

Wersja 03

Data: 1 . Lipiec 2025

Przewodnik po operacjach kabotażowych

W niniejszym przewodniku zawarto opis zasad dotyczących przewozów kabotażowych zawartych w rozporządzeniu nr 1072/2009 w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych¹, także rozporządzenie wykonawcze w sprawie transportu towarowego,² oraz Rozporządzenie wykonawcze w sprawie warunków wykonywania kabotażu, początkowych lub końcowych odcinków transportu kombinowanego i międzynarodowego transportu niebilateralnego.³

Niniejszy przewodnik zastępuje poprzedni przewodnik Duńskiego Urzędu Ruchu Drogowego dotyczący przewozów kabotażowych i opiera się na wcześniejszych interpretacjach, ale został uzupełniony o wytyczne dotyczące przepisów dotyczących przewozów kabotażowych, wynikające z rozporządzenia zmieniającego 1055/2020 z dnia 15 lipca 2020 r. Przewodnik jest skierowany do przewoźników w sektorze transportu drogowego i stanowi wyraz interpretacji przepisów przez Duński Urząd Ruchu Drogowego. Ostateczna decyzja w sprawie interpretacji będzie należała do jurysdykcji sądów.

Przewodnik powstał w oparciu o stosowne interpretacje i będzie aktualizowany w miarę otrzymywania nowych pomocy interpretacyjnych dotyczących stosowania przepisów, pochodzących m.in. od Komisji Europejskiej, Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej i sądów duńskich.

Spis treści

1. Czym jest kabotaż?.....	2
2. Wymagania szczególne dotyczące transportu międzynarodowego.....	2
2.a Zawarte przewozy międzynarodowe.....	2
3. Wymagania dotyczące rzeczywistego transportu.....	2
4. Wymagania specjalne dotyczące przewozów kabotażowych	2
5. Kogo dotyczą przepisy dotyczące kabotażu?	3
6. Zasady wykonywania przewozów kabotażowych.....	5
6a. Ograniczenie czasowe	5
6b. Ograniczenie ilościowe.....	7
6c. Zasada 4 dni – okres karencji (okres odstąpienia od umowy)	7
6d. Szczególne uwagi dotyczące weekendów i świąt	10
7. Wymagania dotyczące wynagrodzenia za wykonywanie przewozów kabotażowych	11
8. Wymagania dotyczące dokumentacji.....	13
9. Kary w przypadku naruszenia przepisów dotyczących kabotażu.....	134

¹ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1072/2009 z dnia 21 października 2009 r. w sprawie wspólnych zasad dostępu do rynku międzynarodowych przewozów drogowych. Rozporządzenie będzie dalej zwane „Rozporządzeniem nr 1072/2009”.

² Rozporządzenie wykonawcze nr 522 z dnia 21 maja 2025 r. w sprawie transportu drogowego.

³ Rozporządzenie wykonawcze nr 908 z dnia 25 czerwca 2025 r. w sprawie warunków wykonywania kabotażu, początkowego lub końcowego odcinka transportu kombinowanego i transportu międzynarodowego niebilateralnego.

1. Czym jest kabotaż?

Kabotaż definiuje się jako krajowy transport zarobkowy, wykonywany przez ograniczony okres czasu w państwie członkowskim przyjmującym zgodnie z rozporządzeniem.⁴

Przewóz kabotażowy definiuje się jako krajowy przewóz towarów od załadunku do rozładunku u odbiorcy lub odbiorców wymienionych w liście przewozowym/listach przewozowych. Przewóz kabotażowy może zatem obejmować kilka punktów załadunku lub kilka punktów rozładunku.⁵

2. Wymagania specjalne dotyczące transportu międzynarodowego

Operacje transportu międzynarodowego oznaczają transport z jednego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego do innego państwa członkowskiego lub państwa trzeciego, z tranzytem lub bez tranzytu przez jedno lub więcej państw członkowskich lub jedno lub więcej państw trzecich.

Warunkiem koniecznym do wykonywania operacji kabotażowych jest wcześniejsze odbycie transportu międzynarodowego.⁶

Przykłady międzynarodowych operacji transportowych umożliwiających wykonywanie przewozów kabotażowych

w Danii:

a) podróż pojazdu z ładunkiem z punktu odjazdu w Państwie Członkowskim do punktu przyjazdu w innym Państwie Członkowskim, z tranzytem lub bez tranzytu przez jedno lub więcej Państw Członkowskich lub państw trzecich.

Przykład: Niemiecka ciężarówka przewozi towary z Belgii do Danii.

b) podróż pojazdu z ładunkiem z państwa członkowskiego do państwa trzeciego lub odwrotnie, z tranzytem lub bez tranzytu przez jedno lub więcej państw członkowskich lub państw trzecich.

Przykład: Belgijska ciężarówka przewożąca towary z Rosji do Danii.

c) podróż pojazdu z ładunkiem między państwami trzecimi, z tranzytem przez terytorium jednego lub więcej Państw członkowskich.

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

Międzynarodowy transport drogowy zawsze zakłada, że pojazd jest załadowany towarem w trakcie transportu międzynarodowego, że jest to transport transgraniczny i że państwo członkowskie jest krajem tranzytowym i/lub krajem wysyłki lub krajem odbiorcy.

2.a Zakończony przewóz międzynarodowy

Warunkiem kabotażu jest zakończenie poprzedniego transportu międzynarodowego. Jeżeli transport międzynarodowy ma kilka punktów rozładunku zgodnie z kilkoma listami przewozowymi, kabotaż można rozpocząć dopiero po ostatnim rozładunku.⁷

Przewóz międzynarodowy poprzedzający przewóz kabotażowy musi mieć taki charakter, aby jego głównym celem nie było obejście przepisów dotyczących kabotażu. Zatem przewóz międzynarodowy nie zapewnia dostępu do kabotażu, jeśli nie jest rzeczywistą operacją transportową.

3. Wymagania dotyczące rzeczywistego transportu

Transport pustych kontenerów i opakowań zwrotnych (palet, stojaków do transportu kwiatów itp.) do Danii nie daje możliwości legalnego wykonywania kabotażu, jeśli transport pustych kontenerów i opakowań zwrotnych nie jest „prawdziwym transportem”.⁸

⁴ Artykuł 2(6) rozporządzenia nr 1072/2009.

⁵ Artykuł 2 ust. 6 i art. 8 ust. 2 rozporządzenia nr 1072/2009.

⁶ Artykuł 2(2)(a) do(d) i artykuł 8(2) rozporządzenia nr 1072/2009.

