

HOGYAN LEHET PÉNZT KERESNI A NEMZETKÖZI SZÁLLÍTÁSBAN

Útmutató a kabotázshoz
és a keresztkereskedelemhez



Olvas:

01	Kabotázs. Miért vegyen fel ilyen rakományokat	3
02	Keresztkereskedelem. Mi ez és miért nyereséges	8
03	Kabotázs és keresztkereskedelem. Hasonlóságok, különbségek, szabályozások	14
04	A biztonságos szállítás legfontosabb szabályai	19

Kabotázs. Miért vegyen fel ilyen rakományokat

A kabotázs szállítás egyre fontosabbá válik. Ez jó módja a fuvarozó pénzügyi helyzetének javítására.



A kabotázs röviden, olyan szállítás, amelyet a fuvarozó vállalat bejegyzése szerinti országtól eltérő országban végeznek. Ha például egy fuvarozó Lengyelországból, Romániából vagy Bulgáriából szállít rakományt Franciaországba, egy megrendelés teljesítése után még mindig vállalhat 3 új szállítást Franciaországon belül. A kabotázs így lehetővé teszi további megrendelések felvételét, és nyereségesebbé teszi a fuvarozó vállalatot.

Üres szállítások

Az elmúlt években, tekintettel az európai kontinensen tapasztalható recesszióra, a fuvarmegbízások drasztikus csökkenése is következett. Ma nem a fuvarozó diktálja a feltételeket az ellátási láncban, hanem az ügyfele, akár gyártó, akár kereskedelmi vállalat. A fuvarozók és a szállítmányozók további rakományt keresnek nemzetközi útvonalaikon. A kabotázs tökéletesen illeszkedik ehhez az igényhez, mivel **csökkenti az ügynevezett üresjárat mennyiségét**, amely még mindig az Európai Unió összes közúti árufuvarozásának mintegy 22%-át teszi ki.

A kabotázsműveletek megkezdésével **a fuvarozó vállalatok jobban be tudják osztani járművezetőik munkaidejét is**. Ez nagyon fontos szempont egy olyan helyzetben, amikor egész Európa krónikus tehergépjármű-vezetőhiánnyal küzd. A kabotázs tehát lehetővé teszi a fuvarozó vállalkozás rendelkezésére álló járművezetők gazdaságosabb kihasználását. Ennek eredményeként a működési költségek alacsonyabbak, és nagyobb versenyképességet tesznek

lehetővé egy nehéz piacon.

Bár kevesebb fuvarmegbízás mellett egyre több fuvarozó kezdi meg a kabotázst, ez még mindig nagyon vonzó piac. Ennek oka, hogy a kabotázs nemcsak **a fuvarozó vállalat jövedelmezőségének növelését és a likviditás javítását** teszi lehetővé, hanem rugalmasabbá is teszi a fuvarozót. A kabotázs nemcsak a fuvarozó vállalatok, hanem a megbízók számára is előnyös, mivel vonzó árú ajánlatot kapnak, és javítják gazdasági helyzetüket.

7 nap

A Mobilitási Csomag szerint ennyi idő áll a fuvarozó rendelkezésére a kabotázsműveletek befejezéséhez, a nemzetközi fuvarozás befejezésének napjától számítva. Ez idő alatt legfeljebb 3 kabotázs fuvarozást tud végrehajtani.



Ennyi az ügynevezett üresjáratok aránya Európában az Eurostat becslései szerint. Ezek kabotázs és keresztkereskedelem alkalmazásával csökkenthetők. Az ilyen szállítások leggyorsabb módja a Trans.eu Platform.

A kabotázsműveletek Unió-szerte gazdagítják a szállítási kínálatot. Az EU éghajlat-politikája szempontjából fontos, hogy hozzájárulnak a szén-dioxid-kibocsátás csökkentéséhez. Ez pedig a teherautó-flotta ésszerűbb felhasználásával és az üres rakomány fent említett csökkentésével válik lehetővé.

