

PRZEWODNIK **PO TRANSPORCIE** **MIĘDZYNARODOWYM**

Pierwsze kroki w kaboatażu
i przewozach cross-trade



Przeczytaj:

- 01** Kabotaż. Dlaczego warto podejmować takie ładunki Str. 3

- 02** Cross-trade. Czym jest i dlaczego jest opłacalny Str. 8

- 03** Kabotaż i cross-trade. Podobieństwa, różnice, regulacje prawne Str. 14

- 04** Najważniejsze zasady bezpiecznego przewozu Str. 19

Kabotaż. Dlaczego warto podejmować takie ładunki

Przewozy kabotażowe coraz bardziej zyskują na znaczeniu. To dobry sposób na poprawę kondycji finansowej przewoźnika.



Przewozy kabotażowe to najkrócej mówiąc przewozy wykonywane na terenie innego kraju niż ten, w którym firma przewozowa jest zarejestrowana. Jeśli np. przewoźnik z Polski, Rumunii czy Bułgarii przewozi ładunek do Francji, to po zakończeniu jednego zlecenia, może jeszcze wewnątrz Francji podjąć 3 nowe przewozy. Kabotaż umożliwia więc podjęcie dodatkowych zleceń i czyni firmę przewozową bardziej rentowną.

Puste przewozy

Ostatnie lata, wobec recesji na kontynencie europejskim, spowodowały także drastyczny spadek zleceń transportowych. Dziś to nie przewoźnik dyktuje warunki w łańcuchu dostaw, ale jego klient, czyli firma produkcyjna albo handlowa. Przewoźnicy i spedytorzy szukają dodatkowych ładunków na swoich międzynarodowych trasach. Kabotaż doskonale wpisuje się w tę potrzebę, bo **ogranicza ilość tzw. pustych przewozów**, które ciągle w Unii Europejskiej stanowią około 22% wszystkich przewozów drogowych.

Dzięki podjęciu przewozów kabotażowych **firma transportowa może także lepiej gospodarować czasem pracy kierowców**. To bardzo ważny argument w sytuacji, kiedy cała Europa cierpi na chroniczny niedobór kierowców ciężarówek. Kabotaż umożliwia tym samym bardziej ekonomiczne wykorzystanie tych kierowców, którymi dysponuje firma transportowa. W konsekwencji koszty działalności są niższe i umożliwiają większą konkurencyjność na trudnym rynku. Choć wobec mniejszej ilości zleceń

transportowych coraz więcej przewoźników podejmuje się kabotażu, to ciągle bardzo atrakcyjny rynek. Kabotaż umożliwia bowiem nie tylko **podniesienie rentowności firmy transportowej oraz poprawę płynności finansowej**, ale także czyni przewoźnika bardziej elastycznym. Dzięki podjęciu kabotażu zyskują nie tylko firmy transportowe, ale również zleceniodawcy, bo otrzymują atrakcyjną cenowo ofertę i polepszają swoją sytuację ekonomiczną.

7 dni

Wg ustaleń Pakietu Mobilności, **tylę czasu ma przewoźnik na zakończenie przewozów kabotażowych**, licząc od dnia zakończenia transportu międzynarodowego. W tym czasie może wykonać maksymalnie 3 przewozy kabotażowe.



22%

Tyle wynosi według szacunków Eurostatu **odsetek tzw. pustych przewozów w Europie**. Można je ograniczyć dzięki wykorzystaniu kabotażu i cross-trade. Najszybciej takie transporty udaje się pozyskać na Platformie Trans.eu.

Przewozy kabotażowe wzbogacają ofertę transportową w całej Unii Europejskiej. Co ważne z punktu widzenia polityki klimatycznej UE, przyczyniają się do mniejszej emisji dwutlenku węgla. A staje się to możliwe dzięki bardziej racjonalnemu wykorzystaniu floty ciężarowej i wspomnianemu już ograniczeniu pustych przewozów.

Kabotaż może być realizowany w dwóch różnych wariantach. Po pierwsze, w kraju rozładunku, jeśli firma transportowa wykonuje takie przewozy wyłącznie w kraju przyjmującym ładunek. W tym

przypadku obowiązuje zasada, że można przeprowadzić 3 dostawy w ciągu 7 dni - licząc od pierwszego rozładunku.