⁷ Art. 8(2) rozporządzenia nr 1072/2009.

⁸ Rozporządzenie wykonawcze nr 522 z dnia 21 maja 2025 r. w sprawie transportu drogowego towarów, sekcja 31 i rozporządzenie nr 1072/2009, artykuł 8(2).

Przykład rzeczywistej operacji transportowej	Przykład operacji transportowej nierzeczywistej
Niemiecka ciężarówka transportująca pusty kontener z Hamburga (Niemcy) do Esbjerg. Na transport wystawiono list przewozowy, w którym kontener jest przedmiotem umowy przewozu lub stanowi jej integralną część.	Niemiecka ciężarówka transportująca pusty kontener z Hamburga (Niemcy) do Esbjerg. Nie uzgodniono oddzielnej płatności za transport.

4. Wymagania specjalne dotyczące przewozów kabotażowych

Transport przez zagranicznego przewoźnika pustych kontenerów, pustych naczep i opakowań zwrotnych (palet, stojaków do transportu kwiatów itp.) na terenie Danii, które są przewożone na podstawie umowy transportowej i stanowią główny przedmiot umowy przewozowej i/lub płatności, jest uznawany za przewóz towarów i w związku z tym liczony jest jako przewóz kabotażowy.

Transport pustych kontenerów, pustych naczep i opakowań zwrotnych (palet, stojaków do transportu kwiatów itp.), które stanowią integralną część umowy przewozu i/lub są akcesoryjne do poprzedniego lub kolejnego przewozu kabotażowego, nie jest liczony jako oddzielny przewóz kabotażowy, lecz jest powiązany z przewozem kabotażowym lub transportem międzynarodowym. Wymaga to udokumentowania, na przykład za pomocą dokumentu przewozowego lub jego adnotacji. W przypadku niejasności kontekstu, domyślnie przyjmuje się, że jest to oddzielny przewóz kabotażowy.

Przykład 1:

Przebieg zdarzeń: holenderski samochód ciężarowy wykonuje międzynarodowy transport tulipanów z Groningen (NL) do Ribe, gdzie tulipany są rozładowywane. Następnie 50 pustych stojaków transportowych na kwiaty jest ładowanych na ten sam pojazd, który następnie jedzie do Esbjerg, aby rozpocząć transport kabotażowy. W Esbjerg wszystkie puste stojaki transportowe na kwiaty są dostarczane do klienta, po czym 50 stojaków transportowych wypełnionych kwiatami jest ładowanych i transportowanych do Holstebro, gdzie stojaki są rozładowywane. Po rozładunku 50 pustych stojaków transportowych na kwiaty jest ponownie ładowanych u klienta i transportowanych z powrotem do Holandii.

Ocena transportu: jeśli przewoźnik może wykazać, że odbiór 50 pustych stoisk z kwiatami w Ribe stanowi część systemu zwrotów między firmami przed przewozem kabotażowym z Esbjerg do Holstebro, transport z Ribe do Esbjerg i dalej do Holstebro uznaje się za pojedynczy przewóz kabotażowy. Zatem uznaje się, że miał miejsce tylko jeden przewóz kabotażowy. Istotne jest, aby przewoźnik mógł udokumentować związek między przewozem kabotażowym a odbiorem 50 pustych stoisk z kwiatami.

Przykład 2:

Przebieg zdarzeń: niemiecka ciężarówka wykonuje międzynarodowy transport owoców z Hamburga (Niemcy) do Odense, gdzie owoce są rozładowywane pod adresem głównym klienta. W magazynie klienta pod Odense 52 palety zwrotne są następnie ładowane na ten sam pojazd, który następnie jedzie do Nyborga, aby rozpocząć przewóz kabotażowy. W Nyborgu palety zwrotne są dostarczane, a pojazd jest ładowany 48 paletami owoców, które są transportowane do Næstved, gdzie owoce są rozładowywane. Z Næstved ciężarówka wraca do Hamburga (Niemcy) bez ładunku (kierunek pusty).

Ocena transportu: jeżeli przewoźnik może wykazać, że odbiór 52 palet zwrotnych z magazynu poza Odense stanowi część systemu zwrotów między firmami przed operacją kabotażową z Nyborg do Næstved, transport z Odense do Nyborg i dalej do Næstved uznaje się za pojedynczą operację kabotażową. Nie ma znaczenia, czy palety są wymieniane w stosunku 1:1, czy w tym samym miejscu. Istotne jest jednak, aby przewoźnik mógł udokumentować powiązanie.

między operacją kabotażową a odbiorem 52 palet zwrotnych. Co więcej, odbiór musi być naturalną częścią trasy transportu.

Przykład 3:

Przebieg zdarzeń: niemiecka ciężarówka wykonuje międzynarodowy transport mebli z Flensburga (Niemcy) do Aarhus, gdzie następuje ich rozładunek. Następnie ciężarówka jedzie bez ładunku do Herning, aby rozpocząć przewóz kabotażowy. W Herning 40 palet z meblami i 10 palet zwrotnych zostaje załadowanych na ten sam pojazd, który następnie jedzie do Skanderborga, gdzie palety z meblami i 5 palet zwrotnych zostają rozładowane. Następnie ciężarówka jedzie dalej do Horsens, gdzie dostarczane są pozostałe 5 palet zwrotnych, a następnie ładowane jest 35 palet z narzędziami. Z Horsens ciężarówka wykonuje międzynarodowy transport z powrotem do Flensburga (Niemcy).

Ocena transportu: odbiór 10 palet zwrotnych w Herning stanowi część systemu zwrotów między firmami w związku z przewozem kabotażowym z Herning do Skanderborga. Zebrane palety zwrotne są dostarczane odpowiednio do Skanderborga i Horsens, ale są powiązane z tym samym przewozem kabotażowym. Transport z Herning do Skanderborga i dalej do Horsens stanowi pojedynczy przewóz kabotażowy. Istotne jest, aby przewoźnik mógł udokumentować powiązanie między przewozem kabotażowym a odbiorem 10 palet zwrotnych.

Przykład 4:

Przebieg zdarzeń: polska ciężarówka realizuje międzynarodowy transport mięsa z Poznania (PL) do sklepu spożywczego w Grindsted, gdzie następuje jego rozładunek. Następnie 50 pustych stojaków na kwiaty jest ładowanych na ten sam pojazd, który następnie jedzie do Vejle. Do siedziby klienta w Vejle dostarczane są puste stojaki na kwiaty, a następnie ładowanych jest 49 stojaków wypełnionych kwiatami. Z Vejle ciężarówka realizuje międzynarodowy transport z powrotem do Poznania (PL).

