

JAK VYDĚLAT PENÍZE V MEZI- NÁRODNÍ DOPRAVĚ

Průvodce kobotáží
a křížovým obchodem



Přečtěte si:

- | | | |
|-----------|---|----|
| 01 | Kabotáž. Proč brát takový náklad | 3 |
| 02 | Křížový obchod (Cross-trade). Co to je a proč je to ziskové | 8 |
| 03 | Kabotáž a křížový obchod. Podobnosti, rozdíly, předpisy | 14 |
| 04 | Nejdůležitější pravidla pro bezpečnou přepravu | 19 |

Kabotáž. Proč brát takový náklad

Kabotážní doprava nabývá stále většího významu. Je to dobrý způsob, jak zlepšit finanční zdraví dopravce.



Kabotážní přeprava je stručně řečeno přeprava prováděná v jiné zemi, než ve které je dopravní společnost registrována. Pokud například dopravce z Polska, Rumunska nebo Bulharska přepraví náklad do Francie, po dokončení jedné zakázky může v rámci Francie uskutečnit ještě 3 nové přepravy. Kabotáž tak umožňuje přijímat další zakázky a zvyšuje ziskovost přepravní společnosti.

Prázdné přepravy

V posledních letech, s ohledem na recesi na evropském kontinentu, došlo také k razantnímu poklesu přepravních zakázek. Dnes to není dopravce, kdo diktuje podmínky v dodavatelském řetězci, ale jeho zákazník, ať už výrobní nebo obchodní společnost. Dopravci a speditéři hledají na svých mezinárodních trasách další náklad. Kabotáž do této potřeby dokonale zapadá, protože **snižuje množství takzvaného prázdného nákladu**, který stále představuje přibližně 22 % veškeré silniční nákladní dopravy v Evropské unii.

Přepravní společnost může díky kabotáži také lépe řídit pracovní dobu svých řidičů.

To je velmi důležité hledisko v situaci, kdy celá Evropa trpí chronickým nedostatkem řidičů nákladních vozidel. Kabotáž tak umožňuje hospodárnější využití těchto řidičů, které má dopravní firma k dispozici. Výsledkem je, že provozní náklady jsou nižší a umožňují větší konkurenceschopnost na obtížném trhu.

I když s menším počtem přepravních objednávek se kabotáž pouští stále více dopravců, stále se jedná o velmi atraktivní

trh. Kabotáž totiž umožňuje nejen **zvýšit ziskovost přepravní společnosti a zlepšit likviditu**, ale také zvyšuje flexibilitu dopravce. Z kabotáže mají prospěch nejen dopravní společnosti, ale i příkazci, protože dostávají cenově atraktivní nabídku a zlepšují svou ekonomickou situaci.

Kabotáž obohacuje nabídku dopravy v celé Evropské unii. Pro klimatickou politiku EU je důležité, že přispívají ke snížení emisí oxidu uhličitého. A to je možné díky

7 dní

Podle balíčku mobility se jedná o dobu, kterou má dopravce na dokončení kabotáže, která se počítá ode dne dokončení mezinárodní přepravy. Během této doby může provést maximálně 3 kabotážní přepravy.



22%

Tolik je podle odhadů Eurostatu podíl takzvaného prázdného nákladu v Evropě. Lze je snížit použitím kabotáže a křížového obchodu. Nejrychlejší způsob, jak takovou přepravu získat, je na platformě Trans.eu.

racionálnějšímu využívání vozového parku nákladních vozidel a výše zmíněnému snížení prázdného nákladu.

Kabotáž lze provádět dvěma různými způsoby. Za prvé, v zemi vykládky, pokud přepravní společnost provádí takové přepravy pouze v zemi příjemce nákladu. V tomto případě platí pravidlo, že do 7 dnů lze uskutečnit 3 dodávky - počítáno od první vykládky.

Druhá možnost je pro přepravu v jiné zemi, než je země první vykládky (tj. po provedení a dokončení mezinárodní přepravy.) V této situaci má dopravce právo provést jednu kabotážní přepravu a dodání nákladu by mělo proběhnout do 3 dnů od překročení hranic v druhé zemi. Důležitá poznámka: dopravce do něj může vstoupit bez nákladu, s prázdným nákladovým prostorem.