Drugi wariant dotyczy przewozu w innym państwie niż kraj pierwszego rozładunku (czyli po wykonaniu i zakończeniu przewozu międzynarodowego.) W takiej sytuacji przewoźnik ma prawo zrealizować jeden przewóz kabotażowy, a dostawa ładunku powinna się odbyć w ciągu 3 dni od przekroczenia granicy w drugim państwie. Uwaga ważne: przewoźnik może do niego wjechać bez ładunku, z pustą powierzchnią ładunkową.



Warto zapamiętać:

1. **Przewozy kabotażowe** to najkrócej mówiąc przewozy wykonywane na terenie innego kraju niż ten, w którym firma przewozowa jest zarejestrowana.

2. Dzięki podjęciu przewozów kabotażowych firma transportowa może także **lepiej gospodarować czasem pracy kierowców**.

3. **Kabotaż można wykonywać w kraju zakończenia przewozu międzynarodowego** (czyli de facto pierwszego rozładunku) albo w innym kraju członkowskim.

4. Przewozy kabotażowe powinny odbywać się **tym samym samochodem**, którym przewoźnik przekroczył granicę.

Buduj międzynarodowe trasy i zarabiaj więcej z pełnym załadunkiem od Trans.eu

Mamy dla Ciebie ładunki, jakich potrzebujesz:



Dopasowane do
Twojego pojazdu



Na Twojej trasie i z krótkim
dolotem w całej Europie



Od zweryfikowanych
kontrahentów

ZAŁÓŻ KONTO



Cross-trade. Czym jest i dlaczego jest opłacalny

Przewozy cross-trade to jedna z najpopularniejszych form transportu międzynarodowego. Redukuje koszty przewoźnika i pozwala zdobyć nowych klientów.



Spowolnienie gospodarcze w Europie, a w ślad za tym spadek zleceń transportowych, zwrócił jeszcze większą uwagę na przewozy cross-trade. To bowiem doskonały sposób na poprawę efektywności firmy przewozowej. Kiedy możemy mówić o cross-trade? To rodzaj transportu między dwoma krajami, w których przewoźnik nie ma zarejestrowanej firmy.

Cross-trade stanowi blisko 30% wszystkich przewozów międzynarodowych w Unii Europejskiej.

Skąd taka popularność tej formy transportu międzynarodowego? Przyczyn jest kilka, ale najważniejsza to **poprawa rentowności firmy transportowej**, a więc możliwość przetrwania w trudnych dla rynku przewozowego czasach. Podejmowanie przez firmy transportowe zleceń w innych krajach przyczynia się bowiem do zredukowania pustych przewozów.

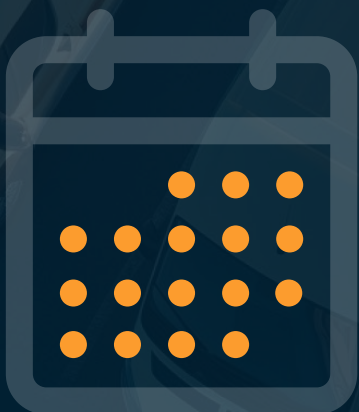
Cross-trade, czyli inaczej przerzut, duży kabotaż

Jeśli np. polski, czeski lub węgierski przewoźnik realizuje transport do Niemiec,

a następnie podejmuje ładunki z Niemiec do Holandii, to w tej ostatniej sytuacji realizuje przewóz cross-trade. Ale równie dobrze może to być słowacki przewoźnik, który podjął się transportu ładunków z Triestu we Włoszech do hiszpańskiej Barcelony. **Przewozy cross-trade umożliwiają bowiem elastyczne podejmowanie ładunków w całej Europie**, w zależności od tego, gdzie akurat występuje większe zapotrzebowanie na przewozy.

Transport cross-trade nazywany jest często przerzutem albo dużym kabotażem. W odróżnieniu od kabotażu, miejsca załadunku i rozładunku towarów muszą jednak znajdować się w różnych krajach. Mimo ograniczeń wprowadzonego w 2022 r. Pakietu Mobilności, transport cross-trade nadal jest atrakcyjną formą uzupełniania oferty przez firmy przewozowe. Pozwala bowiem **lepiej wykorzystać zarówno flotę samochodową, jak i dostępnych kierowców**. Każdy przewoźnik pamięta bowiem o żelaznej zasadzie, która przypomina, że jeżeli ciężarówka stoi, to firma nie zarabia.

Przewozy kabotażowe i cross-trade umożliwiają elastyczne podejmowanie ładunków w całej Europie.