Ocena transportu: odbiór 50 pustych stojaków na kwiaty stanowi część systemu zwrotów między firmami w związku z międzynarodowym transportem z Poznania (PL) do Grindsted oraz przed nowym międzynarodowym transportem z Vejle do Poznania (PL). Istotne jest, aby przewoźnik mógł udokumentować powiązanie między transportem międzynarodowym a odbiorem 50 pustych stojaków na kwiaty.

Przykład 5:

Sekwencja zdarzeń: niemiecki samochód ciężarowy z naczepą wjeżdża do Danii bez ładunku i otrzymuje zezwolenie na wykonanie jednego przewozu kabotażowego w ciągu 3 dni, zgodnie z zasadą 3 dni określoną w punkcie 6a. Następnego dnia pojazd jedzie z Padborg do Holstebro z pustą naczepą. W siedzibie klienta w Holstebro pusta naczepa zostaje wymieniona na inną, którą klient wstępnie załadował towarem. Następnie samochód ciężarowy wykonuje przewóz kabotażowy z załadowaną naczepą z Holstebro do Padborg.

Ocena transportu: wymiana pustej naczepy na załadowaną jest traktowana jako praktyczne rozwiązanie, stanowiące alternatywę dla oczekiwania kierowcy na załadunek towaru przez klienta. Transport pustej naczepy z Padborg do Holstebro jest traktowany jako element dodatkowy późniejszego przewozu kabotażowego z Holstebro i nie stanowi samodzielnego przewozu kabotażowego. W każdym przypadku należy jednak indywidualnie ocenić, czy transport pustych kontenerów, pustych naczep i opakowań zwrotnych jest wystarczająco udokumentowany jako powiązany z przewozem kabotażowym lub międzynarodowym.

Należy pamiętać, że przewóz pustych kontenerów, pustych naczep i opakowań zwrotnych w związku z transportem międzynarodowym do Danii nie jest uznawany za kabotaż. Przykładowo, jeśli kontener z towarem jest transportowany z Niemiec do Danii, pusty kontener może zostać przewieziony do miejsca przeznaczenia po rozładunku towarów z transportu międzynarodowego, zgodnie z umową przewozową.

5. Kogo dotyczą przepisy dotyczące kabotażu?

Przepisy dotyczące kabotażu mają zastosowanie do konkretnego pojazdu lub, w przypadku zespołu pojazdów, do pojazdu silnikowego, który wykonuje usługi transportowe na zasadzie wynajmu lub odpłatnie między dwoma punktami w państwie członkowskim innym niż państwo członkowskie, w którym ma siedzibę przedsiębiorstwo.

Przewozy międzynarodowe przychodzące i kabotaż muszą być wykonywane tym samym pojazdem lub, w przypadku zespołu pojazdów, tym samym pojazdem silnikowym.⁹

Przepisy dotyczące kabotażu dotyczą przewoźników z następujących krajów UE i EOG:

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

6. Zasady wykonywania przewozów kabotażowych

6a. Ograniczenie czasowe

Zasada 7 dni

W związku z przychodzącym transportem międzynarodowym, w ciągu 7 dni od dostarczenia wszystkich towarów przewożonych w ramach przychodzącego transportu międzynarodowego można wykonać do 3 przewozów kabotażowych. Zatem ostatni przewóz kabotażowy musi zostać zrealizowany w ciągu 7 dni.

- Przez 7 dni rozumie się dni kalendarzowe.¹⁰
 - o Godzina rozpoczęcia liczona jest od godziny 00.00 dnia następującego po zakończeniu ostatniego rozładunku towarów przewożonych w ramach operacji transportu międzynarodowego przychodzącego.
 - o Jeżeli rozładunek ma miejsce 1 stycznia o godzinie 12.00, wówczas 7 dni rozpoczyna się o godzinie 00.00 w nocy z 1 na 2 stycznia.
- Ostatni rozładunek w ramach ostatniego przewozu kabotażowego musi zostać wykonany najpóźniej 23:59 siódmego dnia.

Należy zauważyć, że przewozy kabotażowe mogą zostać rozpoczęte bezpośrednio po zakończeniu przychodzącego przewozu międzynarodowego. W związku z tym przewóz międzynarodowy i kabotaż mogą być wykonywane tego samego dnia.

Przykład:

- Rozładunek towarów w ramach transportu międzynarodowego kończy się w poniedziałek 1 stycznia o godz. 12:00
- Okres 7-dniowy rozpoczyna się o godzinie 00:00 w nocy z poniedziałku na wtorek.
- Ostatni przewóz kabotażowy musi zostać zakończony do poniedziałku 8 stycznia o godzinie 23:59.

Przykład 2:

Niemiecka ciężarówka przewozi owoce z Hamburga (Niemcy) do Esbjerg. Rozładunek owoców w ramach transportu międzynarodowego zakończy się w poniedziałek 1 stycznia.

Data	Przebieg wydarzeń	Charakterystyka transportu
Poniedziałek, 1 stycznia o godzinie 12:00	Rozładunek owoców w Esbjerg	Transport międzynarodowy
Tego samego dnia o 12:30	Mięso jest ładowane w Esbjerg w celu transportu do Odense	Pierwsza operacja kabotażowa
Poniedziałek 1 stycznia/ Wtorek 2 stycznia	Okres 7-dniowy rozpoczyna się o godzinie 00:00 w nocy z poniedziałku na wtorek	Okres 7 dni

⁹ Art. 8(2) rozporządzenia nr 1072/2009.

¹⁰ Art. 3(1) por. (2) lit. b) rozporządzenia Rady (EWG, Euratom) nr 1182/71 z dnia 3 czerwca 1971 r. określającego zasady mające zastosowanie do okresów, daty i terminy. Patrz również sekcja 6d.

