasledujúcimi kabotážnými operáciami v tej istej krajine. Prestávka sa počíta od konca poslednej kabotážnej operácie.

Dôležité: V medzinárodnej doprave sa za prepravu považuje prepravná operácia založená na jednom prepravnom doklade. Preto počet nákladných listov = počet kabotáže.

Ak naopak máme rovnakého odosielateľa, ale tovar je rozložený na troch miestach nakládky - stále hovoríme o jednej kabotážnej operácii. Situácia sa mení, keď chceme naložiť napríklad polovicu návesu v Paríži do Lyonu od jedného odosielateľa a ďalšiu polovicu návesu z Paríža do Marseille od úplne iného odosielateľa - v tomto prípade už máme do činenia s dvoma kabotážnými operáciami.

Vzhľadom na obmedzenia vyplývajúce z nariadení balíka opatrení v oblasti mobility je optimálne kombinovať kabotáž a medziobchodné operácie. Nariadenia EÚ po troch kabotážných operáciách skutočne nezakazujú krížový obchod počas štvordňovej prestávky.

Príklad:

Vodič spoločnosti registrovanej v Poľsku uskutočnil počas nasledujúcich štyroch dní tri kabotáže v rámci Nemecka (Mníchov – Hamburg, Brémy – Stuttgart, Stuttgart – Duisburg), po ktorých nasledovali krížové prepravy medzi Nemeckom a Holandskom (Duisburg – Amsterdam), Holandskom a Belgickom (Amsterdam – Mons) a Belgickom a Francúzskom (Brusel – Lion).

Prielom:

Vzhľadom na obmedzenia balíka mobility je optimálne kombinovať kabotáž a cross-trade.

3 prepravy za 7 dní

Predpisy EÚ umožňujú maximálne z 3 kabotážných transportov vykonať maximálne do 7 dní po ukončení medzinárodnej prepravy. Možno ich dokončiť v hostiteľskom členskom štáte alebo po jednom v ktorejkoľvek inej krajine, na ktorú sa vzťahuje balík mobility.

Je dobré si zapamätať:

1. Pravidlá balíka opatrení v oblasti mobility sa vzťahujú na krajiny Európskej únie, ale aj na Nórsko a Švajčiarsko. Tieto krajiny prispôbujú predpisy EÚ svojim vlastným. Napríklad v Nórsku platí zákaz 45-hodinového odpočinku v kabíne.

2. Balík mobility navyše ukladá štvordňovú prestávku medzi po sebe nasledujúcimi kobotážami v tej istej krajine. Ide o tzv. Cooling-off, ktorý sa uplatňuje po ukončení kobotáže a opustení konkrétnej hostiteľskej krajiny.

3. V medzinárodnej doprave sa za prepravu považuje prepravná operácia založená na jednom prepravnom doklade.

Medzinárodné náklady na dosah ruky!

S Loads2GO! môžete hovoriť o nákladoch
s kýmkoľvek a kdekoľvek!

Vďaka messengeru v aplikácii Loads2GO! môžete:



Rýchlo prepínať
medzi chatmi



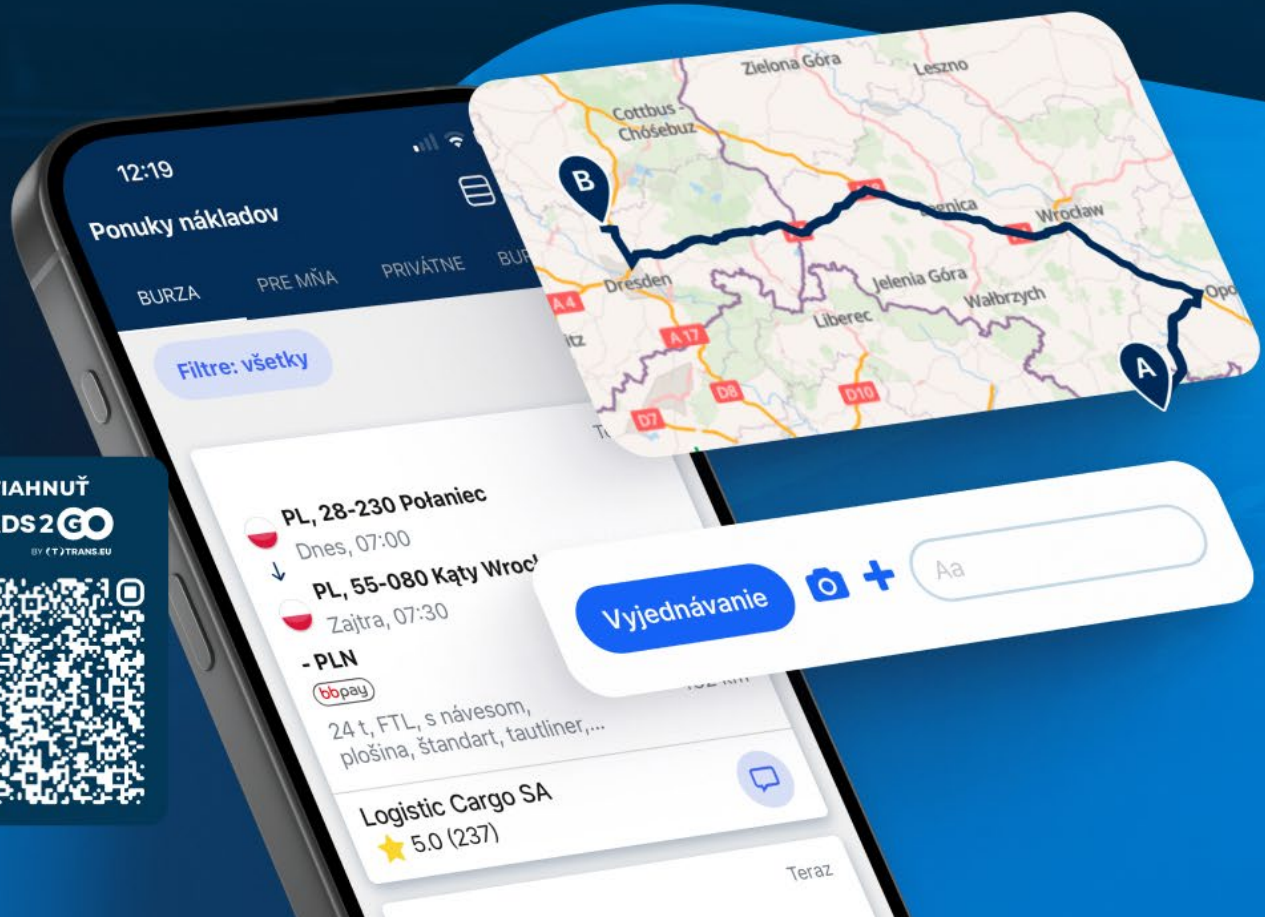
Vyjednávať
o sadzbách



Preložiť svoje
správy na mieste a
do akéhokoľvek jazyka



Uzatvárať transakcie
niekoľkými kliknutiami



STIAHNUŤ
LOADS2GO
BY (T) TRANS.EU



Najdôležitejšie pravidlá pre bezpečnú prepravu

Kabotážna a cross-trade preprava si vyžadujú osobitnú pozornosť zo strany dopravcu. Zákazku totiž vykonáva v neznámom právnom a podnikateľskom prostredí. Prepravná spoločnosť musí mať na pamäti pravidlá platné pre medzinárodnú dopravu.

04

Takéto prepravy môžu zlepšiť ekonomickú situáciu dopravnej spoločnosti, znížiť počet tzv. prázdnych preprav a tým zlepšiť ziskovosť podnikania. Je však potrebné zabezpečiť, aby sa objednávka vykonala čo najbezpečnejšie. Čo to znamená v praxi? Nielen pokojná, monitorovaná jazda, ale aj jasné pravidlá týkajúce sa nakladania a vykladania tovaru, znalosť postupov v cudzej krajine, ale aj pravidlá implementované Balíkom mobility.