4 tygodnie

Okres w którym kierowca może przebywać poza miejscem zamieszkania lub siedzibą firmy. Nie rzadziej niż co 4 tygodnie powinien jednak wrócić do jednego z wymienionych miejsc.



Taki jest szacowany odsetek przewozów cross-trade w Unii Europejskiej.

W państwach Strefy Schengen można w sposób elastyczny, bez kontroli granicznej, przekraczać granice wewnątrz UE. Ułatwia to firmom transportowym poszukiwanie ładunków wszędzie tam, gdzie są one dostępne.

Warto zapamiętać:

1. **Przewozy cross-trade** są szczególnie atrakcyjne w państwach, które przystąpiły do Strefy Schengen. Transporty zwolnione są wtedy z kontroli granicznej.

2. **Dzięki transportom cross-trade można zminimalizować ryzyko kradzieży czy uszkodzenia ładunku.** Tranzyt ogranicza bowiem konieczność podawania informacji o trasie przejazdu, a pojazd nie musi się często zatrzymywać.

3. **Od kilku lat przewozy cross trade nie są traktowane jako podróż służbowa.** Nie można więc naliczyć za takie transporty nieopodatkowanych diet i ryczałtów za noclegi.

Zalety przewozów kabotażowych oraz cross-trade:



Podniesienie rentowności firmy transportowej i poprawa płynności finansowej.



Lepsze wykorzystanie przestrzeni ładunkowej i ograniczenie pustych przewozów.



Większa konkurencyjność przewoźnika na trudnym rynku, bo nie musi obciążać klienta wyższymi kosztami.



Bardziej efektywne wykorzystanie czasu pracy kierowców. Co jest tym ważniejsze, że sektor transportowy cierpi na brak kierowców ciężarówek.



Lepsza optymalizacja tras, dzięki czemu zmniejsza się także emisja dwutlenku węgla. Wobec coraz bardziej surowych wymogów UE, argument ten coraz bardziej zyskuje na znaczeniu.



Powiększenie portfela obsługiwanych klientów. Zadowolony klient może zwrócić się do firmy transportowej przy kolejnym zleceniu.



Budowanie zaufania na rynku europejskim, co przyczynia się do poszerzenia portfolio klientów. Klient dobrze obsługiwany w kabotażu, wróci do przewoźnika.

Zarabiaj więcej na trasach międzynarodowych!

Wykorzystaj wzrost liczby ofert na Trans.eu



BUS



+24%



LTL



+50%



FTL



+67%

H1 2023 vs H1 2024

ZAŁÓŻ KONTO

Kabotaż i cross-trade. **Podobieństwa, różnice,** **regulacje prawne**

Oba rodzaje przewozów przynoszą podobne korzyści firmom transportowym. Aby lepiej zrozumieć kabotaż i cross-trade warto zaznajomić się z różnicami i podobieństwami, aby stosować się do przepisów unijnych.



Kabotaż i cross-trade to przewozy, które są wykonywane poza terenem państwa, w którym zarejestrowana jest firma transportowa. Przy czym: kabotaż to transport rozpoczęty i zakończony na terenie jednego państwa, a cross-trade to transport pomiędzy państwami;

Przykłady przewozów międzynarodowych

Kabotaż

Kierowca firmy zarejestrowanej na terenie Polski, Słowacji, Czech, Węgier, Rumunii, Serbii, Bułgarii, po rozładunku towaru np. w Niemczech, dokonuje w tym państwie kolejnego załadunku, transportu i rozładunku. Czyli po dokonaniu pierwszego transportu z Polski do Niemiec (przewozu bilateralnego), kierowca wykonuje kabotaż.

Cross-trade

Kierowca firmy zarejestrowanej na terenie Polski, Słowacji, Czech, Węgier, Rumunii, Serbii, Bułgarii, po rozładunku towaru np. w Niemczech, dokonuje w tym państwie kolejnego załadunku, ale przewozi towar do innego kraju, w którym następuje rozładunek, np. do Francji.

Inaczej mówiąc, po wykonaniu transportu z Polski do Niemiec (przewozu bilateralnego), kierowca

dostarcza ładunek z Niemiec do Francji, czyli wykonuje cross-trade.