Od wtorku, Od 2 stycznia do Wtorek, 9 stycznia	Okres 7 dni upływa we wtorek 9 . Styczeń o 23:59	Ostatni przewóz kabotażowy musi zostać zakończony przed godziną 23:59
--	---	--

Zasada 3 dni

- W przypadku wjazdu do Danii bez ładunku w związku z transportem międzynarodowym zawartym w innym państwie członkowskim, pojazdem można wykonać pojedynczy przewóz kabotażowy w ciągu 3 dni od wjazdu do Danii.
 - Przewóz kabotażowy musi zostać zakończony najpóźniej w ciągu 7 dni od dostarczenia towarów przewożonych transportem międzynarodowym danym pojazdem.
 - Ma to zastosowanie niezależnie od tego, w którym Państwie Członkowskim zakończono przewóz międzynarodowy. o Podane 3 dni należy rozumieć jako dni kalendarzowe.
 - o Godzina rozpoczęcia liczona jest od godziny 00.00 dnia następującego po dniu wjazdu pojazdu do bazy gospodarczej Państwa członkowskie bez ładunku.
 - o Ostatni rozładunek w ramach tej pojedynczej operacji kabotażowej musi zostać zakończony nie później niż do godziny 23.59 dnia trzeciego .

Przykład:

Niemiecka ciężarówka przewozi owoce z Hamburga (Niemcy) do Malmö (Szwecja). Rozładunek owoców w ramach transportu międzynarodowego kończy się 1 stycznia w Szwecji. Następnie pojazd jedzie do Danii, aby wykonać pojedynczy przewóz kabotażowy.

Data	Przebieg wydarzeń	Charakterystyka transportu
Poniedziałek, 1 stycznia	Pojazd rozładuje owoce w Malmö (SE)	Zakończono transport międzynarodowy
Wtorek, 2 stycznia	Pojazd jedzie (bez ładunku) do Esbjerg. Tam ładowane są meble, z czego 1/3 rozładowywana jest w Aalborgu.	Pierwsza część pojedynczej operacji kabotażowej
Środa, 3 stycznia	Kolejna 1/3 mebli rozładowana w Odense	Druga część operacji kabotażowej
Czwartek, 4 stycznia	Kierowca odpoczywa w Nyborgu	Odpoczynek
Piątek, 5 stycznia*	Pozostała 1/3 mebli jest rozładowywana w Padborgu	Trzecia część operacji kabotażowej

- Okres 7 dni rozpoczyna się o godzinie 00:00 w nocy z poniedziałku na wtorek.
- Okres 3-dniowy rozpoczyna się o godzinie 00:00 w nocy z wtorku na środę.

*Ostatni rozładunek w ramach operacji kabotażowej musi zostać dokonany przez pojazd najpóźniej w piątek 5 stycznia o godzinie 23:59.

Przykład 2:

Niemiecka ciężarówka przewozi owoce z Hamburga (Niemcy) do Helsinek (Finlandia). Rozładunek owoców w ramach transportu międzynarodowego kończy się 1 stycznia o godzinie 12:00 w Finlandii.

Data	Przebieg wydarzeń	Charakterystyka transportu
Poniedziałek, 1 stycznia	Pojazd rozładuje owoce w Helsinkach (FI)	Zakończono transport międzynarodowy
Wtorek, 2 stycznia	Pojazd (bez ładunku) przejeżdża przez Szwecję i dociera do Kopenhagi. Tam ładowane są meble.	Rozpoczyna się tranzyt przez Szwecję i kabotaż w Danii

¹¹ Tamże.

Środa, 3 stycznia Noc z wtorku na środę (00.00 godzin)	Okres 3-dniowy rozpoczyna się w Danii
Środa 3 stycznia/ Czwartek 4 stycznia	Kierowca odpoczywa w Odense Odpoczynek
Piątek, 5 stycznia	Pojazd jedzie do Padborga, gdzie następuje rozładunek mebli Operacja kabotażowa zostanie zakończona w terminie 3 dni (piątek o 23:59)

Po upływie 3-dniowego i/lub 7-dniowego okresu, zasadniczo nie ma obowiązku powrotu pojazdu do państwa członkowskiego siedziby ani opuszczenia przyjmującego państwa członkowskiego. W związku z tym pojazd zagraniczny, po wykonaniu trzeciego przewozu kabotażowego 7. dnia, może pozostać w Danii i rozpocząć przewóz międzynarodowy 8. dnia.

12

6b. Ograniczenie ilościowe

Limit 3 podróży

W ciągu 7 dni od zakończenia przewozu międzynarodowego dozwolone jest wykonanie, tym samym pojazdem, łącznie 3 przewozów kabotażowych. Operator może wykonać niektóre lub wszystkie 3 przewozy kabotażowe w tym samym państwie członkowskim, w którym kończy się przewóz międzynarodowy, lub w innych państwach członkowskich, przy czym operator może wykonać tylko jeden przewóz kabotażowy w każdym z pozostałych państw członkowskich w ciągu 3 dni, jeśli pojazd wjechał do danego państwa członkowskiego z pustym ładunkiem.

Przykład:

Niemiecka ciężarówka przewozi mięso w ramach międzynarodowego transportu z Hamburga (DE) do Esbjerg. Zaraz potem rozpoczyna się kabotaż w Danii.

Przebieg wydarzeń	Charakterystyka transportu
W Esbjerg załadowuje się meble, z czego połowę przewozi się do Odense	Pierwsza część pierwszej operacji kabotażowej
Pojazd przewozi pozostałą połowę mebli do Kopenhagi. Zakończono pierwszą operację kabotażową.	
Pojazd jedzie bez ładunku z Kopenhagi do Nyborga	Pusta podróż ¹³
W Nyborgu załadowano odzież sportową, z czego 1/3 przewieziono do Svendborga	Pierwsza część 2. operacji kabotażowej
Pojazd przewozi kolejną 1/3 odzieży sportowej do Fredericii	Druga część II operacji kabotażowej
Pojazd przewozi ostatnią 1/3 odzieży sportowej do Kolding. Zakończono operację kabotażu.	2.
W Kolding połowa wagonu jest załadowana mięsem	Pierwsza część 3 operacji kabotażowej
W Esbjerg druga połowa wagonu jest załadowana winem	Druga część 3 operacji kabotażowej
W Padborgu mięso i wino rozładowywane są u tego samego odbiorcy	Zakończono trzecią operację kabotażową

6c. Zasada 4 dni – okres karencji (okres odstąpienia od umowy)

Przewoźnicy nie mogą wykonywać przewozów kabotażowych przy użyciu tego samego pojazdu lub, w przypadku zespołu pojazdów, przy użyciu pojazdu silnikowego w tym samym państwie członkowskim przyjmującym przez okres 4 dni od zakończenia ostatniego przewozu kabotażowego wykonanego w tym państwie członkowskim.¹⁴

o Podane 4 dni rozumie się jako dni kalendarzowe. o Czas rozpoczęcia okresu oczekiwania liczony jest od godz. 00.00 dnia następnego po dniu, w którym pojazd dokonał ostatniego rozładunku w związku z przewozem kabotażowym.