Delegovanie a systém IMI

Dopravca preto musí pamätať na to, že pri vykonávaní kabotáže a cross-trade sa naňho vzťahujú predpisy o vysielaní zamestnancov so všetkými dôsledkami z toho vyplývajúcimi. Od februára 2022 preto nemôže účtovať nezdaniteľné diéty a paušálne sumy za prenocovanie. Podľa ustanovení balíka opatrení v oblasti mobility je dopravný podnik vykonávajúci kabotáž a cross-trade povinný **informovať vodiča v systéme EÚ IMI** (Internal Market Information System). Za zmienku stojí, že nie je potrebné informovať vodičov, ktorí vykonávajú tzv. bilaterálne prepravy

Je to preto, že predpisy EÚ ukladajú majiteľovi dopravnej spoločnosti povinnosť **zaplatiť aspoň minimálnu sadzbu platnú v krajine prepravy**. Ak teda napríklad poľský alebo slovenský dopravca vykonáva prepravu vo Francúzsku, musí zohľadniť odmenu platnú v tejto krajine. Nesmie tiež zabudnúť zakaždým zaznamenať do tachografu skutočnosť prekročenia hranice. To zahŕňa vyplnenie dátumu, času a symbolu príslušnej krajiny.

Bezpečnosť nákladu

Aby preprava prebiehala bez väčších problémov, **vodič musí mať pri sebe všetky potrebné dokumenty**: vyhlásenie o oznámení do systému IMI, vyplnený nákladný list a záznamy z tachografu. A majiteľ dopravnej spoločnosti by si mal pamätať, že v nových nákladných vozidlách je povinný používať digitálne tachografy druhej generácie.

Odborníci pôsobiaci na dopravnom a logistickom trhu upozorňujú aj na otázky súvisiace so správnou prípravou nákladu na prepravu. Je dôležité si uvedomiť, že hoci je odosielateľ zodpovedný za spôsob balenia tovaru, **dopravca preberá zodpovednosť za správne zabezpečenie nákladu vo vozidle**. A počas nakladania musí zostať ostražitý. V prípade viditeľného poškodenia, nesúladu tovaru s dokumentáciou atď. - túto skutočnosť by mal zaznamenať v nákladnom liste.

Ak dopravca nevenoval pozornosť poškodenému alebo chybnému obalu - alebo viditeľným chybám tovaru - je zodpovedný za kvalitu dodaného tovaru. Zatiaľ čo za správne zabalenie tovaru zodpovedá odosielateľ, **akékoľvek poškodenie musí dopravca zaznamenať v nákladnom liste pred začatím prepravy**.

Mal by vodič pomáhať?

Existuje ďalšia otázka, o ktorej majú dopravcovia pochybnosti: či by mal vodič pomáhať odosielateľovi pri nakladaní a vykladaní tovaru. Z ustanovení Dohovoru CMR o medzinárodnej preprave však

vyplýva, že **takáto pomoc by mala byť upravená zmluvou o preprave**. V opačnom prípade dopravca nepreberá zodpovednosť za následky konania vodiča.

Treba však spresniť, že **v niektorých krajinách** - v súčasnosti v Španielsku a Portugalsku - platí **zákonný zákaz asistencie vodiča pri nakladaní a vykladaní tovaru**. Tento zákaz sa vzťahuje aj na všetkých vodičov vykonávajúcich medzinárodnú prepravu v týchto krajinách. Vodiči by preto mali odmietnuť účasť na uvedených operáciách a odosielateľ a správca konkurznej podstaty nemajú právo ich k tomu nútiť. Za podobný zákaz bojujú aj dopravné organizácie vo Francúzsku.

Kabotáž a cross-trade je vynikajúci

spôsob, ako rozšíriť prevádzkové možnosti spoločnosti, lepšie využiť nákladný priestor a hlavne zvýšiť zisky. Pri hľadaní objednávateľov v Európskej únii treba brať do úvahy, že bezpečnosť je dôležitá pre obe strany. Aby ste sa ľahšie dostali k dodávateľom, oplatí sa doplniť profil na Trans.eu o informácie o spoločnosti a potrebné dokumenty a licencie. Najmä v období veľkolepého nárastu počtu ponúk na medzinárodných trasách na našej burze.

Počet objednávok prepravy na platforme Trans.eu sa pravidelne zvyšuje. Mesačne sa v nej objaví približne 9,5 milióna ponúk na prepravu. Ak chcete mať neustály prístup k novým objednávkam, využite možnosti Platformy. Dopravcom poskytuje využitie kabotáže a cross-trade prepravy.



