

Wersja 01

Data: 21 lutego 2022 r.

Przewodnik po przewozach kabotażowych

Niniejszy przewodnik opisuje zasady kabotażu określone w unijnym rozporządzeniu nr 1072/2009 w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych¹, [duńskim] Rozporządzeniu w sprawie przewozu drogowego towarów² oraz [duńskim] Rozporządzeniu w sprawie warunków wykonywania przewozów kabotażowych, początkowego lub końcowego odcinka przewozów kombinowanych oraz przewozów międzynarodowych innych niż dwustronne.³

Przewodnik zastępuje poprzedni przewodnik Duńskiej Agencji Bezpieczeństwa Drogowego i Transportu dotyczący kabotażu i opiera się na poprzednich interpretacjach, ale został uzupełniony o wskazówki dotyczące nowych przepisów dotyczących kabotażu, wynikających z rozporządzenia zmieniającego nr 1055/2020 z dnia 15 lipca 2020 r. Przewodnik jest przeznaczony dla przewoźników drogowych i odzwierciedla interpretację przepisów stosowaną przez Duńską Agencję Bezpieczeństwa Drogowego i Transportu. Ostateczna decyzja należy do sądów.

Przewodnik oparty jest na odpowiednich interpretacjach i będzie aktualizowany w miarę otrzymywania nowych interpretacji dotyczących stosowania przepisów, w tym od Komisji Europejskiej, Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości i sądów duńskich.

Należy zauważyć, że ocena i ewentualne włączenie interpretacji opartych na pytaniach i odpowiedziach Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu Komisji Europejskiej do wytycznych Duńskiej Agencji Bezpieczeństwa Drogowego i Transportu są nadal rozważane, jako że nie mają one jeszcze ostatecznej formy.

Co to jest przewóz kabotażowy?

Przewóz kabotażowy definiuje się jako krajowy zarobkowy przewóz wykonywany tymczasowo w przyjmującym państwie członkowskim zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.⁴

Za przewóz kabotażowy uważa się krajowy transport towarów od załadunku towarów do rozładunku u odbiorcy lub odbiorców wskazanych w liście lub listach przewozowych. Przewóz kabotażowy może zatem składać się z kilku miejsc załadunku lub kilku miejsc rozładunku.⁵

Szczególne wymagania dotyczące transportu międzynarodowego

Transport międzynarodowy to transport z jednego państwa członkowskiego lub kraju trzeciego do innego państwa członkowskiego lub kraju trzeciego, z tranzytem lub bez tranzytu, przez jedno lub więcej państw członkowskich lub krajów trzecich. Wcześniejszy przewóz międzynarodowy jest warunkiem koniecznym do wykonania przewozów kabotażowych.⁶

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych.

² [Duńskiej] Rozporządzenie nr 240 z dnia 16 lutego 2022 r. o przewozie towarów.

³ [Duńskiej] Rozporządzenie nr 169 z dnia 27 stycznia 2022 r. w sprawie warunków wykonywania przewozów kabotażowych, początkowego lub końcowego odcinka przewozów kombinowanych oraz przewozów międzynarodowych innych niż dwustronne.

⁴ Art. 2 ust. 6 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych.

⁵ Rozporządzenie w sprawie przewozu towarów § 36 oraz art. 2 i 8 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1072/2009

⁶ Art. 2 ust. 1 lit. a) - d) oraz art. 8 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych.

Przykłady transportu międzynarodowego, które dają dostęp do kabotażu w Danii:

1. załadowany pojazd jadący z jednego państwa członkowskiego do innego państwa członkowskiego, z tranzytem lub bez tranzytu, przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich.

Przykład: *Niemiecka ciężarówka przewożąca towary z Belgii do Danii.*

2. załadowany pojazd jadący z państwa członkowskiego do państwa trzeciego i odwrotnie, z tranzytem lub bez tranzytu, przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich.

Przykład: *Belgijska ciężarówka przewożąca towary z Rosji do Danii.*

3. załadowany pojazd jadący między państwami trzecimi, z tranzytem przez terytorium jednego lub więcej państw członkowskich.

Przykład: *Hiszpańska ciężarówka przewożąca towary z Maroka do Rosji przez Hiszpanię, Francję, Niemcy, Danię, Szwecję i Finlandię.*

Zatem transport międzynarodowy zawsze wymaga, aby pojazd był załadowany towarami podczas transportu międzynarodowego, aby był to transport transgraniczny, oraz aby państwo członkowskie było krajem tranzytowym i/lub krajem nadawcy lub odbiorcy.

