

# **KAKO ZARADITI** **U MEĐUNARODNOM** **TRANSPORTU**

Vodič za kabotažu  
i unakrsni transport



# Pročitajte:

- |           |  |    |
|-----------|--|----|
| <b>01</b> | Kabotaža. Zašto preuzimati takve terete                    | 3  |
| <b>02</b> | Unakrsni transport. Šta je to i zašto je profitabilno      | 8  |
| <b>03</b> | Kabotaža i unakrsni transport. Sličnosti, razlike, propisi | 14 |
| <b>04</b> | Najvažnija pravila za bezbedan transport                   | 19 |

# **Kabotaža. Zašto preuzimati takve terete**

---

Kabotažni transport sve više dobija na značaju. Ovo je dobar način da se poboljša finansijsko stanje prevoznika.



Kabotažni prevozi su, ukratko, prevozi koji se obavljaju u zemlji koja nije ona u kojoj je registrovano transportno preduzeće. Ako, na primer, prevoznik iz Poljske, Rumunije ili Bugarske prevozi teret u Francusku, nakon završetka jednog naloga, on i dalje može da napravi 3 nova transporta unutar Francuske. Kabotaža na taj način omogućava preuzimanje dodatnih naloga i čini transportnu kompaniju profitabilnijom.

## Prazni kilometri

Poslednjih godina, s obzirom na recesiju na evropskom kontinentu, takođe su rezultirale drastičnim smanjenjem transportnih naloga. Danas nije prevoznik taj koji diktira uslove u lancu snabdevanja, već njegov kupac, bilo proizvodna ili trgovinska kompanija. Prevoznici i špediteri traže dodatni teret na svojim međunarodnim rutama. Kabotaža se savršeno uklapa u ovu potrebu, jer **smanjuje količinu praznih kilometara**, koji i dalje čini oko 22% ukupnog drumskog tereta u Evropskoj uniji.

Preuzimanjem kabotaže, **transportna kompanija takođe može bolje upravljati radnim vremenom svojih vozača**. Ovo je veoma važno razmatranje u situaciji kada cela Evropa pati od hroničnog nedostatka vozača. Kabotaža na taj način omogućava ekonomičnije korišćenje onih vozača koji su na raspolaganju transportnoj kompaniji. Kao rezultat toga, operativni troškovi su manji i omogućavaju veću konkurentnost na teškom tržištu.

Iako sa manje transportnih naloga, sve više i više prevoznika se bavi kabotažom,

to je i dalje veoma atraktivno tržište. To je zato što kabotaža omogućava ne samo **povećanje profitabilnosti transportne kompanije i poboljšanje likvidnosti**, već i čini prevoznika fleksibilnijim. Preduzimanjem kabotaže, ne samo transportne kompanije imaju koristi, već i nalogodavci, jer dobijaju ponudu po atraktivnoj ceni i poboljšavaju svoju ekonomsku situaciju.

# 7 dana

Prema Paketu mobilnosti, to je koliko vremena prevoznik ima da završi kabotažu, računajući od dana završetka međunarodnog prevoza. Za to vreme može da izvrši maksimalno 3 kabotažna transporta.



# 22%

Toliko je procenat praznih kilometara u Evropi, prema procenama Eurostata. Oni se mogu smanjiti korišćenjem kabotaže i unakrsnog transporta. Najbrži način da se dobiju takvi transporti je na Trans.eu platformi.

Kabotaža obogaćuju ponudu transporta širom Evropske unije. Važno za klimatsku politiku EU, oni doprinose smanjenju emisije ugljen-dioksida. A to postaje moguće racionalnijim korišćenjem voznog parka kamiona i pomenutim smanjenjem praznih kilometara.

Kabotaža se može obaviti na dva različita načina. Prvo, u zemlji istovara, ako transportna kompanija obavlja takve prevoze samo u zemlji koja prima teret. U ovom slučaju, pravilo je da se 3 isporuke

mogu obaviti u roku od 7 dana - računajući od prvog istovara.

Druga opcija je za prevoz u zemlji koja nije zemlja prvog istovara (to jest, nakon izvršenja i završetka međunarodnog prevoza.) U takvoj situaciji, prevoznik ima pravo da izvrši jedan prevoz kabotaže, a isporuka tereta treba da se izvrši u roku od 3 dana od prelaska granice u drugoj zemlji. Napomena je važna: prevoznik može da uđe bez tereta, sa praznim prtljažnim prostorom.