Kabotaż, cross-trade, Pakiet Mobilności

Pakiet Mobilności ujedynolicił najważniejsze przepisy dotyczące transportu międzynarodowego w Unii Europejskiej. Jego zapisy dotyczą czasu pracy kierowców, wynagrodzenia i delegowania, a także obowiązkowych przerw w pracy. Zapisu Pakietu Mobilności regulują także dostęp do zagranicznych rynków.

To co łączy kabotaż i cross-trade, to podleganie tym samym przepisom Pakietu Mobilności - unijnym regulacjom w zakresie transportu drogowego.

Najważniejsze z nich dotyczą:

- zakresu delegowania pracowników - kierowcę należy zgłosić w systemie IMI,
- obowiązku powrotu do bazy co 8 tygodni,
- obowiązku wypłacania kierowcy co najmniej minimalnego wynagrodzenia, jakie obowiązuje na terenie państwa, w którym wykonywany jest kabotaż lub cross-trade.

Należy pamiętać, że jeżeli w danym kraju istnieją przepisy o płacy minimalnej, ale równolegle zawarte są porozumienia lub układy zbiorowe, które wyznaczają stawkę branżową (sektorową/taką samą), to właśnie ona będzie brana pod uwagę przy ustalaniu wynagrodzenia kierowcy.

CMR i kabotaż

Prawo unijne zezwala na wykonanie **3 przewozów kabotażowych w ciągu 7 dni**. **Pakiet Mobilności nakłada dodatkowo obowiązek czterodniowej przerwy pomiędzy kolejnymi kabotażami w tym samym kraju. Przerwa liczona jest od zakończenia ostatniego przewozu kabotażowego.**

Ważne: W przewozach międzynarodowych za przewóz uznawana jest operacja przewozowa bazująca na jednym dokumencie przewozowym. Dlatego liczba listów przewozowych = liczba kabotaży.

Jeśli natomiast mamy tego samego nadawcę, ale towar jest rozładowany w trzech miejscach załadunku – to cały czas mówimy o jednej operacji kabotażowej. Sytuacja zmienia się, gdy chcemy załadować np. pół naczepy w Paryżu do Lyonu od jednego zleceniodawcy i kolejne pół naczepy z Paryża do Marsylii od zupełnie innego zleceniodawcy – w tym przypadku mamy już do czynienia z dwiema operacjami kabotażowymi.

W związku z ograniczeniami, jakie niosą ze sobą przepisy Pakietu Mobilności optymalne jest łączenie przewozów kabotażowych i cross-trade. Unijne regulacje, po wykonaniu trzech przewozów kabotażowych, nie zakazują bowiem wykonywać cross-trade'ów w okresie czterodniowej przerwy.

Przykład:

Kierowca firmy zarejestrowanej w Polsce, wykonał trzy kabotaże na terenie Niemiec (Monachium-Hamburg, Brema-Stuttgart, Stuttgart-Duisburg), po czym w ciągu kolejnych 4 dni dokonał transportów pomiędzy Niemcami a Niderlandami (Duisburg-Amsterdam), Niderlandami a Belgią (Amsterdam-Mons), oraz Belgią i Francją (Bruksela-Lion) - cross-trade.

W związku z ograniczeniami Pakietu Mobilności, optymalnie jest łączyć przewozy kabotażowe i cross-trade.

3 przewozy w 7 dni

Przepisy unijne pozwalają wykonać najwyżej **3 przewozy kabotażowe w maksymalnie 7 dni po zakończeniu przewozu międzynarodowego.**

Można je zrealizować w przyjmującym państwie członkowskim lub po jednym w każdym innym kraju, w którym obowiązuje Pakiet Mobilności.

Warto zapamiętać:

1. **Zasady Pakietu Mobilności dotyczą krajów Unii Europejskiej, ale także Norwegii i Szwajcarii.** Kraje te dostosowują unijne przepisy do swoich własnych. W Norwegii obowiązuje np. zakaz 45-godzinnego odpoczynku w kabinie.

2. **Pakiet Mobilności nakłada dodatkowo obowiązek czterodniowej przerwy pomiędzy kolejnymi kabotażami w tym samym kraju.** Chodzi o tzw. Cooling-off, który ma zastosowanie po zakończeniu kabotażu i opuszczanie konkretnego państwa przyjmującego.

3. W przewozach międzynarodowych za przewóz uznawana jest **operacja przewozowa bazująca na jednym dokumencie przewozowym.**

Międzynarodowe ładunki na wyciągnięcie ręki!

Z Loads2GO porozmawiasz o ładunkach
wszędzie i z kim tylko chcesz!

