

KABOTAŻ BEZ MITÓW

**PRZEWOZY
KABOTAŻOWE –
ŹRÓDŁO DOCHODU
CZY DODATKOWY
KOSZT PO STRONIE
PRZEWOŹNIKA?**

Perspektywa ostatnich kilku miesięcy pozwala na zauważenie wyraźnego wzrostu ilości przewozów kabotażowych wykonywanych przez polskich przewoźników. Na wzrost ten ma wpływ wiele czynników, wśród których istotnym jest ten, iż przewozy kabotażowe, w sposób znaczący, przyczyniają się do zoptymalizowania przewozów i zminimalizowania pustych przebiegów.



Kamil Krasuski
pozasądowa i przedsądowa obsługa
szkód i roszczeń – Transora

wykonywanych kabotażów rośnie znajomość prawa po stronie przewoźników. Pomijając zasady odpowiedzialności wynikające z tytułu wszelkiego rodzaju szkód

Bez wątpliwości zlecenie w przewozie kabotażowym jest z upływem czasu coraz łatwiejsze, co niestety nie oznacza, iż wraz ze wzrostem

i opóźnień czy kwestię ubezpieczeń, warto skupić się na elementarnych zasadach dotyczących wykonywania przewozów kabotażowych po terenie państw Unii Europejskiej, gdyż zbyt często dochodzi do ich naruszeń.

▀ Mity o kabotażu

Zapewne wpływ ma na to szereg mitów powstałych wokół „kabotażu”, które znaleźć można na forach transportowych i usłyszeć od kierowców, a które dość często są dalekie od prawdy. Mając niejednokrotnie do

W efekcie, każdy przewóz, którego miejsce załadunku i rozładunku znajdują się w jednym państwie – i państwo to nie jest siedzibą przewoźnika – jest przewozem kabotażowym

czynienia z przypadkami, w których na przewoźników nałożono mandaty w wysokości 1 500,00 euro, można pokusić się o pewne uogólnienie: niewielu przewoźników zadało sobie trud zapoznania się z przepisami regulującymi zasady kabotażu. Taka niewiedza jest niestety dość kosztowna, gdyż w wielu przypadkach skutkuje wysokimi mandatami i zamiast spodziewanego zarobku, odnotowuje się stratę.

Zacząć należy od tego, iż w przypadku kabotażu tymczasowego, głównym i najważniejszym aktem prawnym regulującym zasady wykonywania przewozów kabotażowych na terenie państw Unii Europejskiej jest Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r., dotyczące wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych. Rozporządzenie to reguluje najważniejsze zasady wykonywania przewozów kabotażowych i obowiązuje we wszystkich państwach będących członkami Unii Europejskiej.

Zgodnie z art. 2 pkt. 6 Rozporządzenia 1072/2009 „przewóz kabotażowy” oznacza krajowy, zarobkowy przewóz wykonywany tymczasowo w przyjmującym państwie członkowskim zgodnie z niniejszym rozporządzeniem”. Oznacza to, że jeżeli przewoźnik posiadający siedzibę w Polsce wykonuje przewóz na przykład po terenie Francji (gdzie zarówno miejsce załadunku, jak i rozładunku znajdują się we Francji), przewóz taki jest przewozem kabotażowym.

Znajduje to potwierdzenie zarówno w obowiązującym prawie jak i innych dokumentach. Przykładowo, zgodnie ze stanowiskiem francuskiego Ministerstwa Ekologii, Energii, Trwałego rozwoju i Morza, w którym wskazano: „Kabotaż drogowy towarów to każda operacja transportu towarów (załadunek, rozładunek) pomiędzy dwoma punktami na terytorium danego kraju, wykonana przez przedsiębiorstwo, które nie jest rezydentem tego kraju.”

W efekcie, każdy przewóz, którego miejsce załadunku i rozładunku znajdują się w jednym państwie – i państwo to nie jest siedzibą przewoźnika – jest przewozem kabotażowym.