# Vredi zapamtiti:

- 1.** Kabotažni prevozi su, ukratko, prevozi koji se obavljaju u zemlji koja nije ona u kojoj je registrovano transportno preduzeće.

---

- 2.** Preduzimanjem kabotaže, transportna kompanija takođe može bolje upravljati radnim vremenom vozača.

---

- 3.** Kabotaža se može obaviti ili u zemlji prestanka međunarodnog prevoza (to jest, de facto, prvog istovara) ili u drugoj zemlji članici.

---

- 4.** Kabotaža treba da se obavlja u istom vozilu koji prevoznik koristi za prelazak granice.

# Izgradite međunarodne rute i zaradite više sa punim utovarima sa Trans.eu

Imamo ponude koje su vam potrebne:



Prilagođene vašem  
vozilu



Na vašoj ruti i kratkim  
prilazom širom Evrope



Od verifikovanih  
klijenata

**NAPRAVITE NALOG**



# Unakrsni transport. Šta je to i zašto je profitabilno

---

Unakrsni transport je jedan od najpopularnijih oblika međunarodnog prevoza. Smanjuje troškove prevoznika i omogućava vam da steknete nove kupce.





Ekonomsko usporavanje u Evropi, praćeno padom transportnih naloga, privuklo je još više pažnje za unakrsnim transportom. To je zato što je to odličan način da se poboljša efikasnost transportne kompanije. Kada možemo govoriti o unakrsnom transportu? To je vrsta prevoza između dve zemlje u kojoj prevoznik nema registrovanu kompaniju.

**Unakrsni transport čini skoro 30% svih međunarodnih isporuka u Evropskoj uniji.** Zašto je ovaj oblik međunarodnog prevoza toliko popularan? Postoji nekoliko razloga, ali najvažnije je da se **poboljša profitabilnost transportne kompanije**, a samim tim i mogućnost opstanka u teškim vremenima za transportno tržište. To je zato što preuzimanje tereta od strane transportnih kompanija u drugim zemljama doprinosi smanjenju praznih transporta.

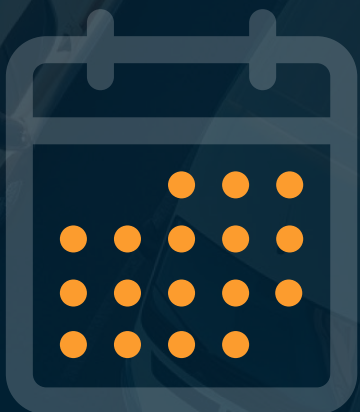
## **Unakrsni transport, tzv. velika kabotaža**

Ako, na primer, poljski, češki ili mađarski

prevoznik transportuje pošiljku u Nemačku, a zatim preuzme teret iz Nemačke u Holandiju, u drugoj situaciji obavlja unakrsni transport. Ali to bi isto tako mogao biti slovački prevoznik koji je preuzeo teret iz Trsta, Italija, u Barselonu, Španija. **Na kraju krajeva, unakrsni transporti omogućavaju fleksibilnost preuzimanja tereta širom Evrope**, u zavisnosti od toga gde postoji veća potražnja za prevozom.

Unakrsni transport se često naziva kabotaža velikih razmera. Za razliku od kabotaže, međutim, mesta na kojima se roba utovara i istovara moraju biti u različitim zemljama. Uprkos ograničenjima iz Paketa mobilnosti uvedenim 2022. godine, unakrsni transport je i dalje atraktivan način za transportne kompanije kako bi dopunile svoju ponudu. To je zato što omogućava **bolje korišćenje i voznog parka i dostupnih vozača**. Na kraju krajeva, svaki prevoznik pamti gvozdeno pravilo koje nas podseća da ako kamion stoji, kompanija ne zarađuje novac.

Kabotaža i unakrsni transporti omogućavaju fleksibilno preuzimanje tereta širom Evrope.