A kabotázs két különböző módon hajtható végre. Először is, a kirakodás országában, ha a fuvarozó vállalat csak a rakományt fogadó országban végez ilyen szállításokat. Ebben az esetben a szabály az, hogy

3 szállítást 7 napon belül lehet elvégezni - az első kirakodástól számítva.

A második lehetőség az első kirakodás országától eltérő országban történő szállítás (azaz a nemzetközi szállítás végrehajtása és befejezése után). Ebben a helyzetben a fuvarozónak joga van egy kabotázsfuvarozást végrehajtani, és a rakomány kézbesítésének a második ország határának átlépésétől számított 3 napon belül meg kell történnie. Fontos megjegyzés: a fuvarozó rakomány nélkül, üres raktérrel léphet be.



Érdemes megjegyezni:

- 1.** A kabotázs röviden, olyan szállítás, amelyet a fuvarozó vállalat bejegyzése szerinti országtól eltérő országban végeznek.

- 2.** A kabotázsműveletek végzésével a fuvarozó vállalat jobban tudja kezelni a járművezetők munkaidejét is.

- 3.** A kabotázs elvégezhető a nemzetközi fuvarozás megszűnésének országában (azaz de facto az első kirakodáskor) vagy egy másik tagállamban.

- 4.** A kabotázsműveleteket ugyanabban a gépkocsiban kell végrehajtani, amelyet a fuvarozó a határátlépéshez használ.

Nemzetközi útvonalak kiépítése és keressen többet teljes rakománnyal a Trans.eu-tól

Rendelkezünk a szükséges rakományokkal:



Az Ön járművére
szabva



Az Ön útvonalán és rövid
megközelítéssel egész
Európában



Ellenőrzött
vállalkozóktól

FIÓK LÉTREHOZÁSA

Keresztkereskedelem. Mi ez és miért nyereséges

A keresztkereskedelem a nemzetközi szállítás egyik legnépszerűbb formája. Csökkenti a fuvarozói költségeket, és lehetővé teszi, hogy új ügyfeleket szerezzen.



Az európai gazdasági lassulás, amelyet a fuvarmegrendelések csökkenése követett, még inkább ráirányította a figyelmet a keresztszállításra. Ez azért van, mert kiváló módja annak, hogy javítsa egy fuvarozó vállalat hatékonyságát. Mikor beszélhetünk keresztkereskedelemről? Ez egy olyan szállítási típus két ország között, ahol a fuvarozónak nincs bejegyzett cége.

A keresztkereskedelem az Európai Unió összes nemzetközi szállításának közel 30% -át teszi ki. Miért olyan népszerű ez a nemzetközi szállítási forma? Számos oka van, de a legfontosabb a fuvarozó vállalat jövedelmezőségének javítása, és ezáltal a túlélés lehetősége a nehéz időkben az árufuvarozási piacon. Ennek az az oka, hogy a más országokban működő fuvarozó vállalatok megrendeléseinek felvétele hozzájárul az üres szállítmányok csökkentéséhez.

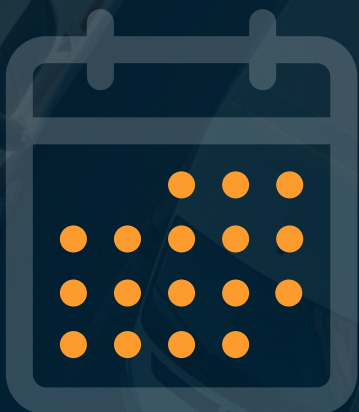
Keresztkereskedelem, más néven intermingling, nagyszabású kabotázs

Ha például egy lengyel, cseh vagy magyar fuvarozó Németországba szállít,

majd Németországból Hollandiába szállít árut, az utóbbi esetben keresztkereskedelmet végez. De ugyanúgy lehet egy szlovák fuvarozó is, amely az olaszországi Triesztből a spanyolországi Barcelonába szállít rakományt. Végül is a kereskedelemközi szállítás lehetővé teszi a rakományok egész Európára kiterjedő rugalmas lebonyolítását, attól függően, hogy hol van nagyobb igény a szállításra.