Stojí za zapamatování:

- 1.** Kabotážní přeprava je stručně řečeno přeprava prováděná v jiné zemi, než ve které je dopravní podnik registrován.

- 2.** Prováděním kabotáže může dopravní společnost také lépe řídit pracovní dobu řidičů.

- 3.** Kabotáž může být prováděna buď v zemi ukončení mezinárodní přepravy (tj. de facto první vykládka), nebo v jiné členské zemi.

- 4.** Kabotáž by měla být prováděna ve stejném vozidle, které dopravce používá k překročení hranice.

Budování mezinárodních tras. Vydělávejte více s plně naloženým vozidlem

Máme pro vás náklady, které potřebujete:



Přizpůsobené
vašemu vozidlu



Na vaší trase a s krátkým
dojezdem přes Evropu



Od ověřených
dodavatelů

VYTVOŘIT ÚČET



Křížový obchod (**Cross-trade**). Co to je a proč je to ziskové

Cross-trade je jednou z nejoblíbenějších forem mezinárodní přepravy. Snižuje náklady dopravce a umožňuje vám získat nové zákazníky.



Ekonomické zpomalení v Evropě následované poklesem přepravních zakázek přitáhlo ještě více pozornosti k přepravě napříč obchodem. Je to totiž vynikající způsob, jak zlepšit efektivitu přepravní společnosti. Kdy můžeme mluvit o cross-trade? Jedná se o druh přepravy mezi dvěma zeměmi, kde dopravce nemá registrovanou společnost.

Křížový obchod představuje téměř 30 % všech mezinárodních zásilek v Evropské unii. Proč je tato forma mezinárodní dopravy tak oblíbená? Důvodů je několik, ale tím nejdůležitějším je zlepšení ziskovosti dopravní společnosti, a tím i možnosti přežití v těžkých časech pro trh nákladní dopravy. Je to proto, že přebírání objednávek přepravními společnostmi v jiných zemích přispívá ke snížení počtu přeprav prázdných lodí.

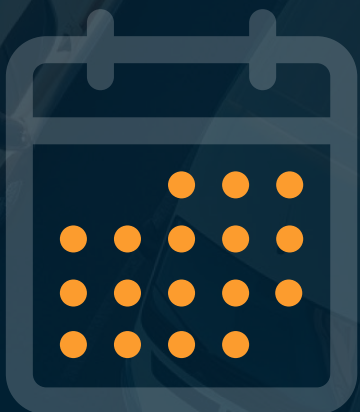
Cross-trade, neboli prolínání, velká kabotáž

Pokud například polský, český nebo maďarský dopravce uskuteční zásilku do

Německa a poté převezme náklad z Německa do Nizozemska, v poslední jmenované situaci se jedná o křížový obchod. Ale stejně dobře by to mohl být slovenský dopravce, který přepravil náklad z italského Terstu do španělské Barcelony. **Koneckonců, křížová obchodní přeprava umožňuje flexibilitu při provádění nákladů po celé Evropě** v závislosti na tom, kde je zrovna větší poptávka po přepravě.

Křížová obchodní přeprava se často označuje jako metastáze nebo rozsáhlá kabotáž. Na rozdíl od kabotáže se však místa nakládky a vykládky zboží musí nacházet v různých zemích. Navzdory omezením zavedeným v roce 2022. Balíček mobility, cross-trade přeprava je pro nákladní společnosti stále atraktivním způsobem, jak doplnit svou nabídku. Umožňuje totiž **lepší využití jak vozového parku, tak dostupných řidičů**. Koneckonců, každý dopravce si pamatuje železné pravidlo, které nám připomíná, že pokud nákladní vozidlo stojí, společnost nevydělává peníze.

Kabotáž a cross-trade přeprava umožňují flexibilní nakládku po celé Evropě.