Transport rzeczywisty

Transport pustych kontenerów i opakowań zwrotnych (palet, skrzyń na kwiaty lub podobnych) do Danii nie daje dostępu do legalnego kabotażu, jeśli transport pustych kontenerów i opakowań zwrotnych nie jest „transportem rzeczywistym”.⁷

| Przykład transportu rzeczywistego | Przykład transportu nierzeczywistego |
|--|---|
| Niemiecka ciężarówka transportuje pusty kontener z Hamburga do Esbjerg. Istnieje list przewozowy dla transportu, w którym kontener jest przedmiotem umowy przewozu lub stanowi jej integralną część. | Niemiecka ciężarówka transportuje pusty kontener z Hamburga do Esbjerg. Nie ustala się odrębnej zapłaty za transport. |

Zakończony transport międzynarodowy

Wymogiem dla przewozów kabotażowych jest zakończenie poprzedniego transportu międzynarodowego. Jeśli transport międzynarodowy ma kilka miejsc rozładunku zgodnie z kilkoma listami przewozowymi, kabotaż może rozpocząć się dopiero po ostatnim rozładunku.⁸

Transport międzynarodowy poprzedzający przewóz kabotażowy musi mieć taki charakter, aby jego głównym celem nie było umożliwienie zastosowania przepisów kabotażowych. Transport międzynarodowy nie daje więc dostępu do kabotażu, jeśli nie jest to transport rzeczywisty.

⁷ Rozporządzenie o przewozie towarów § 37 oraz rozporządzenie nr 1072/2009, art. 8 ust. 2.

⁸ Art. 8 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych.

Do kogo odnoszą się przepisy dotyczące kabotażu?

Przepisy dotyczące kabotażu mają zastosowanie do określonego pojazdu lub, w przypadku zespołu pojazdów, do pojazdu silnikowego w nim zamontowanego, wykonującego przewóz towarów nacudzy rachunek lub za wynagrodzeniem między dwoma punktami w państwie członkowskim innym niż to, w którym przedsiębiorstwo ma siedzibę.

Przychodzący transport międzynarodowy i przewozy kabotażowe muszą być wykonywane przy użyciu tego samego pojazdu lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdu silnikowego znajdującego się w nim.⁹

Zasady kabotażu dotyczą przewoźników z następujących krajów UE i EOG:

Austria, Belgia, Bułgaria, Chorwacja, Cypr, Czechy, Estonia, Finlandia, Francja, Grecja, Hiszpania, Holandia, Irlandia, Islandia, Liechtenstein, Litwa, Luksemburg, Łotwa, Malta, Niemcy, Norwegia, Polska, Portugalia, Rumunia, Słowacja, Słowenia, Szwecja, Węgry oraz Włochy.

Przepisy dotyczące kabotażu

Limit czasu

Zasada 7 dni

W następstwie przychodzącego przewozu międzynarodowego można wykonać do 3 przewozów kabotażowych w ciągu 7 dni po dostarczeniu wszystkich towarów przewożonych w przychodzącym przewozie międzynarodowym. Oznacza to, że ostatni przewóz kabotażowy musi być wykonany w okresie do 7 dni.

- Termin 7 dni odnosi się do dni kalendarzowych.¹⁰
 - Czas rozpoczęcia liczony jest od godziny 00:00 dnia następnego po ostatnim rozładunku towarów przewożonych w przychodzącym transporcie międzynarodowym.
 - Jeżeli rozładunek nastąpił o godzinie 12:00 w dniu 1 stycznia, to 7 dni liczy się zatem od godziny 00:00, w nocy między 1 a 2 stycznia.
- Ostatni rozładunek ostatniego przewozu kabotażowego musi być zakończony do godziny 23:59 dnia siódmego.

Należy zauważyć, że przewozy kabotażowe mogą rozpocząć się natychmiast po zakończeniu operacji wewnętrznego transportu międzynarodowego. Oznacza to, że transport międzynarodowy i kabotażowy może być realizowany tego samego dnia.

Przykład:

- Rozładunek towarów przeznaczonych do transportu międzynarodowego zakończy się o godzinie 12:00 w poniedziałek 1 stycznia.
- Okres 7 dni rozpoczyna się o godzinie 00:00 w nocy między poniedziałkiem a wtorkiem.
- Ostatni przewóz kabotażowy musi zostać wykonany do godziny 23:59 w poniedziałek 8 stycznia.

Przykład 2

Niemiecka ciężarówka przewozi owoce z Hamburga do Esbjerg (DK). W poniedziałek 1 stycznia zakończy się rozładunek owoców przeznaczonych do transportu międzynarodowego.

⁹ Art. 8 ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych.

¹⁰ Artykuł 3 ust. 1 por. ust. 2 lit. b) rozporządzenia Rady (EWG, Euratom) nr 1182/71 z dnia 3 czerwca 1971 r. określającego zasady mające zastosowanie do okresów, dat i terminów.

| Data | Kolejność zdarzeń | Charakterystyka transportu |
|---|--|---|
| Poniedziałek 1 stycznia godz. 12:00 | Rozładunek owoców w Esbjergu | Transport międzynarodowy |
| Tego samego dnia o 12:30 | Załadunek mięsa w Esbjergu i transport do Odense | Pierwszy przejazd kabotażowy |
| Poniedziałek 1 stycznia/wtorek 2 stycznia | Okres 7 dni rozpoczyna się w nocy między poniedziałkiem a wtorkiem o godzinie 00:00. | Okres 7 dni |
| Od wtorku 2 stycznia do wtorku 9 stycznia włącznie | Okres 7 dni kończy się we wtorek 9 stycznia o godzinie 23:59. | Ostatni przewóz kabotażowy musi być wykonany przed godziną 23:59. |