A kereskedelemközi szállítást gyakran nevezik metasztázisnak vagy nagyszabású kabotázsnak. A kabotázstól eltérően azonban az áruk fel- és lerakódásának helyének különböző országokban kell lennie. A 2022-ben bevezetett korlátozások ellenére. Mobilitási csomag, a kereskedelemközi szállítás továbbra is vonzó módja az árufuvarozó vállalatok számára kínálatuk kiegészítésére. Ez azért van, mert lehetővé teszi mind a járműpark, mind a rendelkezésre álló járművezetők jobb kihasználását. Végül is minden fuvarozó emlékszik arra a vaskalapos szabályra, amely emlékeztet minket arra, hogy ha egy teherautó áll, a vállalat nem keres pénzt.

A kabotázs és a keresztkereskedelem egész Európában rugalmas rakományfelvételt tesz lehetővé



4 hét

Az az időszak, amely alatt a járművezető távol lehet lakóhelyétől vagy a vállalat székhelyétől. Azonban legalább 4 hetente vissza kell térnie az említett helyek egyikére.



Ez az Európai Unión belüli keresztkereskedelem becsült százalékos aránya.

A schengeni országokban rugalmasan, határellenőrzés nélkül lehet átlépni az EU-n belüli határokat. Ez megkönnyíti a szállítmányozó cégek számára, hogy ott keressenek rakományt, ahol az elérhető.

Érdemes megjegyezni:

1.

A kereskedelmi szállítmányok különösen vonzóak a schengeni térséghez csatlakozott országokban. A szállítmányok ezután mentesülnek a határellenőrzés alól.

2.

A kereskedelemközi szállításokkal minimalizálható a lopás vagy a rakomány károsodásának kockázata. Ez azért van, mert a tranzit csökkenti az útvonal-információk szükségességét, és a járműnek nem kell gyakran megállnia.

3.

A kereskedelmi célú szállításokat évek óta nem kezelik üzleti útként. Ezért az ilyen szállításokért nem számítható fel napidíj és egyösszegű átalány az éjszakai tartózkodásokért.

A kabotázs és a kereskedelemközi szállítás előnyei:



Növelje a fuvarozó vállalat jövedelmezőségét és javítsa a likviditást.



A raktér jobb kihasználása és az üresjárat csökkentése.



Nagyobb versenyképesség a fuvarozó számára egy nehéz piacon, mert nem kell többet fizetnie az ügyfélnek.



A járművezetők munkaidejének hatékonyabb felhasználása. Ami annál is inkább fontos, mert a közlekedési ágazat teherautó-sofőrhiánnyal küzd.



Jobb útvonal-optimalizálás, amely a szén-dioxid-kibocsátást is csökkenti. Az egyre szigorodó uniós követelményekkel szemben ez az érv egyre fontosabbá válik.



Növeli a kiszolgált ügyfelek portfólióját. Az elégedett ügyfél a következő megrendeléssel a szállítmányozó céghez fordulhat.



Bizalom építése az európai piacon, amely hozzájárul az ügyfélportfólió bővítéséhez. A kabotázsban jól kiszolgált ügyfél visszatér a fuvarozóhoz.

Keressen többet a nemzetközi útvonalakon!

Használja ki az ajánlatok növekedését a Trans.eu-n



FURGON



+24%



LTL



+50%



FTL



+67%

H1 2023 vs H1 2024

FIÓK LÉTREHOZÁSA

Kabotázs és keresztkereskedelem. Hasonlóságok, különbségek, szabályozások.

Mindkét szállítási típus hasonló előnyökkel jár a fuvarozó vállalatok számára. A kabotázs és a keresztkereskedelem jobb megértése érdekében érdemes megismerkedni a különbségekkel és hasonlóságokkal, hogy megfeleljen az uniós előírásoknak.