4 týdny

Doba, po kterou může být řidič mimo své bydliště nebo sídlo společnosti. Nejméně jednou za 4 týdny by se však měl vrátit na jedno z uvedených míst.



To je odhadované procento křížového obchodu v Evropské unii.

V zemích schengenského prostoru je možné flexibilně překračovat hranice v rámci EU, a to bez hraničních kontrol. To dopravním společnostem usnadňuje hledání nákladu všude tam, kde je k dispozici.

Stojí za zapamatování:

- 1.** Křížová přeprava je atraktivní zejména v zemích, které vstoupily do schengenského prostoru. Přeprava je pak osvobozena od hraničních kontrol.

- 2.** S cross-trade přepravou lze minimalizovat riziko krádeže nebo poškození nákladu. Je to proto, že tranzitní doprava snižuje potřebu informací o trase a vozidlo nemusí často zastavovat.

- 3.** Po několik let se křížová obchodní přeprava nepovažuje za služební cestu. Za tyto přepravy proto nelze účtovat nezdaněné diety a paušální částky za přenocování.

Výhody kabotáže a cross-trade přepravy:



Zvyšte ziskovost přepravní společnosti a zlepšete likviditu.



Lepší využití nákladového prostoru a snížení množství prázdných jízd.



Větší konkurenceschopnost pro dopravce na složitém trhu, protože nemusí zákazníkovi účtovat více.



Efektivnější využití pracovní doby řidičů. Což je o to důležitější, že sektor dopravy trpí nedostatkem řidičů nákladních vozidel.



Lepší optimalizace trasy, která také snižuje emise uhlíku. Tváří v tvář stále přísnějším požadavkům EU je tento argument stále důležitější.



Rozšíření portfolia obsluhovaných zákazníků. Spokojený zákazník se může obrátit na přepravní společnost pro další objednávku.



Budování důvěry v evropský trh, což přispívá k rozšiřování portfolia zákazníků. Zákazník, který byl dobře obslužen při kabotáži, se vrátí zpět k dopravci.

Vydělávejte více na mezinárodních trasách!

Využijte růst nabídek na Trans.eu



VAN



+24%



LTL



+50%



FTL



+67%

1. pololetí 2023 vs 1. pololetí 2024

VYTVOŘIT ÚČET

Kabotáž a křížový obchod. Podobnosti, rozdíly, předpisy

Oba druhy dopravy přinášejí dopravním společnostem podobné výhody. Abyste lépe porozuměli kabotáži a křížovému obchodu, stojí za to seznámit se s rozdíly a podobnostmi, abyste vyhověli předpisům EU.



Kabotáž a křížový obchod jsou přepravy, které jsou prováděny mimo území země, ve které je přepravní společnost registrována. Přičemž: kabotáž je doprava zahájená a dokončená v rámci jedné země a křížový obchod je přeprava mezi zeměmi.

doručí náklad z Německa do Francie, tj. provede cross-trade.

Příklady mezinárodní přepravy

Kabotáž

Řidič společnosti registrované v Polsku, na Slovensku, v České republice, Maďarsku, Rumunsku, Srbsku, Bulharsku, po vykládce zboží v Německu provádí například další nakládku, přepravu a vykládku v této zemi. To znamená, že po provedení první přepravy z Polska do Německa (bilaterální přeprava) provádí řidič kabotáž.

Křížový obchod (Cross-trade)

Řidič společnosti registrované v Polsku, na Slovensku, v České republice, Maďarsku, Rumunsku, Srbsku, Bulharsku, po vykládce zboží například v Německu provede další nakládku v této zemi, ale zboží přepraví do jiné země vykládky, například do Francie.

Jinými slovy, po přepravě z Polska do Německa (bilaterální přeprava) řidič

Kabotáž, cross-trade, balíček mobility

Balíček mobility sjednotil nejdůležitější předpisy pro mezinárodní dopravu v Evropské unii. Jeho ustanovení se týkají pracovní doby řidičů, mzdy a vyslání, jakož i povinných přestávek. Ustanovení Balíčku mobility upravují také přístup na zahraniční trhy.