## 4 nedelje

Period tokom kojeg vozač može biti van svog prebivališta ili sedišta kompanije. Ipak, ne ređe nego svake 4 sedmice, trebalo bi da se vrati na jednu od navedenih lokacija.



## Ovo je **procenjeni procenat unakrsnog transporta u Evropskoj uniji.**

U zemljama šengena moguće je fleksibilno prelaziti granice unutar EU, bez graničnih kontrola. To olakšava transportnim kompanijama da traže teret gde god je dostupan.

# Vredi zapamtiti:

**1.** Unakrsni transporti su posebno atraktivni u zemljama koje su se pridružile šengenskom prostoru. Transporti su tada izuzeti od granične kontrole.

---

**2.** Sa unakrsnim transportom, rizik od krađe ili oštećenja tereta može se svesti na minimum. To je zato što tranzit smanjuje potrebu za informacijama o ruti, a vozilo ne mora da se često zaustavlja.

---

**3.** Već nekoliko godina, unakrsni trgovinski transporti nisu tretirani kao službena putovanja. Stoga se za takve prevoze ne mogu naplaćivati neoporezive dnevnice i paušalni iznosi za noćenje.

# Prednosti kabotaže i unakrsnog transporta:



Povećanje profitabilnosti transportne kompanije i poboljšanje likvidnosti.



Bolje korišćenje teretnog prostora i smanjenje praznih kilometara.



Više konkurentnosti za prevoznika na teškom tržištu, jer ne mora više da naplaćuje kupcu.



Efikasnije korišćenje radnog vremena vozača. Što je još važnije jer transportni sektor pati od nedostatka vozača kamiona.



Bolja optimizacija rute, koja takođe smanjuje emisiju ugljenika. Suočeni sa sve strožim zahtevima EU, ovaj argument postaje sve važniji.



Proširenje portfelja klijenata. Zadovoljan kupac može se obratiti transportnoj kompaniji ponovo za sledeći transport.



Izgradnja poverenja na evropskom tržištu, što doprinosi širenju portfelja kupaca. Kupac koji je dobro uslužen u kabotaži će se vratiti ponovo prevozniku.

# Zaradite više na međunarodnim rutama!

Iskoristite rast ponuda na Trans.eu



**KOMBI  
VOZILO**



**+24%**



**LTL**



**+50%**



**FTL**



**+67%**

H1 2023 vs H1 2024

**NAPRAVITE NALOG**

# Kabotaža i unakrsni transport. Sličnosti, razlike, propisi.

---

Obe vrste prevoza donose slične koristi transportnim kompanijama. Da biste bolje razumeli kabotažu i unakrsni transport, vredi se upoznati sa razlikama i sličnostima kako biste bili u skladu sa propisima EU.



Kabotaža i unakrsni transport su prevozi koji se obavljaju izvan teritorije zemlje u kojoj je transportno preduzeće registrovano. Pri čemu: kabotaža je transport koji je započeo i završen unutar jedne zemlje, a unakrsni transport je transport između zemalja;

iz Nemačke u Francusku, tj. obavlja unakrsni transport.

## Primeri međunarodnog prevoza

### Kabotaža

Vozač kompanije registrovane u Poljskoj, Slovačkoj, Češkoj, Mađarskoj, Rumuniji, Srbiji, Bugarskoj, nakon istovara robe u Nemačkoj, na primer, obavlja još jedan utovar, transport i istovar u toj zemlji. To jest, nakon što je napravio prvi prevoz iz Poljske u Nemačku (bilateralni transport), vozač obavlja kabotažu.

### Unakrsni transport

Vozač preduzeća registrovanog u Poljskoj, Slovačkoj, Češkoj, Mađarskoj, Rumuniji, Srbiji, Bugarskoj, nakon istovara robe u, na primer, Nemačkoj, vrši još jedan utovar u toj zemlji, ali prevozi robu u drugu zemlju istovara, kao što je Francuska.

Drugim rečima, nakon transporta iz Poljske u Nemačku (bilateralni transport), vozač isporučuje teret

## Paket mobilnosti za kabotažu, unakrsni transport.

Paket mobilnosti objedinio je najvažnije propise za međunarodni prevoz u Evropskoj uniji. Njegove odredbe se odnose na radno vreme vozača, platu i posao, kao i obavezne pauze. Odredbe Paketa mobilnosti takođe regulišu pristup stranim tržištima.

