

# Wykonywanie przewozów kabotażowych – obowiązujące regulacje oraz projekt zmian

>>> PRZY OKAZJI REALIZACJI MIĘDZYNARODOWYCH PRZEWOZÓW DROGOWYCH RZECZY PRZEDSIĘBIORCY TRANSPORTOWI BARDZO CZĘSTO KORZYSTAJĄ Z MOŻLIWOŚCI WYKONANIA PRZEWOZÓW KABOTAŻOWYCH. LICZBA TAKICH PRZEWOZÓW ROŚNIE Z ROKU NA ROK, CO POCIĄGA ZA SOBĄ KONIECZNOŚĆ NASILENIA KONTROLI ZWIĄZANYCH Z PRAWIDŁOWYM ICH PRZEBIEGIEM. CORAZ CZĘŚCIEJ, SZCZEGÓLNIIE UPRAWNIONE, SŁUŻBY NIEMIECKIE NAKŁADAJĄ NA POLSKICH PRZEWOŹNIKÓW KARY ZWIĄZANE Z NARUSZENIEM ZASAD WYKONYWANIA KABOTAŻU. >>>

## OBOWIĄZUJĄCE PRZEPISY

Aktualne przepisy dotyczące realizacji przewozów kabotażowych zostały określone w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z 21 października 2009 r., dotyczącym wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych. Zgodnie z definicją kabotaż to „krajowy zarobkowy przewóz wykonywany tymczasowo w przyjmującym państwie członkowskim”. Warunkiem niezbędnym jest posiadanie przez przewoźnika licencji wspólnotowej, co w przypadku wykonywania międzynarodowych przewozów drogowych nie powinno stanowić przeszkody. Kolejne wymogi nastroczają już więcej problemów związanych z prawidłowym obliczeniem dopuszczalnej liczby przejazdów. Przede wszystkim należy ustalić, od którego momentu bieżą terminy określone w przepisach. Punktem wyjścia będzie moment po dostarczeniu rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym. Oznacza to, że terminy siedmiu lub trzech dni należy liczyć od całkowitego rozładunku towaru w przychodzącym transporcie międzynarodowym.

### Przykład 1:

Kierowca załadował towar we wtorek w Polsce, rozładunek miał miejsce w środę w Niemczech. Od środy bieżą termin 7 dni, podczas których

kierowca może realizować pojazdem przewozy kabotażowe.

Przedsiębiorcy realizujący przewozy kabotażowe mogą w ustalonym czasie wykonać ich ściśle określoną ilość. Po rozładunku w przychodzącym transporcie międzynarodowym dopuszczalne jest wykonanie maksymalnie trzech przewozów kabotażowych, przy czym najpóźniej siódmego dnia musi nastąpić ostatni rozładunek. Kierowca powinien mieć przy sobie dokument CMR dotyczący przewozu międzynarodowego oraz maksymalnie trzy dokumenty przewozowe dotyczące operacji kabotażowych.

### Przykład 2:

Kierowca załadował towar w Polsce, następnie rozładował go we Francji. Bez ładunku wjechał do Niemiec. Od tego momentu bieżą termin trzech dni na realizację przewozu kabotażowego.

W przypadku wskazanym w tym przykładzie przewoźnik ma prawo do wykonania jednego przewozu kabotażowego. Zasadne będzie posiadanie przez kierowcę dokumentu dotyczącego towaru rozładowanego we Francji oraz dokumentu z przewozu kabotażowego.

Podsumowując, po całkowitym rozładunku w przychodzącym ruchu międzynarodowym

można wykonać nie więcej niż trzy przewozy kabotażowe w ciągu maksymalnie 7 dni, natomiast w przypadku wjazdu „na pusto” po rozładunku w innym kraju członkowskim można wykonać tylko jeden przewóz w okresie maksymalnie 3 dni od momentu wjazdu na teren kraju, gdzie zamierzamy wykonać przewóz kabotażowy.

Dla wielu przedsiębiorców spełnienie tych warunków jest równoznaczne z prawidłową realizacją przewozów kabotażowych. Nic bardziej mylnego. Przepisy, poza wskazaniem zasad wykonywania przewozów kabotażowych, w równym stopniu odnoszą się do obowiązku posiadania kompletnej dokumentacji przewozowej, na podstawie której osoba kontrolująca bez przeszkód określi prawidłowość realizacji przewozów. W tym celu każdy kierowca powinien posiadać przy sobie komplet dokumentów przewozowych (najczęściej CMR), poczynwszy od pierwszego transportu międzynarodowego.

### Przykład 3:

Kierowca w czwartek podjął ładunek w Polsce, następnego dnia rozładował go w Niemczech. Następnie w piątek w Niemczech załadował towar, który miał zostać rozładowany w tym

samym kraju (pierwszy przewóz kabotażowy). Z uwagi na konieczność odebrania regularnego odpoczynku tygodniowego kierowca zjechał z ładunkiem do bazy. Przed wyjazdem, po weekendzie, rozliczył się z dokumentów i zdał je do biura. W poniedziałek został zatrzymany do kontroli przez BAG. Z uwagi na naruszenie

Dodatkowo należy pamiętać, że limity dotyczą tego samego pojazdu silnikowego (zmiana pojazdu dopuszczalna jest jedynie w przypadku naczepy lub przyczepy).