▀ Licencja wspólnotowa

Wskazane na wstępie Rozporządzenie ma więc zastosowanie do takich właśnie przewozów i określa ono warunki wykonywania przewozów, w tym obowiązki, jakie powinni spełnić przewoźnicy. Dotyczy to w szczególności posiadania licencji wspólnotowej (zgodnie z art. 3 Rozporządzenia). Wielokrotnie można spotkać się ze stanowiskiem, iż w związku z wymogiem posiadania licencji nie istnieje możliwość dokonywania przewozów kabotażowych pojazdami o DMC do 3,5 tony

– jest to jeden z mitów, nie znajdujących potwierdzenia w rzeczywistości. W artykule 1 ust. 5 pkt. c Rozporządzenia wskazano: „5. Następujące rodzaje przewozu i przejazdów bez ładunku dokonywanych w powiązaniu z takim przewozem nie wymagają posiadania licencji wspólnotowej oraz są zwolnione z wszelkich zezwoleń przewozowych: c) przewóz rzeczy pojazdami silnikowymi, których dopuszczalna masa całkowita, włącznie z dopuszczalną masą całkowitą przyczep, nie przekracza 3,5 tony”.

Uznać więc należy, iż w przypadku dokonywania przewozów kabotażowych pojazdami do 3,5 DMC, nie istnieje wymóg posiadania licencji i przewozy takie są dopuszczalne zgodnie z obowiązującym prawem.


▀ Warunki przewozów

Z punktu widzenia przewoźników najistotniejsze postanowienia znajdują się w artykule 8 Rozporządzenia 1072/2009, który określa, na jakich warunkach przewozy kabotażowe mogą zostać wykonane. Już pierwszy ustęp pozwala na wyciągnięcie wniosków, iż do wykonywania przewozów kabotażowych uprawniony jest każdy przewoźnik który posiada licencję wspólnotową (zapis ten, na mocy art. 1 ust. 5 pkt. c nie dotyczy pojazdów o DMC do 3,5 tony, gdyż pojazdów tych nie dotyczy wymóg posiadania licencji wspólnotowej).

Ponadto, w przypadku gdy kierowcą jest obywatel państwa trzeciego (czyli państwa nie będącego członkiem Unii Europejskiej), koniecznym jest posiadanie przez takiego kierowcę świadectwa kierowcy. Przewozy kabotażowe są dopuszczone, jednakże pod warunkiem przestrzegania przepisów zawartych w Rozporządzeniu. Przy każdym przewozie kabotażowym należy więc zwracać szczególną uwagę na spełnienie wszystkich wymogów wymaganych Rozporządzeniem.

Bardziej szczegółowe informacje zapisane zostały w ustępie 2 artykułu 8 Rozporządzenia, który reguluje, w jakich sytuacjach można podjąć przewóz kabotażowy i jak należy go wykonać. Brak respektowania określonych warunków, w przypadku kontroli, jest samoistną podstawą do karania przewoźnika karą finansową, więc należy bezwzględnie pilnować, aby warunki te zawsze były przestrzegane. W skrócie wskazać można następujące zasady.

Przewóz kabotażowy może się rozpocząć dopiero po dostarczeniu przesyłki w ruchu międzynarodowym – oznacza to, że przewoźnik musi udokumentować, że przewoził przesyłkę w ruchu międzynarodowym oraz, że doszło do jej całkowitego rozładunku. Nie można np. pojechać z Polski do Francji na pusto, i już na terenie Francji podjąć się kabotażu. Należy również pamiętać, że jeżeli wykonywany przewóz międzynarodowy ma kilka



miejsc rozładunku lub kilka listów przewozowych, koniecznym jest wyładowanie całości. Przewóz kabotażowy musi być wykonywany tym samym pojazdem, którym wykonany został przewóz międzynarodowy. Uprawnienie do wykonywania przewozów kabotażowych o charakterze tymczasowym jest ściśle związane z pojazdem, którym dokonuje się przewozu. Nie jest więc dopuszczalnym posłużenie się innym pojazdem do wykonania przewozu międzynarodowego, a innym do przewozów kabotażowych.

Poza tym, przewoźnik jest uprawniony do wykonania trzech przewozów kabotażowych na terytorium państwa, w którym dokonał on wyładunku przesyłki z ruchu międzynarodowego. Każda podjęta przesyłka, do której wystawiony został list przewozowy, jest traktowana jako pojedynczy przewóz. Jeżeli więc podjęto 5 palet w jednym miejscu załadunku i na każdą paletę został wystawiony osobny list przewozowy, mamy do czynienia z 5 przewozami kabotażowymi – jest to już niezgodne z Rozporządzeniem. Z drugiej strony, może być kilka załadunków i kilka rozładunków, jeżeli z dokumentów wynika, że są one wykonywane na podstawie maksymalnie trzech listów przewozowych.