15

Okres oczekiwania zaczyna obowiązywać za każdym razem, gdy kończy się przewóz kabotażowy oraz gdy pojazd opuszcza Danię. Dotyczy to również sytuacji, gdy pojazd wykonał tylko jeden przewóz kabotażowy.

¹² Art. 8 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia nr 1072/2009.

¹³ W tym przykładzie pusty przejazd odbywa się bez przyczepy lub naczepy, a więc tylko z udziałem pojazdu silnikowego.

¹⁴ Artykuł 8 ust. 2a rozporządzenia nr 1072/2009.

¹⁵ Artykuł 3(1) por. 2(b) rozporządzenia Rady (EWG, Euratom) nr 1182/71 z dnia 3 czerwca 1971 r. określającego zasady mające zastosowanie do okresów, daty i terminy.

W związku z tym, jeżeli pojazd zagraniczny wykonuje jedną operację kabotażową w Danii w związku z międzynarodową operacją transportową, a następnie wykonuje jedną operację kabotażową w Szwecji¹⁶, wspomniany pojazd nie może wykonać kabotaż w Danii w ciągu 4 dni od zakończenia operacji kabotażowej w Danii.

Przykład 1:

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

o Zatem okres 4 dni rozpoczyna się o godzinie 00:00 w nocy z poniedziałku na wtorek. o Okres oczekiwania kończy się w piątek 5 stycznia o godzinie 23:59. o Kabotaż można wznowić najwcześniej o godzinie 00:00 z piątku na sobotę.
6 stycznia .

Przykład 2:

Niemiecka ciężarówka kończy transport międzynarodowy z Hamburga (Niemcy) do Padborga w poniedziałek 1 stycznia o godzinie 10:00. Ten sam pojazd wykonuje przewóz kabotażowy z Padborga do Esbjerg. Następnie pojazd wykonuje transport międzynarodowy z Esbjerg do Malmö (Szwecja).

Data	Przebieg wydarzeń	Charakterystyka transportu
Poniedziałek, 1 stycznia	Pojazd rozładuje owoce w Padborgu	Zakończenie transportu międzynarodowego do Danii
Tego samego dnia	Pojazd przewozi sery z Padborga – Esbjerg	Pierwsza operacja kabotażowa
Tego samego dnia	Następnie pojazd transportuje mięso z Esbjerg do Malmö (SE)	Transport międzynarodowy
Poniedziałek 1 stycznia/ Wtorek 2 stycznia	Okres oczekiwania rozpoczyna się o godzinie 00:00 w nocy z poniedziałku na wtorek.	Okres oczekiwania w Danii rozpoczyna się
Od wtorku 2 stycznia do soboty 6 stycznia Styczeń	Okres oczekiwania kończy się w piątek o godzinie 23:59, a kabotaż będzie dozwolony ponownie od soboty 6 stycznia po godzinie 00:00.	Okres oczekiwania upływa

Przykład 3:

Niemiecka ciężarówka przewozi owoce z Hamburga (Niemcy) do Esbjerg. Rozładunek owoców odbędzie się w piątek, 1. Marzec, który kończy transport międzynarodowy. Następnie realizowane są trzy przewozy kabotażowe w Danii. Trzeci przewóz kabotażowy w Danii kończy się w poniedziałek 4 marca, po czym ciężarówka opuszcza Danię. Ta sama ciężarówka przewozi owoce z Hamburga (Niemcy) do Esbjerg, a po upływie okresu oczekiwania rozpoczyna się nowy przewóz kabotażowy.

Data	Przebieg wydarzeń	Charakterystyka transportu
Piątek, 1 marca	Pojazd rozładuje owoce w Esbjerg	Zakończenie transportu międzynarodowego do Danii
Sobota, 2 marca Przewóz mebli z Esbjerg do Århus		Pierwsza operacja kabotażowa
Niedziela, 3 marca	Przewóz materiałów budowlanych z Horsens do Odense	Druga operacja kabotażowa
Poniedziałek, 4 marca	Przewóz odzieży sportowej z Slagelse do Kolding	Trzecia operacja kabotażowa
Poniedziałek, 4 marca/ Wtorek, 5 marca	Pojazd opuszcza Danię po zakończeniu przewozu kabotażowego.	Rozpoczyna się okres oczekiwania

¹⁶ Okres oczekiwania w Szwecji może rozpocząć się w innym terminie niż w Danii; zależy to od terminu wykonania operacji kabotażowej. zakończone w zainteresowanych krajach członkowskich.

	Okres oczekiwania rozpoczyna się o godzinie 00:00 w nocy z poniedziałku na wtorek Ta sama	
Piątek, 8 marca	ciężarówka przewozi owoce z Hamburga (DE) do Esbjerg	Transport międzynarodowy
Piątek, 8 marca/ Sobota, 9 marca	Okres oczekiwania kończy się w piątek o godzinie 23:59, a kabotaż będzie dozwolony ponownie od soboty po godzinie 00:00.	Okres oczekiwania upływa
Sobota, 9 marca Przewóz mebli	z Esbjerg do Århus	Operacja kabotażowa

Przykład 4:

Niemiecka ciężarówka przewozi owoce z Hamburga (Niemcy) do Esbjerg. Rozładunek owoców odbywa się 21 lutego, co oznacza zakończenie międzynarodowego transportu. Kierowca odpoczywa w Esbjerg między piątkiem a sobotą, kiedy to w sobotę 22 lutego rozpoczyna się pierwszy transport kabotażowy w Esbjerg.

Data	Przebieg wydarzeń	Charakterystyka transportu
Sobota, 22 lutego	W Esbjerg meble są ładowane i przewożone do Odense	Pierwsza operacja kabotażowa w Danii
Tego samego dnia	Pojazd bez ładunku jedzie do Malmö (SE), gdzie owoce są ładowane i przewożone do Sztokholmu (SE).	Pusty przejazd i pierwszy przewóz kabotażowy w Szwecji
Sobota 22 lutego/ Niedziela, 23 lutego	Okres oczekiwania rozpoczyna się o godzinie 00:00 w nocy z soboty na niedzielę. W Sztokholmie	Okres oczekiwania w Danii
Poniedziałek, 24 lutego	(SE) ser jest ładowany, a następnie przewożony do Oslo (NO).	Transport międzynarodowy
Wtorek, 25 lutego	Pojazd jedzie z Oslo (NO) (bez ładunku) do Esbjerg. Tu następuje odpoczynek	Pusta podróż ¹⁷ i odpoczynek
Środa, 26 lutego. Odpoczynek trwa. Pojazd podlega okresowi oczekiwania, który kończy się o 23:59.		Odpoczynek
Czwartek, 27 lutego	Mięso załadowano w Esbjerg (o godz. 00:01), przewieziono do Odense i rozładowano	Pierwsza operacja kabotażowa w Danii po zakończeniu okresu oczekiwania

Przykład 5:

Niemiecka ciężarówka przewozi meble z Hamburga (Niemcy) do Esbjerg. Rozładunek mebli odbędzie się w sobotę 22 lutego, kończąc tym samym transport międzynarodowy. Rozpocznie się kabotaż w Danii. tego samego dnia.

