Joanna Kuruçaylıoğlu
Prawniczka w JK Law & Consulting, spacjalizuje się m.in. w obsłudze prawnej cudzoziemców w Turcji.

Biznes transportowy w Turcji z perspektywy przewoźnika

Podstawą działalności drogowej w Turcji pozostaje ustawa o transporcie drogowym nr 4925 oraz akty wykonawcze Ministra Transportu i Infrastruktury (UAB). W 2025 r. nastąpiły istotne nowelizacje: 15 maja 2025 r. ogłoszono szeroki pakiet zmian do Karayolu Taşıma Yönetmeliği (m.in. kwalifikacje i wiek pojazdów dla wybranych licencji), a 1 października 2025 r. w Dzienniku Urzędowym nr 33034 ukazała się kolejna nowela wzmacniająca reżim sankcji i doprecyzowująca obowiązki przewoźników.

8 października 2025 r. wydano też rozporządzenie o ściąganiu kar administracyjnych od pojazdów na obcych numerach, ujednolicające egzekucję grzywien wymierzanych m.in. na podstawie ustawy 4925 i dekretu 655. Te akty realnie zwiększają ryzyko operacyjne dla podmiotów, które „testują" granice zgodności.

Licencje i zakaz kabotażu

Model wejścia na rynek jest licencyjny: przewozy międzynarodowe i krajowe wymagają właściwych uprawnień i wpisu pojazdów; cudzoziemcy mogą wykonywać przewozy międzynarodowe w oparciu o umowy dwustronne/wielostronne oraz zezwolenia (w tym ECMT), ale nie mogą realizować przewozów między dwoma punktami w Turcji (zakaz kabotażu). Za złamanie tych przepisów grożą kary na podstawie art. 26 ustawy 4925. Nowy reżim z 2025 r. dodatkowo przewiduje blokadę wyjazdu pojazdu do czasu uiszczenia kary, co usuwa dawną „luki" egzekucyjną wobec aut na obcych rejestracjach.

Turcja jest atrakcyjnym kierunkiem dla polskich przewoźników, ale trzeba dobrze poznać uwarunkowania prawno-administracyjne.

Turcja rozwija system także U-ETDS – elektroniczną platformę raportowania danych przewozowych (ładunki/niebezpieczne ładunki/pasażerowie). Obowiązki sprawozdawcze obejmują operatorów posiadających krajowe licencje (m.in. K1/K2/K3) oraz – odpowiednio do rodzaju operacji – przewozy rzeczy. Administracja konsekwentnie egzekwuje podłączanie firm do systemu oraz terminowe przesyłanie rekordów. W praktyce przewoźnicy UE współpracujący z tureckimi partnerami powinni z góry ustalać zakres i odpowiedzialność za feed danych do U-ETDS już na etapie umów i SOP.

Normy międzynarodowe

W przewozach międzynarodowych zastosowanie ma Konwencja CMR 1956, która w relacjach z Turcją wyznacza reżim odpowiedzialności przewoźnika, treść listu przewozowego, limitację szkody i ciężar dowodu. W przewozach czysto krajowych stosuje się odpowiednie przepisy Tureckiego Kodeksu Handlowego. W obszarze tranzytu/doubezpieczenia granicznego kluczowa pozostaje Konwencja TIR

1975 – od 1 czerwca 2025 r. obowiązują jej najnowsze zmiany (m.in. w zakresie ważności dokumentów), a region dąży do wdrożenia eTIR w 2025 r. w ramach Organizacji Państw Tureckich. Praktycznie oznacza to konieczność weryfikacji uprawnień, plombowalności jednostek i zgodności z komunikatami tureckiej administracji celnej przy korzystaniu z Carnetów TIR.

Dla przewoźników operujących z/do UE decydują Pakiet Mobilności i akty szczególne.

Rozporządzenie 561/2006 (czas prowadzenia i odpoczynki) oraz Rozporządzenie 165/2014 (tachografy) – zaktualizowane przez Rozporządzenie (UE) 2020/1054 – w praktyce „spinają się" z AETR. Kluczowy dziś jest harmonogram retrofitów „smart tachograph 2": pojazdy z analogowym/cyfrowym bez smart miały wymianę do 31.12.2024, ze smart v1 – do 18/19.08.2025; od 21.08.2023 nowe pojazdy w ruchu międzynarodowym muszą mieć smart v2. Niewywiązanie się rodzi poważne ryzyka kontroli w UE.

- Dyrektywa (UE) 2020/1057 o delegowaniu kierowców (lex specialis do 96/71/WE) obowiązuje od 2.02.2022 r. – obejmuje m.in. obowiązki notyfikacji (IMI), dokumentację i wynagrodzenia w państwie przyjmującym (z wyłączeniami dla tranzytu i części operacji dwustronnych).
- Kabotaż w UE: dopuszczalny w ograniczonym wymiarze po rozładunku międzynarodowym (reguły i limity od 21.02.2022 r.), z obowiązkami powrotu pojazdu do bazy co 8 tygodni (ryzyko cross-border enforcement).