Zasada 3 dni

- Jeżeli pojazd wjeżdża do Danii bez ładunku w następstwie transportu międzynarodowego, który zakończył się w innym państwie członkowskim, może on wykonać jeden przewóz kabotażowy w ciągu trzech dni od wjazdu do Danii.
 - Ten przewóz kabotażowy musi być również zakończony nie później niż siódmego dnia po dostarczeniu towarów przewożonych przez pojazd w transporcie międzynarodowym. Ma to zastosowanie niezależnie od tego, w którym państwie członkowskim zakończono transport międzynarodowy.
 - Termin 3 dni odnosi się do dni kalendarzowych.¹¹
 - Czas rozpoczęcia liczony jest od godziny 00:00 dnia następnego po wjeździe pojazdu bez ładunku do przyjmującego państwa członkowskiego.
 - Ostatni rozładunek tego pojedynczego przewozu kabotażowego musi być zakończony do godziny 23:59 dnia 3.

Przykład:

Niemiecka ciężarówka przewozi owoce z Hamburga do Malmö (SE). Rozładunek owoców przeznaczonych do transportu międzynarodowego zakończy się w poniedziałek 1 stycznia w Szwecji. Następnie pojazd jedzie do Danii w celu wykonania jednego przewozu kabotażowego.

| Data | Kolejność zdarzeń | Charakterystyka transportu |
|--------------------------------|---|--------------------------------------|
| Poniedziałek 1 stycznia | Pojazd rozładuje owoce w Malmö. | Transport międzynarodowy zakończony |
| Wtorek 2 stycznia | Pojazd jedzie (bez ładunku) do Esbjergu (DK). Tutaj ładowane są meble, z których 1/3 jest rozładowywana w Aalborgu. | Pierwsza część przewozu kabotażowego |
| Środa, 3 stycznia | Kolejna 1/3 mebli jest rozładowywana w Odense. | Druga część przewozu kabotażowego |
| Czwartek, 4 stycznia | Kierowca odpoczywa w Nyborgu. | Odpoczynek |
| Piątek 5 stycznia* | Pozostała 1/3 mebli jest rozładowywana w Padborgu | Trzecia część przewozu kabotażowego |

¹¹ *Ibidem.*

- Okres 7 dni rozpoczyna się o godzinie 00:00 w nocy między poniedziałkiem a wtorkiem.
- Okres 3 dni rozpoczyna się o godzinie 00:00 w nocy z wtorku na środę.

*Pojazd musi zakończyć ostatni rozładunek w ramach przewozu kabotażowego najpóźniej do godziny 23:59 w piątek 5 stycznia.

Przykład 2:

Niemiecka ciężarówka przewozi owoce z Hamburga do Helsinek (FI). Rozładunek owoców przeznaczonych do transportu międzynarodowego zostanie zakończony w poniedziałek 1 stycznia o godzinie 12:00 w Finlandii.

| Data | Kolejność zdarzeń | Charakterystyka transportu |
|---|---|---|
| Poniedziałek 1 stycznia | Pojazd rozładowuje owoce w Helsinkach | Transport międzynarodowy jest zakończony. |
| Wtorek 2 stycznia | Pojazd jedzie (bez ładunku) przez Szwecję do Kopenhagi (DK). Tutaj następuje załadunek mebli. | Rozpoczyna się tranzyt przez Szwecję i kabotaż w Danii. |
| Środa, 3 stycznia | Noc między wtorkiem a środą (00:00) | 3-dniowy okres rozpoczyna się w DK |
| Środa 3 stycznia / czwartek 4 stycznia | Kierowca odpoczywa w Odense | Odpoczynek |
| Piątek 5 stycznia | Pojazd jedzie do Padborga, gdzie następuje rozładunek mebli | Kabotaż zostaje zakończony w ciągu 3 dni (piątek o 23:59) |

Po upływie okresu 3 i/lub 7 dni nie ma zazwyczaj wymogu, aby pojazd wrócił do państwa członkowskiego siedziby lub opuścił przyjmujące państwo członkowskie. Oznacza to, że pojazd zagraniczny, po wykonaniu

trzeciego przewozu kabotażowego w dniu 7, może pozostać w Danii i rozpocząć przewóz międzynarodowy w dniu 8.¹²

Ograniczenie 3-godzinne

W ciągu 7 dni po zakończeniu przewozu międzynarodowego dozwolone są łącznie 3 przewozy kabotażowe tym samym pojazdem. Przewoźnik może wykonać niektóre lub wszystkie trzy przewozy kabotażowe w tym samym państwie członkowskim, w którym zakończony został przewóz międzynarodowy, lub w innych państwach członkowskich, ale może wykonać tylko jeden przewóz kabotażowy w każdym z innych państw członkowskich w ciągu 3 dni, kiedy wjeżdża do tego państwa członkowskiego bez ładunku.