Dzięki komunikatorowi w aplikacji Loads2GO:



Szybko przeklikasz
się między rozmowami,



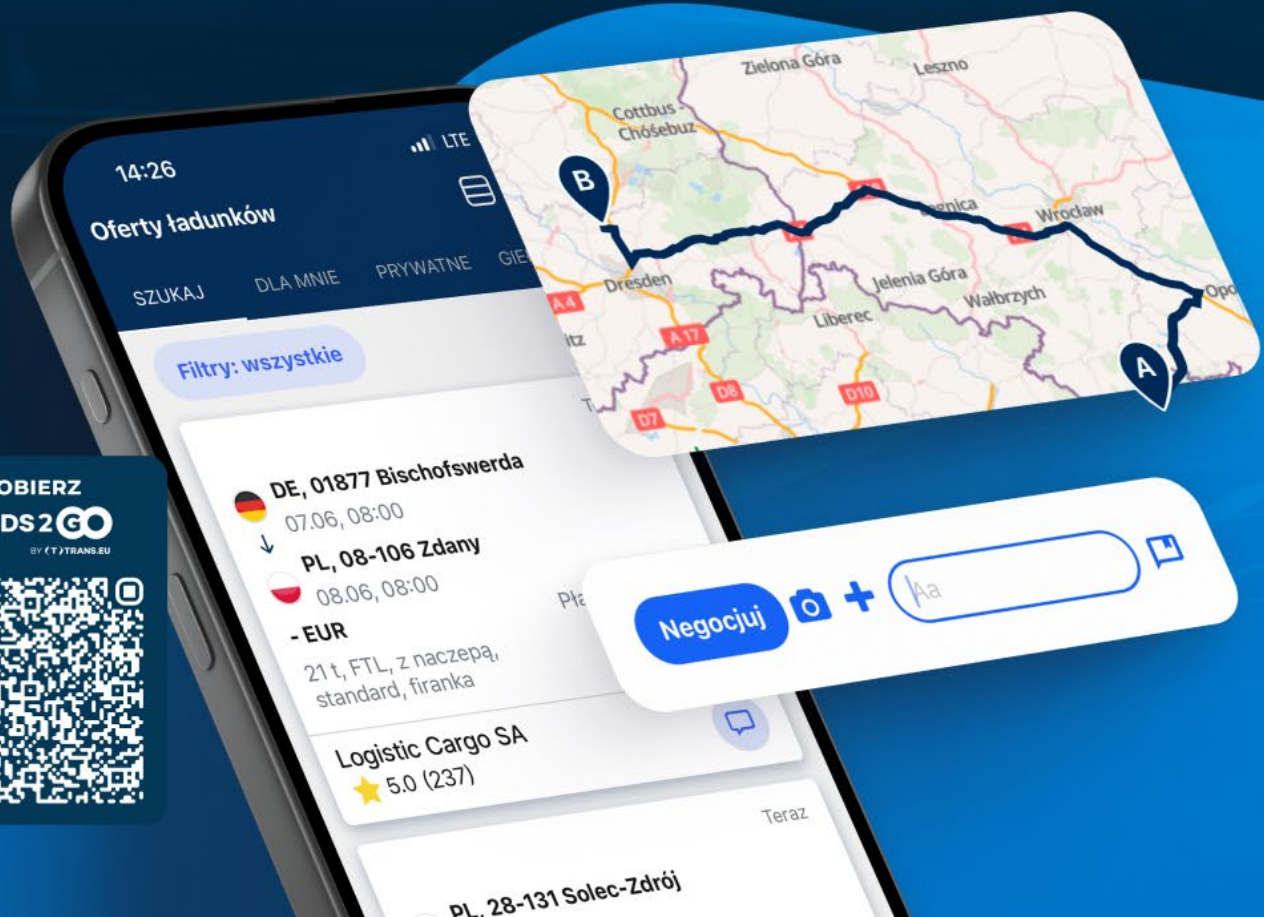
Negocjujesz stawki



Przetłumaczysz swoje
wiadomości od ręki
i na dowolny język



Zawrzesz transakcje
kilkoma kliknięciami



POBIERZ
LOADS2GO
BY (T) TRANS.EU



Najważniejsze zasady bezpiecznego przewozu

Transport kabotażowy oraz cross-trade wymagają od przewoźnika szczególnej uwagi. Wykonuje on bowiem zlecenie w nieznanym sobie otoczeniu prawnym i biznesowym. Firma transportowa musi pamiętać o regułach stosowanych w transporcie międzynarodowym.

