

Pakiet Mobilności w branży TSL. Jak poprawnie i legalnie wykonywać przewozy kabotażowe?

Branża TSL od lat opierała się na sprawdzonym schemacie operacyjnym: przewoźnik realizował przewóz międzynarodowy, brał szybkie doładunki krajowe na terenie Niemiec lub Francji i wracał do kraju bez pustych przebiegów zgodnie z oczekiwaniami rynku.

Po wejściu w życie kluczowych przepisów Pakietu Mobilności model ten przestał funkcjonować w dawnej formie. Wraz z drastycznym zaostrzeniem unijnych regulacji oraz kontroli drogowych, firmy transportowe i spedycyjne stanęły przed ogromnym wyzwaniem prawnym i operacyjnym. Jak teraz poprawnie realizować i dokumentować przewozy krajowe za granicą, skoro rygorystyczny system przewiduje wyłącznie limitowane operacje i „nie wybacza” błędów w tachografach?

Zasada 3 operacji w 7 dni - twarde limity unijne

Kluczem do zrozumienia zmian jest uświadomienie sobie, że Pakiet Mobilności drastycznie uzależnia przewóz krajowy od powiązanego z nim transportu międzynarodowego. Unijny system (zgodnie z rozporządzeniem WE nr 1072/2009) służy wyłącznie do tymczasowego wykonywania usług w przyjmującym państwie członkowskim. Nie ma technicznej ani prawnej możliwości rozpoczęcia kabotażu bez wcześniejszego całkowitego rozładunku towaru wwieszonego z innego kraju.

Z punktu widzenia prawnego po zakończeniu dostawy międzynarodowej pojazd wchodzi w okres limitowany. Zgodnie z unijnymi przepisami, przewóz kabotażowy uznaje się za legalny wyłącznie w okresie 7 dni kalendarzowych od dnia rozładunku międzynarodowego. Operacje takie jak załadunek, przewóz i rozładunek towaru na terenie jednego kraju muszą zamknąć się wewnątrz tego limitu (maksymalnie 3 operacje), całkowicie podlegając rygorystycznej kontroli czasu.

Jak poprawnie liczyć operacje kabotażowe w spedycji?

Skoro zagraniczny kontroler weryfikuje dokumenty bezpośrednio na drodze, samo wysłanie kierowcy po kilka ładunków cząstkowych może wywołać chaos w dokumentacji przewoźnika. Jak temu zapobiec? Rekomendowanym i bezpiecznym rozwiązaniem jest ściśle kontrolowanie liczby wystawianych listów przewozowych przed podjęciem frachtu.

Prawo pozwala na traktowanie przewozu jako jednej operacji tylko wtedy, gdy odpowiada jej jeden list CMR, zgodnie z wytycznymi Komisji Europejskiej. Dzięki temu kierowca może natychmiast powiązać dokumentację operacyjną z konkretnym zleceniem, które zagraniczne służby kontrolne automatycznie weryfikują na podstawie zapisów w tachografie i systemach opłat drogowych. Jeśli na jeden pojazd załadujesz towary na podstawie kilku dokumentów CMR, system kontrolny uzna to za kilka oddzielnych operacji kabotażowych.

Pułapka okresu „Cooling-off” i błędy w interpretacji

W przepisach regulujących Pakiet Mobilności pojawiło się pojęcie okresu „zamrożenia” (tzw. cooling-off). W branży TSL zrodziło to niebezpieczny mit, jakoby unijny ustawodawca pozwolił na ciągłe rotowanie tego samego pojazdu na rynkach zagranicznych, o ile kierowca przekroczy na chwilę granicę państwa.

Według rozporządzenia okres cooling-off to jednak rygorystyczne 4 dni, w czasie których dany pojazd (a nie kierowca!) ma całkowity zakaz wykonywania kolejnych operacji kabotażowych w tym samym kraju. Służy on wyłącznie do przeciwdziałania permanentnemu prowadzeniu działalności krajowej za granicą (np. stałego obsługiwanie tras wewnątrzniemieckich). Próba ponownego wjazdu na kabotaż tym samym autem przed upływem tego czasu jest technicznie i prawnie natychmiast wychwytywana przez służby na podstawie systemów ANPR i opłat drogowych.

Przewozy cross-trade a kabotaż w tranzycie

W przypadku świadczenia usług na terenie różnych państw unijnych (np. spedycja międzynarodowa, unijna, czy tzw. przerzuty), przewoźnicy często nie odróżniają kabotażu od operacji typu cross-trade. Jednak jako polski przedsiębiorca, masz obowiązek dopasować procedury do odmiennych reżimów prawnych.

Zgodnie z unijnymi wytycznymi, kabotaż w tranzycie jest udostępniany przewoźnikowi w ściśle ograniczony sposób. W praktyce oznacza to możliwość wykonania tylko 1 przewozu kabotażowego w ciągu 3 dni od wjazdu „na pusto” do danego kraju (np. po rozładunku w Niemczech i wjeździe do Francji), ale z jednym kluczowym detalem – cała operacja musi zamknąć się w ogólnym terminie 7 dni od pierwszego rozładunku międzynarodowego. Do tego schematu, bez żadnych zmian, stosuje się standardowy obowiązek posiadania pełnej dokumentacji i zgłoszeń w systemie IMI.

Pakiet Mobilności a warunki zleceniodawców - ryzyko prawne i podatkowe

Większość kontraktów i zleceń transportowych na rynku zawiera sztywną klauzulę o odpowiedzialności finansowej za uchybienia proceduralne oraz braki w dokumentach przewozowych. Wprowadzenie Pakietu Mobilności rodzi tu poważny dualizm prawny i finansowy. Data i godzina rozładunku międzynarodowego w sensie operacyjnym staje się kluczowa dla legalności kolejnych zleceń krajowych za granicą, co ma także wpływ na lokalne rozliczenia podatkowe VAT.

W polskim i unijnym systemie prawnym, strony umowy mogą dowolnie kształtować zasady regresu i kar umownych, o ile nie naruszają one bezwzględnie obowiązujących przepisów administracyjnych ani zasad współżycia społecznego. Strony mogą więc uzgodnić w zleceniach specjalne mechanizmy weryfikacji danych, jednak to przewoźnik ponosi bezpośrednie ryzyko zatrzymania pojazdu i nałożenia kaucji przez zagraniczne służby.

Pakiet Mobilności w branży TSL to nie tylko zmiana przepisów socjalnych. To całkowita zmiana procedur operacyjnych. Brak synchronizacji tych działań lub błędy w planowaniu przewozów poza systemem mogą skutkować dotkliwymi karami pieniężnymi.

Autor: Mateusz Pernak

Prawnik w Trans Lawyers



www.translawyers.eu