Data	Przebieg wydarzeń	Charakterystyka transportu
Sobota, 22 lutego	W Esbjerg następuje rozładunek mebli i tym samym zakończenie międzynarodowego transportu	Transport międzynarodowy
Tego samego dnia	Ser ładowany jest w Esbjerg w celu transportu do Odense	Pierwsza operacja kabotażowa
Niedziela, 23 lutego	W Odense owoce są ładowane do transportu Padborg	Druga operacja kabotażowa

¹⁷ W tym przykładzie pusty przejazd oznacza przejazd bez przyczepy lub naczepy, a zatem tylko z udziałem pojazdu silnikowego.

Poniedziałek, 24 lutego	W Padborgu mięso jest ładowane do przewozu do Ribe	Trzecia operacja kabotażowa
Wtorek, 25 lutego	Okres oczekiwania rozpoczyna się o godzinie 00:00 w nocy z poniedziałku na wtorek	Rozpoczyna się okres oczekiwania
Wtorek, 25 lutego – Piątek, 28 lutego	Pojazd podlega okresowi karencji, który kończy się w piątek 28. Luty o 23:59	Okres oczekiwania upływa

6d. Szczególne uwagi dotyczące weekendów i świąt

Jeżeli ostatni dzień któregośkolwiek z wyżej wymienionych okresów (3-, 7- lub 4-dniowego) przypada na święto państwowe, sobotę lub niedzielę, okres ten upływa następnego dnia roboczego.¹⁸

Przykład: Okres 3-dniowy, który kończy się w niedzielę.

Operator transportowy z siedzibą w Holandii realizuje w czwartek 6 stycznia transport międzynarodowy z Amsterdamu (NL) do Hamburga (DE), po którym następuje operacja kabotażowa w Danii.

Data	Przebieg wydarzeń	Charakterystyka transportu
Czwartek, 6 Styczeń	Kierowca kończy transport międzynarodowy w Hamburgu (DE) i jedzie bez ładunku do Esbjerg, gdzie następuje załadunek owoców.	Rozpoczęto pierwszy przewóz kabotażowy
Piątek, 7 Styczeń	1/3 owoców jest rozładowywana w Odense	1/3 pierwszej operacji kabotażowej
Sobota, 8 Styczeń	1/3 owoców jest rozładowywana w Kopenhaga	2/3 pierwszego przewozu kabotażowego
Niedziela, 9 Styczeń	Okres 3 dni upływa (pierwotnie) o godzinie 23:59. Ponieważ jest to niedziela, okres kończy się następnego dnia roboczego.	Odpoczynek
Poniedziałek, 10 stycznia	1/3 owoców jest rozładowywana w Korsør	3/3 pierwszej operacji kabotażowej

Przykład 2: Okres oczekiwania kończy się w sobotę.

Operator transportowy z siedzibą w Niemczech realizuje transport międzynarodowy z Hamburga (DE) do W niedzielę 6 stycznia w Odense, po czym odbędzie się operacja kabotażowa w Danii.

Data	Przebieg wydarzeń	Charakterystyka transportu
Niedziela, 6 Styczeń	Kierowca kończy transport międzynarodowy w Odense. W tym samym miejscu następuje załadunek owoców. Do następnego dnia następuje przerwa.	Rozpoczęto pierwszy przewóz kabotażowy i nastąpiła przerwa

¹⁸ Rozporządzenie Rady (EWG, Euratom) nr 1182/71 z dnia 3 czerwca 1971 r. określające zasady mające zastosowanie do okresów, dat i terminów.

Poniedziałek, 7 Styczeń	Owoce rozładowywane są w Kopenhadze. W tym samym miejscu ładowane są meble.	Pierwsza operacja kabotażowa
Wtorek, 8 Styczeń	Meble rozładowywane są w Nyborgu. W tym samym miejscu. odzież sportowa jest załadowana.	Druga operacja kabotażowa
Tego samego dnia	Odzież sportowa jest rozładowywana w Malmö (SE).	Transport międzynarodowy, okres oczekiwania w Danii rozpoczyna się o godz. 00:00
Środa, 9 Styczeń - Sobota, 12 Styczeń	Okres oczekiwania upływa (pierwotnie) w sobotę o godzinie 23:59. Jednakże termin ten został przedłużony do poniedziałku, do godziny 23:59, ponieważ pierwotnie wygaś w sobotę	Okres oczekiwania dobiega końca
Wtorek, 15 stycznia	Mięso jest ładowane w Kopenhadze i transportowane do Esbjerg	Okres oczekiwania kończy się po upływie okresu oczekiwania i rozpoczyna się wykonywanie przewozów kabotażowych

7. Wymagania dotyczące wynagrodzenia za wykonywanie przewozów kabotażowych

Zagraniczny operator podlegający przepisom o kabotażu jest zobowiązany płacić swoim kierowcom stawkę godzinową, która jest co najmniej równa minimalnej stawce godzinowej obowiązującej w Danii, jeśli kierowca wykonuje przewozy kabotażowe, w których dopuszczalna masa całkowita pojazdu silnikowego lub zespołu pojazdów przekracza 3,5 tony. 19 Minimalne stawki godzinowe są regulowane co roku, a zaktualizowane stawki są dostępne na stronie www.fstyr.dk.

Inna praca

Minimalna stawka godzinowa w Danii obowiązuje wyłącznie w przypadku przewozu towarów w ramach operacji kabotażowych, a nie w przypadku innych prac.

Przez inną pracę należy rozumieć każdą działalność zdefiniowaną jako czas pracy w artykule 3 lit. a) dyrektywy 2002/15/WE, z wyjątkiem „prowadzenia pojazdu”, w tym pracy wykonywanej dla tego samego lub innego pracodawcy w sektorze transportu lub poza nim.

Zatem działalność ta nie podlega wymogowi wynagrodzenia.