Unia Celna UE-Turcja

W wymianie towarowej między Turcją i UE podstawą jest Unia Celna (Decyzja Rady Stow. 1/95). A.TR. poświadcza status „swobodnego obrotu", ułatwiając obciążenia celne (to nie jest dowód pochodzenia – inny cel niż EUR.1). Dla przewoźnika oznacza to codzienną praktykę sprawdzania kompletności A.TR./faktur/CMR/TIR w zależności od trasy i towaru oraz zgodności z wymogami państw tranzytowych. Dojazd do UE jest determinowany reżimem zezwoleń (dwustronne, tranzytowe) i licencjami ECMT/IKT. System ECMT (ITF/OECD) działa na podstawie kontyngentów i standardów jakości (Charter), a rozkład puli na 2025 r. jest publikowany przez ITF. W praktyce niedobory i opłaty tranzytowe w wybranych państwach UE pozostają strukturalną barierą dla tureckich przewoźników, zwiększając koszty i czasy dostaw; analogicznie wizy Schengen dla kierowców są istotnym ryzykiem operacyjnym. Dodatkowym instrumentem w regionie są pozwolenia BSEC (Czarnomorskie), których parametry ustala BSEC-URTA.

W lipcu 2025 r. Turcja przyjęła ramową ustawę klimatyczną (podstawa dla krajowego ETS i governance klimatycznego). W średnim horyzoncie będzie to oddziaływać na koszty prowadzenia działalności (paliwa, modernizacja floty, raportowanie), a w relacji z UE należy uwzględniać także CBAM i presję dekarbonizacyjną łańcuchów. To moment, by w kontraktach frachtowych przewidywać klauzule indeksacyjne GHG (dopłaty/ulgi za standard emisji).

Dobre praktyki

Uszkodzenie ładunku w relacji DE-TR. Zastosowanie CMR (limitacja, domniemania, reklamacje), ale w razie sporu o jurysdykcję – test „elementu zagranicznego" wg PPM 5718 i klauzule sądowe z umowy frachtowej. Dowody z tachografu v2 i danych telematycznych wzmacniają obronę przewoźnika.

Zatrzymanie na granicy TR z powodu nieuiszczonej kary. Od 10.2025 r. służby mogą niewypuścić pojazdu bez płatności; w praktyce warto mieć pre-autoryzację finansową i procedurę „incident response".

Brak właściwego zezwolenia tranzytowego przez państwo UE: w planowaniu tras uwzględnij kontyngenty/deficyty i alternatywy (Ro-Ro, kolej). Dokumentuj staranność – przydatne w sporach z nadawcą/odbiorcą o opóźnienie.

Podsumowanie

Turcja to dojrzały, ale regulacyjnie wymagający rynek. „Must-have" na lata 2025/26 to:

- zgodność z ostatnimi nowelami prawa tureckiego i U-ETDS,
- pełna gotowość tachografowa (smart v2),
- procesy delegowania/kabotażu w UE,
- kontrola zezwoleń (ECMT/bilateralne/BSEC) oraz (v) wbudowanie ryzyk sankcyjnych TR i barier UE do kontraktów i cen. To nie tylko compliance - to przewaga operacyjna, która skraca lead-times i ogranicza koszty nieprzewidziane.

Kontakt:
JK Law & Consulting
Başkent Emlak Konutları İlkbahar Mah.

Doğukent Bulvarı D2 Blok No:37 Yıldız Çankaya
Ankara, Turcja

e-mail: jklawconsulting@gmail.com
www.jklawconsulting.com
tel. +905416757457

Co musi wiedzieć przewoźnik

Checklista dla firmy transportowej operującej na trasie Turcja - UE

- ☑ **Uprawnienia i pojazdy.** Właściwy typ licencji, spełnienie wymogów wieku/klasy pojazdów (w tym ADR, jeśli dotyczy) - weryfikuj po każdej noweli.
- ☑ **U-ETDS.** Uzgodnij z partnerem zakres i tryb wysyłki danych (API/operator), z buforami na awarie systemowe.
- ☑ **Dokumenty międzynarodowe.** CMR poprawnie wypełnione; przy multimodalu zachowaj ciągłość odpowiedzialności (art. 2 CMR).
- ☑ **Granica i tranzyt.** TIR/Carnet akty, plombowanie i zgodność z najnowszymi zaleceniami; monitoruj pilotaże eTIR.
- ☑ **UE – kierowca/pojazd.** Tachograf smart v2 zgodnie z terminami retrofitów; procesy IMI dla delegowania i reżim kabotażowy po rozładunku.
- ☑ **Zezwolenia.** Planuj z wyprzedzeniem miks ECMT/bilateralne; uwzględnij kraje „wąskie gardła" i koszty.
- ☑ **Ryzyko sankcji w Turcji.** Miej świadomość, że pojazd na obcych numerach nie wyjedzie bez uiszczenia kary; uwzględnij to w SLA/karach umownych.
- ☑ **ESG.** Wprowadzaj wskaźniki emisji do ofert i umów, zarządzaj modernizacją flot.

Wybrane źródła:

1. Turkish Law Blog - Significant Amendments to the Road Transport Legislation
2. Nowele 2025 do Karayolu Taşıma Yönetmeliği (15.05.2025; 01.10.2025, Dz.U. 33034) i komentarze branżowe.
3. Rozporządzenie o ściąganiu kar od pojazdów na obcych numerach (08.10.2025).
4. U-ETDS – strona UAB i materiały wykonawcze.
5. Tachografy i pakiet mobilności – komunikaty KE (19.08.2025), terminy retrofitów.
6. Delegowanie kierowców – Dyrektywa (UE) 2020/1057 i Q&A KE.
7. CMR/TIR i eTIR – UNECE, turecka administracja celna, transgraniczne aktualizacje (VI.2025).
8. Unia Celna i A.TR. (KE – TAXUD).
9. ECMT/ITF i bariery kontyngentowe; wąskie gardła i wizy.
10. Ustawa klimatyczna Turcji (07.2025).
11. Zasady dotyczące kabotażu obowiązujące od 21 lutego 2022 r., www. transport.ec.europa.eu