Kabotáž a křížový obchod mají společné to, že podléhají stejným **ustanovením balíčku mobility** - nařízení EU o silniční dopravě.

Nejdůležitější z nich se týkají:

- rozsah vyslání - řidič by měl být nahlášen v systému IMI,
- povinný návrat na základnu každých 8 týdnů,
- Povinnost vyplácet řidiči alespoň minimální mzdu platnou v zemi, kde se provádí kabotáž nebo křížový obchod.

Všimněte si, že pokud má země zákony o minimální mzdě, ale má paralelní dohody nebo kolektivní smlouvy, které stanovují odvětvovou (sektorovou/stejnou) sazbu, bude při určování mzdy řidiče zohledněna právě tato.

CMR a kabotáž

Právní předpisy EU povolují 3 kabotážní operace během 7 dnů. Balíček mobility navíc vyžaduje čtyřdenní přestávku mezi po sobě jdoucími kabotážemi ve stejné zemi. Přestávka se počítá od konce poslední kabotáže.

Důležité: V mezinárodní přepravě se přepravní operace založená na jediném přepravním dokladu považuje za přepravu. Počet nákladních listů = počet kabotáží. Na druhou stranu, pokud máme stejného přepravce, ale zboží je rozloženo na třech místech nakládky - stále hovoříme o jedné kabotáži. Situace se mění ve chvíli, kdy chceme naložit např. polovinu návěsu z Paříže do Lyonu od jednoho odesílatele a druhou polovinu návěsu z Paříže do Marseille od úplně jiného přepravce – v tomto případě již máme co do činění se dvěma kabotážními operacemi.

S ohledem na omezení vyplývající z předpisů týkajících se balíčku mobility je optimální kombinovat kabotáž a cross-trade. Předpisy EU po třech kabotážních operacích totiž nezakazují křížový obchod během čtyřdenní přestávky.

Příklad:

Řidič společnosti registrované v Polsku uskutečnil tři kabotáže v Německu (Mnichov-Hamburk, Brémy-Stuttgart, Stuttgart-Duisburg), po nichž následovala křížová obchodní přeprava mezi Německem a Nizozemskem (Duisburg-Amsterdam), Nizozemskem a Belgií (Amsterdam-Mons) a Belgií a Francií (Brussels-Lion) během následujících čtyř dnů.

Vzhledem k omezením balíčku mobility je optimální kombinovat kabotáž a cross-trade.

3 transporty za 7 dní

Předpisy EU umožňují maximálně 3 kabotážní přepravy. Musí být provedené nejpozději do 7 dnů po dokončení mezinárodní přepravy. Ty lze vyplnit v hostitelském členském státě nebo po jednom v jakékoli jiné zemi, na kterou se vztahuje balíček mobility.

Stojí za zapamatování:

- 1.** Pravidla Balíčku mobility platí pro země Evropské unie, ale také pro Norsko a Švýcarsko. Tyto země přizpůsobují předpisy EU svým vlastním. Například v Norsku platí zákaz 45 hodin odpočinku v kabině.

- 2.** Balíček mobility navíc ukládá čtyřdenní přestávku mezi po sobě jdoucími kabotážemi ve stejné zemi. Jedná se o tzv. Cool-off, který se uplatňuje po dokončení kabotáže a opuštění určité hostitelské země.

- 3.** V mezinárodní přepravě se za přepravu považuje přepravní operace založená na jediném přepravním dokladu.

Mezinárodní náklady na dosah ruky! S Loads2GO! můžete o nákladech mluvit s kýmkoli a kdekoli!