Przykład:

Niemiecka ciężarówka przewożąca mięso w transporcie międzynarodowym na trasie Hamburg - Esbjerg (DK). Natychmiast po tym rozpoczyna się kabotaż w Danii.

| Kolejność zdarzeń | Charakterystyka transportu |
|--|------------------------------------|
| Meble są ładowane w Esbjergu, z czego połowa jest transportowana do Odense | Pierwsza część pierwszego kabotażu |
| Pojazd przewozi ostatnią część mebli do Kopenhagi | 1. Koniec kabotażu |
| Pojazd jedzie w trasę Kopenhaga - Nyborg bez ładunku | Pusty przejazd ¹³ |
| Odzież sportowa jest ładowana w Nyborg i 1/3 jest transportowana do Svendborg. | Pierwsza część drugiego kabotażu |
| Pojazd przewozi kolejną 1/3 odzieży sportowej do Fredericii | Druga część drugiego kabotażu |
| Pojazd przewozi ostatnią 1/3 odzieży sportowej do Kolding | 2. Koniec kabotażu |
| W Kolding połowa przyczepy zostaje załadowana mięsem | Pierwsza część trzeciego kabotażu |
| W Esbjergu druga połowa przyczepy zostaje załadowana winem | Druga część trzeciego kabotażu |
| W Padborgu zarówno mięso, jak i wino są rozładowywane u tego samego odbiorcy | 3. Koniec kabotażu |

Przykład 2:

Niemiecka ciężarówka przewożąca mięso w transporcie międzynarodowym na trasie Hamburg - Esbjerg (DK). Natychmiast po tym rozpoczyna się kabotaż w Danii.

| Kolejność zdarzeń | Charakterystyka transportu |
|---|-----------------------------------|
| W Esbjergu załadowane zostają meble i transportowane do Kopenhagi | 1. Kabotaż |
| Pojazd jedzie bez ładunku do Malmö (SE), gdzie ładowane są owoce. | Pusty przejazd ¹⁴ |

¹² Artykuł 8 ust. 2 akapit drugi rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych transportów drogowych. Pojazd musi wrócić do państwa członkowskiego siedziby w ciągu 8 tygodni ze względu na wymogi dotyczące siedziby zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. b rozporządzenia nr 1071/2009. Przepis ten, będący częścią wymogu ustanowienia, nie jest szerzej omawiany w niniejszych wytycznych.

¹³ W tym przykładzie przez pusty przejazd rozumie się przejazd bez ładunku, przyczepy lub naczepy, a więc tylko pojazdu mechanicznego.

¹⁴ W tym przykładzie przez pusty przejazd rozumie się przejazd bez ładunku, przyczepy lub naczepy, a więc tylko pojazdu mechanicznego.

| | |
|---|-------------------|
| Owoce są transportowane z Malmö do Sztokholmu | 2. Kabotaż |
| Pojazd jedzie bez ładunku do Helsinek (FI) | Pusty przejazd |
| Produkty uboju załadowane i przewożone z Helsinek do Espoo (FI) | 3. Kabotaż |

Zasada 4 dni - okres karencji¹⁵

Przewoźnicy nie wykonują przewozów kabotażowych tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, pojazdem silnikowym w nim zawartym, w tym samym przyjmującym państwie członkowskim przez 4 dni od zakończenia ostatniego przewozu kabotażowego wykonanego w tym państwie członkowskim.

- o Termin 4 dni odnosi się do dni kalendarzowych. Czas rozpoczęcia okresu karencji liczony jest od godziny 00:00 dnia następnego po ostatnim rozładunku pojazdu w trakcie jego przewozu kabotażowego.¹⁶

Okres karencji uruchamiany jest każdorazowo po zakończeniu przewozu kabotażowego, oraz w przypadku opuszczenia przez pojazd Danii. Dotyczy to nawet sytuacji, gdy pojazd wykonał tylko jeden przewóz kabotażowy.

Oznacza to, że jeśli pojazd zagraniczny wykona jeden przewóz kabotażowy w Danii w związku z transportem międzynarodowym, a następnie wykona jeden przewóz kabotażowy w Szwecji¹⁷, to nie może wykonać kabotażu w Danii w ciągu 4 dni od zakończenia przewozu kabotażowego w Danii.¹⁸

Przykład 1:

Rozładunek towarów z ostatniego przewozu kabotażowego odbędzie się w poniedziałek 1 stycznia o godzinie 12:00.

- o Okres 4 dni rozpoczyna się zatem o godzinie 00:00 w nocy między poniedziałkiem a wtorkiem.
- o Okres karencji kończy się w piątek 5 stycznia o godzinie 23:59.
- o Kabotaż nie może być wznowiony przed godziną 00:00 w nocy z piątku na sobotę 6 stycznia.

Przykład 2:

Niemiecka ciężarówka kończy międzynarodowy transport Hamburg - Padborg w poniedziałek 1 stycznia o godzinie 10:00. Ten sam pojazd wykonuje przejazd kabotażowy na trasie Padborg - Esbjerg. Następnie pojazd wykonuje transport międzynarodowy na trasie Esbjerg - Malmö (SE).

| Data | Kolejność zdarzeń | Charakterystyka transportu |
|--------------------------------|--|--|
| Poniedziałek 1 stycznia | Pojazd rozładuje owoce w Padborgu | Zakończenie transportu międzynarodowego do Danii |
| Tego samego dnia | Pojazd przewozi ser z Padborga do Esbjerga | Pierwszy przejazd kabotażowy |
| Tego samego dnia | Pojazd przewozi mięso na trasie Esbjerg - Malmö (SE) | Transport międzynarodowy |

¹⁵ Przepisy dotyczące okresu karencji wchodzi w życie z dniem 21 lutego 2022 r., zgodnie z art. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1055 z dnia 15 lipca 2020 r. zmieniającego rozporządzenia (WE) nr 1071/2009, (WE) nr 1072/2009 i (UE) nr 1024/2012 w celu dostosowania ich do zmian w sektorze transportu drogowego.