20

- Załadunek i rozładunek,
- Jazda bez ładunku, jazda bez ładunku lub palet zwrotnych i tym podobne, jak opisano w punkcie 4 te wskazówki,²¹
- Sprzątanie i konserwacja techniczna,
- Wszelkie inne prace mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa pojazdu i/lub ładunku lub wypełnienie wymogów prawnych lub obowiązki regulacyjne odnoszące się konkretnie do danego transportu, w tym:
 - o Nadzór nad załadunkiem i rozładunkiem, o
 - Formalności administracyjne z policją, urzędem celnym lub innymi władzami.

Przykład:

Kierowca zatrudniony przez przewoźnika z siedzibą w Hamburgu (Niemcy) prowadzi ciężarówkę załadowaną owocami z Hamburga (Niemcy) do Esbjerg, gdzie towary zostają rozładowane.

- W Esbjerg ciężarówka zostaje załadowana produktami mięsnymi, które są przewożone i rozładowywane w Aarhus.

¹⁹ Rozporządzenie wykonawcze nr 908 z dnia 25 czerwca 2025 r. w sprawie warunków wykonywania kabotażu, początkowego lub końcowego odcinka transportu kombinowanego oraz transportu międzynarodowego niebilateralnego, art. 12(2).

²⁰ Rozporządzenie nr 561/2006, artykuł 4 lit. e) i artykuł 3 lit. a) dyrektywy 2002/15/UE.

²¹ Należy pamiętać, że w niektórych przypadkach kierowca może podlegać zasadom delegowania, nawet jeśli nie podlega wynagrodzeniu.

wymóg. Aby uzyskać więcej informacji na ten temat, zapoznaj się z przewodnikiem Duńskiego Urzędu Ruchu Drogowego dotyczącym umieszczania ogłoszeń.

- Ciężarówka jedzie bez ładunku (trasa pusta) z Aarhus do Horsens.
- W Horsens wóz zostaje załadowany mlekiem, które jest przewożone do Padborga, gdzie jest rozładowywane.
- W Padborgu kierowca czeka 3 godziny na załadunek ciężarówki przez terminal serem, który ma zostać przetransportowany z powrotem do Hamburga (DE).

Kierowca będzie otrzymywał wynagrodzenie według minimalnej stawki godzinowej obowiązującej w Danii wyłącznie za wykonywanie następujących czynności:

- W przypadku przewozu towarów z Esbjerg do Aarhus i
- Podczas transportu towarów z Horsens do Padborga.

Powyższe operacje transportowe są operacjami kabotażowymi.

Przykład 2:

Kierowca zatrudniony przez przewoźnika mającego siedzibę w Hamburgu (DE) wykonuje transport międzynarodowy na trasie Hamburg (DE) – Aalborg.

Sekwencja czasowa	Przebieg wydarzeń	Charakterystyka transportu	Wynagrodzenie duńskie
Poniedziałek 1200 -1600	Od granicy niemiecko-duńskiej odbywa się przejazd do Aalborgu	Transport międzynarodowy	NIE
1600 -2100	Owoce ładowane są w Aalborgu i transportowane do Kopenhaga	Operacja kabotażowa	Tak
2100 -0000	Kierowca zatrzymuje się w Kopenhadze	Pauza	NIE
Wtorek 0000 -0400	Odbywa się podróż na pusto Kopenhaga do Esbjerg	Pusty przejazd między operacjami kabotażowymi ²²	NIE
04:00 -06:00	Pojazd załadowany meblami	Załadunek towarów	NIE
06:00-08:00	Transport mebli z Esbjerg do operacji kabotażowej w Odense		Tak
0800-1030	Meble rozładowywane są z pojazdu w Odense Rozładunek towarów		NIE

Przykład 3:

En tysk lastbil udfører i transporten internationalt fra Hamburg (DE) – Ribe.

Sekwencja czasowa	Przebieg wydarzeń	Charakterystyka transportu	Wynagrodzenie duńskie
Poniedziałek 05:00 - 07:00	Jazda odbywa się z Granica niemiecko-duńska do Ribe	Transport międzynarodowy	NIE
07:00 - 09:00	Rozładunek owoców w Ribe	Rozładunek towarów	NIE
09:00 - 12:00	Kierowca zatrzymuje się w Ribe	Pauza	NIE
Wtorek 1200 - 1700	Z tego miejsca odbywa się podróż pusta Ribe do Skagen	Pusta podróż ²³ pomiędzy operacje kabotażowe	NIE
1700 - 1800	Pojazd jest załadowany meblami Skagen	Załadunek towarów	NIE
1800 - 2330	Meble są przewożone ze Skagen do Kopenhaga	Operacja kabotażowa	Tak
2330 - 0100	Meble rozładowywane są z pojazdu	Rozładunek towarów	NIE
Środa 0100 -0900	Kierowca odpoczywa	Odpoczynek	NIE

²² W tym przykładzie pusty przejazd odbywa się bez przyczepy lub naczepy, a więc tylko z udziałem pojazdu silnikowego.

²³ W tym przykładzie pusty przejazd odbywa się bez przyczepy lub naczepy, a więc tylko z udziałem pojazdu silnikowego.

8. Wymagania dotyczące dokumentacji

Dokumentacja potwierdzająca, że przewóz odbywa się w państwie członkowskim przyjmującym:

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

Jeżeli pojazd wykonuje kabotaż i znajdował się na terytorium Danii przez 4 dni przed operacją transportu międzynarodowego, na żądanie należy okazać wymienioną poniżej dokumentację wszystkich przejazdów wykonanych w tym okresie.

24

Dokumentacja nie musi być koniecznie zawarta w jednym dokumencie, lecz powinna zawierać następujące informacje o każdym transporcie:

25

- a) Nazwa, adres i podpis nadawcy.
- b) Nazwa, adres i podpis firmy transportowej.
- c) Nazwa i adres odbiorcy, a w przypadku dostarczenia towaru, podpis odbiorcy i jego dane kontaktowe.
data dostawy.
- d) Miejsce i datę odbioru towaru oraz miejsce, do którego towar ma zostać dostarczony. e) Powszechnie używana nazwa towaru oraz sposób jego opakowania, a w przypadku towarów niebezpiecznych powszechnie uznawana nazwa towaru, a także liczba opakowań i ich szczególne oznaczenia oraz numery.
- f) Masę brutto towaru lub ilość towaru wyrażoną w inny sposób. g) Numer rejestracyjny pojazdu samochodowego i przyczepy.