Díky messengeru v aplikaci Loads2GO! můžete:



Rychle přepínat
mezi chaty



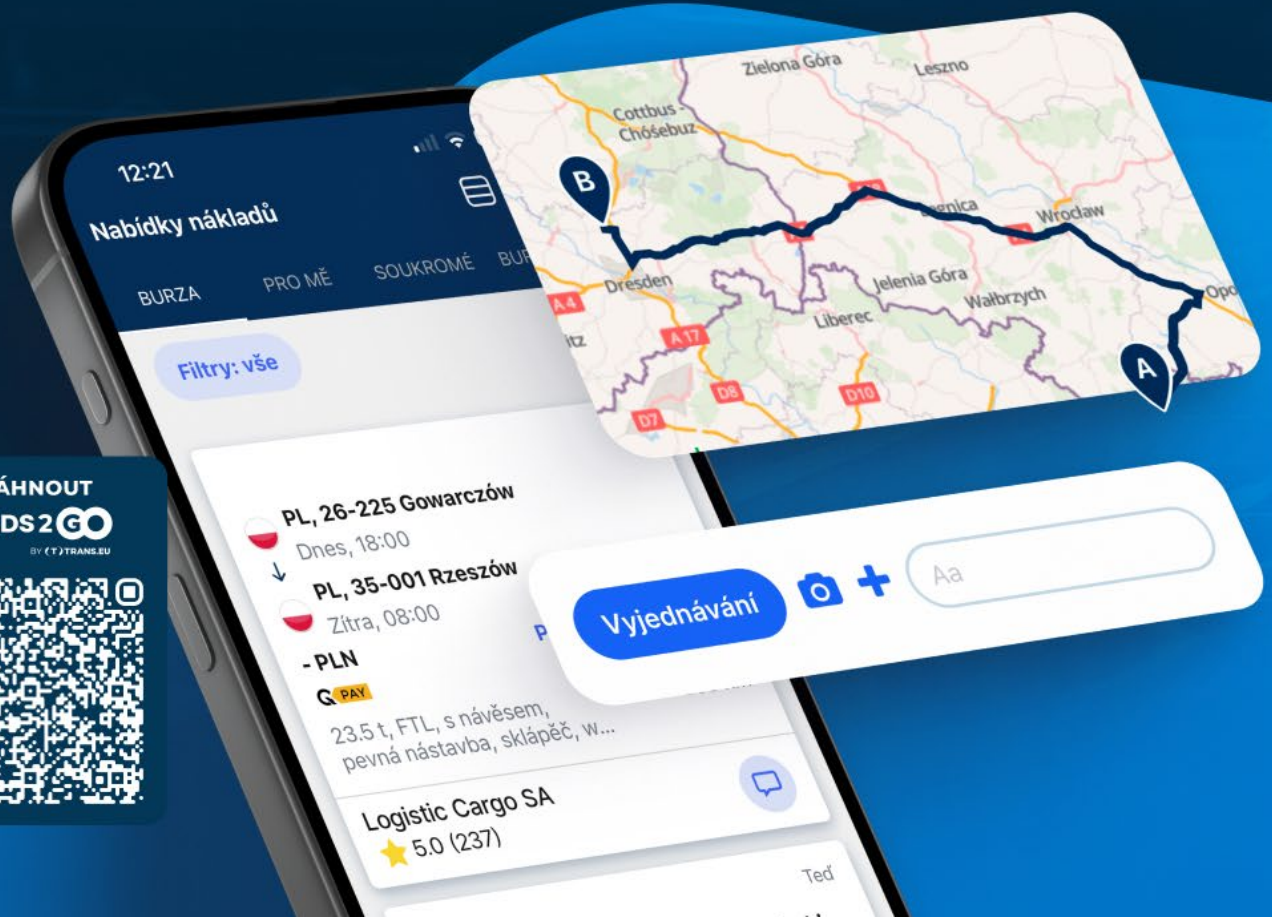
Vyjednávat o sazbách



Přeložit své zprávy
na místě a do
jakéhokoli jazyka



Zadávat transakce
několika kliknutími



STÁHNOUT
LOADS2GO
BY (T) TRANS.EU



Nejdůležitější pravidla pro bezpečnou přepravu

Kabotáž a křížová přeprava vyžadují od dopravce zvláštní pozornost. Je to z toho důvodu, že zakázku provádí v neznámém právním a obchodním prostředí. Přepravní společnost musí mít na paměti pravidla platná pro mezinárodní přepravu.