04

Przewozy takie mogą poprawić sytuację ekonomiczną firmy transportowej, zredukować ilość tzw. pustych przewozów, a więc poprawić rentowność biznesu. Trzeba jednak zadbać o możliwie bezpieczną realizację zlecenia. Co to oznacza w praktyce? Nie tylko spokojną, monitorowaną jazdę, ale także jasne zasady związane z załadunkiem i rozładunkiem towaru, znajomość procedur w obcym kraju, ale także zasad wdrożonych przez Pakiet Mobilności.

Delegowanie i system IMI

Przewoźnik musi więc pamiętać, że wykonując kabotaż i cross-trade podlega przepisom o delegowaniu pracowników ze wszystkimi tego konsekwencjami. Od lutego 2022 r. nie może więc naliczać nieopodatkowanych diet i ryczałtów za noclegi. Zgodnie z postanowieniami Pakietu Mobilności firma transportowa realizująca przewozy kabotażowe oraz cross-trade ma obowiązek **zgłoszenia kierowcy w unijnym systemie IMI** (Internal Market Information System). Warto dodać, że nie trzeba zgłaszać kierowców, którzy realizują tzw. przewozy bilateralne

Unijne przepisy zobowiązują bowiem właściciela firmy transportowej do **płacenia co najmniej minimalnej stawki obowiązującej w kraju przewozu**. Jeśli więc np. polski albo słowacki przewoźnik wykonuje przewozy we Francji musi uwzględnić wynagrodzenie obowiązujące w tym kraju. Nie może także zapomnieć o każdorazowym odnotowaniu w tachografie faktu przekroczenia granicy. Chodzi o

uzupełnienie daty, godziny i symbolu danego państwa.

Zabezpieczenie ładunku

Aby realizacja przewozu przebiegała bez większych perturbacji **kierowca musi posiadać przy sobie wszystkie niezbędne dokumenty**: deklarację zgłoszenia do systemu IMI, wypełniony list przewozowy oraz zapisy z tachografu. A właściciel firmy transportowej powinien pamiętać, że w nowych ciężarówkach jest zobowiązany do korzystania z tachografów cyfrowych drugiej generacji.

Eksperci zajmujący się rynkiem transportowo-logistycznym zwracają także uwagę na kwestie związane z właściwym przygotowaniem ładunków do przewozu. Trzeba pamiętać, że chociaż to nadawca odpowiada za sposób pakowania towaru, to **przewoźnik bierze na siebie odpowiedzialność za prawidłowe zabezpieczenie ładunku w pojeździe**. I musi zachować czujność podczas załadunku. W przypadku widocznych uszkodzeń, niezgodności towaru z dokumentacją, itp - powinien odnotować ten fakt w liście przewozowym.

Jeśli przewoźnik nie zwrócił uwagi na uszkodzone albo wadliwe opakowanie - lub widoczne ubytki w towarze - to na nim spoczywa odpowiedzialność za jakość dowiezionego towaru. Prawidłowe opakowanie towaru leży wprawdzie po stronie nadawcy, ale **ewentualne uszkodzenia przewoźnik musi przed**

rozpoczęciem transportu odnotować w liście przewozowym.

Czy kierowca powinien pomagać?