26

26

Dokumentacja może stanowić list przewozowy CMR lub inny dokument przewozowy, pod warunkiem że zawiera on wymagane informacje. Dodatkowo dokumentacja może być dostępna w formie elektronicznej.

Kierowca jest zobowiązany okazać powyższe dokumenty organom kontroli drogowej oraz na żądanie. 27

Akceptowane jest przysyłanie dokumentacji drogą elektroniczną do pojazdu w krótkim terminie.

W związku z tym kierowca może skontaktować się z siedzibą główną przewoźnika, kierownikiem transportu, przewoźnikiem lub inną osobą bądź jednostką w celu przekazania ww. dokumentacji. 28

Dane z tachografu

Zgodnie z rozporządzeniami (WE) nr 561/2006 i (UE) nr 165/2014 kierowca jest zobowiązany przedstawić dane z tachografu, a w szczególności oznaczenia obywatelstwa państw członkowskich, w których kierowca przebywał podczas wykonywania międzynarodowego transportu drogowego lub przewozów kabotażowych.

Deklaracja delegowania 29

W przypadku kabotażu kierowca jest uznawany za oddelegowanego do przyjmującego państwa członkowskiego. Wymagane jest, aby operator wypełnił deklarację delegowania za pośrednictwem systemu IMI najpóźniej przed czasem rozpoczęcia delegowania. 30
Kierowca jest również zobowiązany posiadać i udostępniać kopię zgłoszenia delegowania oraz ww. dokumentacji. 31

W kontekście wykonywanych przewozów międzynarodowych i kabotażu nie może być wymagana żadna dodatkowa dokumentacja.

²⁴ Rozporządzenie wykonawcze nr 522 z dnia 21 maja 2025 r. w sprawie transportu drogowego towarów, sekcja 30 i artykuł 8(3) rozporządzenia nr 1072/2009.

²⁵ Art. 8(3)(a)-(g) rozporządzenia nr 1072/2009.

²⁶ Podpisy nadawcy i przewoźnika mogą być wydrukowane lub zastąpione pieczętami.

²⁷ Rozporządzenie wykonawcze nr 522 z dnia 21 maja 2025 r. w sprawie transportu drogowego, sekcja 30.

²⁸ Artykuł 8 ust. 4a rozporządzenia nr 1072/2009.

²⁹ Dyrektywa 2020/1057 Artykuł 1(11) i Rozporządzenie wykonawcze nr 908 z dnia 25 czerwca 2025 r. w sprawie warunków wykonywania kabotażu, początkowego lub końcowego odcinka transportu kombinowanego oraz transportu międzynarodowego innego niż dwustronny, Sekcja 8. Zobacz także przewodnik Duńskiego Urzędu Ruchu Drogowego dotyczący zasad delegowania.

³⁰ Nie dotyczy to operatorów mających siedzibę w państwie członkowskim EOG. Nie dotyczy to również kierowców pracujących na własny rachunek.

³¹ Rozporządzenie wykonawcze nr 908 z dnia 25 czerwca 2025 r. w sprawie warunków wykonywania przewozów kabotażowych, początkowego lub końcowego odcinka przewozów łączonych transport i transport międzynarodowy niebilateralny Artykuł 9(1).

Nie oznacza to jednak, że żadna inna dokumentacja wymagana przepisami transportowymi nie może być wykorzystana do ustalenia, czy przewóz kabotażowy został wykonany zgodnie z przepisami. Może to obejmować na przykład dane z urządzeń kontrolnych używanych w związku z przepisami dotyczącymi czasu jazdy i odpoczynku lub dane dotyczące uiszczonego podatku od przejazdu.

9. Kary w przypadku naruszenia przepisów dotyczących kabotażu

Naruszenie przepisów o kabotażu podlega karze grzywny. 32

Kary za naruszenie przepisów o kabotażu wynoszą zasadniczo 5000 DKK za drobne naruszenia (np. brak informacji o nazwie towaru), 15 000 DKK za poważne naruszenia (np. brak dokumentacji operacji transportu międzynarodowego) i 35 000 DKK za bardzo poważne naruszenia (np. nielegalne operacje kabotażowe, np. przekroczenie okresu oczekiwania lub prowadzenie pojazdu przez więcej niż 3 kursy lub 7 dni).

33

Naruszenie obowiązku wynagrodzenia w związku z wykonywaniem przewozów kabotażowych, a także niedopełnienie obowiązku dokumentacyjnego po zakończeniu okresu oddelegowania, również podlega karze grzywny. 34

W przypadku wystąpienia okoliczności obciążających, wysokość grzywny może zostać podwojona lub potrojona. Podwojenie lub potrojenie grzywny zostanie dokonane na podstawie konkretnej oceny w każdym indywidualnym przypadku.

Policja może zająć pojazd mechaniczny, jeżeli uzna to za konieczne w celu zabezpieczenia roszczenia o zapłatę grzywny i kosztów sądowych lub zabezpieczenia konfiskaty, w tym konfiskaty wartości, ale tylko do czasu zapłacenia tych kwot lub ustanowienia zabezpieczenia.

35

W zależności od okoliczności spedytor może zostać ukarany za współudział w naruszeniu przepisów dotyczących kabotażu zagranicznego przedsiębiorstwa transportowego zgodnie z ogólnymi zasadami dotyczącymi współudziału zawartymi w art. 23 duńskiego kodeksu karnego.

10. Dalsze informacje

W razie potrzeby uzyskania dodatkowych wyjaśnień prosimy o kontakt:

Duński Urząd Ruchu Drogowego

Sorsigvej 35

6760 Ribe

Telefon: 7221 8899 E-mail:

info@fstyr.dk

³² Rozporządzenie wykonawcze nr 522 z dnia 21 maja 2025 r. w sprawie transportu drogowego, sekcja 47, por. ustawa o transporcie towarowym nr 327 z dnia 23 marca 2024 r., sekcja 17(1)(3) oraz projekt ustawy 2013 58, załącznik 4 i projekt ustawy 2021.62 A, komentarze do pkt 43.

³³ Projekt ustawy 2013, 58, uwagi pkt. 2.1.2 i załącznik 2.

³⁴ Rozporządzenie wykonawcze nr 908 z dnia 25 czerwca 2025 r. w sprawie warunków wykonywania kabotażu, początkowego lub końcowego odcinka transportu kombinowanego oraz transportu międzynarodowego niebilateralnego, art. 18(1).

³⁵ Ustawa o transporcie towarowym nr 327 z dnia 23 marca 2024 r., art. 16.