A kabotázs és a keresztkereskedelem olyan szállítások, amelyeket azon ország területén kívül végeznek, ahol a közlekedési vállalat regisztrálva van. Ezáltal: a kabotázs a szállítás egy országon belül megkezdett és befejezett szállítása, a keresztkereskedelem pedig országok közötti szállítás.

Példák a nemzetközi szállításra

Kabotázs

Egy Lengyelországban, Szlovákiában, Csehországban, Magyarországon, Romániában, Szerbiában, Bulgáriában bejegyzett vállalat sofőrje például az áruk németországi lerakódása után egy másik fel- és lerakodást végez ebben az országban. Ez azt jelenti, hogy az első Lengyelországból Németországba történő szállítás után (kétoldalú szállítás) a járművezető kabotázst végez.

Keresztkereskedelem

Egy Lengyelországban, Szlovákiában, a Cseh Köztársaságban, Magyarországon, Romániában, Szerbiában, Bulgáriában bejegyzett vállalat sofőrje, miután például Németországban lerakodta az árut, egy másik rakodást végez abban az országban, de az árut egy másik lerakodási országba, például Franciaországba szállítja.

Más szóval, Lengyelországból

Németországba történő szállítás után (kétoldalú szállítás) a járművezető Németországból Franciaországba szállítja a rakományt, azaz keresztkereskedelmet végez.

Kabotázs, keresztkereskedelem, mobilitási csomag

A Mobilitási Csomag egységesítette az Európai Unió nemzetközi közlekedésére vonatkozó legfontosabb szabályokat. Rendelkezései a járművezetők munkaidejére, fizetésére és kiküldetésére, valamint a kötelező szünetekre vonatkoznak. A Mobilitási Csomag rendelkezései a külföldi piacokhoz való hozzáférést is szabályozzák.

A kabotázsban és a keresztkereskedelemben az a közös, hogy a mobilitási csomag - a közúti szállításra vonatkozó uniós rendeletek - ugyanazon rendelkezései vonatkoznak rájuk.

Ezek közül a legfontosabbak a következőkhöz kapcsolódnak:

- a kiküldetés hatóköre – a járművezetőt jelenteni kell az IMI-rendszerben,
- kötelező visszatérés a bázisra 8 hetente,
- A kötelezettség, hogy legalább a kabotázs vagy keresztkereskedelem helye szerinti országban érvényes minimálbért fizeti a járművezetőnek.

Ne feledje, hogy ha egy országban minimálbérre vonatkozó törvények vannak,

de párhuzamos megállapodásai vagy kollektív szerződésai vannak, amelyek iparági (ágazati/azonos) arányt határoznak meg, akkor ezt veszik figyelembe a járművezető fizetésének meghatározásakor.

CMR és kabotázs

Az uniós jog 7 napon belül

3 kabotázsműveletet tesz lehetővé.

A mobilitási csomag emellett négynapos szünetet ír elő az ugyanabban az országban végzett egymást követő kabotázsműveletek között. A szünetet az utolsó kabotázsművelet végétől kell számítani.

Fontos: A nemzetközi fuvarozásban az egyetlen fuvarokmányon alapuló szállítási művelet fuvarozásnak minősül. Ezért a fuvarlevelek száma = a kabotázs száma.

Ha viszont ugyanaz a feladónk, de az áruk három rakodási helyen oszlanak meg - még mindig egy kabotázsműveletről beszélünk. A helyzet megváltozik, amikor például egy fél félpótkocsit Párizsból Lyonba akarunk rakodni az egyik megrendelőtől, és egy másik fél félpótkocsit Párizsból Marseille-be egy teljesen más megrendelőtől - ebben az esetben már két kabotázsművelettel foglalkozunk.

Tekintettel a mobilitási csomagról szóló rendeletek által előírt korlátozásokra, optimális a kabotázs és a keresztkereskedelem kombinálása. Az uniós rendeletek három kabotázsművelet után nem tiltják a keresztkereskedelmet a négynapos szünet alatt.