Ono što je zajedničko kabotaži i unakrsnom transportu je to što podležu istim odredbama Paketa mobilnosti - propisa EU o drumskom saobraćaju.

### Najvažniji od njih se odnose na:

- obim postavljanja - vozač treba prijaviti u IMI sistemu,
- obavezan povratak u bazu svakih 8 nedelja,
- obaveza plaćanja vozaču najmanje minimalnu platu koja važi u zemlji u kojoj se vrši kabotaža ili unakrsni transport.

Imajte na umu da ako zemlja ima zakone o minimalnoj plati, ali ima paralelne sporazume ili kolektivne ugovore koji određuju industriju (sektor / istu) stopu, to je ono što će biti uzeto u obzir prilikom određivanja plate vozača.

## CMR i kabotaža

Zakon EU dozvoljava 3 kabotaže u roku od 7 dana. Paket mobilnosti dodatno zahteva četvorodnevnu pauzu između uzastopnih kabotažnih operacija u istoj zemlji. Pauza se računa od kraja poslednje operacije kabotaže.

Važno: U međunarodnom prevozu, prevoz zasnovan na jednom transportnom dokumentu smatra se prevozom. Dakle, broj tovarnih listova = broj kabotaže.

Ako, s druge strane, imamo istog pošiljaoca, ali roba je raspoređena na tri utovarne lokacije - još uvek govorimo o jednoj operaciji kabotaže. Situacija se menja kada želimo da utovarimo, na primer, pola poluprikolice u Parizu do Liona od jednog pošiljaoca i drugu polovinu poluprikolice od Pariza do Marseja od potpuno drugog pošiljaoca - u ovom slučaju već imamo posla sa dve kabotaže.

S obzirom na ograničenja nametnuta propisima Paketa mobilnosti, optimalno je kombinovati kabotažu i unakrsne transportne operacije. Pa tako, propisi EU, nakon tri operacije kabotaže, ne zabranjuju unakrsni transport tokom četvorodnevne pauze.

### Primer:

Vozač kompanije registrovane u Poljskoj, napravio je tri kabotaže u Nemačkoj (Minhen-Hamburg, Bremen-Štuttgart, Štuttgart-Duisburg), nakon čega slede unakrsni transporti

između Nemačke i Holandije (Duisburg-Amsterdam), Holandije i Belgije (Amsterdam-Mons) i Belgije i Francuske (Brisel-Lion) u naredna četiri dana.

**Zbog ograničenja Paketa mobilnosti, optimalno je kombinovati kabotažu i unakrsni transport.**

## 3 transporta za 7 dana

Propisi EU dozvoljavaju maksimalno 3 kabotažna transporta da se izvrše u roku od najviše 7 dana nakon završetka međunarodnog transporta. Oni se mogu završiti u državi članici domaćinu ili po jedan u bilo kojoj drugoj zemlji u kojoj se primenjuje Paket mobilnosti.





# Vredi zapamtiti:

**1.** Pravila Paketa mobilnosti primenjuju se na zemlje Evropske unije, ali i na Norvešku i Švajcarsku. Ove zemlje prilagođavaju propise EU svojim. U Norveškoj, na primer, postoji zabrana 45 sati odmora u kabini.

---

**2.** Paket mobilnosti dodatno nameće četvorodnevnu pauzu između uzastopnih kabotaža u istoj zemlji. Ovo je takozvano hlađenje, koje se primenjuje nakon završetka kabotaže i napuštanja određene zemlje domaćina.

---

**3.** U međunarodnom transportu, prevoz operacija zasnovana na jednoj transportnoj ispravi se smatra prevozom.

# Međunarodni tovari na dohvat ruke!

Sa Loads2GO!, možete razgovarati  
o ponudama sa bilo kim, bilo gde!