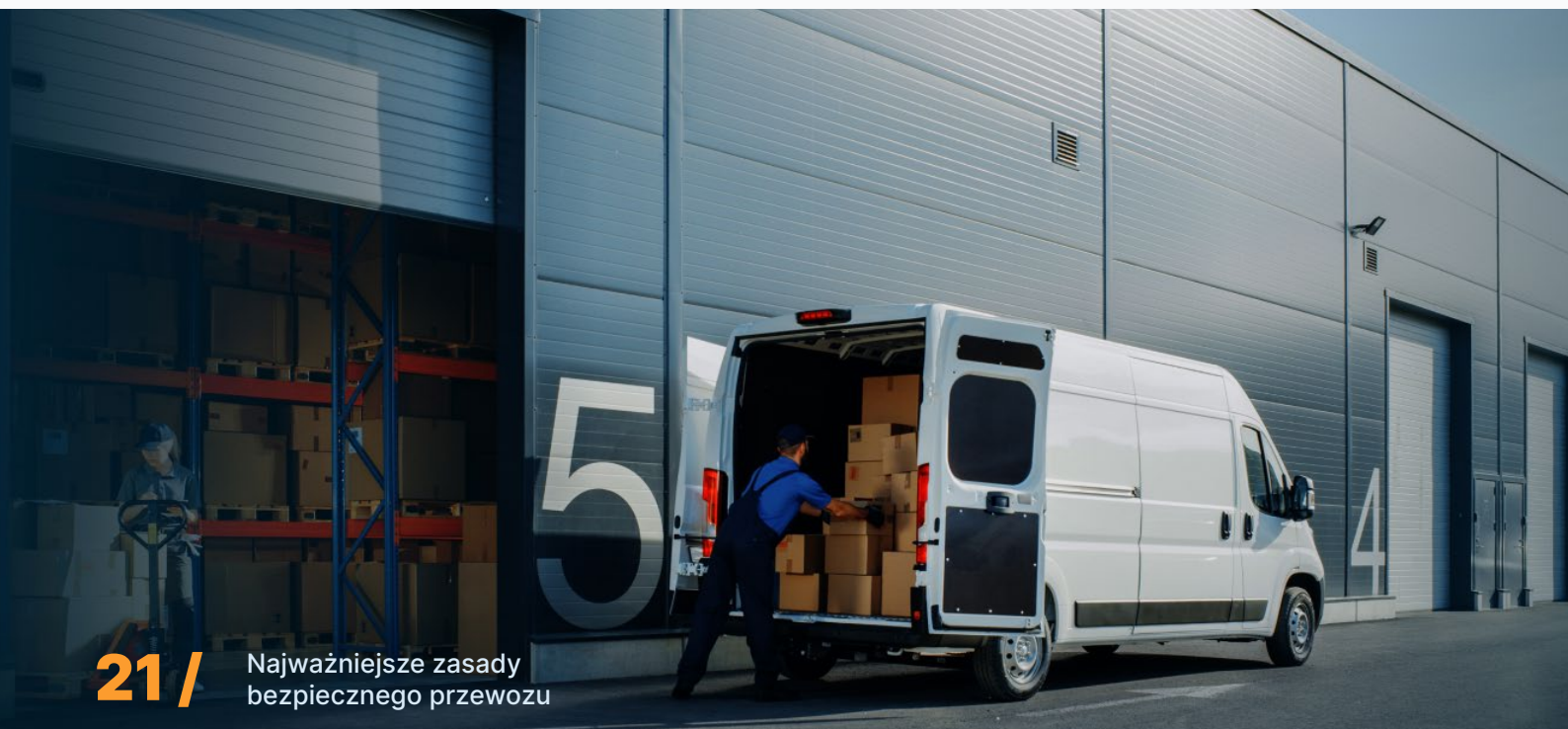
Wątpliwości przewoźników budzi jeszcze jedna kwestia: czy kierowca powinien pomagać nadawcy towaru przy załadunku i rozładunku. Z zapisów Konwencji CMR dotyczącej przewozów międzynarodowych wynika jednak, że **pomoc taka powinna zostać uregulowana przez umowę przewozową**. W przeciwnym razie przewoźnik nie bierze odpowiedzialności za skutki działania kierowcy.

Trzeba jednak wyraźnie zaznaczyć, że **w niektórych krajach** - obecnie w Hiszpanii i Portugalii - wprowadzono **ustawowy zakaz pomocy kierowcy podczas załadunku i rozładunku towaru**. Zakaz ten obowiązuje także wszystkich kierowców realizujących transport międzynarodowy w tych krajach. Kierowcy powinni więc odmówić udziału w wymienionych operacjach, a nadawca i odbiorca nie ma prawa ich do tego zmusić.

O podobny zakaz walczą organizacje przewozowe we Francji.

Kabotaż i cross-trade to doskonały sposób na rozwinięcie możliwości operacyjnych firmy, lepsze wykorzystanie przestrzeni ładunkowej i przede wszystkim - na zwiększenie zysków. Szukając zleceniodawców w Unii Europejskiej, warto wziąć pod uwagę, że na bezpieczeństwie zależy obu stronom. Aby ułatwić sobie dotarcie do kontrahentów warto uzupełnić profil na Trans.eu o informacje dotyczące firmy oraz potrzebne dokumenty i licencje. Szczególnie w okresie spektakularnego wzrostu liczby ofert na trasach międzynarodowych na naszej giełdzie.