Példa:

Egy Lengyelországban bejegyzett vállalat járművezetője három kabotázst hajtott végre Németországon belül (München–Hamburg, Bréma–Stuttgart, Stuttgart–Duisburg), majd a következő négy napban keresztkereskedelmet végzett Németország és Hollandia (Duisburg–Amszterdam), Hollandia és Belgium (Amszterdam–Mons), valamint Belgium és Franciaország (Brüsszel–Lion) között.

A mobilitási csomag korlátai miatt optimális a kabotázs és a keresztkereskedelem kombinálása.

3 szállítás 7 nap alatt

Az uniós rendeletek engedélyeznek maximális 3 kabotázs szállítást a nemzetközi szállítás befejezését követően legfeljebb 7 napon belül. Ezeket a fogadó tagállamban, vagy bármely más olyan országban lehet kitölteni, ahol a mobilitási csomag

Érdemes megjegyezni:

1.

A Mobilitási Csomag szabályai az Európai Unió országaira, de Norvégiára és Svájcra is vonatkoznak. Ezek az országok a sajátjukhoz igazítják az uniós szabályozást. Norvégiában például tilos a 45 órás pihenés a kabinban.

2.

A mobilitási csomag emellett négynapos szünetet ír elő az ugyanazon országban egymást követő kabotázsok között. Ez az úgynevezett gondolkodási idő, amely a kabotázs befejezése és egy adott fogadó ország elhagyása után alkalmazandó.

3.

A nemzetközi fuvarozásban az egyetlen fuvarokmányon alapuló szállítási művelet szállításnak minősül.

Nemzetközi rakományok egy karnyújtásnyira!

A Loads2GO! segítségével bárkivel, bárhol beszélhet a rakományokról!

Az alkalmazással a következőket teheti:



Gyorsan válthat a beszélgetések között,



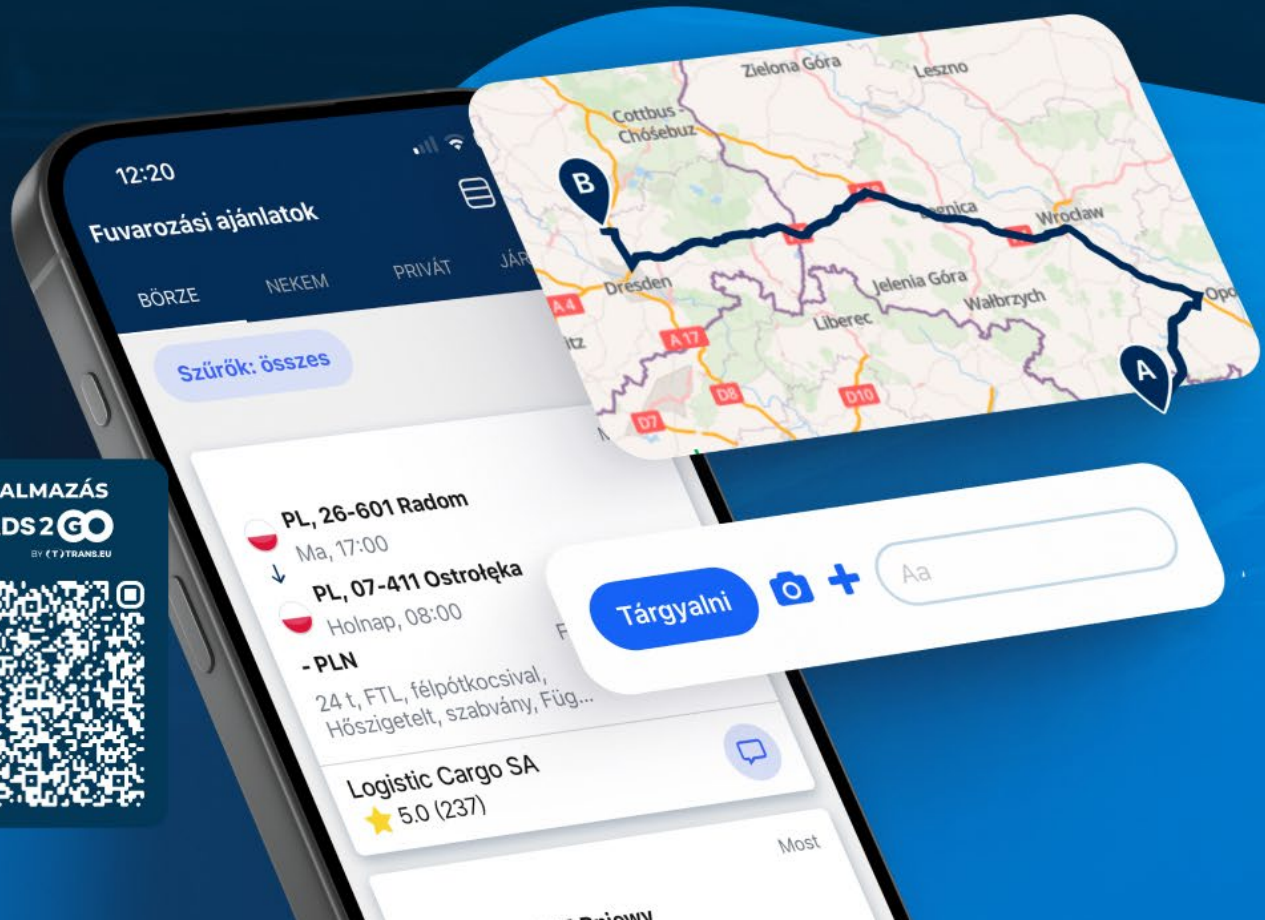
Az árak tárgyalása,



Lefordítja üzeneteit a helyszínen és bármilyen nyelvre,



Néhány kattintással tranzakciókat köthet.



ALKALMAZÁS

LOADS2GO

BY (T) TRANS.EU



A biztonságos szállítás legfontosabb szabályai

A kobotázs és a keresztkereskedelem szállítása különös figyelmet igényel a fuvarozótól. Ez azért van, mert a megrendelést ismeretlen jogi és üzleti környezetben hajtja végre. A fuvarozó vállalatnak szem előtt kell tartania a nemzetközi szállításra vonatkozó szabályokat.



Az ilyen szállítások javíthatják a fuvarozó vállalat gazdasági helyzetét, csökkenthetik az úgynevezett üres szállítások számát, és ezáltal javíthatják az üzlet jövedelmezőségét. Szükséges azonban biztosítani, hogy a megrendelést a lehető legbiztonságosabban hajtsák végre. Mit jelent ez a gyakorlatban? Nemcsak nyugodt, ellenőrzött vezetés, hanem az áruk fel- és lerakodására vonatkozó egyértelmű szabályok, a külföldi eljárások ismerete, hanem a Mobilitási Csomag által végrehajtott szabályok is.



Delegálás és az IMI-rendszer

A fuvarozónak ezért szem előtt kell tartania, hogy a kabotázs és a keresztkereskedelem végzése során a munkavállalók kiküldetésére vonatkozó szabályok vonatkoznak rá, annak minden következményével együtt. Ezért 2022 februárjától nem számíthat fel adómentes napidíjat és átalányösszeget az éjszakai tartózkodásokért. A mobilitási csomag rendelkezései értelmében a kabotázst és a keresztforgalmú fuvarozást végző fuvarozó vállalkozás köteles **a járművezetőt az uniós IMI-rendszerben** (belső piaci információs rendszer) bejelenteni. Érdemes megemlíteni, hogy nem szükséges értesíteni az úgynevezett kétoldalú szállításokat végző járművezetőket

Ennek az az oka, hogy az uniós rendeletek arra kötelezik a fuvarozó vállalat tulajdonosát, hogy **legalább a szállítási országban hatályos minimális díjat fizesse**. Így ha például egy lengyel vagy

szlovák fuvarozó Franciaországban végez fuvarozást, figyelembe kell vennie az ebben az országban alkalmazandó díjazást. Nem szabad elfelejtenie továbbá, hogy minden alkalommal rögzítse a tachográfban a határátlépés tényét. Ez magában foglalja a dátum, az idő és a szóban forgó ország szimbólumának kitöltését.