Zahvaljujući messengeru u Loads2GO! aplikaciji možete:



Brzo prebacivati  
između ćaskanja,



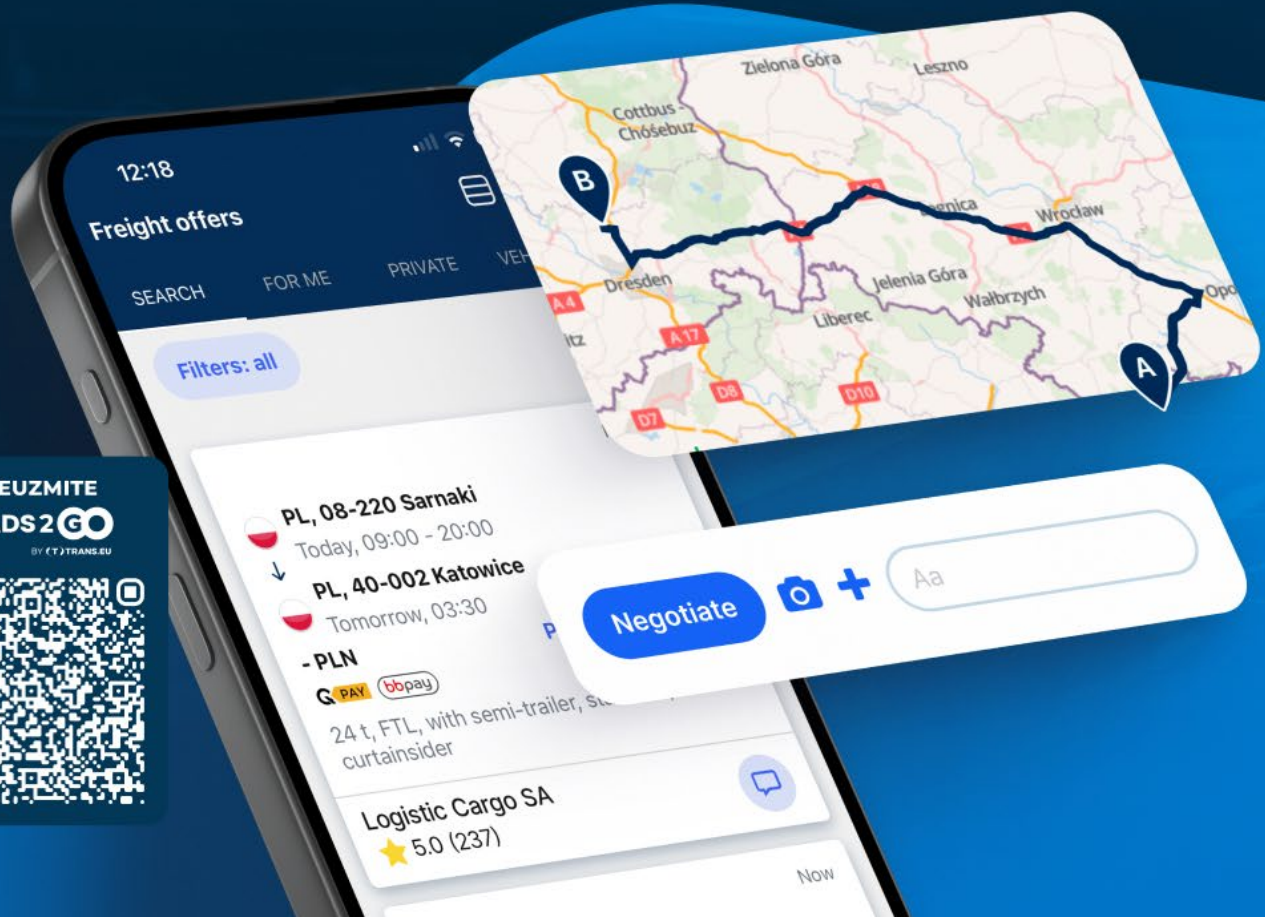
Pregovarati  
o cenama,



Prevesti svoje poruke  
na licu mesta i na bilo  
koji jezik,



Sklopiti transakcije  
sa nekoliko klikova.



PREUZMITE  
LOADS2GO

BY (T) TRANS.EU



# Najvažnija pravila za **bezbedan prevoz**

---

Kabotaža i unakrsni transport zahtevaju posebnu pažnju prevoznika. To je zato što oni obavljaju zadatke u nepoznatom pravnom i poslovnom okruženju. Transportna kompanija mora imati na umu pravila koja važe za međunarodni transport.