04

Takové přepravy mohou zlepšit ekonomickou situaci dopravní společnosti, snížit počet tzv. prázdných přeprav, a tím zlepšit ziskovost firmy. Je však nutné zajistit, aby zakázka proběhla co nejbezpečněji. Co to znamená v praxi? Nejen klidná, kontrolovaná jízda, ale také jasná pravidla týkající se nakládky a vykládky zboží, znalost postupů v cizí zemi, ale také pravidla implementovaná Balíčkem mobility.

Delegace a systém IMI

Dopravce proto musí pamatovat na to, že při provádění kabotáže a křížového obchodu podléhá předpisům o vysílání zaměstnanců se všemi důsledky, které z toho vyplývají. Od února 2022 proto nemůže účtovat nezdaněné diety a paušální částky za přenocování. Podle ustanovení balíčku mobility je dopravní společnost provádějící kabotáž a cross-trade povinna **informovat řidiče v systému EU IMI** (systém pro výměnu informací o vnitřním trhu). Za zmínku stojí, že není nutné upozorňovat řidiče, kteří realizují tzv. bilaterální přepravy

Je to proto, že předpisy EU ukládají majiteli přepravní společnosti **povinnost platit alespoň minimální sazbu platnou v zemi přepravy**. Pokud tedy například polský nebo slovenský dopravce provádí přepravu ve Francii, musí vzít v úvahu odměnu platnou v této zemi. Také nesmí zapomenout pokaždé zaznamenat do tachografu skutečnost překročení hranice. Jedná se o vyplnění data, času a symbolu dané země.

Zabezpečení nákladu

Aby mohla přeprava proběhnout bez větších poruch, **musí mít řidič u sebe všechny potřebné dokumenty**: prohlášení o oznámení do systému IMI, vyplněný nákladní list a záznamy z tachografu. A majitel přepravní společnosti by měl pamatovat na to, že v nových nákladních vozidlech je povinen používat digitální tachografy druhé generace.

Odborníci působící na trhu dopravy a logistiky upozorňují také na otázky spojené se správnou přípravou nákladu k přepravě. Je důležité si uvědomit, že ačkoli je odesílatel odpovědný za to, jak je zboží zabaleno, **dopravce přebírá odpovědnost za správné zajištění nákladu ve vozidle**. A během nakládky musí zůstat ostražitý. V případě viditelného poškození, nesouladu zboží s dokumentací apod. - měl by tuto skutečnost poznamenat do nákladního listu.

Pokud dopravce nevěnoval pozornost poškozenému nebo vadnému obalu - nebo viditelným vadám na zboží - je dopravce odpovědný za kvalitu dodaného zboží. Za řádné zabalení zboží odpovídá odesílatel, **ale případné poškození musí dopravce před zahájením přepravy zaznamenat do nákladního listu**.

Měl by řidič pomoci?

Existuje ještě jedna otázka, o které mají dopravci pochybnosti: zda by měl řidič pomáhat odesílateli při nakládce a vykládce zboží. Z ustanovení Úmluvy CMR o mezinárodní přepravě však vyplývá, že **tato**

pomoc by měla být upravena přepravní smlouvou. V opačném případě dopravce nepřebírá odpovědnost za následky jednání řidiče.

Je však třeba objasnit, že **v některých zemích** - v současné době ve Španělsku a Portugalsku - platí **zákonný zákaz asistence řidiče při nakládce a vykládce zboží.** Tento zákaz se vztahuje také na všechny řidiče provádějící mezinárodní přepravu v těchto zemích. Řidiči by proto měli odmítnout účast na uvedených operacích a odesílatel a příjemce nemají žádné právo je k tomu nutit. Dopravní organizace ve Francii bojují za podobný zákaz.

Kabotáž a křížový obchod jsou vynikajícím způsobem, jak rozšířit provozní schopnosti

společnosti, lépe využít nákladový prostor a co je nejdůležitější - zvýšit zisky. Při hledání zadavatelů v Evropské unii je třeba vzít v úvahu, že bezpečnost je důležitá pro obě strany. Aby bylo možné dodavatele snáze oslovit, je vhodné doplnit profil na Trans.eu o informace o společnosti a potřebné dokumenty a licence. Zejména v období velkolepého nárůstu počtu nabídek na mezinárodních trasách na naší burze.