Liczba zleceń transportowych na Platformie Trans.eu regularnie wzrasta. Miesięcznie pojawia się tam około 9,5 miliona ofert przewozowych. Jeśli chcesz mieć stały dostęp do nowych zleceń, korzystaj z możliwości Platformy. Zapewnia ona przewoźnikom korzystanie z transportów kabotażowych i cross-trade.



O czym trzeba pamiętać podczas przewozów międzynarodowych



Przewoźnik nie odpowiada za czynności podjęte przez kierowcę z własnej inicjatywy, które nie wchodzą w zakres jego obowiązków. Dotyczy to działań na prośbę nadawcy lub odbiorcy bez zgody przewoźnika, takich jak pomoc w załadunku czy rozmieszczaniu towaru.



Przygotowanie towaru do transportu, wybór pojazdu, załadunek i rozmieszczenie na środku transportowym to zazwyczaj obowiązki nadawcy, a zabezpieczenie towaru na pojeździe – przewoźnika.



Kierowca powinien odnotować w tachografie każdorazowy fakt przekroczenia granicy.



W nowych ciężarówkach przewoźnicy muszą posiadać inteligentne tachografy 2. generacji. Do końca 2024 r. obowiązek ten obejmie wszystkie pojazdy. Zgodnie z unijnymi przepisami przewoźnik będzie musiał przechowywać i okazywać do kontroli dane z tachografu pochodzące z aktualnego dnia i poprzedzających go 56 dni.



W przypadku towarów ADR (ładunków niebezpiecznych), kierowca powinien posiadać stosowny certyfikat, ale także świadectwa zgodności pojazdu z wymaganiami umowy ADR.

O czym muszą pamiętać przewoźnicy w 2024 r.



Do końca 2024 r. przewoźnicy wykonujący transporty międzynarodowe powinni zamontować inteligentne tachografy drugiej generacji. Wymiana dotyczy najpierw urządzeń analogowych lub cyfrowych zamontowanych przed czerwcem 2019 r. Do 18 sierpnia 2025 r. należy wymienić kolejną grupę tachografów.



Nowe tachografy automatycznie zarejestrują moment przekroczenia granicy, co do tej pory angażowało kierowcę. Trzeba dodać, że warunkiem automatycznej rejestracji jest zakończenie prac nad satelitarnym systemem Galileo.



Od 7 lipca 2024 r. nowe pojazdy o DMC powyżej 3,5 tony muszą być wyposażone w odpowiednie systemy bezpieczeństwa (zgodnie z rozporządzenia UE 2019/2144 oraz pakietem General Safety Regulations). Nowe zabezpieczenia obejmują m.in. awaryjny sygnał stopu, monitoring ciśnienia w oponach, czy system martwego pola informujący o obiektach niewidocznych dla kierowcy.



Niemcy są kluczowym krajem dla przewozów kabotażowych i cross-trade. Od 1 lipca 2024 r. opłata drogowa na terenie tego kraju objęła nową kategorię pojazdów, o DMC powyżej 3,5 tony. Na stronie Toll Collect, niemieckiego operatora dróg, można sprawdzić aktualne stawki za myto w poszczególnych kategoriach DMC.



Z końcem 2024 r. wchodzi w życie nowe przepisy Pakietu Mobilności dotyczące kontroli drogowej przewoźników. Chodzi o zwiększenie zakresu czasowego kontroli czasu pracy kierowców: z 28 do 56 dni (plus dzień bieżący, w którym przeprowadzana jest kontrola). Kierowca zobowiązany jest przedstawić Inspekcji Drogowej pełną dokumentację związaną z ilością przepracowanych godzin oraz czasem odpoczynku.



Rozporządzenia unijne nie regulują wszystkich zasad związanych z kabotażem i transportami cross-trade. Poszczególne kraje różnie odnoszą się do transportów kombinowanych oraz ilości przewozów kabotażowych. W sposób zróżnicowany traktuje się np. kwestię kilku miejsc załadunku i rozładunku. We Francji obowiązuje przykładowo zasada, że jeden CMR oznacza jeden przewóz kabotażowy. Wniosek: należy zapoznać się także z przepisami kraju, w którym przewoźnik przeprowadza operacje kabotażu i transportów cross-trade.

Opracowanie:

Marek Szymański – wkład merytoryczny i redakcja materiału

Jakub Szalek – wkład merytoryczny

Krzysztof Bugaj – skład graficzny