A rakomány védelme

Annak érdekében, hogy a szállítás végrehajtása nagyobb zavarok nélkül menjen végbe, **a járművezetőnek magánál kell tartania az összes szükséges dokumentumot**: az IMI-rendszer értesítéséről szóló nyilatkozatot, a kitöltött menetlevelet és a tachográf által rögzített adatokat. És a fuvarozó vállalat tulajdonosának emlékeznie kell arra, hogy az új teherautókban köteles második generációs digitális tachográfokat használni.

A szállítási és logisztikai piacon részt vevő szakértők felhívják a figyelmet a rakomány szállításra való megfelelő előkészítésével kapcsolatos kérdésekre is. Fontos megjegyezni, hogy bár a megrendelő felelős az áruk csomagolásáért, **a fuvarozó felelősséget vállal a rakomány megfelelő rögzítéséért a járműben**. És ébernek kell maradnia a felrakódás során. Látható sérülések, az áruk nem megfelelővé válása a dokumentációval stb. – ezt a ténytet fel kell jegyeznie a fuvarlevélben.

Ha a fuvarozó nem figyelt a sérült vagy hibás csomagolásra – vagy az áru látható hibáira – a fuvarozó felelős a szállított

áru minőségéért. Míg az áruk megfelelő csomagolása a megrendelő felelőssége, **a fuvarozónak a szállítás megkezdése előtt fel kell tüntetnie a fuvarlevélen az esetleges sérüléseket.**

Segítsen-e a sofőr?

Van még egy kérdés, amellyel kapcsolatban a fuvarozóknak kétségei vannak: vajon a járművezetőnek segítenie kell-e a megrendelőt az áruk fel- és lerakodásában. A nemzetközi fuvarozásról szóló CMR-egyezmény rendelkezéseiből azonban következik, hogy az ilyen segítségnyújtást a fuvarozási szerződésnek kell szabályoznia. Ellenkező esetben a fuvarozó nem vállal felelősséget a vezető cselekedeteinek következményeiért.

Egyértelművé kell tenni azonban, hogy **néhány országban** - jelenleg Spanyolországban és Portugáliában - **törvény tiltja a gépjárművezető-támogatást az áruk be- és kirakodása során.** Ez a tilalom minden olyan járművezetőre is vonatkozik, aki nemzetközi szállítást végez ezekben az országokban. A járművezetőknek ezért meg kell tagadniuk az említett műveletekben való részvételt,

és a megrendelőnek és az átvevőnek nincs joga erre kényszeríteni őket. A franciaországi fuvarozói szervezetek hasonló tilalomért küzdenek.

A kobotázs és a keresztkereskedelem kiváló módja a vállalat működési képességeinek bővítésére, a raktér jobb kihasználására, és ami a legfontosabb - a nyereség növelésére. Amikor megbízókat keresünk az Európai Unióban, érdemes figyelembe venni, hogy a biztonság mindkét fél számára fontos. A vállalkozók könnyebb elérése érdekében érdemes kiegészíteni a Trans.eu profilját a cégre vonatkozó információkkal, valamint a szükséges dokumentumokkal és engedélyekkel. Különösen a nemzetközi útvonalakon történő ajánlatok számának látványos növekedése idején a börzénken.

A Trans.eu platformon a szállítási megrendelések száma rendszeresen növekszik. Havonta körülbelül 9,5 millió szállítási ajánlat jelenik meg. Ha folyamatosan szeretne hozzáférni az új megrendelésekhez, használja ki a Platform lehetőségeit. A fuvarozók számára lehetővé teszi a kobotázs és a keresztszállítás igénybevételét.



Mit kell szem előtt tartania a nemzetközi szállítás során?