Čo musíte mať na pamäti pri medzinárodnej preprave?



Dopravca nie je zodpovedný za úkony vodiča z vlastnej iniciatívy, ktoré nespadajú do rozsahu jeho povinností. To zahŕňa činnosti na žiadosť odosielateľa alebo príjemcu bez súhlasu dopravcu, ako je pomoc pri nakladaní alebo ukladaní tovaru.



Príprava tovaru na prepravu, výber vozidla, naloženie a umiestnenie na dopravný prostriedok sú zvyčajne povinnosťou odosielateľa, pričom zabezpečenie tovaru na vozidle je zodpovednosťou dopravcu.



Dopravca by mal zaznamenať v tachografe zakaždým, keď prekróčí hranicu.



V nových nákladných vozidlách musia mať dopravcovia inteligentné tachografy 2. generácie. Do konca roka 2024 sa táto povinnosť bude vzťahovať na všetky vozidlá. Podľa predpisov EÚ bude musieť dopravca uchovávať a ukázať na kontrolu údaje tachografu z aktuálneho dňa a predchádzajúcich 56 dní.



V prípade tovaru ADR (nebezpečný náklad) by mal mať vodič príslušné osvedčenie, ale aj osvedčenia o zhode vozidla s požiadavkami dohody ADR.

Čo musia dopravcovia mať na pamäti v roku 2024?



Do konca roka 2024 by dopravcovia zaoberajúci sa medzinárodnou dopravou mali nainštalovať inteligentné tachografy druhej generácie. Výmena sa najskôr vzťahuje na analógové alebo digitálne zariadenia nainštalované pred júnom 2019. Ďalšia skupina tachografov musí byť nahradená do 18. augusta 2025.



Nové tachografy automaticky zaznamenajú okamih prekročenia hranice, ktorý sa doteraz týkal vodiča. Treba dodať, že podmienkou automatickej registrácie je dokončenie satelitného systému Galileo.



Od 7. júla 2024 musia byť nové vozidlá s celkovou hmotnosťou nad 3,5 tony vybavené vhodnými bezpečnostnými systémami (v súlade s nariadením EÚ 2019/2144 a balíkom všeobecných bezpečnostných predpisov). Medzi nové bezpečnostné prvky patrí okrem iného signál núdzového brzdenia, monitorovanie tlaku v pneumatikách a systém mŕtveho uhla, ktorý informuje vodičov o objektoch, ktoré nie sú pre nich viditeľné.



Nemecko je kľúčovou krajinou pre kabotáž a cross-trade. Od 1. júla 2024 zahŕňalo cestné mýto v krajine novú kategóriu vozidiel s celkovou hmotnosťou viac ako 3,5 tony. Na webovej stránke nemeckého prevádzkovateľa ciest Toll Collect si môžete skontrolovať aktuálne sadzby mýta pre každú kategóriu DMC.



Koncom roka 2024 nadobúdajú účinnosť nové nariadenia balíka mobility o cestných kontrolách dopravcov. Cieľom je predĺžiť časový rozsah kontroly pracovného času vodičov: z 28 na 56 dní (plus aktuálny deň, kedy sa kontrola vykonáva). Vodič je povinný poskytnúť cestnej inšpekčnej službe úplnú dokumentáciu týkajúcu sa počtu odpracovaných hodín a času odpočinku.



Predpisy EÚ neupravujú všetky pravidlá týkajúce sa kabotáže a cross-trade dopravy. Rôzne krajiny uplatňujú rôzne kombinované prepravy a počet kabotážnych preprav. Napríklad otázka niekoľkých miest nakladania a vykladania sa rieši odlišne. Napríklad vo Francúzsku platí pravidlo, že jedna CMR znamená jednu kabotážnu prepravu. Záver: mali by ste sa tiež oboznámiť s predpismi krajiny, v ktorej dopravca vykonáva kabotáž a cross-trade operácie.

Vypracovanie:

Marek Szymanski - obsahový vstup. Redakčná úprava.

Jakub Szalek - obsahový vklad,
Krzysztof Bugaj - grafická úprava.