¹⁶ Artykuł 3 ust. 1 por. ust. 2 lit. b) rozporządzenia Rady (EWG, Euratom) nr 1182/71 z dnia 3 czerwca 1971 r. określającego zasady mające zastosowanie do okresów, dat i terminów.

¹⁷ Okres karencji w Szwecji może rozpocząć się w innym terminie niż w Danii, w zależności od tego, kiedy kabotaż kończy się w danym państwie członkowskim.

| | | |
|--|--|---------------------------------------|
| Poniedziałek 1 stycznia / wtorek 2 stycznia | Okres karencji rozpoczyna się o godzinie 00:00 w nocy z poniedziałku na wtorek. | Rozpoczyna się okres karencji w Danii |
| Wtorek 2 stycznia - sobota 6 stycznia | Okres karencji kończy się w piątek o godzinie 23:59, a kabotaż będzie ponownie dozwolony od soboty 6 stycznia po godzinie 00:00. | Koniec okresu karencji |

Przykład 3:

Niemiecka ciężarówka przewozi owoce z Hamburga do Esbjerga. Rozładunek owoców odbywa się w piątek 1 marca, co kończy transport międzynarodowy. Następnie w Danii wykonywane są trzy przewozy kabotażowe. Trzeci przewóz kabotażowy w Danii zostaje zakończony w poniedziałek 4 marca, po czym ciężarówka opuszcza Danię. Ta sama ciężarówka przewozi owoce z Hamburga do Esbjerga i po zakończeniu okresu karencji rozpoczyna nowy kabotaż.

| Data | Kolejność zdarzeń | Charakterystyka transportu |
|--|---|--|
| Piątek 1 marca | Pojazd rozładuje owoce w Esbjergu | Zakończenie transportu międzynarodowego do Danii |
| Sobota 2 marca | Transport mebli z Esbjerga do Aarhus | Pierwszy przejazd kabotażowy |
| Niedziela 3 marca | Transport towarów budowlanych z Horsens do Odense | Drugi przejazd kabotażowy |
| Poniedziałek 4 marca | Transport artykułów sportowych z Slagelse do Kolding | Trzeci przewóz kabotażowy |
| Poniedziałek 4 marca / wtorek 5 marca | Pojazd opuszcza Danię po kabotażu. Okres karencji rozpoczyna się o godzinie 00:00 w nocy z poniedziałku na wtorek | Rozpoczęcie okresu karencji |
| Piątek 8 marca | Ten sam pojazd przewozi owoce na trasie Hamburg - Esbjerg | Transport międzynarodowy |
| Piątek 8 marca / sobota 9 marca | Okres karencji kończy się w piątek o 23:59, a kabotaż jest dozwolony w sobotę po godzinie 00:00 | Zakończenie okresu karencji |
| Sobota 9 marca | Transport mebli z Esbjerga do Aarhus | Kabotaż |

Przykład 4:

Niemiecka ciężarówka przewozi owoce z Hamburga do Esbjerga. Rozładunek owoców odbywa się 21 lutego, co kończy transport międzynarodowy. Kierowca odpoczywa w Esbjergu między piątkiem a sobotą, a w sobotę 22 lutego rozpocznie się w Esbjergu pierwszy przewóz kabotażowy.

| Data | Kolejność zdarzeń | Charakterystyka transportu |
|-------------------------|---|-----------------------------------|
| Sobota 22 lutego | Załadunek mebli w Esbjergu i transport do Odense | 1. Kabotaż w Danii |
| Tego samego dnia | Pojazd jedzie (bez ładunku) do Malmö (SE), gdzie ładowane są owoce, transport do Sztokholmu | 1. Kabotaż w Szwecji |

| | | |
|---|--|---|
| Sobota 22 lutego - niedziela 23 lutego | Okres karencji rozpoczyna się o godzinie 00:00 w nocy między sobotą a niedzielą | Okres karencji w Danii |
| Poniedziałek 24 lutego | Załadunek sera w Sztokholmie, transport do Oslo (NO) | Transport międzynarodowy |
| Wtorek 25 lutego | Pojazd jedzie z Oslo (bez ładunku) do Esbjerga (DK). Tu następuje odpoczynek | Pusty przejazd ¹⁹ i odpoczynek |
| Środa 26 lutego | Odpoczynek trwa. Pojazd podlega okresowi karencji, który kończy się o godzinie 23:59 | Odpoczynek |
| Czwartek 27 lutego | Załadunek mięsa w Esbjergu (godz. 00:01), transport i rozładunek w Odense | 1. Kabotaż w Danii po zakończeniu okresu karencji |