Mając na uwadze metodologię kontroli uprawnionych służb, na szczególną uwagę zasługują również następujące kwestie:

trzeciego do przyjmującego państwa członkowskiego przewoźnicy drogowi, o których mowa w ust. 1, są uprawnieni do wykonywania tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym tego pojazdu, przewozów kabotażowych w przyjmującym państwie członkowskim lub sąsiadujących państwach członkowskich. Ostatni rozładunek rzeczy w trakcie przewozu kabotażowego ma miejsce w ciągu 5 dni od ostatniego rozładunku w przyjmującym państwie członkowskim w ramach dostawy rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym”.

Komisja Europejska wraz z wprowadzeniem nowych regulacji oczekuje ograniczenia „pustych przewozów”, które według jej szacunków w 2015 r. stanowiły aż 23% wszystkich operacji transportowych, oraz zmniejszenia liczby naruszeń dotyczących kabotażu – nawet do 62%.

Według oceny KE zaproponowane zmiany ułatwią też egzekwowanie przepisów. Każde państwo członkowskie będzie zobowiązane do organizowania kontroli w taki sposób, aby od 1 stycznia 2020 r. w każdym roku kalendarzowym kontrolować co najmniej 2% wszystkich przewozów kabotażowych wykonywanych na jego terytorium. Po kolejnych dwóch latach (od dnia 1 stycznia 2022 r.) odsetek ten ma zostać zwiększony do co najmniej 3%.

Dodatkowo, przynajmniej trzy razy w roku, państwa członkowskie będą zobligowane nowym rozporządzeniem do przeprowadzania skoordynowanych kontroli drogowych przewozów kabotażowych.

Dokładny termin wejścia w życie przepisów Pakietu Drogowego nie jest jeszcze znany – prace nad ich opracowaniem mają potrwać ok. 2 lat.

**Firmy realizujące przewozy kabotażowe mogą w ustalonym czasie wykonać ich ściśle określoną ilość. Po rozładunku w przychodzącym przewozie międzynarodowym dopuszczalne jest wykonanie max trzech przewozów kabotażowych, przy czym najpóźniej siódmego dnia musi nastąpić ostatni rozładunek.**

zasad kabotażu (brak wymaganych dokumentów) na przewoźnika nałożono karę przekraczającą 1500 euro. Dostanie kompletu dokumentów jeszcze w czasie trwania kontroli nie pomogło w uniknięciu kary.

## NIEZBĘDNA DOKUMENTACJA

Oprócz przestrzegania terminów i liczby przewozów niezwykle ważny aspekt stanowi posiadanie kompletu dokumentów w kabine pojazdu. Zawartość takich dokumentów jest ściśle określona, za niezbędne informacje należy uznać:

- nazwę, adres i podpis nadawcy;
- nazwę, adres i podpis przewoźnika;
- nazwę i adres odbiorcy, jak również po dokonaniu dostawy jego podpis oraz datę dostawy rzeczy;
- miejsce i datę odbioru rzeczy oraz miejsce ich przeznaczenia;
- nazwę będącą w powszechnym użyciu, określającą charakter rzeczy oraz metodę pakowania, a także, w przypadku rzeczy niebezpiecznych, ich ogólnie przyjętą nazwę oraz liczbę opakowań i ich specjalne oznaczenia oraz numery;
- masę brutto rzeczy lub ich ilość określoną w inny sposób;
- numery rejestracyjne pojazdu silnikowego i przyczepy.

- rozpoczęcie przewozów kabotażowych może nastąpić dopiero po całkowitym rozładunku towaru w transporcie międzynarodowym;
- terminy należy liczyć w oparciu o dni kalendarzowe;
- w przypadku kilku miejsc rozładunku, jeżeli dotyczą one różnych odbiorców, każdy rozładunek stanowi odrębny przewóz kabotażowy.

## PLANOWANE ZMIANY

W maju 2017 r. Komisja Europejska ogłosiła projekt zmian w przepisach dotyczących sektora transportowego, określanymi mianem Pakietu Drogowego. Zawarte w nim założenia obejmują również przewozy kabotażowe.

W zakresie kabotażu szykuje się liberalizacja zasad, dotycząca zniesienia ograniczenia ilościowego wykonywanych przewozów. Oznacza to, że jeśli proponowane przepisy wejdą w życie, przewoźnicy będą mieli możliwość wykonywania nieograniczonej liczby przewozów, jednak z zachowaniem nowego terminu – w ciągu 5 dni, zamiast dotychczasowych 7. Z uwagi na to ma zniknąć również wymóg przedstawienia dowodu dla każdego przewozu kabotażowego.

Zgodnie z planowanymi zmianami art. 8 ust. 2 w Rozporządzeniu (WE) nr 1072/2009 otrzyma następujące brzmienie: „Po dostarczeniu rzeczy w przychodzącym ruchu międzynarodowym z innego państwa członkowskiego lub państwa



Arkadiusz Góra

Ekspert OCRK w zakresie ITD i PIP

**OCRK**<sup>®</sup>  
OGÓLNOPOLSKIE CENTRUM ROZLICZANIA KIEROWCÓW