04

Takvi prevozi mogu poboljšati ekonomsku situaciju transportne kompanije, smanjiti broj takozvanih praznih transporta i na taj način poboljšati profitabilnost poslovanja. Međutim, neophodno je osigurati da se nalog izvrši što je moguće sigurnije. Šta to znači u praksi? Ne samo mirna, nadgledana vožnja, već i jasna pravila vezana za utovar i istovar robe, poznavanje procedura u stranoj zemlji, ali i pravila koja se sprovode u Paketu mobilnosti.

## Delegiranje i IMI sistem

Prevoznik stoga mora imati na umu da prilikom obavljanja kabotaže i unakrsnog transporta podleže propisima o upućivanju zaposlenih sa svim njihovim posledicama. Od februara 2022. godine, dakle, ne može naplaćivati neoporezive dnevnice i paušalne iznose za noćenja. Prema odredbama Paketa mobilnosti, transportna kompanija koja obavlja kabotažu i unakrsne transportne operacije dužna je **da obavesti vozača u EU IMI sistemu** (Informacioni sistem unutrašnjeg tržišta). Važno je napomenuti da nije potrebno obavještavati vozače koji obavljaju takozvane bilateralne prevoze

To je zato što propisi EU obavezuju vlasnika transportne kompanije da **plati najmanje minimalnu stopu koja je na snazi u zemlji transporta**. Dakle, ako, na primer, poljski ili slovački prevoznik obavlja prevoz u Francuskoj, on mora uzeti u obzir naknadu koja se primenjuje u toj zemlji. Takođe, ne sme zaboraviti da svaki put u tahografu zabeleži činjenicu prelaska granice. To

podrazumeva popunjavanje datuma, vremena i simbola dotične zemlje.

## Bezbednost tereta

Da bi se izvršenje prevoza odvijalo bez većih smetnji, vozač mora nositi sve potrebne dokumente: izjavu o obaveštavanju IMI sistemu, popunjeni tovarni list i tahografsku evidenciju. A vlasnik transportne kompanije treba da zapamti da je u novim kamionima dužan da koristi digitalne tahografe druge generacije.

Stručnjaci koji se bave transportnim i logističkim tržištem takođe skreću pažnju na pitanja vezana za pravilnu pripremu tereta za transport. Važno je zapamtiti da, iako je pošiljalac odgovoran za to kako se roba pakuje, **prevoznik preuzima odgovornost za pravilno obezbeđivanje tereta u vozilu**. I on mora biti na oprezu tokom utovara. U slučaju vidljivih oštećenja, neusklađenosti robe sa dokumentacijom, itd - on to treba da zabeleži u tovarnom listu.

Ako prevoznik nije obratio pažnju na oštećenu ili neispravnu ambalažu - ili vidljive nedostatke u robi - prevoznik je odgovoran za kvalitet isporučene robe. Dok je za pravilno pakovanje robe odgovornost pošiljaoca, **svaka šteta mora biti zabeležena od strane prevoznika u tovarnom listu pre početka transporta**.

## Da li vozač treba da pomogne?

Postoji još jedno pitanje koje postavljaju prevoznici: da li vozač treba da pomogne

pošiljaocu pri utovaru i istovaru robe. Međutim, iz odredbi CMR konvencije o međunarodnom prevozu proizilazi da **takva pomoć treba da bude regulisana ugovorom o prevozu**. U suprotnom, prevoznik ne preuzima odgovornost za posledice postupaka vozača.

Međutim, treba jasno staviti do znanja da **u nekim zemljama** - trenutno Španiji i Portugalu - postoji **zakonska zabrana pomoći vozača tokom utovara i istovara robe**. Ova zabrana važi i za sve vozače koji obavljaju međunarodni prevoz u ovim zemljama. Vozači bi stoga trebalo da odbiju da učestvuju u navedenim operacijama, a pošiljalac i primalac nemaju pravo da ih prisiljavaju da to učine. Transportne organizacije u Francuskoj bore se za sličnu zabranu.

Kabotaža i unakrsni transport je odličan način da se prošire operativne sposobnosti kompanije, bolje iskoriste teretni prostor i što je najvažnije - povećanje profita. Kada tražite principe u Evropskoj uniji, vredi uzeti u obzir da je bezbednost važna za obe strane. Da bi se lakše pristupilo klijentu, vredi dopuniti profil na Trans.eu sa informacijama o kompaniji i potrebnim dokumentima i licencama. Posebno u periodu spektakularnog povećanja broja ponuda na međunarodnim putevima na našoj berzi.