Przykład 5:

Niemiecka ciężarówka transportuje meble z Hamburga do Esbjerga. Rozładunek mebli odbywa się w sobotę 22 lutego, co kończy transport międzynarodowy. Tego samego dnia w Danii rozpoczyna się kabotaż.

| Data | Kolejność zdarzeń | Charakterystyka transportu |
|--|--|-----------------------------------|
| Sobota 22 lutego | W Esbjergu następuje rozładunek mebli i kończy się transport międzynarodowy | Transport międzynarodowy |
| Tego samego dnia | Załadunek sera w Esbjergu, transport do Odense | Pierwszy przejazd kabotażowy |
| Niedziela 23 lutego | Załadunek owoców w Odense, transport do Padborga | Drugi przejazd kabotażowy |
| Poniedziałek 24 lutego | Załadunek mięsa w Padborgu, transport do Ribe | Trzeci przewóz kabotażowy |
| Wtorek 25 lutego | Okres karencji rozpoczyna się w nocy z poniedziałku na wtorek o godzinie 00:00 | Rozpoczęcie okresu karencji |
| Wtorek 25 lutego - piątek 28 lutego | Pojazd podlega okresowi karencji, który kończy się w piątek 28 lutego o godzinie 23:59 | Koniec okresu karencji |

Szczegółne wymagania dotyczące przewozów kabotażowych

Przewóz pustych kontenerów, pustych naczep i opakowań zwrotnych (palet, skrzyń na kwiaty lub podobnych) przez zagranicznych przewoźników w Danii jest uważany za przewóz towarów i dlatego liczy się jako przewóz kabotażowy.

Należy zauważyć, że transport pustych kontenerów, pustych naczep i opakowań zwrotnych w związku z transportem międzynarodowym do Danii, nie jest uznawany za przewóz kabotażowy. Jeśli np. kontener z towarem jest przewożony z Niemiec do Danii, to pusty kontener, po wyładowaniu towaru z transportu międzynarodowego, może zostać odwieziony do miejsca przeznaczenia zgodnie z umową przewozu.

Wymagania dotyczące wynagrodzenia podczas przewozów kabotażowych

¹⁹ W tym przykładzie przez pusty przejazd rozumie się przejazd bez ładunku, przyczepy lub naczepy, a więc tylko pojazdu mechanicznego.

Zagraniczne przedsiębiorstwo podlegające przepisom dotyczącym kabotażu musi płacić swoim kierowcom stawkę godzinową, która jest co najmniej równoważna duńskiej minimalnej stawce godzinowej w wysokości 173,31 DKK, gdy kierowca wykonuje przewozy kabotażowe, w których całkowita dopuszczalna masa pojazdu silnikowego lub pociągu drogowego przekracza 3,5 tony.²⁰

Inna praca

Za przewóz towarów w ramach przewozów kabotażowych wypłaca się wyłącznie minimalną duńską stawkę godzinową, nie dotyczy to innej pracy.

Inna praca oznacza każdą czynność określoną jako czas pracy w art. 3 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE, z wyjątkiem "prowadzenia pojazdu", w tym pracę wykonywaną dla tego samego lub innego pracodawcy w sektorze transportu lub poza nim. Działalność ta nie jest zatem objęta wymogiem dotyczącym wynagrodzenia.²¹

- Załadunek i rozładunek,
- puste przejazdy pomiędzy przewozami kabotażowymi,²²
- sprzątanie i konserwacja techniczna,
- wszelkie inne prace mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa pojazdu i/lub ładunku lub wypełnienie zobowiązań prawnych lub regulacyjnych związanych z daną operacją transportową:
 - Nadzór nad załadunkiem i rozładunkiem.
 - Formalności administracyjne z policją, urzędem celnym lub innymi organami.

Przykład

Kierowca zatrudniony przez firmę przewozową z siedzibą w Hamburgu (DE) prowadzi ciężarówkę załadowaną owocami z Hamburga do Esbjerga (DK), gdzie następuje rozładunek towaru.

- W Esbjergu (DK) ciężarówka jest ładowana produktami rzeźniczymi, które są przewożone i rozładowywane w Århus (DK).
- Ciężarówka jedzie bez ładunku z Århus do Horsens.
- W Horsens następuje załadunek mleka, które transportowane jest do Padborga, gdzie zostaje rozładowane.
- W Padborgu kierowca czeka przez 3 godziny na terminalu na załadunek ciężarówki serem, który ma być przewieziony z powrotem do Hamburga (DE).

Kierowca otrzyma wynagrodzenie wyłącznie według duńskiej minimalnej stawki godzinowej podczas wykonywania następujących czynności:

- Podczas przejazdu z towarami z Esbjerga do Århus i,
- podczas przejazdu z towarami z Horsens do Padborga, przy czym przejazdy te są przejazdami kabotażowymi.