Ostatni dopuszczalny przewóz kabotażowy musi się zakończyć w terminie siedmiu dni od dnia rozładunku przesyłki w ruchu międzynarodowym. Istotnym jest, iż termin w dniach odnosi się do dni kalendarzowych i zaczyna on biec od godziny 00:00 od dnia następnego po rozładunku przesyłki w ruchu międzynarodowym. W przypadku, gdy rozładunek przesyłki w ruchu międzynarodowym nastąpił w innym państwie (np. w Hiszpanii), przewoźnik jest uprawniony do dokonania trzech przewozów kabotażowych tylko na terytorium tego państwa. Jeżeli chce on wykonać przewóz na terenie Francji, to zgodnie z Rozporządzeniem, ma on prawo do jednego przewozu kabotażowego w terminie trzech dni od wjazdu bez ładunku na terytorium Francji z Hiszpanii i nie może przekroczyć 7 dni od dnia rozładunku towaru w ruchu międzynarodowym.

Udokumentowanie uprawnień

Poza powyżej wskazanymi zasadami, należy szczególną uwagę zwracać na odpowiednie udokumentowanie uprawnień do wykonania kabotażu. Przepisy Rozporządzenia ściśle określają obowiązki ciążyące na przewoźnikach. Zgodnie z art. 8 ust. 3 Rozporządzenia: „Krajowe drogowe przewozy rzeczy wykonywane w przyjmującym państwie członkowskim przez przewoźnika niemającego siedziby w tym państwie uznaje się za zgodne z niniejszym rozporządzeniem, jeśli przewoźnik może przedstawić wyraźny dowód potwierdzający przewóz w przychodzącym ruchu międzynarodowym oraz każdy kolejny wykonany przewóz kabotażowy.”

Oznacza to, iż to na przewoźniku (czyli kierowcy w trakcie kontroli) ciąży obowiązek udowodnienia wykonywania przewozu kabotażowego, zgodnie z przepisami Rozporządzenia. W dalszej części ustępu 3 zamieszczono dokładny wykaz informacji, jakie powinny znaleźć się w dokumentach przewozowych okazanych na kontroli. Przewoźnicy są zobowiązani do przechowywania każdego dokumentu przewozu związanego z ich kabotażem, a dokumenty te muszą posiadać wszystkie dane wskazane w powyższym ustępie. Praktycznie wystarczy jeden, wydawałoby się mało istotny brak lub błąd w dokumentach i przewóz kabotażowy może zostać uznany za naruszający przepisy Rozporządzenia.

Ostatnim, ze szczególnie istotnych dla przewoźników zapisów Rozporządzenia, jest ustęp 4 artykułu 8: „W celu udokumentowania, że warunki określone w niniejszym artykule zostały spełnione, nie wymaga się żadnych dodatkowych dokumentów.” Brak wymogu posiadania dodatkowych dokumentów nie oznacza jednak, że organy kontroli nie mają prawa do użycia innych dowodów. W przypadku uzasadnionych wątpliwości mogą oni np. sprawdzić zapis tachografu lub sprawdzić przestrzeń ładunkową (sytuacje takie występują, gdy np. przewoźnik okaże jeden list przewozowy, na którym wpisano dwie palety, a obciążenie auta sugeruje że tych palet jest zdecydowanie więcej).

Podjęciem się więc działalności przewozowej w zakresie kabotażu, należy pamiętać o wymogach prawa i dołożyć wszelkich starań, aby były one spełnione. Każdy przewóz wiąże się z wieloma ryzykami, które mogą skutkować odpowiedzialnością przewoźnika za powstałe szkody, zarówno w ładunku, jak i w mieniu osób trzecich. Nie jest więc pożądanym powiększać zakres ryzyk o obowiązek zapłaty mandatu z powodu wykonywania przewozu niezgodnie z obowiązującymi przepisami prawa. ■