Broj transportnih naloga na Trans.eu platformi se redovno povećava. Oko 9,5 miliona transportnih ponuda se tamo pojavljuje svakog meseca. Ako želite da imate stalan pristup novim ponudama, koristite mogućnosti platforme. Prevoznicima obezbeđuje korišćenje kabotaže i unakrsnog transporta.



# Šta treba imati na umu prilikom **međunarodne isporuke**



Prevoznik nije odgovoran za radnje koje vozač preduzima na sopstvenu inicijativu, a koje ne spadaju u opseg njegovih dužnosti. Ovo uključuje aktivnosti na zahtev pošiljaoca ili primaoca bez saglasnosti prevoznika, kao što je pomoć pri utovaru ili istovaru robe.



Priprema robe za transport, odabir vozila, utovar i utovarjanje na prevozno sredstvo su obično odgovornosti pošiljaoca, dok je bezbednost robe na vozilu odgovornost prevoznika.



Vozač treba da zabeleži u tahografu svaki put kada pređe granicu.



U novim kamionima, prevoznici moraju imati pametne tahografe 2. generacije. Do kraja 2024. godine ova obaveza će se odnositi na sva vozila. Prema propisima EU, prevoznik će morati da čuva i prikazuje podatke tahografa za inspekciju iz tekućeg dana i prethodnih 56 dana.



U slučaju ADR robe (opasnog tereta), vozač treba da ima odgovarajući sertifikat, ali i potvrde o usklađenosti vozila sa zahtevima ADR sporazuma.

# Šta prevoznici treba da imaju na umu u 2024



Do kraja 2024. godine, prevoznici koji se bave međunarodnim transportom trebalo bi da instaliraju pametne tahografe druge generacije. Zamena se prvo odnosi na analogne ili digitalne uređaje instalirane pre juna 2019. godine. Druga grupa tahografa mora biti zamenjena do 18. avgusta 2025. godine.



Novi tahografi će automatski registrovati trenutak prelaska granice, koji je do sada uključivao aktivnost vozača. Treba dodati da je uslov za automatsku registraciju završetak satelitskog sistema Galileo.



Počevši od 7. jula 2024. godine, nova vozila sa GVV većom od 3,5 tona moraju biti opremljena odgovarajućim bezbednosnim sistemima (u skladu sa Uredbom EU 2019/2144 i paketom Opštih bezbednosnih propisa). Nove bezbednosne funkcije uključuju, između ostalog, signal za zaustavljanje u nuždi, nadzor pritiska u gumama i sistem mrtvog ugla koji obaveštava vozače o objektima koji im nisu vidljivi.



Nemačka je ključna zemlja za kabotažu i unakrsni transport. Od 1. jula 2024. godine, putarina u zemlji uključivala je novu kategoriju vozila, onih sa bruto težinom vozila većom od 3,5 tona. Na sajtu Toll Collect, nemačkog operatera puteva, možete proveriti trenutne stope putarine za svaku DMC kategoriju.



Krajem 2024. godine stupaju na snagu novi propisi Paketa mobilnosti o inspekcijama prevoznika na putu. Ideja je da se poveća vremenski opseg inspekcije radnog vremena vozača: od 28 do 56 dana (plus tekući dan na koji se vrši inspekcija). Vozač je dužan da Službi inspekcije puteva dostavi kompletnu dokumentaciju koja se odnosi na broj odrađenih sati i vreme odmora.



Propisi EU ne regulišu sva pravila koja se odnose na kabotažu i unakrsni transport. Različite zemlje se različito primenjuju na kombinovane prevoze i broj kabotažnih prevoza. Na primer, pitanje nekoliko mesta utovara i istovara se tretira drugačije. U Francuskoj, na primer, pravilo je da jedan CMR znači jedan kabotažni transport. Zaključak: trebalo bi da se upoznate i sa propisima zemlje u kojoj prevoznik obavlja kabotažu i unakrsni transport.



[Pogledaj članak](#)



[Pogledaj članak](#)