Počet přepravních zakázek na platformě Trans.eu se pravidelně zvyšuje. Každý měsíc se zde objeví přibližně 9,5 milionu nabídek přepravy. Pokud chcete mít neustálý přístup k novým objednávkám, využijte možnosti platformy. Dopravcům umožňuje využívat kabotáž a cross-trade dopravu.



Na co musíte pamatovat při mezinárodní přepravě



Dopravce nenese odpovědnost za činnosti řidiče z vlastní iniciativy, které nespádají do rozsahu jeho povinností. To zahrnuje činnosti na žádost odesílatele nebo příjemce bez souhlasu dopravce, jako je pomoc při nakládce nebo skladování zboží.



Příprava zboží k přepravě, výběr vozidla, nakládka a umístění na dopravní prostředek jsou obvykle odpovědností odesílatele, zatímco zajištění zboží na vozidle je odpovědností dopravce.



Řidič by měl do tachografu poznamenat pokaždé, když překročí hranice.



V nových nákladních vozidlech musí mít dopravci inteligentní tachografy 2. generace. Do konce roku 2024 se tato povinnost bude vztahovat na všechna vozidla. Podle předpisů EU bude muset dopravce uchovávat a předkládat ke kontrole údaje z tachografu za aktuální den a za předchozích 56 dní.



V případě zboží ADR (nebezpečného nákladu) by měl mít řidič příslušný certifikát, ale také osvědčení o shodě vozidla s požadavky dohody ADR.

Na co musí dopravci pamatovat v roce 2024



Do konce roku 2024 by dopravci zabývající se mezinárodní dopravou měli instalovat inteligentní tachografy druhé generace. Výměna se nejprve týká analogových nebo digitálních zařízení instalovaných před červnem 2019. Další skupina tachografů musí být vyměněna do 18. srpna 2025.



Nové tachografy budou automaticky registrovat okamžik překročení hranice, který se dosud týkal řidiče. Je třeba dodat, že podmínkou pro automatickou registraci je dokončení družicového systému Galileo.



Od 7. července 2024 musí být nová vozidla s celkovou hmotností vyšší než 3,5 tuny vybavena vhodnými bezpečnostními systémy (v souladu s nařízením EU 2019/2144 a balíčkem předpisů o obecné bezpečnosti). Mezi nové bezpečnostní prvky patří mimo jiné signál nouzového brzdění, monitorování tlaku v pneumatikách a systém mrtvého úhlu, který informuje řidiče o objektech, které pro něj nejsou viditelné.



Německo je klíčovou zemí pro kobotáž a křížový obchod. Od 1. července 2024 byla do mýtného zahrnuta nová kategorie vozidel s celkovou hmotností vyšší než 3,5 tuny. Na webových stránkách společnosti Toll Collect, německého provozovatele silnic, si můžete ověřit aktuální sazby mýtného pro každou kategorii DMC.



Na konci roku 2024 vstoupí v platnost nová nařízení Balíčku mobility týkající se silničních kontrol dopravců. Cílem je prodloužit časový rozsah kontroly pracovní doby řidičů: z 28 na 56 dní (plus aktuální den, kdy se kontrola provádí). Řidič je povinen poskytnout Službě silniční inspekce úplnou dokumentaci týkající se počtu odpracovaných hodin a doby odpočinku.



Předpisy EU neupravují všechna pravidla týkající se kabotáže a křížové obchodní přepravy. Různé země uplatňují různé požadavky na kombinovanou přepravu a počet kabotážních přeprav. Například problematika několika míst nakládky a vykládky je řešena odlišně. Například ve Francii platí pravidlo, že jeden CMR znamená jednu kabotážní přepravu. Závěr: Měli byste se také seznámit s předpisy země, ve které dopravce provádí kabotážní a cross-trade dopravu.

Vypracování:

Marek Szymanski – vstupní informace
o obsahu. Redakční práce.

Jakub Szalek – obsahový vstup,

Krzysztof Bugaj – grafická úprava.