Przykład 2

Kierowca zatrudniony w firmie przewozowej z siedzibą w Hamburgu (DE) wykonuje transport międzynarodowy na trasie Hamburg - Aalborg (DK).

| Oś czasu | Kolejność zdarzeń | Charakterystyka transportu | Wynagrodzenie duńskie |
|---|--|----------------------------|-----------------------|
| Poniedziałek Godz. 12:00-16:00 | Przejazd od granicy niemiecko-duńskiej do Aalborga | Transport międzynarodowy | Nie |

²⁰ Rozporządzenie w sprawie warunków wykonywania kabotażu, drogowego odcinka przewozu kombinowanego i niebezpośredniego przewozu międzynarodowego §9

²¹ Rozporządzenie nr 561/2006, art. 4, lit. E i art. 3 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE.

²² Należy pamiętać, że w niektórych przypadkach kierowca może podlegać zasadom delegowania, nawet jeśli nie podlega wymogowi wynagrodzenia. Więcej informacji na ten temat można znaleźć w instrukcji Duńskiej Agencji Bezpieczeństwa Drogowego i Transportu dot. delegowania.

| | | | |
|-------------------------------------|--|---|------------|
| Godz. 16:00-21:00 | Załadunek owoców w Aalborgu i transport do Kopenhagi | Kabotaż | Tak |
| Godz. 21:00-00:00 | Kierowca robi przerwę w Kopenhadze | Przerwa | Nie |
| Wtorek Godz. 00:00-04:00 | Pusty przejazd Kopenhaga - Esbjerg | Pusty przejazd ²³ między przewozem kabotażowym | Nie |
| Godz. 04:00-06:00 | Załadunek mebli | Załadunek towaru | Nie |
| Godz. 06:00- 08:00 | Transport mebli na trasie Esbjerg - Odense | Kabotaż | Tak |
| Godz. 08:00- 10:30 | Rozładunek mebli w Odense | Rozładunek towaru | Nie |

Przykład 3

Niemiecka ciężarówka realizuje transport międzynarodowy na trasie Hamburg - Ribe (DK).

| Oś czasu | Kolejność zdarzeń | Charakterystyka transportu | Wynagrodzenie duńskie |
|---|--|---|-----------------------|
| Poniedziałek Godz. 05:00-07:00 | Przejazd od granicy niemiecko-duńskiej do Ribe | Transport międzynarodowy | Nie |
| Godz. 07:00-09:00 | Rozładunek owoców w Ribe | Rozładunek towaru | Nie |
| Godz. 09:00-12:00 | Kierowca robi przerwę w Ribe | Przerwa | Nie |
| Wtorek Godz. 12:00-17:00 | Pusty przejazd z Ribe do Skagen | Pusty przejazd ²⁴ między przewozem kabotażowym | Nie |
| Godz. 17:00-18:00 | Załadunek mebli w Skagen | Załadunek towaru | Nie |
| Godz. 18:00-23:30 | Transport mebli ze Skagen do Kopenhagi | Kabotaż | Tak |
| Godz. 23:30-01:00 | Rozładunek mebli | Rozładunek towaru | Nie |
| Środa Godz. 01:00-09:00 | Kierowca robi przerwę | Odpoczynek | Nie |

Wymagania dotyczące dokumentacji

Dokument potwierdzający, że transport odbywa się w przyjmującym państwie członkowskim:

Należy przedstawić dokumentację dotyczącą przychodzącego transportu międzynarodowego, niezależnie od tego, w jakim państwie członkowskim został on wykonany, jak również dokumentację dotyczącą każdego kolejnego przewozu kabotażowego wykonywanego w Danii.

Jeżeli pojazd wykonuje przewóz kabotażowy i przebywał w Danii przez cztery dni przed przewozem międzynarodowym, na żądanie należy okazać dowód wszystkich przewozów wykonanych w tym okresie.²⁵

²³ W tym przykładzie przez pusty przejazd rozumie się przejazd bez ładunku, przyczepy lub naczepy, a więc tylko pojazd mechaniczny.

²⁴ W tym przykładzie przez pusty przejazd rozumie się przejazd bez ładunku, przyczepy lub naczepy, a więc tylko pojazd mechaniczny.

²⁵ Rozporządzenie nr 1072/2009 w sprawie przewozu rzeczy § 36 oraz art. 8 ust. 2 lit. a rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1072/2009.

Udokumentowanie nie musi wynikać z jednego dokumentu, ale musi zawierać następujące informacje dla każdego transportu:²⁶

- a) Nazwa, adres i podpis nadawcy.²⁷
- b) Nazwa, adres i podpis przewoźnika.²⁷
- c) Nazwa i adres odbiorcy, a po dostarczeniu towaru podpis odbiorcy i data dostawy.
- d) Miejsce i data odbioru towaru oraz miejsce dostarczenia towaru.
- e) Powszechna nazwa towarów i sposób pakowania, a w przypadku towarów niebezpiecznych - ogólnie uznany opis towarów, wraz z liczbą opakowań i ewentualnymi specjalnymi oznaczeniami lub numerami na opakowaniach.
- f) Waga brutto towarów lub ilość towarów wyrażona w jakikolwiek inny sposób.
- g) Tablica rejestracyjna pojazdu silnikowego i przyczepy.

Dokumentację może stanowić list przewozowy CMR lub inny dokument przewozowy, pod warunkiem, że zawiera on wymagane informacje. Dokumentacja może być również sporządzona w formie elektronicznej.

