

Kabotáž

Kabotáž ve členských zemích EU (EHP) od 14. 5. 2010

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1072/2009 z 21. 10. 2009 v článku 8 a 9 stanovuje **jednotná pravidla pro výklad příslušných ustanovení o kabotáži**, která se začínají uplatňovat od 14. 5. 2010. Kabotáž je přitom definována jako provozování či poskytování vnitrostátní dopravní služby pro cizí potřebu na území hostitelského členského státu (tedy ne členského státu usazení dopravce).

1. Kabotáž v návaznosti na mezinárodní přepravu zboží do členského státu, ve kterém bude provedena i kabotáž

- dopravce musí do hostitelského členského státu přijet v rámci mezinárodní přepravy naloženým vozidlem,
- dopravce může začít s kabotážními službami až po kompletním vyložení tohoto nákladu, s nímž překročil hranici,
- dopravce může uskutečnit tímž motorovým vozidlem kabotážní přepravu maximálně ve lhůtě 7 dnů, která se počítá od posledního vyložení nákladu z mezinárodní přepravy, pokud je v rámci mezinárodní přepravy z jiného členského státu přepravováno více nákladů v jednom vozidle (konkrétně se lhůta počítá od 0:00 hod. následujícího dne po posledním vyložení),
- dopravce může vykonat v tomto časovém období nejvýše celkem 3 kabotážní operace na území hostitelského členského státu,
- dopravce je povinen dodržet, aby k poslední vykládce kabotážní přepravy v hostitelském členském státě došlo ve lhůtě oněch 7 dnů,
- dopravce je povinen poskytnout jasný důkaz o dovozu zboží v rámci mezinárodní přepravy a každé následné kabotážní přepravě.

2. Kabotáž v návaznosti na mezinárodní přepravu zboží do členského státu, ve kterém nebude provedena kabotáž = vjezd nenaloženého vozidla do členského státu, kterého se předchozí mezinárodní přeprava zboží netýkala

- dopravce může do hostitelského členského státu přijet i s prázdným vozidlem a následně provést kabotáž, ale i v tomto případě platí, že nejdříve musí být uskutečněna mezinárodní přeprava zboží (vykládka se hostitelského členského státu netýká) a dopravce pak provede tímž motorovým vozidlem kabotážní přepravu maximálně ve lhůtě 7 dnů, která se počítá od posledního vyložení nákladu z mezinárodní přepravy,
- dopravce v této situaci může vykonat pouze jednu kabotážní operaci v hostitelském členském státě,
- dopravce může uskutečnit tuto jedinou kabotážní přepravu maximálně ve lhůtě 3 dnů po vstupu prázdného vozidla do hostitelského státu (konkrétně se lhůta počítá od 0:00 hod. následujícího dne po vstupu prázdného vozidla na území členského státu),
- dopravce je povinen poskytnout jasný důkaz o předchozí mezinárodní přepravě zboží a provedené kabotážní přepravě.

Pro vjezd naloženého i nenaloženého vozidla na území členského státu a provádění kabotáže by dále dle vyjádření MD mělo platit:

- kabotážní operace může mít více míst vykládky či naopak více míst naložky a být považována pouze za jedinou operaci. Pro posouzení uvedeného je podstatné, zda se jedná o jeden smluvní vztah. Měla by tedy mít totožné subjekty (či alespoň jeden z nich), zejména bude při specifikaci jedné operace záležet na konkrétních ustanoveních nákladního listu,
- o jednu kabotážní operaci v případě více částečných nakládek se tak bude jednat, bude-li pro celou operaci jeden nákladní list a jeden příjemce;
- o jednu kabotážní operaci půjde i v případě více vykládek, kdy je jeden odesílatel a více příjemců, přičemž pro celou přepravu je pouze jeden nákladní list či ekvivalentní doklad,
- dopravce může naložit zboží pro mezinárodní přepravu, pokud má ještě náklad z poslední kabotáže (a provádět tak paralelně kabotáž a mezinárodní přepravu), v případě, že dodrží základní pravidla dle Nařízení.

Nařízení č. 1072/2009 stanovuje dopravci důkazní břemeno a povinnost prokázat případné kontrole každou kabotážní operaci i předcházející mezinárodní přepravu zboží. Důkazy musí pro každou jízdu obsahovat tyto údaje:

- jméno, adresa a podpis odesílatele;
- jméno, adresa a podpis podnikatele v silniční nákladní dopravě;
- jméno a adresa příjemce; po dodání nákladu i jeho podpis a datum dodání;
- místo a datum přejímky nákladu a místo určené pro dodání;
- běžný popis nákladu a způsobu balení, v případě nebezpečných věcí pak jejich všeobecně známý popis, jakož i počet balení a jejich zvláštní označení a čísla;
- hrubá hmotnost nákladu nebo jiné vyjádření jeho množství;
- registrační značka (poznávací značka) motorového vozidla a návěsu.

Kromě výše uvedeného se žádné další dokumenty nevyžadují. Není ani pevně stanovena forma důkazního materiálu, takže jako řádný doklad může být použit i nákladní list CMR.

Přestože jsou již stanovena jednotná pravidla pro dočasnost kabotáže, je ještě nutno mít na vědomí, že pokud to není v právních předpisech EU uvedeno jinak, tak vykonávání kabotážní přepravy zboží podléhá právním a správním předpisům hostitelského členského státu, pokud jde o:

- podmínky, jimiž se řídí smlouvy o přepravě;
- hmotnosti a rozměry silničních vozidel;
- požadavky pro přepravu určitých kategorií nákladu, zejména nebezpečných věcí, potravin podléhajících rychlé zkáze a živých zvířat;
- doby řízení a doby odpočinku;
- daň z přidané hodnoty (DPH) na dopravní služby.

Z uvedeného vyplývá, že čeští dopravci, kteří hodlají uskutečňovat v jiném členském státě kabotážní přepravu zboží, by se nejdříve měli seznámit s vnitrostátní právní úpravou v těchto oblastech u daného hostitelského státu.

S ohledem na skutečnost, že členské státy EHP, které nejsou členy EU, v souladu s dodatkem č. 13 k Dohodě EHP, povolují na svém území i vnitrostátní silniční přepravu zboží a nové Nařízení (ES) č. 1072/2009 je text s významem pro EHP, je možno konstatovat, že i v Norsku, Lichtenštejnsku a na Islandu je kabotáž v nákladní dopravě dle nových pravidel povolena.

Plné znění článků 8 a 9 Nařízení (ES) č. 1072/2009, které upravuje kabotáž v nákladní dopravě s platností od 14. 5. 2010 naleznete
(Na přepravy prováděné v rámci kombinované dopravy ve smyslu Směrnice Rady (EHS) 106/1992, tj. na svozy a rozvozy zboží do/z terminálů kombinované dopravy, se Nařízení (ES) č. 1072/2009 nevztahuje).

Kabotáž v nečlenských zemích EU

S odvoláním na platné dvoustranné mezivládní dohody o silniční dopravě je nutno vzít na vědomí, že neexistuje žádná nečlenská země EU, se kterou by Česká republika měla vzájemně liberalizovanou kabotáž. Buď je v platných dohodách s těmito státy uvedeno, že kabotážní přepravy jsou zcela zakázány a nebo je připuštěno, že kabotáž je možno uskutečnit pouze v případě udělení kabotážního povolení. Ministerstvo dopravy daného státu však na základě individuální žádosti dopravce uděluje kabotážní povolení jen zcela výjimečně, tj. v ojedinělých případech, kdy např. daná dopravní technika není v určeném státě k dispozici