A Fuvarozó nem vállal felelősséget a járművezető által saját kezdeményezésére tett olyan tevékenységekért, amelyek nem tartoznak feladatai közé. Ez magában foglalja a megrendelő vagy a címzett kérésére a fuvarozó beleegyezése nélkül végzett tevékenységeket, például az áruk berakodásában vagy tárolásában való segítségnyújtást.



Az áruk szállításra való előkészítése, a jármű kiválasztása, a berakodás és a szállítóeszközre való felhelyezés általában a megrendelő felelőssége, míg az áruk biztosítása a járművön a fuvarozó felelőssége.



A sofőrnek minden alkalommal fel kell jegyeznie a tachográfban, amikor átlépi a határt.



Az új tehergépkocsikban a fuvarozóknak 2. generációs intelligens menetíró készülékkel kell rendelkezniük. 2024 végére ez a kötelezettség minden járműre vonatkozni fog. Az uniós előírások értelmében a fuvarozónak tárolnia kell és ellenőrzés céljából be kell mutatnia az adott napról és az azt megelőző 56 napról származó tachográfadatokat.



ADR áruk (veszélyes rakományok) esetében a járművezetőnek rendelkeznie kell a megfelelő tanúsítvánnyal, de a jármű ADR-megállapodás követelményeinek való megfeleléséről szóló igazolással is.

Mit kell szem előtt tartaniuk a fuvarozóknak 2024-ben?



A nemzetközi fuvarozásban részt vevő fuvarozóknak 2024 végéig második generációs intelligens menetíró készülékeket kell telepíteniük. A csere először a 2019 júniusa előtt telepített analóg vagy digitális eszközökre vonatkozik. A tachográfok egy másik csoportját 2025. augusztus 18-ig le kell cserélni.



Az új menetíró készülékek automatikusan rögzítik a határátlépés pillanatát, amely eddig a járművezetőt érintette. Hozzá kell tenni, hogy az automatikus nyilvántartásba vétel feltétele a Galileo műholdas rendszer befejezése.



2024. július 7-től a 3,5 tonnánál nagyobb össztömegű új járműveket megfelelő biztonsági rendszerekkel kell felszerelni (az EU 2019/2144 rendeletének és az Általános biztonsági előírások csomagnak megfelelően). Az új biztonsági funkciók közé tartozik többek között a vészleállító jelzés, a gumiabroncsnyomás-ellenőrzés és a holttérrendszer, amely tájékoztatja a vezetőt a számukra nem látható tárgyakról.



Németország kulcsfontosságú ország a kabotázs és a keresztkereskedelem szempontjából. 2024. július 1-jétől az ország útdíja új járműkategóriát tartalmazott, a 3,5 tonnánál nagyobb megengedett össztömegű járműveket. A német közútkezelő, a Toll Collect weboldalán megtekintheti az egyes DMC-kategóriák aktuális útdíjtarifáit.



2024 végén hatályba lépnek a fuvarozók közúti műszaki ellenőrzéséről szóló új mobilitási csomagszabályok. Az elképzelés az, hogy a járművezetők munkaidejének ellenőrzésére vonatkozó időbeli hatályt 28 napról 56 napra kell növelni (plusz az ellenőrzés elvégzésének aktuális napjára). A járművezető köteles a közúti ellenőrzési szolgálat rendelkezésére bocsátani a ledolgozott órák számával és a pihenőidővel kapcsolatos teljes dokumentációt.



Az uniós rendeletek nem szabályozzák a kabotázásra és a keresztirányú fuvarozásra vonatkozó összes szabályt. A különböző országok eltérően alkalmazzák a kombinált szállításokat és a kabotázsszállítások számát. Például több fel- és lerakodási hely kérdését eltérően kezelik. Franciaországban például az a szabály, hogy egy CMR egy kabotázsfuvarozást jelent. Következtetés: meg kell ismerkednie annak az országnak a szabályaival is, amelyben a fuvarozó kabotázss- és keresztkereskedelmi műveleteket végez

Kidolgozás:

Marek Szymanski - content input. Editorial

Jakub Szałek - content input

Krzysztof Bugaj - graphic design