Dokumentację należy okazać organom kontrolnym podczas kontroli drogowej i na żądanie.²⁸

Elektroniczne przekazywanie dokumentacji do pojazdu w bardzo krótkim czasie jest akceptowane. Oznacza to, że kierowca może zwrócić się do siedziby zarządzającej transportem, firmy lub innej osoby lub podmiotu, w celu przesłania powyższej dokumentacji.²⁹

Dane z tachografu

Kierowca przedstawia dane z tachografu, a w szczególności znak przynależności państw członkowskich, w których kierowca przebywał podczas wykonywania międzynarodowego transportu drogowego lub przewozów kabotażowych, zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014.

Zgłoszenie delegowania³⁰

W przypadku kabotażu uznaje się, że kierowca jest delegowany do przyjmującego państwa członkowskiego. Wymogiem jest, aby przedsiębiorca, najpóźniej przed rozpoczęciem delegowania, wypełnił zgłoszenie delegowania za pośrednictwem systemu IMI.³¹ Kierowca musi również posiadać i udostępnić kopię zgłoszenia delegowania oraz powyższej dokumentacji.³²

W odniesieniu do wykonywanych przewozów międzynarodowych i przewozów kabotażowych nie może być wymagana żadna dodatkowa dokumentacja.

Nie oznacza to jednak, że inne dokumenty wymagane przez przepisy transportowe nie mogą być wykorzystane do ustalenia, czy przewóz kabotażowy został wykonany zgodnie z przepisami. Mogą to być na przykład dane z urzędzeń rejestrujących, używanych do regulacji czasu jazdy i odpoczynku, lub dane dotyczące wykorzystania opłat drogowych w przypadku uiszczonych opłat za przejazd.

Kary w przypadku naruszenia przepisów dotyczących kabotażu

²⁶ Art. 8 ust. 3 lit. a)-g) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. dotyczącego wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych.

²⁷ Podpisy nadawcy i przewoźnika mogą być drukowane lub zastąpione pieczęciami.

²⁸ Rozporządzenie w sprawie przewozu towarów § 36

²⁹ Art. 8 ust. 4 lit. a) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych.

³⁰ Dyrektywa 2020/1057 art. 1 ust. 11 i rozporządzenie w sprawie warunków wykonywania kabotażu, początkowego lub końcowego odcinka drogowego w transporcie kombinowanym oraz w międzynarodowym transporcie innym niż dwustronny, § 5. Zobacz również przewodnik Duńskiej Agencji Bezpieczeństwa Drogowego i Transportu dotyczący zasad delegowania.

³¹ Nie dotyczy przedsiębiorstw mających siedzibę w państwie członkowskim EOG. Nie dotyczy kierowców pracujących na własny rachunek.

³² Rozporządzenie nr 169 z dnia 27 stycznia 2022 r. w sprawie warunków wykonywania przewozów kabotażowych, początkowego lub końcowego odcinka przewozów kombinowanych oraz przewozów międzynarodowych innych niż dwustronne § 6.

Naruszenie przepisów dotyczących kabotażu podlega karze grzywny.³³

Kary za naruszenie przepisów dotyczących kabotażu wynoszą, jako punkt wyjścia, 5000 DKK za drobne naruszenia (np. brak informacji o opisie towaru), 15 000 DKK za poważne naruszenia (np. brak dokumentacji dotyczącej transportu międzynarodowego) i 35 000 DKK za bardzo poważne naruszenia (np. nielegalny kabotaż, jazda powyżej 3 kursów lub 7 dni).³⁴

Wysokość grzywny może być podwojona lub potrojona w przypadku wystąpienia okoliczności obciążających. Będzie to miało miejsce na podstawie indywidualnej oceny każdego przypadku.

Policja może zatrzymać pojazd, jeżeli jest to konieczne do zabezpieczenia zapłaty grzywny i kosztów, lub do zabezpieczenia konfiskaty, w tym konfiskaty mienia, ale tylko do czasu zapłacenia lub zabezpieczenia wspomnianych kwot.³⁵

Spedytor może, w pewnych okolicznościach, zostać ukarany za pomoc w nielegalnych przewozach kabotażowych zagranicznego przewoźnika na podstawie ogólnych zasad dotyczących pomocy w art. 23 kodeksu karnego.

9. Dodatkowe informacje

W przypadku konieczności uzyskania dodatkowych wyjaśnień, należy skontaktować się z:

Færdselsstyrelsen [Duńska Agencja Bezpieczeństwa Drogowego i Transportu]
Sorsigvej 35
6760 Ribe
Tel.: 7221 8899
E-mail: info@fstyr.dk



Translated with the support
of the European Labour Authority

³³ Rozporządzenie w sprawie przewozu towarów § 47 por. § 17 ust. 1 pkt 3 ustawy o transporcie drogowym oraz projekt ustawy 2013 58, załącznik nr 4 i projekt ustawy 2021.62 A, uwagi do nr 43.

³⁴ Projekt ustawy 2013, 58, uwagi ogólne pkt 2.1.2 oraz załącznik nr 2 do projektu ustawy.

³⁵ Ustawa o transporcie towarowym § 16.